Trafikutskottets betänkande 1987/88:18

om transportforskning (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:100 bil. 8)

TU
1987/88:18

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas dels regeringens förslag i proposition 1987/88:50 bilaga 1, kapitel 7:10 Förstärkt järnvägsforskning, samt kapitel 18. Anslagsfrågor om anslag på tilläggsbudget för statsbudgeten för budgetåret 1987/88 för Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken, dels budgetpropositionens bilaga 8 under avsnittet I. Transportforskning om anslag för nästa budgetår till Statens väg- och trafikinstitut och till Transportforskningsberedningen. Vidare behandlas förslag i sex motioner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i här aktuella delar och avstyrker motionsyrkandena.

Utskottets ställningstagande föranleder åtta reservationer och ett särskilt yttrande.

M-ledamöterna begär att en bilsocial utredning bör tillsättas.

M-ledamöterna begär att till anslaget I 5. Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken anvisas ett reservationsanslag av 80 milj.kr. och att till Miljöstimulanspremie anvisas ett nytt reservationsanslag av 20 milj.kr.

I fyra olika reservationer kräver vpk-ledamoten att forskning bör inledas om bilen och bilindustrins roll i framtiden, att statligt stöd till forskning typ Prometheus bör avvisas, att ett projekt bör initieras med syfte att samordna och utveckla det spårbundna trafiknätet i Europa samt att satsningar bör ske på ny teknologi på kommunikationsområdet med inriktning på miljövänliga och energisnåla trafiksystem. Vidare begär vpk-ledamoten att ett kommunikationscentrum bör inrättas för utveckling av nya fordon med ny teknik för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

I en särskild reservation begär vpk-ledamoten också att man bör undersöka möjligheterna att starta ett centrum för kommunikations- och produktutvecklingsforskning i Trestads–Fyrstads-området.

I ett särskilt yttrande tar c-ledamöterna upp frågan om lokaliseringsorter för utvecklingsarbete inom transportsektorn.

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 18*

Propositionsförslag

Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)

Regeringen har i kapitel 7, avsnitt 10 (s. 138–143) föreslagit riksdagen att godkänna vad som där anförs beträffande den vidare utvecklingen av järnvägsforskningen vid statens väg- och trafikinstitut.

Regeringen har i kapitel 18. Anslagsfrågor (s. 398) föreslagit riksdagen att till Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 000 kr. (11.7).

Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet)

Regeringen har under avsnitt I. Transportforskning (s. 69–74) föreslagit riksdagen

att till Statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

att till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 40 700 000 kr.,

att till Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kr.,

att till Transportforskningsberedningen för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 35 830 000 kr.,

att medge att regeringen bemyndigar transportforskningsberedningen att besluta om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsprojekt under budgetåren 1989/90 och 1990/91 inom en ram av 23 000 000 kr. resp. 16 000 000 kr.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T28 av Berit Löfstedt och Helge Hagberg (båda s) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt samordningsansvar avseende utveckling inom landet av trädbussystem.

1987/88:T64 av Sigge Godin (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lokaliseringsort för utvecklingen av en ny motorvagn för lokal och regional persontrafik på järnväg.

1987/88:T66 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

5. att riksdagen hos regeringen begär att forskning om bilen och bilindustrins roll i framtiden startas,

27. att riksdagen beslutar att avvisa statligt stöd till forskning typ Prometheus,

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att satsningar på ny teknologi skall gynna miljövänliga och energisnåla trafiksystem och fordon enligt vad i motionen anförts,

29. att riksdagen hos regeringen begär att Sverige tar initiativ till ett alleuropeiskt järnvägsprojekt – ELPIS-projektet.

1987/88:T67 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar inrätta ett centrum för kommunikation med forskningsresurser för utveckling av nya fordon med ny teknik för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

1987/88:T85 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillsättandet av en bilsocial utredning,

25. att riksdagen till Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag av 80 000 000 kr.,

26. att riksdagen till Miljöstimulanspremier (nytt anslag) på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.

Motion framlagd under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:N291 av Alexander Chrisopoulos och Viola Claesson (båda vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning med uppgift att undersöka möjligheterna till att starta ett centrum för kommunikations- och produktutvecklingsforskning i Trestads–Fyrstads-området.

Utskottet

1 Inledning

Såväl statens väg- och trafikinstitut (VTI) som transportforskningsberedningen (TFB) berörs på flera olika sätt av förslag i den trafikpolitiska propositionen. Förslagen innebär resursförstärkningar med inriktning både mot långsiktig kunskapsuppbyggnad, inte minst på järnvägsforskningens område, och utvecklings- och demonstrationsarbete inom kollektivtrafiken.

Förslagen ligger i linje med vad som uttalades i proposition 1986/87:80 om forskning vari betonades att målinriktning och orientering mot avnämarna bör vara utgångspunkten för en tillämpad sektorsforskning av det slag transportforskningen utgör. Samtidigt markerades det samband som måste finnas mellan å ena sidan tillämpad FoU och å andra sidan långsiktig, kunskapsuppbyggande forskning. Att på lämpligt sätt fördela stödet mellan den tillämpade och den mera långsiktiga forskningen angavs höra till de centrala avvägningsfrågorna inom transportforskningen.

I anslutning till de nämnda avvägningsproblemen framhöll föredraganden betydelsen av transportforskningsberedningens samordningsansvar och det

långsiktiga program rörande bl.a. transportforskningens funktion, inriktning och resursfördelning under de kommande åren som TFB lade fram under våren 1986.

