



Forskning för ett bättre liv

Till utbildningsutskottet

Trafikutskottet har beretts tillfälle att yttra sig över proposition 2004/05:80 Forskning för ett bättre liv jämte motioner i berörda delar. I detta yttrande behandlar utskottet vad som i propositionen under rubriken Forskning till stöd för andra politikområden anförts om dels FoU inom informations- och kommunikationsteknik, IKT (s. 222–224), dels Transportforskning (s. 226–228).

Trafikutskottet konstaterar att forskningen har en strategisk betydelse för att man skall kunna uppnå såväl de transportpolitiska som IKT-politiska målen. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att forskningen inom området ges en tillfredsställande omfattning, kvalitet och inriktning mot angelägna samhällsfrågor. Mot den bakgrunden redovisar trafikutskottet vissa utgångspunkter som kan ligga till grund för fortsatta forsknings- och utvecklingsinsatser inom området för att uppnå bl.a. en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur vad gäller såväl transporter som för IT och elektronisk kommunikation. I sammanhanget hänvisar utskottet till att regeringen har meddelat sin avsikt att senare under riksmötet 2004/05 lägga fram dels en transportpolitisk proposition, dels en IT-politisk proposition till riksdagen. Enligt trafikutskottets mening är det viktigt att forskningsfrågorna i dessa sammanhang ges en tillfredsställande behandling.

Utskottets överväganden

Vissa bakgrundsuppgifter

Forskningsverksamheten i Sverige är baserad på ett beställar- och utförarsystem i syfte att åstadkomma en mer renodlad rollfördelning och därmed effektivisera forskningen. Statliga beställare och finansiärer är forskningsråd och myndigheter med s.k. sektorsansvar. Även de forskningsstiftelser som bildades av löntagarfondsmedel under 1990-talet tillhör finansiärerna, men de får inget anslag från staten för ändamålet.

Utförare är i huvudsak universitet och högskolor samt forskningsinstitut.

Forskningsfinansiärer inom IKT-forskningen

Vetenskapsrådet, det största av forskningsråden, finansierar grundläggande IKT-forskning.

Verket för innovationssystem (*Vinnova*) har till uppgift att initiera och finansiera behovsmotiverad forskning och utveckling till stöd för innovationssystemet och en hållbar utveckling och tillväxt. Vinnova finansierar den tillämpade forskningen inom IKT-området. Informations- och kommunikationsteknik är ett av sex sektoriella innovationssystem.

Utöver de statliga anslagen tillförs IKT-forskningen medel även från forskningsstiftelser, främst Stiftelsen för strategisk forskning (SSF) och Stiftelsen för kunskaps- och kompetensutveckling (KK-stiftelsen).

Forskningsfinansiärer inom transportforskningen

År 2001 genomfördes en ny myndighetsstruktur för forskningsfinansieringen. För transportforskningens del innebar detta att de uppgifter som tidigare utförts av Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) överfördes till den då nyinrättade myndigheten Vinnova.

Vinnova

Vinnova arbetar, som har framgått i det föregående, till stöd för innovationssystemet och har strukturerat sina insatser inom sex sektoriella innovationssystem, däribland Transport. Forskningsmedel lämnas för bl.a. tillväxtområdena innovativa fordon, farkoster och system samt innovativa logistiksystem och godstransporter. Dessutom har FUD-insatser (Forskning, Utveckling och Demonstration) inom sjösäkerhetsområdet och energi-relaterad transportforskning finansierats.

Banverket

Banverkets sektorsansvar inom järnvägsområdet innebär bl.a. att verket skall initiera, planera och stödja tillämpad samhällsmotiverad forskning inom området. Det program som löper åren 2000–2005 beskriver hur Banverket arbetar för att utveckla FUD-verksamheten till ett strategiskt medel för att nå uppställda mål. Analysen av forsknings- och utvecklingsbehov och prioriteringar har resulterat i fyra huvudområden. Dessa är relaterade till de transportpolitiska målen och Banverkets huvuduppgifter respektive strategiska mål, nämligen:

- järnvägstransportsystemets utveckling i ett samhällsperspektiv
- järnvägstransportsystemets konkurrenskraft ur ett marknadsperspektiv
- järnvägstransportsystemets inre effektivitet
- järnvägstransportsystemets säkerhet och miljöanpassning

Banverket har genomfört en uppföljning av sitt program. Denna skall läggas till grund för ett nytt FUD-program som skall antas under år 2005.

