

# Motion till riksdagen

1989/90:T25

av Lars Werner m.fl. (vpk)

med anledning av prop. 1989/90:90 om forskning

---

## Transportpolitiken och forskningen

Vpk anser att de största och snabbaste miljöförbättringarna går att nå med rätt trafikpolitik. Hänsynen till miljön måste alltså styra anslagen, forskningspolitiken på området m.m. Vpk menar att spårbundna transporter och miljövänlig sjöfart skall vara basen i det svenska transportsystemet. Dessa transportsystem måste gynnas på bilismens och flygets bekostnad. Vi vill motverka såväl massbilism som flygtrafikens snabba expansion. I en rad trafikpolitiska motioner visar vi i år – liksom tidigare – vår inriktning.

Allt fler har insett att Sveriges transportstruktur måste förändras i grunden. Det finns därför ett starkt opinionsmässigt stöd för våra förslag. Professorn i järnvägsteknik, Evert Andersson, har utvecklat intressanta modeller för ett framtida svenskt järnvägsnät. Med en satsning på ca 50 miljarder kronor, dvs. samma summa som vpk föreslagit, skulle den svenska banstandarden, omfattningen på nätet och hastigheterna förbättras väsentligt. Ett sådant långsiktigt program skulle omgående kunna börja omsättas i praktiken.

I konsekvens med vår trafikpolitik har vpk också krävt att planerna på en Öresundsbro skall stoppas liksom satsningar på motorvägsprojektet Scanlink i alla dess delar.

Riksdagsmajoriteten har beslutat att banverket skall få 1 miljard kronor per år i tio år till investeringar, men trots att behoven är mycket större har man inte ens fullföljt detta beslut. Anslagen till järnvägsforskning behandlas av regeringen – särskilt i jämförelse med de pengar som går till forskning som gynnar massbilism – på samma ogina sätt.

## Forskningen och teknikpolitiken

Regeringen ser starka motiv för att utvidga det internationella samarbetet. Uppfattningar och förslag som rör forsknings- och näringspolitiken domineras av det allt intimare politiska samarbetet med EG. I en lyrisk regeringsbetraktelse i den forskningspolitiska propositionen (s. 34) heter det:

Rörelsemöjligheterna för kapital, människor och idéer har i den industrialiserade världen aldrig varit större än nu – – – Rörlighetens motor är den tekniska och ekonomiska utvecklingen, dvs. industrin och servicenäringarna.

Samtidigt har det internationella beroendet fått nya dimensioner. Fusioner och nätverksbindningar ger företagen ett helt annat handlingsutrymme men också en helt annan konkurrenssituation än tidigare.

Mot. 1989/90  
T25

### En "revolution"?

Utvecklingen inom området informationsteknologi anses komma att spela en central roll under 2000-talet. Regeringen menar att det "innebär en revolution först för industriländerna, men så småningom även för utvecklingsländerna".

Tyvärr avstår regeringen från att utveckla citerade och revolutionsromantiska tankegångar. Kritiska ansatser i det framtida forskningssamarbetet inom EG och Eureka saknas helt. Regeringen har inte heller gjort några avvägningar med hänsyn till vilka alternativa teknologiska strukturer och utvecklingsvägar som kan vara möjliga nationellt och internationellt.

Följande frågor ser vi som avgörande för teknik- och forskningspolitikens inriktning:

- I vems intresse och till vilken samhällsnytta skall den teknologiska omvandlingen av samhälle och arbetsliv ske?
- Hur gynnas respektive missgynnas skilda individer, grupper, länder och folk i olika delar av Europa och världen i övrigt av den omvandling som redan pågår?

I den mån regeringen berör nämnda frågeställningar sker det ensidigt utifrån företagets behov (se bl.a. s. 25 under rubriken Förstärkning av samarbetet med EG). Därför präglas också de flesta konkreta förslag av en traditionellt ekonomistisk syn på tillväxt och utveckling. Denna linje måste uppfattas som ett led i den allmänna politiska anpassningen till EG-kommissionens krav på Sverige.

Men i avsnittet om teknikpolitiken och det internationella samarbetet i de forsknings- och näringspolitiska propositionerna finns många omdömen om tekniska forskningssystem, om strukturomvandling av industrin m.m. Detta sker utan att regeringen presenterar någon analys av innehållet – eller konsekvenser av den forskning som skall styra utvecklingen och strukturomvandlingen.