I likhet med vad utskottet (TU 1987/88:27) då framhöll vill utskottet nu understryka den betydelse som forsknings- och utvecklingsarbetet har inom transportområdet för att trafikpolitiken skall kunna ges en sådan inriktning att viktiga samhällsekonomiska mål skall kunna uppfyllas. Det gäller bl.a. kraven på bättre miljö, en förbättrad regional balans, effektiva transporter för näringslivet och ökad trafiksäkerhet.

2 Statens väg- och trafikinstitut

I budgetpropositionen bilaga 8 har regeringen under punkterna I 1–2 föreslagit medelsanvisningar till anslagen Statens väg- och trafikinstitut resp. Bidrag till statens väg- och trafikinstitut. Det förra anslaget (1 000 kr.) avser institutets uppdragsverksamhet. Bidragsmedlen (40 700 000 kr.) avses användas dels för att höja kunskapsnivån och förändra kunskapsprofilen, vilket är av vikt för institutets attraktionskraft som uppdragsmyndighet, dels för att utföra forskning inom områden där uppdragsgivare saknas. Vidare har i propositionen under punkt I 3. föreslagits medelsanvisning (500 000 kr.) till institutets utrustningsanslag.

Utskottet har ingen erinran mot de föreslagna medelsanvisningarna och tillstyrker därför förslagen i fråga.

Beträffande vad som sägs i den trafikpolitiska propositionen om *järnvägsforskningen vid VTI* kan erinras om de medelsförstärkningar för ändamålet som blivit en följd av 1985 års järnvägspolitiska beslut och förut nämnda riksdagsbeslut om forskning.

Tillsammans med vad SJ satsar på projekt vid VTI disponerar institutet nu ca 3 milj.kr. för järnvägsforskning. Bakgrunden är bl.a. miljöfrågornas ökade betydelse.

Inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet har ytterligare material tagits fram som visar att VTI har goda möjligheter att i nära samarbete med SJ öka sin järnvägsforskning och utvecklas mot att bli ett väg- och järnvägsinstitut. Ett avtal mellan SJ och VTI om uppdragsforskning är under utarbetande. De områden som kan bli aktuella för utvecklingsarbete är banbyggnad och banunderhåll samt förarbeteende, informationsöverföring och trafiksimulering.

Föredraganden betonar att VTI bör koncentrera sin järnvägsforskning till ett fåtal områden av främst teknisk karaktär. Här kan VTI:s stora erfarenheter av att dels driva tvärvetenskapliga projekt, dels genomföra experimentell FoU i såväl fältstudier som i laboratorier tas till vara. Beträffande behovet av långsiktig kunskapsuppbyggande forskning understryks vikten av att SJ betraktar denna typ av verksamhet i ett något längre perspektiv än vad som normalt kännetecknar affärsverksamheten.

I likhet med föredraganden finner utskottet att det är särskilt två områden där forskning och utveckling kommer att ha särskild betydelse. Det rör sig dels om utveckling av kombinerade transporter järnväg/lastbil, dels om en satsning på utveckling av en ny lätt motorvagn för lokal och regional

järnvägstrafik. I båda dessa fall bör VTI:s kompetens på järnvägsområdet kunna utnyttjas.

Av det anförda följer att utskottet inte har något att erinra mot vad som i propositionen anges om en vidareutveckling av järnvägsforskningen vid VTI.

3 Transportforskningsberedningen

Regeringen har i budgetpropositionen bilaga 8 under punkt I 4. föreslagit riksdagen att anvisa ett reservationsanslag för budgetåret 1988/89 på 35 830 000 kr. Därjämte föreslås ett bemyndigande för TFB att besluta om FoU-verksamhet och demonstrationsprojekt under budgetåren 1989/90 och 1990/91 inom en ram av 23 milj.kr. resp. 16 milj.kr.

Utskottet tillstyrker förslagen i fråga.

Vad gäller *forsknings- och utvecklingsarbetet inom kollektivtrafiken* understryks i den trafikpolitiska propositionen vikten av att arbetet på detta område har tillräcklig omfattning och bedrivs med hög kompetens. År 1982 erhöll dåvarande kollektivtrafikberedningen 40 milj.kr. för att främja investeringar och utvecklingsarbete i kollektivtrafiken.

Anslaget, som numera överförts till TFB, har använts för att stimulera till investeringar i framför allt ny eller mer utvecklad teknik på kollektivtrafikområdet. Bl.a. har en rad praktiska vagnparksförsök med ny energieffektiv och miljövänlig motorteknik på bussar genomförts.

Erfarenheterna från användningen av 1982 års engångsanslag talar för fortsatta statliga insatser. Ett nytt engångsanslag bör enligt föredraganden inrättas för stödjande av utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt på kollektivtrafikområdet och handhas av TFB.

I syfte att stödja och stärka utvecklingen på kollektivtrafikområdet föreslås i den trafikpolitiska propositionen att det på tilläggsbudget för budgetåret 1987/88 anvisas ett engångsanslag (punkt 15.) på 100 milj.kr. för Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken. Som ett led i ansträngningarna att utveckla den spårbundna kollektivtrafiken nämns särskilt att medel från detta engångsanslag skall kunna utnyttjas för stöd till utvecklingsinsatser inom den lokala och regionala persontrafiken på järnväg.