Vägverket

Vägverkets Program för kunskap och innovation inom vägtransportsystemet (Publikation 2003:127) avser perioden 2004–2013 och är indelat i ett antal utvecklingsområden, däribland följande:

- Dagens och morgondagens krav och behov
- Människan i samklang med transportsystemet
- Mot ett långsiktigt hållbart transportsystem
- Vagnät för hållbar tillväxt

I Program för Vägverkets Internationella FUD-verksamhet (Publikation 2004:182) redovisas vilka arbetsformer som Vägverket har valt med utgångspunkt i omvärldens krav och förväntningar.

Samordning av transportforskningen

Transam är ett organ för myndigheternas samordning av transportforskningen. Genom Transam kan samverkan etableras, koordinering av insatser göras, utvecklingen följas upp och nya satsningar kommuniceras. Tyngdpunkten i arbetet ligger på sådan FUD som är av intresse för flera myndigheter. Verksamheten leds av en styrgrupp med representanter för de 15 berörda myndigheterna. Sekretariatet är placerat hos Vinnova. De permanenta arbetsgrupperna avser:

- Miljö
- Trafiksäkerhet
- Infrastruktur
- Persontransporter
- Gods och logistik
- ITS
- Transportpolitik

- EU-frågor

Härutöver finns tillfälliga arbetsgrupper. Dessa är för närvarande:

- Äldrefrågor
- Genusfrågor
- Kompetenscentrum

Propositionen

Allmänt om forskningspropositionens inriktning

Regeringen lämnar i propositionen sin *bedömning* av hur de av riksdagen anvisade respektive av regeringen aviserade resurserna för forskning, utveckling och forskarutbildning bör fördelas för att tillgodose strategiska behov inom forskningen.

Härutöver läggs två *förslag* fram, nämligen dels att fler nationella forskningsanläggningar inte skall inrättas, dels att regeringen skall få avyttra hela eller delar av aktiekapitalet i Imego Aktiebolag till en ny huvudman.

Tre områden är prioriterade, nämligen medicinsk forskning, teknisk forskning och forskning till stöd för hållbar utveckling. En redovisning lämnas även av forskning till stöd för en rad andra politikområden. Bland dessa återfinns Informationsteknik och transporter. Strategiska satsningar avseende de prioriterade områdena inriktas på förstärkt stöd till starka forskningsmiljöer och stöd till forskningsinfrastruktur. Vissa strategiska satsningar görs även på andra områden, däribland genusforskning.

Särskilt om informations- och kommunikationsteknikforskning

Allmänt

I propositionen anförs att Sverige har en framträdande position som IT-nation och att det är angeläget att denna position befasts. För att åskådliggöra branschens betydelse åberopar regeringen att det år 2002 fanns 230 000 personer anställda inom elektronikindustri och IT-relaterade tjänsteföretag; detta anges motsvara 6,2 % av alla sysselsatta i hela näringslivet. Staten har tillfört 120 miljoner kronor till IT-forskning för åren 2001–2003 efter förslag i propositionen Forskning och förnyelse (prop. 2000/01:3, bet. 2000/01: UbU6, rskr. 2000/01:98).

Vidare framhålls vikten av en bas i form av möjliggörande tekniker för att IT-tillämpningar och deras användning skall kunna utvecklas. Det kan t.ex. röra sig om mobil kommunikationsteknologi, nätverksbaserade plattformar, informationshantering, säkerhetslösningar och gränssnitt. För radioområdet skulle möjligheten att få snabb tillgång till frekvensspektrum med enkla förhållningsregler som harmoniserats i flertalet länder hjälpa innovatörer och forskare att fort utvärdera sina nya idéer och samtidigt få tillgång till en stor marknad. Detta gäller såväl nya mobila applikationer som

fasta installationer. Forskningen kring och utvecklingen av dessa och andra möjliggörande tekniker är nödvändig för att ge infrastrukturella förutsättningar för andra områden.

