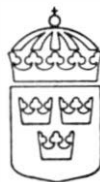


Motion till riksdagen

1988/89: T28



av Lars Werner m. fl. (vpk)

med anledning av prop. 1988/89: 150 med förslag till slutlig reglering av statsbudgeten för budgetåret 1989/90, m. m. (kompletteringsproposition)

Mot.
1988/89
T28

Infrastrukturen och transporterna

Vpk anser att Sverige kan skapa förutsättningar för en framtidsinriktad industriell och regionalpolitisk utveckling. Detta kan ske med utgångspunkt i en infrastruktur som byggs upp med större hänsyn till ekologiska krav.

Vi anser inte att samhällsutvecklingen gynnas av en ekonomisk tillväxt på det bilindustriella komplexets villkor. Sverige måste i stället gynna en helt ny typ av infrastruktur där transportsystemen inriktas på regional balans och ett minimum av miljöstörande trafik.

Transportforskningen

Vpk har i motioner inlämnade under allmänna motionstiden 1989 tagit upp de delar av Sveriges FoU-samarbete med EG och Eureka som rör transportforskningen. I partimotionen om Sverige, EG och informationsteknologin (1988/89: N368) pekar vi på sambanden mellan bil-, elektronikindustrin och det militärindustriella komplexet. Ett uttryck för detta är det svenska IT 4-programmet där forskningsanslagen används på ett både svenskt och internationellt plan.

Vpk anser att statens engagemang i bilindustriprojektet Prometheus skall avbrytas samt att allt samarbete med EG:s bilindustriella och teknologiska forskningsprogram DRIVE skall stoppas. Vi föreslår att motsvarande belopp i stället används till kraftigt ökade insatser kring forskning om kollektiva, miljövänliga och spårbundna transporter.

Det har framkommit att Statens Vägverk i tio års tid har varit involverat i utvecklingsarbete kring frågor om vägtrafikens framtidsutsikter. Från 1981 har Vägverket bl. a. varit med i det internationella forskningsprogrammet "Future of the Automobile".

Vägverket och "Future of the automobile"

Vägverket beskriver sina hittillsvarande insatser med bl. a. följande ord:

Verket kom där att driva frågorna kring bilanvändning samt "policy för och planering av biltrafik. I Sverige kom därigenom att växa fram ett litet

nätverk av forskare – med internationell anknytning – som intresserade sig för bilismens drivkrafter, hur samhället hanterat biltrafikens ökning samt för frågor kring vägtrafikens framtida utveckling.”

Det nätverk som nämns ovan har på Vägverkets – dvs. folkets – bekostnad fortsatt denna verksamhet utanför demokratisk kontroll och parlamentariska beslut. Vilken samhällelig instans har gett tjänstemän på Vägverket uppdraget att medverka till utarbetandet av den s.k. ARISE-studien? Har regeringen eller berörda departement sanktionerat verksamheten? Vpk har hittills inte kunnat få svar på dessa frågor genom tillgängligt material. Och det material vi studerat har aldrig officiellt presenterats för vare sig riksdagen eller trafikutskottet.

Inte desto mindre påstår i dag ansvariga på Vägverket att ARISE-studien är föregångare till såväl den västeuropeiska bilindustrins Prometheus-projekt som till EG:s DRIVE-program.

Vem har då sanktionerat Vägverkets omfattande arbete med och för ”policy för” biltrafik? Har regeringen i något sammanhang bemyndigats att ge Vägverket, Transportforskningsberedningen, VTI m. fl. mandat till engagemang i ovan nämnda ARISE-studie samt i EG:s DRIVE-program?

Genom insamlat material kan vpk dokumentera att olika statliga organ under tio års tid har varit inblandade i internationella studier, projekt och program i nära samarbete med bl. a. den internationella bilindustrin m. fl. – d. v. s. parter, som arbetar för att öka bilinnehavet och vägtrafiken. Dessa krafter har i hög grad tillåtits påverka utvecklingen fram till dagens situation med enorma miljöproblem.

Senare års forskning kring informationsteknologi samt ”artificiell intelligens”, med koppling till såväl robotvapen- som bilproduktion, visar att det finns starka band mellan elektronikindustrin samt bil- och vapenproducenter där gränserna mellan civil och militär forskning blivit allt mer flytande. I detta sammanhang finns det både EG-program och Eureka-projekt med Sverige som inblandad forskningspart, t. ex. genom IT 4-programmet och den s. k. IT-delegationens prioriteringar.

Trafikpolitiken inför 90-talet (proposition 1987/88: 50)

I ett avsnitt om modern teknologi säger föredraganden att myndigheter och organisationer nära bör följa utvecklingen inom den moderna informationsteknologin. Det heter att datorerna och informationsteknologin redan i dag används i stor utsträckning i trafiksystemet och i våra fordon samt att denna utveckling i hög grad kommer att påverka vår framtida trafik. Föredraganden skriver (sid. 205, avsnitt 10.4):

”Vi är nu inne i nästa utvecklingsfas som 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 datorer i de bilar som finns i närheten.