Anslaget bör enligt föredraganden kunna utnyttjas med i huvudsak samma inriktning som 1982 års anslag, dvs. i första hand till konkreta försök med fordon och fordonskomponenter för den kollektiva trafiken, terminaler och hållplatser samt olika lednings-, informations- och beställningssystem på området. Projekten förutsätts i princip vara samfinansierade med intressenter på tillverkar- och användarsidan.

Medel inom det föreslagna anslaget skall kunna utnyttjas även för utveckling och teknikupphandling av nya fordon för lokal och regional persontrafik på järnväg. Det förutsätts att en del av utvecklingsarbetet skall kunna ske vid VTI samt i samarbete med företag i järnvägsbranschen.

I motion T85 (m) yrkandena 25 och 26 begärs att 80 milj.kr. anvisas för Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken och

att 20 milj.kr. i form av ett nytt anslag bör reserveras för att finansiera en miljöstimulanspremie i syfte att få ned emissionsvärdena från den befintliga fordonsparken. Genom att använda medlen på detta sätt stimuleras enligt motionärerna både bilismen och miljön.

Med tanke på angelägenheten – inte minst ur miljösynpunkt – av att utveckla kollektivtrafiken finner utskottet en nedskärning av den i propositionen föreslagna medelstilldelningen olämplig. Utskottet vill särskilt framhålla vikten av att kunna använda medlen för utveckling och teknikupphandling av nya fordon för lokal och regional persontrafik på järnväg.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker att 100 milj.kr. av medlen för budgetåret 1987/88 från den av riksdagen beslutade höjda bilaccisen utnyttjas för inrättande av ett nytt reservationsanslag benämnt 15. Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken. Härav följer också att utskottet avstyrker motionsyrkandena om att riksdagen bör till nämnda anslag anvisa 80 milj.kr. och att riksdagen till ett nytt anslag, benämnt Miljöstimulanspremier, bör anvisa 20 milj.kr.

Utskottet övergår nu till motionsyrkandena med anknytning till den närmare användningen av dels TFB:s ordinarie medelsanslag I4., dels det föreslagna engångsanslaget I5.

I motion T85 (m) yrkande 2 begärs *tillsättandet av en bilsocial utredning*. Det hänvisas till att det är av stor vikt att få fram uppgifter om bilens betydelse för hela eller delar av Sveriges befolkning, hur olika statliga ingrepp och ökade kostnader påverkar hushållen samt vilka regional- och fördelningspolitiska effekter som blir resultatet.

Utskottet kan konstatera att det är ett vittomfattande ämnesområde som behandlas i motionen. Flera av frågeställningarna är av den karaktären att de kräver tillförlitliga forskningsresultat för att kunna besvaras.

Som exempel på forskningsrapporter med anknytning till motionsyrkandet kan nämnas en nyligen framtagen TFB-rapport, "Faktorer som styr drivmedelsförbrukningen för personbilen". I denna belyses bl.a. bensinefterfrågans pris- och inkomstkänslighet, både kortsiktigt och långsiktigt.

Vidare kan nämnas att bland pågående projekt som stöds av TFB finns åtskilliga som kan förbättra kunskapsläget beträffande bilens betydelse för befolkningen. Studierna bygger bl.a. på detaljerade resvaneundersökningar. Inom delområdet samhälls- och transportekonomi kan nämnas bl.a. projektet "Bensinförbrukningens bestämningsfaktorer". Fördelningspolitiska aspekter på nya finansieringsmetoder för vägbyggande behandlas i andra projekt. Vidare bör nämnas att bilens betydelse också för äldre och handikappade behandlats i flera rapporter från TFB.

Exempelsamlingen torde visa att kunskapsläget håller på att förbättras vad gäller bilens roll i samhället. Utskottet finner det därför inte befogat att en särskild bilsocial utredning tillsätts och avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

I motion T66 (vpk) begärs att forskning bör inledas om *bilen och bilindustrins roll i framtiden*. En utgångspunkt för yrkandet är att nära hälften av de infrastrukturella investeringarna i trafik sägs avgöras av enskilda (hushåll eller andra). Den trafikpolitiska propositionen kritiseras för att den inte tagit

upp hur denna avgörande infrastruktur skall kunna ledas av samhällsekonomiska bedömningar.

Utskottet vill inledningsvis hänvisa till vad som anförts i det föregående beträffande den forskning bl.a. om resvanor, bilismens kostnader m.m. som stöds av TFB.

När det sedan gäller vad som sägs i motionen om samhällsekonomiska bedömningar av enskildas investeringar i trafik vill utskottet peka på den inriktning av trafikpolitiken i stort som enligt utskottets mening bör råda. Därvid bör gälla att konsumenterna bör ha så stor valfrihet som möjligt när det gäller utnyttjandet av olika trafikmedel. Effektiv konkurrens mellan trafikutövare och transportsystem skall förenas med en ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag. Vidare gäller att beslut om hur transporterna skall utföras bör fattas i så decentraliserade former som möjligt. De miljövänliga aspekterna bör ha en framträdande plats. Det gäller även inom trafiksektorn.

Utskottet vill också peka på att faktorer som är av betydelse för hushållens ekonomi ofta behandlas i samband med de samhällsekonomiska bedömningar som görs inom transportsektorn. Det gäller exempelvis vägverkets avkastningsberäkningar inför beslut om väginvesteringar. Faktorer som tas med i kalkylerna är bl.a. minskade reskostnader och minskat fordonsslitage.