Sverige är sedan lång tid integrerat i såväl Eureka som EG:s forskningspolitik. Tyngdpunkten i forskningen inom EG:s program för forskning och utveckling (FoU) ligger på det tekniskt-industriella området. I proposition 1989/90:90 konstaterar regeringen att "EG-programmens inriktning är hårt styrd från EG-kommissionen och de medverkande regeringarna", dvs. medlemstaterna.

### Regeringens mål

Trots detta anser regeringen att Sveriges mål måste vara att delta fullt ut i EG:s FoU-program. Regeringen hyser förhoppningar om att kunna påverka inriktningen av EG:s forskningspolitik. I konsekvens med detta föreslås en "kraftig uppräknig av det särskilda anslaget för europeiskt FoU-samarbete på det tekniska området". Förutom genom särskilt anslag föreslås ytterligare satsningar på teknologiskt FoU-samarbete med EG och Eureka där samar-

betet inletts tidigare. På dessa områden är regeringens redovisning av samarbetet mycket splittrad och svåröverskådlig.

Kungliga vetenskapsakademien (KVA) redovisar på regeringens uppdrag i en rapport (Nr 48 i Documentaserien) Sveriges omfattande och långtgående FoU-samarbete med EG och Eureka. Regeringen själv konstaterar i avsnitt 12, Utrikesdepartementet, att forskningsområdet sannolikt är det område utanför frihandelsavtalet där Sverige har kommit längst i det konkreta samarbetet med EG, men regeringen liksom KVA undanhåller uppgifter om de transnationella företagens styrning av EG:s FoU-politik och EG-kommissionens strategiska syften.

Vpk ser detta som djupt oroväckande, inte minst med tanke på att tillämpningarna av de s.k. industristrategiska programmen på bl.a. informationsteknologins (IT) område bygger på de olika nationernas såväl civila som militära behov. Gränserna mellan civilt och militärt flyter. Det är svårt att skilja de olika intressena åt. Däremot vet vi att EG-kommissionen i sina tidigare strategiska dokument har talat för ett militärindustriellt byggblock för Väst-europa. Detta faktum har aldrig kommenterats officiellt av regeringen.

Den forskningspolitiska propositionen redovisar endast i korthet forskningen inom försvarsdepartementets område. Regeringen hänvisar till den kommande försvarspolitiska propositionen 1991. I föreliggande proposition omtalas att överbefälhavaren (ÖB) har redovisat det militära försvarets långsiktiga behov av forskning. Det gäller forskning inom de havstekniska, informationstekniska och materialtekniska områdena samt sådan FoU som är av intresse för samverkan med civila intressenter. Enligt ÖB "föreligger ett behov av både nationella satsningar inom dessa områden och ett vidgat teknikstrategiskt tänkande inom försvarsplaneringen". Regeringen går inte närmare in på ÖB:s omnämnda redovisningar.

### **Sambandet transporttekniska system och försvarssystem**

I forskningspropositionen avsnitt 15 om kommunikationsdepartementets verksamhetsområde behandlas informationsteknisk FoU (IT). Regeringen påstår att resultat inom IT redan har stor betydelse för utvecklingen på transportområdet när det gäller framkomlighet, ekonomi, säkerhet och miljö. Den FoU som regeringen syftar på har bl.a. administrerats av den s.k. IT-delegationen inom ramen för dess IT-program, vilket pågått sedan 1987.

Regeringens och svenskbaseade transnationella företags påstående om informationsteknologins framgångsrika resultat på transportområdet saknar förankring i verkligheten. Sanningen är att de enda nationella och internationella projekt och program inom området som gynnats i Sverige är de som initierats av den västeuropeiska bil- och elektronikindustrin. Fusioner och sambanden i övrigt mellan dessa branscher och försvarsindustrin existerar både nationellt och internationellt.

