

Motion till riksdagen 2008/09:Ub7

av **Christina Axelsson och Désirée Liljevall (s)**
med anledning av prop. 2008/09:50

Ett lyft för forskning och innovation

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att transportforskningen bör ses i ett miljösammanhang.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Vinnovas förändrade uppgifter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det inte finns någon naturlig myndighet som ansvarar för ett helhetsgrepp om kommunikationsforskning.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att forskningsrön bör kommuniceras så att de omsätts i praktiskt handling.

Motivering

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga. Om temperaturen fortsätter att stiga i samma takt som nu kommer det att leda till allvarliga konsekvenser för livet på jorden. De globala miljöhoten, särskilt climateffekterna av ökade utsläpp av växthusgaser, skärper utan tvekan kraven på transportsystemet. Det höga oljeberoendet inom delar av transportsektorn påverkar både miljön och den ekonomiska utvecklingen. Det är därför utomordentligt viktigt att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen för transporter. Ett ekologiskt hållbart transportsystem är för oss socialdemokrater en självklar del i arbetet med att öka landets förmåga att stå rustat inför framtiden. För att nå dit behöver transportpolitiken integreras med miljöpolitiken. Forskningen inom området transporter och kommunikation bör få en mer tydlig miljöprofil.

Forskningen är en mycket viktig framgångsmöjlighet för framtida förutsättningar för arbete och tillväxt. Satsningarna på den svenska infrastrukturen måste hålla jämna steg och utvecklas i samklang med samhälls- och marknadsutvecklingen. Verksamheter och produktion sprids i dag till olika region-

Fel! Okänt namn på

er och länder, i globaliseringens spår, för att dra nytta av ländernas unika produktionsfördelar. Detta förstärks av aktörernas och marknadens vilja att ta till sig nya rön från både medarbetare och konkurrenter. Vi vill fortsätta utveckla Sverige som världens ledande transportnation. Vi anser att svensk fordonsindustri med sin bas i Västra Götaland och dess testanläggningar för kallt klimat i norra Sverige är en idealisk region för fortsatt spetsforskning och FUD-verksamhet. Målsättningen är att bibehålla och utveckla dessa i syfte att snabbt införa och testa ny teknik. Dessa resultat kan ge information och kunskap om effektivisering av transporterna men också skapa en grund för kompetensöverföring och därmed goda förutsättningar för att kunna kommersialisera vunna erfarenheter, till nytta för svensk industri.

I samband med en trafikutskottets utfrågning av forskare i maj 2007 framkom att en av de största utmaningarna som Sverige och övriga länder står inför är att skapa en hållbar utveckling inom transportsektorn och då i synnerhet inom vägtrafiken. Utfrågningen visade att det finns möjligheter att åstadkomma önskvärda och nödvändiga utsläppsminskningarna. Sådana åtgärder är exempelvis bilar med effektivare motorer, biodrivmedel, samhällsplanering för kollektivtrafik, ökad användning av IT för att ersätta resor och nya motorer som plugin-hybrider. Kommunikationsforskning är mycket viktig för att finna nya vägar till resande. Vi anser att Svensk fordonsindustri är en nyckel till omställningen av en mer miljönriktad transportsektor. Det är mot denna bakgrund kommunikations- och fordonsforskning är ett prioriterat område. Ett samarbete mellan staten och näringslivet om den andra generationens förnybara drivmedel och teknik för ökad effektivitet är därför angeläget. Omställningen av en mer miljönriktad transportsektor med fordonsforskning är viktig. Vi vill med ett handslag bekräfta ett sådant samarbete med svensk fordonsindustri. I samarbetet bör ingå ett åtagande från statens sida med forskning och utveckling men också via skatteregler, infrastruktursatsningar för att bl.a. öka tillgången på förnybara bränslen. Vi anser vidare att fordonsindustrin för sin del som motprestation bör åta sig att öka sina ansträngningar för en långsiktigt hållbar fordonsflotta. Samtidigt är det avgörande för framtida utveckling att Sverige driver på arbetet i EU i samma riktning.

Trafikutskottet lät vidare våren 2004 göra en uppföljning av transportforskningen mot bakgrund av de ändrade förutsättningarna genom nedläggningen av KFB år 2001 och överförandet av dess uppgifter till Vinnova, Verket för innovationssystem. 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 satsa på långsiktig kunskaps- och kompetensuppbyggnad. Inledningsvis dominerades Vinnovas arbete av uppbyggnaden 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. I årets forskningsproposition ges Vinnova ytterligare arbetsuppgifter genom att begränsningen till att främja utvecklingen av effektiva svenska innovationssystem inom verksamhetsområdena teknik, transport, kommunikation och arbetsliv

Fel! Okänt namn på

tas bort. Vi känner en oro för att transportforskningen kommer att få ett minskat utrymme inom forskningen i och med detta beslut. Konkurrensen med andra områden kommer att bli mycket tuff även om myndighetens huvudsakliga kompetens finns inom teknikområdet. Utgångspunkten måste fortsätta vara 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. Det är viktigt att Vinnovas uppdrag för transportforskningen inte påverkas negativt på grund av att myndigheten får ett bredare uppdrag. I propositionen framgår även behovet av en ökad samverkan mellan högskolor/universitet, näringsliv och offentliga aktörer för transportsektorns kunskapsutveckling. Vi ser därför ett starkt behov av att Transam som transportforskningens samordnare ges ytterligare uppdrag. Utan en tydlig fokus, samordning och ansvarsfördelning kan mycket av de ekonomiska medel som fördelas bli felaktigt nyttjade. Vi behöver optimera våra resurser och forska på rätt saker, minska dubbelarbetet etc.

Sveriges försprång inom trafiksäkerhet behöver vidmakthållas. Samhälls- och beteendevetenskaplig forskning inom vägtrafiksäkerhet behöver därför förstärkas. Likaså behövs satsningar riktade mot områden som annars ingen myndighet eller olika branscher känner sig ansvarig för, t.ex. trafikslagsövergripande frågor, nya upphandlingsformer, säkerhet, sårbarhet och trygghet, styrmedel, barn, ungas och äldres särskilda behov samt framkomlighet för funktionshindrade m.fl. Det är vidare viktigt att jämställdhetsperspektiv beaktas när forskningsprojekt utformas, bedöms och genomförs. Det innebär att erfarenheter, förutsättningar, intressen och behov hos olika grupper av kvinnor och män speglas i transportforskningen.

IT är i dag en naturlig del av vår vardag. Det går att göra mycket mer genom att införliva den nya tekniken i människors resvanor och sätt att distribuera gods. Det behövs mer forskning kring användandet av IT för att Sverige ska fortsätta ligga i framkant som IT-nation.

Slutligen vill vi peka på vikten av att de rön som forskningen kommer fram till också kommuniceras med operatörer och beställare så att forskningen optimeras genom tillämpningar i den fortsatta utbyggnaden inom kommunikationsområdet. Både vad gäller nya sätt att planera, projektera och bygga vägar/järnvägar m.m. som är mer trafiksäkra och klarar klimatutmaningarna som beteendevetenskap, barnperspektiv m.m.

Stockholm den 13 november 2008

Christina Axelsson (s)

Désirée Liljevall (s)