Utskottet vill också hänvisa till att samhällsekonomiska bedömningar också görs vid avgiftssättningen för utnyttjandet av infrastrukturen. I de samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till ingår bl.a. kostnader för olyckor och miljöpåverkan. Dessa kostnader är självfallet något osäkra och varierar dessutom beroende på tätortsstorlek och trafikbelastning. Marginalkostnaderna får dock anses vila på så fast grund att de bör kunna vara vägledande för utformningen av de rörliga skatter och avgifter som trafiken bör erlägga som ersättning för de infrastrukturtjänster som samhället tillhandahåller. Den ytterligare forskning som kan behövas på det område som avses i motionsyrkandet bör som hittills lämpligen kunna initieras och stödjas bl.a. genom TFB:s försorg. Det kan också erinras om att VTI har stor kompetens för utvecklingsinsatser på området.

Med hänvisning till vad utskottet anfört avstyrks motionsyrkandet.

I motion T66 (vpk) begärs att *statligt stöd till forskning typ Prometheus* bör avvisas. I motionen anges Prometheus-projektet syfta till total samordning och satellitstyrning av Västeuropas landsvägstransporter. Vad som sägs i den trafikpolitiska propositionen om att syftet skulle vara att öka trafiksäkerheten är bara dimridåer för att dölja de verkliga syften som bl.a. bilindustrin har.

Prometheus är ett av flera stora utvecklingsprojekt där man genom användande av modern informationsteknologi söker förbättra trafiksäkerheten. Datorer och informationsteknologi är emellertid något som används redan i dag i stor utsträckning i trafiksystemet och i fordonen. Många trafikljus styrs redan av datorer, många funktioner i vissa bilar likaså. Denna utveckling kommer i hög grad att påverka framtidens trafik. Nästa utvecklingsfas innebär att datorerna kan knytas samman med varandra. Datorer i bilarna kommer i framtiden att kunna utbyta information med datorer längs

vägen. Datorerna i en bil kommer också att kunna utbyta information med datorerna i de bilar som finns i närheten.

Enligt utskottets mening är det viktigt att svenska myndigheter följer detta utvecklingsarbete. Till de utvecklingsprojekt som bedrivs hör bl.a. Prometheus. Ny teknologi bör möjliggöra betydligt bättre och smidigare stöd till ledning för föraren och därigenom öka trafiksäkerheten. Tekniken bör också kunna ge mjukare trafikflöde och därmed få positiva miljöeffekter.

Svenska myndigheter bör självfallet ha möjlighet att följa den utveckling på det informationstekniska området som bedrivs i andra länder. Att inte få möjlighet att tillgodogöra sig dessa kunskaper och heller inte kunna påverka detta arbete i riktning mot önskvärda svenska tillämpningar t.ex. på trafiksäkerhetsområdet vore oklokt. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

I motion T66 (vpk) begärs att Sverige tar initiativet till *ett europeiskt projekt med syfte att samordna och utveckla det spårbundna trafiknätet* mellan och inom de europeiska nationerna. Projektet benämns ELPIS som enligt den grekiska mytologin är symbol för hoppet.

Inledningsvis vill utskottet erinra om de många tågfärjeförbindelser mellan Sverige och kontinenten som sedan länge finns. Flera nya har tillkommit och ytterligare planeras. Dessa kommer att i väsentlig mån förbättra järnvägsförbindelserna med Europa. Järnvägstrafiken i Europa kommer alltmer att inriktas på sådant gods som kan transporteras antingen i stora kvantiteter eller i högfrekventa relationer med högvärdigt gods eller som specialtrafik, t.ex. kombinerad trafik av containers, släpvagnar, växelflak etc.

Enligt utskottet är de planerade och i vissa fall beslutade åtgärderna för att stärka järnvägstransporterna i Europa av stor betydelse.

I den mån forskningen genom sitt utvecklingsarbete kan bidra till att undanröja tekniska och administrativa hinder av olika slag för järnvägstrafik mellan länderna är detta naturligtvis bra. Inte minst viktigt är att den moderna informationstekniken kommer till fullt utnyttjande i transportväsendet. Nya avancerade datasystem kommer oavbrutet i bruk hos t.ex. speditions- och flygföretag. Även för järnvägarna bör gemensamma internationella datasystem komma till allmän användning, om järnvägarna i Europa skall kunna möta den allt hårdare konkurrensen från framför allt landsvägstransporterna. TFB har ett särskilt programområde för internationella transporter. Det kan nämnas att ett av de pågående projekten syftar till att kartlägga de fysiska och administrativa resurser som används vid gränsöverskridande transporter och att ta fram tekniklösningar som ger ett bättre utnyttjande av dessa resurser.

Sammanfattningsvis finner utskottet att en starkt ökad internationalisering av järnvägstransporterna i Europa pågår, att Sverige bör medverka i denna process och att forskningen kan lämna bidrag till detta arbete. Utskottet finner det däremot inte befogat att Sverige tar några särskilda initiativ av det slag som avses i motionen, bl.a. med hänsyn till det arbete som redan pågår i internationella organisationer. Utskottet avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

I motion T28 (s) yrkande 2 begärs *ett statligt samordningsansvar vid utvecklingen av ett trådbussystem*. Det hänvisas till att intresse för anskaffande av trådbussar finns i ett antal medelstora kommuner men att dessa är för små för att stå var och en för sig som beställare. Staten bör därför ta på sig ett samordningsansvar i utvecklingsarbetet.