En utgångspunkt för en rad länders FoU-politik på transportområdet har varit att rädda bilindustrin ur en befarad överproduktionskris, en annan att främja massbilismen genom en förtätad vägtrafik. Ett tredje motiv har varit att uppmuntra synergieffekter mellan informationsteknologisk FoU inom kommunikationsområdet och FoU inom försvarsområdet. Det senare moti-

vet omnämnas också av vägverket i en signerad PM om bilindustrins och Eureka's Prometheusprojekt och vägverkets engagemang i detsamma. I PM:en heter det bl.a.: "Även om FMV (Försvarets Materielverk) ej är intressent finnes möjligheter till synergieffekter med flera projekt inom Föl, dvs. försvarets militära tillämpningar av informationsteknologin." Om styrelsen för teknisk utveckling, STU, skrivs i samma PM från vägverket: "Genom projektets europeiska samarbete inom industrin och forskarsamhället kan de svenska programmen Ny Teknik och Ny Kunskap berikas." Det är anmärkningsvärt att de nämnda STU-programmen av regeringen aldrig kopplats till Prometheus i samband med hemställan om ekonomiska anslag.

### **Prometheus – ett samhällsprojekt vare sig vi vill det eller inte?**

1987–1988 visade regeringen öppet sina ambitioner när det gällde att följa den trafikpolitik som EG proklamerat. Det hette dels att statens offentliga förpliktelser för järnvägen skulle minska, dels att Sverige skulle inlemmas i ett västeuropeiskt vägtransportsystem. Förutom vpk reste inga riksdagspartier några invändningar mot regeringens drastiska omorientering.

Det ledde till att riksdagens majoritet i ett första steg gick med på att spränga det förutvarande statens järnvägar i två delar, ett affärs-SJ och ett nyinrättat banverk. Detta hade ingen nation tidigare vågat sig på. I dag däremot höjs den svenska modellen till skyarna av EG:s transportansvariga. En omfattande avreglering på yrkes- och vägtrafiksiden har också skett. Efter krav från näringslivet gavs även tillstånd för ännu tyngre landsvägstransporter, vilket blev ett hårt slag för SJ:s godstransporter och kraftigt kommer att öka slitaget på vårt vägnät.

Regeringens forskningspolitiska inriktning på området handlar framför allt om satsningar på avancerade transportsystem typ Prometheus och DRIVE, vilka tvärtemot vad regeringen påstår kan få allvarliga följder för miljön, våra stöder m.m. när de omsätts i praktiken eftersom bilismen gynnas på kollektivtrafikens bekostnad. I vissa scenarier, bl.a. presenterade i en underlagsrapport till regeringens omfattande trafikpolitiska proposition 1988, finns förhoppningar om att vägtrafiken i framtiden skall kunna fyrfaldigas med hjälp av avancerad elektronik.

Medan Prometheusprojektet innebär satsningar på datorutrustning i varje fordon lägger DRIVE tyngdpunkten på infrastrukturen och satellitstyrda övervakningssystem. Redan för flera år sedan började regeringen anamma talet om "intelligenta bilar på intelligenta vägar". Tanken är bl.a. att trafiken skall kunna öka när bilarna kan pressas samman i konvojer på vägen.

För användningen av informationsteknologi i vägtrafiken har man myntat begreppet RTI, vilket betyder Road Transport Informatics. En grupp genomförd med stöd av Nordiska ministerrådet en idé som de kallar NORDIT-projektet. "Projektet" presenterades ingående i en informationsbulletin (Nr 1 från december 1989), kallad Trafikframtid – Informationsteknologi i Europa och Norden. Skriften, som handlar om Prometheus och DRIVE, hänvisar bl.a. till kontaktpersoner i resp. nordiskt land. Författarna skriver inledningsvis:

Vi som arbetat med de två stora europeiska informationsteknologiprogrammen har slagits av två saker.

- Den kraft och dynamik de har. Informationsteknologin kommer utan tvekan att prägla framtidens vägtrafik.
- Hur få människor i olika nyckelpositioner i samhället som verkligen vet vad som sker och vad som kan komma att hända i vår framtida nordiska vägtrafik.

Skriften har till syfte att propagera för ytterligare satsningar på Road Transport Informatics. Ändå är den mer klagande än alla de ytligt officiella beskrivningar som regeringen sammantaget åstadkommit på området sedan de statliga miljonerna började rulla under tidigt 1980-tal, då vägverket inledde sitt arbete. I ett inledande kapitel, Vad är RTI? presenterades t.o.m. kritiska frågor om ökad sårbarhet för systemen, risken för ökade klyftor mellan bilister och övriga trafikanter, om miljön och säkerheten i praktiken kan förbättras samt om äldre bilförare skall kunna använda de datorbaserade systemen.