Nationell strategi

En nationell strategi för FoU inom området tillämpning av informationsteknik utarbetades av Vinnova år 2002 på regeringens uppdrag (Vinnova Policy VP 2002:5). Visionen är att sammanhållna och effektiva FoU-insatser inom tillämpning och användning av IT skall bidra till hållbar tillväxt genom att öka den internationella konkurrenskraften inom näringslivet och inom forskningsinstitut och högskolor samt den offentliga verksamhetens effektivitet. Tre tillväxtområden har prioriterats, nämligen industriell IT, IT för privata och offentliga tjänster samt möjliggörande tekniker. Dessa stämmer väl överens med den IT-forskning som lyfts fram inom EU:s ramprogram för forskning och teknisk utveckling.

Särskilt om transportforskning

Allmänt

Regeringen anför att svenska transportforskningsmiljöer med internationell slagkraft är av stor betydelse för svenskt näringsliv och svensk samhällsutveckling. Vidare lämnas en redogörelse för forskningsområden av betydelse för att målet om effektiva och hållbara transporter skall kunna nås liksom för finansieringssystemet när det gäller transportforskningen.

Vissa utredningar av relevans för framtida forskningsinriktning

Godstransportdelegationen 2002

Regeringen lämnar en redovisning av det delbetänkande som Godstransportdelegationen 2002 har presenterat, i vilket den bl.a. har lagt fram förslag beträffande inriktningen av forskning om godstransporter (SOU 2003:39). Delegationen betonar vikten av bättre samverkan mellan forskningen och sektorns aktörer för att bidra till högre innovationstakt och effektivitet. Omvärldsfrågor, näringslivets effektivitet, struktur för logistik- och godsflöden, transportproduktionens teknik- och hjälpsystem samt analysverktyg pekas ut som viktiga forskningsområden. Regeringen ser detta område som viktigt för att åstadkomma effektivare systemlösningar då det gäller gods-transporter.

Kollektivtrafikkommittén

Även Kollektivtrafikkommitténs arbete har redovisats. Regeringen framhåller att kommittén i sitt slutbetänkande (SOU 2003:67) lämnar en redogörelse för sin analys av sektorns behov av forskning och kunskapsutveckling. Ökade FoU-insatser om hur kollektivresandet kan ökas och om kollektivtrafiken som ett medel att uppnå andra samhällsmål förespråkas. Vidare

förordar kommittén en kraftsamling på ett begränsat antal forskningsmiljöer, liksom ökad samverkan mellan finansiärer, branschaktörer och forskare. Enligt betänkandet måste branschen i ökad utsträckning medverka i programutveckling och projekt. Kommittén föreslår att regeringen ger Vinnova i uppdrag att i samarbete med trafikverken, Rikstrafiken och branschen ta fram ett gemensamt program för kollektivtrafik-FoU.

Nationell strategi

Vinnova har våren 2005 på regeringens uppdrag – och i samverkan med andra berörda myndigheter – tagit fram en nationell strategi för transportrelaterad FoU (VP 2004:01). I denna beskrivs en forskningsinriktning som prioriterar de forskningsområden som lyfts fram av Godstransportdelegationen 2002 respektive Kollektivtrafikkommittén. Framför allt betonas behovet av att använda resurseffektiva, målinriktade insatsformer, att satsa på starka forskningsmiljöer och öka långsiktigheten i insatserna, liksom att samverka och tydligare fördela ansvaret mellan statliga forskningsfinansiärer. Viktiga insatsområden är grupperade under rubrikerna Miljö, Säkerhet, Sårbarhet och trygghet, Infrastruktur, Transportsystemet och Transportpolitik samt Policy och prioriteringar.

Medel från EU:s interregprogram bör i den mån det är möjligt användas för att finna relevant inriktning på framtida forskning eller testa resultat från FoU-projekt som syftar till att utveckla transportsystemet för att bättre svara upp mot regionala behov och förbättra förutsättningar för transporter över nationsgränser.

När det gäller sjöfart erinras om att staten sedan år 2001 har avsatt 45 miljoner kronor för ett sjösäkerhetsprogram i Vinnovas regi. Medfinansiering från näringslivet och organisationer gör att de samlade forskningsinsatserna motsvarar närmare 100 miljoner kronor. Regeringen har beslutat att tillföra ytterligare 25 miljoner kronor för att förlänga programmet. Programmet har varit framgångsrikt och uppskattat av sjöfartssektorn och andra berörda intressenter. Det finansieras med medel som återbetalades till staten från det tidigare konsortiet för M/S Estonias övertäckning.