I denna fråga finner utskottet att staten – genom det föreslagna engångsanslaget – har möjlighet att tillsammans med intressenter på tillverkar- och användarsidan medverka till att utveckla trafikmedel med energieffektiv och miljövänlig motorteknik. Till dessa hör trådbussar.

Åtskilligt utvecklingsarbete återstår emellertid innan trådbussen företagsekonomiskt kan konkurrera med dieselbussen. Det innebär att det nu knappast är aktuellt att staten medverkar till att samordna beställningar av trådbussar, på det sätt som föreslås i motionen. Liksom när det gäller anskaffning av dieselbussar torde en sådan samordningsuppgift närmast ligga till hands att branschorganisationen Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) svarar för. Med hänvisning till det anförda avstyrks följaktligen motionsyrkandet.

I motion T64 (fp) begärs att riksdagen uttalar sig om *lokaliseringsort för utvecklingen av en ny motorvagn* för lokal och regional persontrafik på järnväg. Det föreslås att det tekniska kunnande och den tekniska kompetens som finns i verkstadsföretag i Örnsköldsviks kommun bör tas till vara i utvecklingsarbetet.

Utskottet vill stryka under att om järnvägstrafik av mer lokal och regional karaktär skall kunna bibehållas på många håll i landet krävs bl.a. ett intensifierat utvecklingsarbete. Dagens tillgängliga motorvagnar, såväl de diesel- som eldrivna, har brister ur såväl trafikekonomisk synpunkt som med hänsyn till bekvämligheten för de resande. Inte minst viktigt är att kunna utveckla en mera miljövänlig motorvagn. För dieseldrivna motorvagnar bör målet vara att få en energiförbrukning per vagnkilometer som närmar sig vad som gäller för landsvägsbussar.

Som framgår av propositionen bör de olika demonstrationsprojekten vara samfinansierade med intressenter på bl.a. tillverkarsidan. Det tekniska kunnande som finns inom svensk verkstadsindustri bör enligt utskottets mening kunna utnyttjas. Ännu återstår emellertid ett grundläggande utvecklingsarbete inom TFB tillsammans med VTI, SLTF och SJ, bl.a. i form av utarbetande av kravspecifikationer, innan val av intressenter kan avgöras. Med hänvisning till det anförda avstyrks därför motionsyrkandet.

Även i motion N291 (vpk) behandlas frågan om lokaliseringsort för utvecklingsarbete inom kommunikationssektorn. Det föreslås att man bör undersöka möjligheterna att starta *ett centrum för kommunikations- och produktutvecklingsforskning i Trestads–Fyrstads-området*. Särskilt nämns forskning kring transportlogistik, telekommunikationer, databashantering och mobildatasystem med särskild inriktning på kollektivtrafik och med anpassning till kraven inom hälso-, miljö- och energihushållningsområdena.

Utskottet vill hänvisa till vad utskottet tidigare anfört beträffande det mindre lämpliga i att nu uttala sig om olika lokaliseringsorter för utvecklingsarbete inom transportsektorn. TFB som föreslås handha det nya engångsan-

slaget måste få tid till noggranna undersökningar som sedan kan ligga till grund för programskrivningar, kravspecifikationer m.m. Av det anförda följer att motionen avstyrks.

I motion T67 (vpk) föreslås ett inrättande av *ett centrum med forskningsresurser för utveckling av nya fordon* med ny teknik för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Bland de slag av fordon som föreslås bli utvecklade nämns en ny rälsbuss, amfibiebuss, kombinerad väg- och rälsbuss samt auto-mini-spårvagn.

Utveckling av ny teknik för kollektivtrafiken är något som bör stödjas med hjälp av det nya engångsanslaget. Detta gäller inte minst utveckling och teknikupphandling av nya fordon för lokal och regional persontrafik på järnväg. Motionärerna vill prioritera ett sådant utvecklingsarbete.

Utskottet kan dock inte finna att det är riksdagens sak att i detalj uttala sig över vilka slag av fordon som bör utvecklas för svenska förhållanden. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion T66 (vpk) yrkande 28 begärs att satsningar på *ny teknologi på kommunikationsområdet* skall gynna miljövänliga och energisnåla trafiksystem.

Motionsyrkandet kan sägas ligga i linje med propositionens förslag om inrättande av ett engångsanslag för stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken. I propositionen anges att medlen bl. a. skall användas för utveckling av trafikmedel som är miljövänliga och energieffektiva.

Utskottet kan emellertid inte tillstyrka att – som föreslås i motionsyrkandet – ny teknologi på kommunikationsområdet *enbart* skall gynna miljövänliga och energisnåla trafiksystem och fordon. En sådan ensidighet rimmar illa med angelägenheten av att genom modern teknik samtidigt nå också andra viktiga mål som finns inom trafikpolitiken såsom t.ex. ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för äldre och handikappade inom trafiken.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

4 Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

2. att riksdagen till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 40 700 000 kr.,

3. att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 500 000 kr.,

4. beträffande *järnvägsforskningen vid statens väg- och trafikinstitut* att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen härom anfört,

5. att riksdagen till *Transportforskningsberedningen* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 35 830 000 kr.,