Denna utveckling mot en samverkan av ”intelligenta” fordon på ”intelligenta vägar” beskrevs tidigt i vägverkets numera avslutade projekt ARISE. Flera internationella, långsiktiga forskningsprogram har startats under

de senaste åren för att utveckla system som gör en sådan utveckling möjlig. Det största är PROMETHEUS – ett åttaårigt program – som innebär ett omfattande samarbete mellan europeisk industri och europeiska myndigheter. Målet är ett integrerat vägtransportsystem med fordon och infrastruktur i samverkan och med en gemensam standard för Europa.

De europeiska transportministrarna (CEMT) har också nyligen kommit överens om en kommunikationsstandard för de budskap som skall sändas mellan väg och fordon. . .”

Av det citerade framgår att regeringen genom kommunikationsministern i ett tidigt skede redan lotsat Sverige långt in i EG:s planer på ett datoriserat, gemensamt transportsystem som har massbilismen som förutsättning. Här ges ingen förklaring till på vilket sätt detta system med datoriserade bilkonvojer skall kunna öka trafiksäkerheten. Planerna bygger på bilindustrins förhoppningar om att kunna lösa sin överproduktionskris genom att tekniskt se till att allt fler bilar skall kunna rymmas på vägbanorna.

Budgetpropositionen, januari 1989

I budgetpropositionen 1988/89: 100, bil. 8, anmälde kommunikationsministern i ett kortfattat avsnitt om de internationella samarbetsprojekten om FoU, att han såg det ”som mycket viktigt att Sverige genom TFB kan ges möjlighet att delta i ett sådant samarbete”. Föredraganden nämnde i detta sammanhang för första gången EG-programmet DRIVE. Det beskrevs som ”forskning kring hur ett framtida europeiskt vägtrafiksystem baserat på modern informationsteknologi kommer att påverka samhället ur bl. a. trafiksäkerhets-, miljö-, energi- och logistisk synvinkel”. Han avsåg att föreslå regeringen att återkomma i vårens kompletteringsproposition.

I kommunikationsdepartementets bilaga 8, fanns det ingen som helst redogörelse för vilken industristrategi som ligger bakom EG:s DRIVE-program. Inte heller upplystes om sambandet mellan det i Sverige statsunderstödda Eureka- och EG-projektet Prometheus och DRIVE-programmet.

För en kort tid sedan behandlade riksdagen de motioner, från den allmänna motionstiden i januari, som skrevs bl. a. med hänvisning till budgetpropositionen och dess inslag om transportforskningen. I TU:s betänkande 1988/89 nr 14 besvarades under rubriken ”Fortsatt deltagande i Prometheus-projekt m. m.” vpk:s tre olika motioner där vi vänder oss mot satsningen och bl. a. föreslår en alternativ samhällsinsats för ett all-europeiskt järnvägssystem.

Trafikutskottet och riksdagens majoritet avslog motionerna med hänvisning till samma motivering som utskottet använde våren 1988 (TU 1987/88: 18). Där hette det att Prometheus syftade till att förbättra trafiksäkerheten samt att det var angeläget att från svensk sida följa FoU som bedrivs utanför vårt land. Med hänvisning till att regeringen avser att presentera en ny forskningspolitisk proposition våren 1990, var föredraganden inte beredd att i budgetpropositionen 1988/89 tillstyrka en allmän nivåhöjning av Transportforskningsberedningens (TFB) FoU-medel.

När nu regeringen i kompletteringspropositionen – endast några dagar efter det att riksdagen avslutat debatten samt tagit beslut i anslutning till budgetpropositionen samt TU:s betänkande om anslag till Transportforskningen, Prometheus-projektet m. m. – begär ytterligare anslag till forskning som gynnar massbilismen är detta minst sagt anmärkningsvärt.

Varför blir det plötsligt aktuellt att föregripa 1990 års regeringsproposition om forskningspolitiken genom att höja FoU-medlen till TFB, när det tills nyligen ansågs olämpligt? Varför anser inte regeringen att man kan vänta med ytterligare (utöver Vägverkets) anslag till EG:s DRIVE-forskningsprogram? Varför redovisas inte i sammanhanget hur mycket pengar som staten via Vägverket dessutom även fortsättningsvis ämnar slussa över till EG:s bil- och elektronikforskning?

– Vpk kräver en ingående analys och öppen redovisning av pågående inhemsk och EG-anpassad transportforskning. Vi anser att det är på tiden att vi får svar på de frågor vi ställer i denna motion.

Regeringen nämnde i trafikpropositionen i förbigående Vägverkets avslutade ARISE-studie utan att nämna de ambitioner som ursprungligen inspirerade till arbetet. Inte heller har regeringen lämnat någon närmare redogörelse för IT-delegationens, Vägverkets och övrigas engagemang i Prometheus-projektet. Vpk saknar också en redogörelse för vilka intressen som döljer sig bakom DRIVE-programmet.

– Vpk anser att miljösituationen internationellt och i Sverige är sådan att stora resurser nu måste satsas på projekt som leder till en minskad vägtrafik och en kraftig förbättring av kollektivtrafiken och spårbundna godstransporter.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. riksdagen med avslag på regeringens hemställan i kompletteringspropositionen, bil. 5. om transportforskningen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Sveriges engagemang med ursprung i forskningsprogrammet "Future of the automobile" samt om IT-delegationens arbete,

2. att riksdagen beslutar att allt statligt engagemang i Prometheus-projektet och EG:s DRIVE-program skall avbrytas.

Stockholm den 10 maj 1989

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Hans Petersson (vpk)