Tidigare behandling i riksdagen

Ärendebehandling

Trafikutskottet yttrade sig våren 2000 till utbildningsutskottet med anledning av propositionen Forskning för framtiden – en ny organisation för forskningsfinansiering (prop. 1999/2000:81 delvis, yttr. 1999/2000:TU1y, bet. 1999/2000:UbU17, rskr. 1999/2000:257). Trafikutskottet underströk starkt betydelsen av de uppgifter inom transport- och kommunikationssektorn som Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) då hade att svara för. I detta sammanhang hänvisades till vad trafikutskottet tidigare uttalat om prioriterade forskningsområden (bet. 1997/98:TU10).

Härefter har trafikutskottet vid en rad tillfällen åter tagit upp frågan om transportforskningen. Den senaste gången, hösten 2003, hänvisade utskottet till tidigare ställningstaganden om transportforskningen. Vikten av att den verksamhet som KFB bedrivit i huvudsak skulle komma att övertas av Vinnova betonades. Vidare framhölls transportforskningens strategiska betydelse i arbetet att uppnå de transportpolitiska målen; utskottet menade att det övergripande transportpolitiska målet och principerna därför måste återspeglas i inriktningen på transportforskningen. Det innebar, fortsatte utskottet, att transportforskningen skulle ta fram underlag för åtgärder som krävs för de av riksdagen fastställda målen på transportområdet. Samtidigt konstaterade utskottet att överföringen av forskningsmedel från KFB inneburit en förskjutning mot en inriktning där innovationsperspektivet blivit allt viktigare samtidigt som ansvaret för transportforskningen i högre grad delats upp på ett antal aktörer och därmed fragmenterats. Mot denna bakgrund förutsatte utskottet att regeringen kontinuerligt skulle följa utvecklingen inom detta område och vidta de åtgärder som var nödvändiga för att sådan transportforskning som är av strategisk betydelse i arbetet för att uppnå de transportpolitiska målen uppnås. Därutöver framhöll utskottet betydelsen av att forskningsmiljöer kan byggas upp med god kunskaps- och kompetensbas inför framtiden. Utskottet menade vidare att det var angeläget att regeringen i samband med den årliga resultatuppföljningen i den nästkommande budgetpropositionen redovisade hur en långsiktigt transportpolitiskt inriktad forskningsverksamhet kunde upprätthållas (bet. 2003/04:TU1).

Trafikutskottets uppföljning av transportforskningen

Trafikutskottet lät våren 2004 göra en uppföljning av transportforskningen mot bakgrund av de ändrade förutsättningarna genom nedläggningen år 2001 av KFB och överförandet av dess uppgifter till Vinnova. Uppdraget gavs åt f.d. regionplanedirektör Bo Wijkmark. Utgångspunkten skulle vara trafikutskottets uttalande i olika sammanhang om att transportforskningen är strategisk för att uppnå det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

I rapporten, som benämndes Transportforskning i en föränderlig värld, konstaterades att Vinnova – utöver huvuduppgiften att stödja svenska innovationssystem – fick ta över det mesta av KFB:s ansvar. Däremot fick Vinnova inte uppgiften att samordna all sådan forskning och satsade på långsiktig kunskaps- och kompetensupbyggnad. Inledningsvis dominerades Vinnovas arbete med upbyggnaden av en ny myndighet; transportforskningen var inte primär. De två andra huvudfinansiärerna, Vägverket och Banverket, behöll sina tidigare roller och tog dessutom på sig ett vidgat ansvar för sådan transportforskning som inte föll på Vinnova.