6. att riksdagen medger att regeringen bemyndigar transportforskningsberedningen att besluta om statligt stöd till forskning, utveckling

och demonstrationsprojekt under budgetåren 1989/90 och 1990/91 inom en ram av 23 000 000 kr. resp. 16 000 000 kr.,

7. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1987/88:T85 (m) yrkandena 25 och 26 till *Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken* på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag av 100 000 000 kr.,

8. beträffande *tillsättandet av en bilsocial utredning*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T85 (m) yrkande 2,

9. beträffande *bilen och bilindustrins roll i framtiden*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 5,

10. beträffande *statligt stöd till forskning typ Prometheus*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 27,

11. beträffande *ett europeiskt projekt med syfte att samordna och utveckla det spårbundna trafiknätet*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 29,

12. beträffande *ett statligt samordningsansvar vid utvecklingen av ett trådbussystem*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T28 (s) yrkande 2,

13. beträffande *lokaliseringsort för utvecklingen av en ny motorvagn*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T64 (fp),

14. beträffande *ett centrum för kommunikations- och produktutvecklingsforskning i Trestads–Fyrstads-området*
att riksdagen avslår motion 1987/88:N291 (vpk),

15. beträffande *ett centrum med forskningsresurser för utveckling av nya fordon*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T67 (vpk),

16. beträffande *ny teknologi på kommunikationsområdet*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 28.

Stockholm den 22 mars 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Olle Grahn (fp), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Jarl Lander (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Anders Andersson (m), Rune Thorén (c) och Sven-Olof Nordlund (s).

1. Anslaget Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken (mom. 7)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Med tanke" och slutar med "anvisa 20 milj.kr." bort ha följande lydelse:

Inom samtliga samhällsområden måste värnandet av miljön prioriteras. Detta gäller inte minst inom kommunikationsområdet. Bilismens negativa miljöpåverkan måste därför minimeras.

Även i den befintliga bilparken kan avgasminskningar genomföras. Det går redan i dag att genomföra relativt betydande minskningar av utsläppen från framför allt direktinsprutade motorer. Problemet är i första hand kostnaderna. I syfte att stimulera en ombyggnad av bilar för att få ned emissionsvärdena föreslår utskottet att ett stimulansbidrag på 3 000 kr. införs för bilar som genomför åtgärder, vilka reducerar utsläppen av koloxid, kväveoxid och kolväten med exempelvis 45 %.

Kostnaderna för stimulansbidraget, som kan beräknas till 20 milj.kr., bör finansieras genom anvisning under ett nytt anslag med beteckningen Miljöstimulanspremier.

Till anslaget Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken bör på tilläggsbudget för budgetåret 1987/88 anvisas ett reservationsanslag av 80 milj.kr.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att motionsyrkandena tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. att riksdagen

a) med bifall till motion 1987/88:T85 (m) yrkande 25 till *Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken* på tilläggsbudget för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag av 80 000 000 kr.,

b) med bifall till motion 1987/88:T85 (m) yrkande 26 till *Miljöstimulanspremier* (nytt anslag) på tilläggsbudget för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

2. Tillsättandet av en bilsocial utredning (mom. 8)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet kan" och slutar med "följaktligen motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

I Sverige är fungerande individuella transporter en förutsättning för att samhället skall fungera. Bilismen har en central betydelse i ett högindustrialiserat och till ytan stort land som Sverige.

En konkurrenskraftig kollektivtrafik är emellertid tillgänglig endast i storstadsregionerna. Utanför storstäderna är bilen ofta det enda kommunikationsmedlet. Undersökningar visar t.ex. att på Norrlands landsbygd kan

80 % av alla bilister inte utnyttja kollektivtrafiken för sina arbetsresor. Barnfamiljerna, inte minst i glesbygderna, får emellertid allt svårare att klara av sitt bilinnehav ekonomiskt.

Det är enligt utskottets uppfattning av stor vikt att få fram mer heltäckande uppgifter om bilens betydelse för hela och delar av Sveriges befolkning, hur olika statliga ingrepp och ökade kostnader påverkar hushållen samt vilka regional- och fördelningspolitiska effekter som blir resultatet. Ytterligare kostnadshöjningar kan resultera i att många tvingas avstå från sitt bilinnehav. Det skulle innebära stora standardförluster för de flesta familjer. Allt detta motiverar att en särskild bilsocial utredning genomförs. En bilsocial utredning bör därför tillsättas och presentera sitt resultat skyndsamt.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionsyrkandet tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *tillsättandet av en bilsocial utredning*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T85 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Bilen och bilindustrins roll i framtiden (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet vill inledningsvis" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

I propositionen tas upp ett antal centrala problem som enligt utskottets uppfattning borde bli föremål för mera ingående analys och forskning. Till dessa problem hör hur investeringarna i infrastrukturen i större utsträckning skall kunna ledas av samhällsekonomiska bedömningar. Det är ett faktum att endast en bråkdel av dessa investeringar sker inom exempelvis järnvägssektorn medan nära hälften avgörs av enskilda (hushåll eller andra). Bilen betraktad som enskilt tekniskt hjälpmedel kan vara bra men i masskala likväl ett samhällsproblem.

Frågan om hur investeringarna i transportsektorns infrastruktur rent praktiskt skall kunna ledas av samhällsekonomiska bedömningar borde ha tagits upp i ett regeringsförslag som talar om infrastrukturen inför 2000-talets behov. Här behöver t.ex. pris- och taxeinstrumentets effekter kartläggas och en forskning om bilen och bilindustrins roll i framtidens trafik startas – det sistnämnda ett förslag som vpk tidigare väckt motionsledes i riksdagen.