Regeringen har aldrig offentligt ifrågasatt ett sådant transportsystem för massbilismen. Men Nordiska ministerrådet går i sin informationsbulletin Nr 1 rakt på sak:

Drive som är ett EG-initierat och EG-finansierat projekt kom på allvar in i arbetet ett par år efter Prometheus men är till skillnad från detta projekt centraldirigerat och centralfinansierat. Det ger ett något högre tempo i arbetet.

Var och en som försökt sig på att granska de olika dokumenten inser att regeringen pressats till en forcering av Sveriges FoU-insatser. Låt oss citera vidare ur Informationsbulletin Nr 1:

De två stora europeiska RTI-projekten eller snarare programmen DRIVE och Prometheus är redan långt komna i sitt arbete på att introducera RTI i den europeiska vägtrafiken. Prometheus kanske snarast med syfte att öka den europeiska bilindustrins konkurrenskraft gentemot den europeiska och amerikanska. DRIVE kanske i första hand för att på ett acceptabelt sätt klara de ökade kraven på smidig trafik inom den inre marknaden efter 1992. Norden kommer att få acceptera de principer som under de närmaste åren läggs fram inom dessa program vare sig vi vill eller inte -- --.

Organisationen Prometheus Sverige betonar i en PM formulerad hos SAAB-Scania 1988 att Prometheus inte är ett typiskt Eurekaprojekt "utan mera ett samhällsprojekt".

### **Demonstrationsförsök i Västsverige**

I riksdagen tycks endast vpk ha granskat regeringens EG-anpassade transportforskning. I motioner och debatter om transportforskningen har vi i grunden ifrågasatt bilindustrins och statens nationella och internationella samarbete och satsningar på Prometheus och DRIVE. Vi har försökt att få till stånd en offentlig debatt om bilindustrins "samhällsprojekt".

Det finns en rimlig förklaring till varför inte fler uppmärksammat vad som är på gång. Vpk har förmedlat uppgiften om att vägar i Västsverige skall bli ett försöksområde för RTI. När så vägbyggnadsintressenternas lobbygrupp Svenska vägföreningen meddelade att de tänker inleda en kampanj om att få köpa den aktuella riksväg 40 klarnade vissa samband. Lobbygruppen ger loften om att göra riksvägen till en "olycksfri och serviceinriktad väg". dock

utan att nämna att projektledningen på Chalmers tekniska högskola och Transportforskningsberedningen arbetar med att göra riksväg 40 till ett demonstrationsområde för Prometheus.

Mot. 1989/90  
T25

Allt detta sammantaget gör att vpk kräver att statens olika engagemang och syfte i Prometheus och DRIVE snarast redovisas och framläggs för granskning i riksdagen. Det är också nödvändigt med en redovisning av försvarsdepartementets engagemang i de olika forsknings- och samarbetsprojekten som pågår. I avvaktan på dessa redovisningar bör alla statliga medel till dessa projekt dras in och i stället satsas på FoU som gynnar kollektivtrafiksystem.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionens anförts om inriktningen på transport- och teknikforskningen.<sup>1)</sup>

1. att riksdagen hos regeringen begär att alla inblandade departements, statliga myndigheters och övriga organs politiska och ekonomiska engagemang i Prometheus och DRIVE framläggs för granskning i riksdagen.

att riksdagen hos regeringen begär att försvarsdepartementets eventuella, direkta eller indirekta, engagemang i Eurekas och EG:s FoU-satsningar på informationsteknologiska m.fl. områden redovisas inför riksdagen.<sup>1)</sup>

2. att riksdagen beslutar att avbryta allt statligt engagemang i Prometheus och DRIVE i avvaktan på redovisningarna av projekten,

3. att riksdagen beslutar att de resurser som i dag används och som regeringen i proposition 1989/90 :90 föreslår skall användas till projekt av ovan nämnda slag skall överföras till forskningsprojekt som gynnar miljövänliga kollektivtrafiksystem.

Stockholm den 20 mars 1990

*Lars Werner (vpk)*

*Berith Eriksson (vpk)*

*Bo Hammar (vpk)*

*Ylva Johansson (vpk)*

*Viola Claesson (vpk)*

*Lars-Ove Hagberg (vpk)*

*Margó Ingvardsson (vpk)*

*Bertil Måbrink (vpk)*

<sup>1</sup> 1989/90:N46