Effekterna av finansieringsreformen hade enligt utredaren medfört att de teknisk-industriellt inriktade programmen, som ofta drivs i samarbete med fordonsindustrin, fått i huvudsak oförändrade eller ökade anslag. Stödet till transportpolitiskt viktig och långsiktigt kunskapsuppbyggande forskning hade däremot fått minskat stöd; samhälls- och beteendevetenskaplig forskning om vägtrafiksäkerhet hade däremot minskat. I rapporten framhölls att i synnerhet Vinnova emellertid hade uppmärksammat detta och i sin nationella strategi för transportrelaterad FUD uttalat tydliga ambitioner att förbättra läget. Utöver detta konstaterades att resurserna hade minskats genom en rad förändringar vid sekelskiftet som medfört fördyringar för forskningen i allmänhet.

Styrningen av transportforskningen borde från trafikutskottets sida inriktas på att driva på för att utveckla, förstärka och förankra den nationella strategin. Vidare borde en sådan samlad strategi utarbetas fortlöpande. En rad åtgärder föreslogs. Ett särskilt ramanslag för sådan FUD som är motiverad av det transportpolitiska målet, behovet av långsiktig kunskapsutveckling i samhället utöver det egna verkets behov och behovet av kreativt ifrågasättande forskning förespråkades. Ramanslaget borde med fördel kunna avse hela sektorn och läggas hos Vinnova kopplat till uppdraget att utarbeta en samlad strategi. Samtidigt borde Banverkets och Vägverkets sektorsansvar för forskning analyseras vidare. Ytterligare ett problem i det nuvarande systemet ansågs vara att det lägger ansvaret på myndigheter för en uppgift som är tydligt politisk, nämligen avvägningen mellan insatser för forskning som är närings- och tillväxtpolitiskt motiverad, transportpolitiskt motiverad samt den som är forsknings- och utbildningspolitiskt motiverad. Ökade resurser var en förutsättning för att inte delar av transportforskningen skulle behöva läggas ned.

Beträffande *EU-arbetet* framhölls behovet av att reda ut vilka projekt som får mervärden genom det internationella forskningssamarbetet och vilka som är så centrala för vår kunskaps- och kompetensutveckling att vi bör sträva efter att de förblir i Sverige.

Rapporten har – tillsammans med vissa andra studier – införts i serien Rapporter från riksdagen (2004/05:RFR1).

Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet konstaterar att propositionens förslag till riksdagsbeslut liksom väckta motionsförslag inte berör utskottets beredningsområde. Utskottet avstår därför från att yttra sig i denna del. Trafikutskottet ser det dock som angeläget att riksdagen vid regelbundna tillfällen med utgångspunkt från regeringens forskningspolitiska propositioner och väckta motioner ges möjlighet till en samlad behandling av forskningens utgångspunkter, förut-

sättningar och mål. Därmed ges förutsättningar för att sektorsforskning inom fackutskott som trafikutskottet kan sättas in i ett större forskningspolitiskt sammanhang.

Trafikutskottet redovisar mot denna bakgrund i det följande sin bedömning om forskningens roll för den fortsatta utvecklingen inom utskottets ansvarsområden och det arbete som skett inom utskottet med att följa upp och bevaka FoU-frågor inom området. Efter denna bakgrund redovisas vissa utgångspunkter för fortsatt forsknings- och utvecklingsarbete inom utskottets beredningsområde. Det är utgångspunkter som trafikutskottet förutsätter kan ligga till grund för fortsatt utvecklingsarbete inom området för att bl.a. uppnå en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur för såväl transporter som för IT och elektronisk kommunikation.

Transport- och IKT-forskningen har stor betydelse för de politiska målen

Trafikutskottet vill inledningsvis klargöra att forskningen inom utskottets beredningsområde intar en strategisk betydelse för att uppnå såväl de transportpolitiska som IKT-politiska målen. Såväl transport- som IKT-områdena gäller medborgarnas livskvalitet och delaktighet i samhällsutvecklingen. Detta slags forskning får därmed i hög grad anses relevant för den forskningspolitiska propositionens tema Forskning för ett bättre liv. För att de transport- och IKT-politiska målen skall kunna uppnås är det av särskild vikt att relevant kunskapsunderlag av hög kvalitet tillhandahålls. Regeringen har i propositionen redovisat att medel för transport- och telekommunikationsforskning för år 2004 uppgick till 464 miljoner kronor av de 23,9 miljarder kronor som totalt anslogs till forskning. Det rör sig således om en inte obetydlig andel som rör trafikutskottets område.