Vad utskottet sålunda har anfört, vilket innebär att motionsyrkandet tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *bilen och bilindustrins roll i framtiden*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

EG:s och bil- och elektronikindustrins Prometheusprojekt subventioneras bl.a. genom vägverket i Sverige, dvs. ur statskassan. Prometheus syftar till total samordning och satellitstyrning av Västeuropas landsvägstransporter. Utvecklingen skall enligt projektets arkitektur "baseras på det yppersta av vad modern forskning och teknik kan erbjuda". I den trafikpolitiska propositionen nämns Prometheus-projektet som ett trafiksäkerhetsarbete, vilket ger sken av att det handlar om att förbättra villkoren i människornas vardag. Detta är dimridåer för att dölja de verkliga syften som bl.a. bilindustrin har.

I rapporten "Sveriges framtida transporter" beskrivs syftet med Prometheus-projektet. I visionen ingår en tillväxtfanatisk ideologi där massbilismen helt följdriktigt utgör en viktig utvecklingskraft: det gäller att under 2000-talet fyrdubbla trafiken och detta skall bli möjligt genom en "ekologisk vägtrafik"! För alla som insett att det ekologiska systemet redan satt gränser för bilismen är bilden en skräckvision om framtiden. Det datastyrda bilsamhället kommer däremot att skapa en drömtillvaro för dem som vill göra pengar på att människor skall tvingas använda bilen som sitt andra hem.

Underlagsrapporten om Sveriges framtida transporter spår att det kan komma att bli lämpligt att låta 14-åringar köra bil, eftersom det blir farligt att köra moped, när biltrafiken blir så tät. Det enda "pris" rapporten anser att människorna behöver betala är att de aldrig klarar sig utan det lilla datakort som är inträdesbiljetten för varje bilist. Med denna tingest utlovas en autopilot som träder in om och när bilistens hjärna inte klarar trafiken.

Sammantaget finner utskottet att det statliga stödet till forskning med anknytning till det bilindustriella komplexet, typ Prometheus, bör avbrytas.

Vad utskottet sålunda har anfört, vilket innebär att motionsyrkandet tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

> 10. beträffande *statligt stöd till forskning typ Prometheus*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 27 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Ett europeiskt projekt med syfte att samordna och utveckla det spårbundna trafiknätet (mom. 11)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Inledningsvis vill" och slutar med "följaktligen motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Bakom regeringens överväganden när det gäller byggande av stora trafikleder ligger stora ekonomiska vinstintressen med utgångspunkt i ett

bilindustriellt komplex. Detta är nu utvidgat genom ett nära samarbete med elektronikindustrin och statliga myndigheter i olika västeuropeiska länder. Utskottet vill i stället få en satsning på miljövänliga och energisnåla trafiksystem och fordon. Järnvägen måste få motsvarande avancerade resurser som landsvägstrafiken. Som ett led i detta arbete bör Sverige ta initiativet till ett alleuropeiskt projekt med syfte att samordna och utveckla det spårbundna trafiknätet mellan och inom nationerna.

Vad utskottet sålunda har anfört, vilket innebär att motionsyrkandet tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

> 11. beträffande *ett europeiskt projekt med syfte att samordna och utveckla det spårbundna trafiknätet*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 29 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Ett centrum för kommunikations- och produktutvecklingsforskning i Trestads–Fyrstads-området (mom. 14)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet vill hänvisa" och på s. 10 slutar med "motionen avstyrks" bort ha följande lydelse:

Inom kommunikationssektorn behövs ökade insatser i form av forskning och produktutveckling med ett annat innehåll än dagens. Med kommunikationssektorn avses dels persontransporter, dels gods- och materialhantering men också områden som telekommunikationer, databashantering, mobildatasystem med tillämpning på system som ger möjligheter att spara energi och miljö.

En forskningsinsats inom området kommunikation med den nya inriktning som nämns ovan skulle kunna vara mycket värdefull. Ett centrum för kommunikation i institutionsform skulle kunna svara för att utveckla och samordna svensk–nordisk forskning på specialområden som eftersträvar de i utskottets mening bästa kollektiva lösningarna på olika problem. Transportlogistik och telekommunikation, databashantering och mobildatasystem med särskild inriktning på kollektivtransportområdet och anpassade till de behov som måste prioriteras av hälso-, miljö- och energibesparingsskäl är viktiga områden att utveckla.

Det nya centret bör placeras på en plats som är industriellt, regionalpolitiskt och "pedagogiskt" optimal. Traditionellt borde någon av storstadsregionerna vara en given placeringsort, men då dessa i stora stycken är överhettade finns många skäl som talar emot en sådan lokalisering. En mera lämplig placering är i stället Trestads–Fyrstads-området, beläget i Göteborgs och Bohus län resp. Älvsborgs län.

Regionen ligger centralt i Norden men utanför de traditionella centrumbegreppen. Området ligger utanför storstadsregioner som Oslo och Göteborg men så nära att det finns naturliga kopplingar till dessa, dessutom helt nära satellitstationen i Tanum.

De regionala behoven av en stärkt högskoleverksamhet i området är stora. Med en utbyggd forskning och utbildning i enlighet med motionens intentioner skulle regionen kunna bygga upp ett allsidigare näringsliv och undvika en ensidig bindning till bilindustrin. Man skulle därigenom också kunna tillgodose viktiga regionalpolitiska mål.

