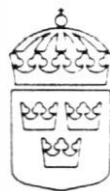


Motion till riksdagen

1989/90:T22

av Elving Andersson m. fl. (c)

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



Mot.
1989/90
T22-26

Forsknings- och utvecklingsbehoven på trafikområdet är betydande. Det är dels fråga om att göra hela transportsystemet bättre anpassat till miljön, dels fråga om att minimera trafiksystemets energiförbrukning. För att transportsystemet skall kunna fullgöra sina uppgifter i det moderna samhället måste det vara effektivt. Transportkostnaderna utgör ofta en stor del i olika varors och tjänsters pris. Transportsystemet måste också vara säkert. Alla dessa problemområden utgör viktiga fält för forsknings- och utvecklingsarbete. Vi kan mot denna bakgrund i huvudsak ställa oss bakom målen för FoU-verksamheten såsom de anges av regeringen (s. 137). På några punkter vill vi dock föreslå vissa kompletteringar för att målen bättre skall kunna uppnås.

Tele

Televerket använder ca 1 000 milj. kr. per år till forskning och utveckling. Telekommunikationernas betydelse för en växande tjänstesektor kommer att vara minst lika stor som transportnätets är för varuproduktionen. Detta observeras inte i propositionen, vare sig i kommunikationsdepartementets del eller i de delar där tjänstesektorns behov belyses. Ej heller observeras detta i behandlingen av den offentliga sektorns behov. Här kan stora rationaliseringar göras med hjälp av telekommunikationer. Resultat från Demotelprojektet visar detta. Även varuproduktionen är starkt beroende av telekommunikationerna på grund av ändrad distribution med många underleverantörer. Vi anser därför att telekommunikationsutvecklingens betydelse för näringslivets, främst tjänstesektorns, utveckling måste uppmärksammas inom forsknings- och utvecklingsverksamheten på kommunikationsområdet.

Järnvägens utveckling

En utökad trafik på järnväg är nödvändig av bl. a. miljöskäl.

Centern har i olika sammanhang understrukt vikten av att järnvägstrafiken utvecklas för såväl gods- som personbefordran. Forsknings- och utvecklingsinsatser på detta område är därför mycket angelägna.

Inom SJ pågår bl. a. utvecklingsarbete inom kombitrafikområdet. Kombitrafik kan i flera fall vara framtidens miljövänliga alternativ till dagens långtradare.

Enligt vår mening är det angeläget att denna verksamhet får en sådan inriktning att den framväxande kombitrafiken inte främst expanderar på den nuvarande vagnslasttrafikens bekostnad. Det fortsatta utvecklingsarbetet inom området kombitrafik måste därför i första hand inriktas på att överföra tung landsvägstrafik till järnväg. Det är också angeläget att insatser nu görs för framtagande av lättare järnvägsfordon för trafik i glesbygd. Denna inriktning av utvecklingsarbetet bör ges regeringen till känna.

Internationella samarbetsprojekt

Sverige medverkar i det inom Eureka initierade Prometheusprojektet för att utveckla s.k. intelligent biltrafik och i det av EG initierade samarbetsprogrammet DRIVE. De sammanlagda statliga svenska insatserna uppgår under åren 1988–1990 till ca 90 milj. kr., varav ca 40 milj. kr. avser det s.k. DRIVE-programmet.

Det är nu aktuellt att lägga fast inriktningen av fas 2 i DRIVE-programmet. Detta måste ske innan den nuvarande fasen avslutas 1992. Enligt centrens mening är det angeläget att Sverige i detta sammanhang verkar för att fas 2 ges en markerad miljöinriktning där bl.a. satsning på nya bränslen och nya typer av motorer ges hög prioritet. Det innebär att en framtidsinriktad miljöprofil kan utvecklas i detta forskningsprogram. En sådan inriktning bör vara en förutsättning för fortsatt svenskt statligt engagemang.

Även inom det fortsatta arbetet i Prometheusprojektet bör Sverige verka för att det ges en klar miljöinriktning.

Anslagen till VTI

VTI har begärt att 5 milj. kr. per år anslås för järnvägsforskning. Regeringen tillgodoser denna framställning endast till en ringa del. Enligt centrens mening är detta ett så angeläget område att VTI:s framställning bör tillgodoses. Det innebär att vi föreslår ytterligare 4 milj. kr. för budgetåret 1990/91 och därtill 5 milj. kr. för de två följande budgetåren.

Anslagen till TFB

Det är angeläget att det på det mycket dynamiska transportområdet hela tiden kan byggas upp kompetens och kunskap som står oberoende i förhållande till de mycket kapitalstarka aktörer som representerar näringen. Detta hindrar naturligtvis inte att man samverkar om vissa utvecklingsinsatser. Samtidigt måste de offentliga beslutsfattarna ha tillgång till oberoende kunskapskällor som gör att de rätta kraven kan ställas på producenterna för att exempelvis utveckla en god miljö och effektiva transporter. Enligt centrens mening bör mot denna bakgrund TFB tilldelas 6 milj. kr. per år under treårsperioden för att främja tillkomsten av en sådan oberoende kunskapsuppbyggnad.

Hemställan

Mot. 1989/90
T22

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om forskning och utveckling rörande telekommunikationerna,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av utvecklingsarbetet på järnvägsområdet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande villkoren och inriktningen av Sveriges medverkan i internationella samarbetsprojekt,

4. att riksdagen till I 2. Bidrag till statens väg- och trafikinstitut för 1990/91 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 4 000 000 kr. förhöjt anslag på 49 881 000 kr. varvid förhöjningen skall användas för järnvägsforskning,

5. att riksdagen godkänner de riktlinjer för ytterligare resursförstärkning till statens väg- och trafikinstitut för 1991/92 och 1992/93 som anges i motionen,

6. att riksdagen till I 4. Transportforskningsberedningen för 1990/91 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 6 000 000 kr. förhöjt anslag på 46 133 000 kr. att användas till oberoende kunskapsuppbyggande enligt de riktlinjer som anges i motionen,

7. att riksdagen godkänner de riktlinjer för ytterligare resursförstärkningar till Transportforskningsberedningen för 1991/92 och 1992/93 som anges i motionen.

Stockholm den 20 mars 1990

Elving Andersson (c)

Rune Thorén (c)

Anders Svärd (c)

Karin Starrin (c)

Hugo Andersson (c)

Bengt Kindbom (c)