Transportforskningen är också av strategisk betydelse för frågorna inom trafikutskottets beredningsområde. Det gäller framför allt omställningen till ett miljömässigt hållbart transportsystem och trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen. Det är angeläget att betona den långsiktiga karaktären hos de beslut som rör transportsektorn. Till exempel grundas beslut om investeringar i trafikens infrastruktur på långsiktiga bedömningar om samhällsutvecklingen. Livslängden för investeringar överskrider i många fall flera decennier; därför spelar prognoser om samhällsutvecklingen en stor roll för beslutsfattandet. Likaså är forskning rörande det nya transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem angeläget.

När det gäller IKT-området hänvisar trafikutskottet till de många utmaningar som finns. Den snabba och ständigt accelererande internationella utvecklingen gör det motiverat med betydande forskningsinsatser även i Sverige. Som regeringen anför har Sverige en framträdande position som IT-nation. Utskottet instämmer i det angelägna i att Sverige befäster – men också ytterligare utvecklar – sin ställning som IT-nation.

Även i fråga om åtgärder för att tillgodose målen om tillväxt och välfärd är transport- och IKT-forskning av stor betydelse. Detta innebär att svenska forskningsmiljöer med internationell slagkraft på dessa områden är av stor betydelse för svenskt näringsliv och svensk samhällsutveckling.

Forskningsfrågor integreras i utskottets beredningsarbete

Trafikutskottets arbete med forsknings- och utvecklingsfrågor sker på flera plan. Ärendehantering med bedömningar och förslag i betänkanden och yttranden är givetvis ett centralt inslag; trafikutskottet söker bevaka att forskningsfrågorna ingår som en naturlig del i de riksdagsbeslut som rör utskottets beredningsområde. Löpande söker också trafikutskottet informera sig om aktuella forskningsfrågor. Detta sker bl.a. genom att särskilda forskningsseminarier men också genom att företrädare för forskarsamhället bereds möjligheter att vid utskottets utfrågningar lämna information och synpunkter.

Under senare tid har uppföljnings- och utvärderingsprojekt kommit att bli ett allt viktigare instrument i utskottets arbete. Med hänsyn till att omläggningen av transportforskningen år 2001 lett till frågor om en ökad fragmentisering men också en bristande långsiktighet samt för att få fördjupat underlag inför regeringens aviserade forskningspolitiska och transportpolitiska propositioner har en uppföljning av transportforskningen genomförts (Transportforskning i en föränderlig värld, Rapporter från riksdagen 2004/05: RFR1).

Utgångspunkter för fortsatta insatser

Trafikutskottet ser positivt på att ett arbete med en nationell strategi för transportforskningen nu har inletts. Detta ökar förutsättningarna för en överblick och strategisk inriktning på besluten på olika nivåer när det gäller forskningsinsatserna. Det är viktigt att den nationella strategin är väl underbyggd och förankrad. Samtidigt som den bör ge fasta spelregler för den framtida forskningen bör det finnas utrymme för en anpassning till förändringar i omvärlden. Regelmässig översyn är därför av vikt. Fragmentiseringen torde kunna motverkas även genom den samordnande roll som ett mer strukturerat Transam förväntas få. Det är således viktigt att de finansierande myndigheterna samverkar bättre och att ansvaret för skilda områden tydligare klarläggs.

Som trafikutskottet tidigare betonat är forskningsinsatserna av strategisk betydelse för att de transportpolitiska målen skall kunna uppnås. Omläggningen år 2001 synes ha inneburit att transportforskningen i någon mån har fjärmat sig från denna inriktning. Ett prioriterat område är trafiksäkerhet. Sverige har under lång tid varit ledande, och det är i hög grad angeläget att det inte uppstår några kunskapsförluster genom omläggningen, inte minst när det gäller de samhälls- och beteendevetenskapliga disciplinerna.

Vidare är en begränsning av transportsektorns miljöpåverkan angelägen. Här är gränsen mellan transportforskning och teknisk forskning respektive miljöforskning flytande. Trafikutskottet vill framhålla att även insatser syftande till att begränsa skadlig miljöpåverkan från transporterna bör vara prioriterade från forskningssynpunkt, exempelvis med avseende på alternativa drivmedel, fordonens bränsleeffektivitet och utsläpp till luft av skadliga ämnen.