Vad utskottet sålunda har anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *ett centrum för kommunikations- och produktionsutvecklingsforskning i Trestads–Fyrstads-området*
att riksdagen med bifall till motion 1987/88:N291 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Ett centrum med forskningsresurser för utveckling av nya fordon (mom. 15)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Utskottet kan dock" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Vanliga bussar, spårvagnar, tunnelbanetåg, lokaltåg och rälsbussar rullar fram med ungefär samma medelhastighet som de gjorde för 50 år sedan. Skillnaden är att de fått litet bättre design och att framdrivningssystemen blivit tekniskt bättre. Men för passagerarna – vars viktigaste krav är att komma fram snabbt – är detta inte mycket hjälp.

Ofta går det flerfaldigt snabbare att ta bil. Och självklart väljer folk detta transportmedel om de har möjlighet. Om bilismens problem med miljöförstöring, olyckor, utrymmeskonsumtion, stadsförfulning, utspridning av bebyggelse och transportojämlikhet skall kunna lösas måste en helt annan kvalitet på kollektivtrafiken till. Hög reshastighet och hög turtäthet är då de viktigaste egenskaperna.

För att åstadkomma detta måste all den nya teknik som finns framtagen inom andra områden tas till vara, t.ex. datateknik och nya okonventionella fordon och framdrivningslösningar. Detta utvecklingsarbete skulle kunna ske i ett kommunikationscentrum.

Som ett exempel på moderna färdmedel som bör utvecklas med ny och okonventionell teknik vill utskottet nämna en ny rälsbuss, amfibiebussar, kombinerade väg- och rälsbussar samt auto-mini-spårvagnar.

I Sverige finns en stor potential inom industrin men också inom försvaret för att kunna utveckla sådana här kollektivtrafiksystem. Det finns ett stort kunnande vad gäller exempelvis konstruktion av vagnar och elektronisk framdrivningsteknik, liksom också inom datorområdet och reglerteknik. Detta kunnande bör enligt utskottets mening tas till vara för utveckling av framtidens kollektivtrafik.

Vad utskottet sålunda har anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *ett centrum med forskningsresurser för utveckling av nya fordon*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T67 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

8. Ny teknologi på kommunikationsområdet (mom. 16)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Motionsyrkandet kan" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

I propositionen ställs upp många vackra mål om en miljövänlig och energieffektiv trafik. De föreslagna åtgärderna är emellertid alldeles otillräckliga, vilket hänger samman med en ensidig inriktning av forsknings- och utvecklingsresurserna mot framför allt vägtrafiksidan.

Propositionens synpunkter på trafikpolitikens inriktning kännetecknas av en återgång till de hyllningar av konkurrensens välsignelser som var betecknande för 1963 års trafikbeslut. Planmässighet, hushållning med energi, en organisation där de olika trafikmedlen skall komplettera varandra i ett ändamålsenligt och samhällsekonomiskt mönster betonas sällan eller aldrig. Risken är att konkurrenskravet kommer att sättas före krav som säkerhet, god miljö och regional balans. I propositionen formuleras snarast en tro att den tekniska utvecklingen själv spontant skall utvecklas så att de skilda trafikslagen blir komplement till varandra.

Vad som enligt utskottets mening är särskilt viktigt är en planmässig satsning på ny teknologi på kommunikationsområdet, vilken gynnar miljövänliga och energisnåla trafiksystem och fordon. Järnvägen måste få motsvarande resurser som landsvägstrafiken.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär att motionsyrkandet tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *ny teknologi på kommunikationsområdet*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 28 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilt yttrande

Ett centrum för kommunikations- och produktutvecklingsforskning i Trestads–Fyrstads-området (mom. 14)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anför:

I syfte att stödja och stärka utvecklingen på kollektivtrafikområdet tillstyrker utskottet att det anvisas 100 milj.kr. för stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt. Som ett led i ansträngningarna att utveckla den spårbundna trafiken finner vi det riktigt att anslaget skall kunna användas för

stöd till utvecklingsinsatser inom den lokala och regionala persontrafiken på järnväg.

Om järnvägstrafik av mer lokal och regional karaktär skall kunna bibehållas på många håll i landet krävs ett intensifierat utvecklingsarbete, bl.a. i syfte att få fram mera miljövänliga och energieffektiva motorvagnar. Ett nära samarbete förutsätts därvid ske med bl.a. intressenter på tillverkarsidan. Innan dess är det viktigt att TFB ges tid till ingående undersökningar som sedan kan ligga till grund för kravspecifikationer, programskrivningar m.m. Detta arbete bör ske i nära samarbete med VTI som nu får ökade resurser inom järnvägsforskningen. Målet bör vara att TFB:s utredningsresurser slås samman med VTI:s. I detta sammanhang vill vi hänvisa till motion T50 (c) rörande en utredning om myndighetsorganisationen på trafikområdet och placeringen av densamma.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Propositionsförslag	2
Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)	2
Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet)	2
Motionerna	2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50	2
Motion framlagd under den allmänna motionstiden 1988	3
Utskottet	3
1 Inledning	3
2 Statens väg- och trafikinstitut	4
3 Transportforskningsberedningen	5
4 Hemställan	10
Reservationer	12
Särskilt yttrande	17

gotab Stockholm 1988 14950