Forskning inom transportområdet behövs även för att åstadkomma ett mer jämställt transportsystem där skillnaderna mellan kvinnliga och manliga perspektiv på transportfrågor uppmärksammas. Kvinnors och mäns olika värderingar, behov, erfarenheter, vanor och fysiska egenskaper spelar en stor roll alltifrån transportsystemets övergripande utformning till exempelvis hur fordons inre säkerhetssystem konstrueras. Det är också viktigt att både manliga och kvinnliga perspektiv finns med när forskningsprojekt utformas och bedöms och att såväl manliga som kvinnliga erfarenheter och värderingar tas till vara inom transportforskningen.

Som trafikutskottet tidigare framhållit är det av vikt med en tydligare ansvarsfördelning mellan myndigheterna. Detta bör, menar utskottet, även gälla för vilka myndigheter som hanterar de olika trafikslagens forskningsfrågor. Hanteringen av sjöfartens och luftfartens forskning har hittills inte haft en tydlig hemvist. Hittills har den statligt finansierade forskningen av järnvägs- och sjöfartsområdena varit blygsam.

Samtidigt är det angeläget att understryka vikten av trafikslagsövergripande lösningar. Detta gäller såväl person- som godstransportsystemen. Utskottet utgår från att dessa frågor kommer att behandlas i den transportpolitiska propositionen liksom frågor som gäller utveckling av kollektivtrafiken. Enligt trafikutskottets uppfattning finns en stor potential när det gäller detta område.

Några av de oroande synpunkter som har kommit trafikutskottet till del har gällt att omläggningen kom att innebära minskad långsiktighet i transportforskningen. Enligt utskottets mening krävs starka forskarmiljöer för att Sverige skall kunna hävda sig på de områden där vi hittills har haft stora internationella framgångar. Såsom anförs i propositionen krävs – för att skapa bättre förutsättningar för sådana miljöer – förändringar både på utförsidan och bland de myndigheter som finansierar verksamheten.

Avslutningsvis vill utskottet framhålla vikten av att en koppling sker till forskningens förutsättningar och möjligheter att bidra till att uppfylla olika mål inför viktigare ställningstaganden i riksdagen inom utskottets beredningsområde. Det gäller inte minst inför de beslut som riksdagen förväntas fatta senare under innevarande år med anledning av att regeringen till sommaren 2005 har aviserat dels en transportpolitisk proposition, dels en IT-politisk proposition.

Sammanfattande slutsatser

Trafikutskottet berörs inte av de förslag till riksdagsbeslut som utbildningsutskottet har att hantera i detta ärende. Trafikutskottet avstår därför från att yttra sig i denna del men framhåller att innebörden av de övergripande målen inom utskottets beredningsområde kräver att forskningen inom området ges en tillfredsställande omfattning, kvalitet och inriktning mot angelägna samhällsfrågor.

Mot denna bakgrund har trafikutskottet i detta yttrande redovisat vissa utgångspunkter som utskottet förutsätter kan ligga till grund för fortsatt utvecklingsarbete inom området för att uppnå bl.a. en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur såväl för transporter som för IT och elektronisk kommunikation. I sammanhanget hänvisar utskottet till att regeringen har meddelat sin avsikt att senare under riksmötet 2004/05 lägga fram dels en transportpolitisk proposition, dels en IT-politisk proposition till riksdagen. Enligt trafikutskottets mening är det viktigt att forskningsfrågorna i dessa sammanhang ges en tillfredsställande behandling.

Stockholm den 28 april 2005

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Marie Wahlgren (fp) och Krister Hammarbergh (m).

Särskilt yttrande

Forskning för ett bättre liv (m, fp, kd)

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådhström (m), Marie Wahlgren (fp) och Krister Hammarbergh (m) anför:

Vi ställer oss bakom vad trafikutskottet har uttalat om transport- och IKT-forskningen i sitt yttrande till utbildningsutskottet med anledning av propositionen Forskning för ett bättre liv. I övrigt vill vi hänvisa till de förslag och de motiveringar som framförts i den för allianspartierna gemensamma motionen 2004/05:Ub11 av Ulf Nilsson m.fl. (fp, m, kd, c).