

Kommittédirektiv



Strategi för samverkan om forskning och innovation för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Dir.
2009:119

Beslut vid regeringssammanträde den 10 december 2009

Sammanfattning

En särskild utredare ska utarbeta en strategi med förslag på förbättrad samverkan om forskning och innovation för utveckling mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Förslagen i strategin ska bidra till ett effektivare utnyttjande av resurserna för forskning och innovation till verklig användning inom transportsektorn.

Utredaren ska föreslå hur ansvaret för att möjliggöra och samordna såväl långsiktig forskning som mer tillämpad utvecklings- och demonstrationsverksamhet, samt införande, spridning och kommersialisering av resultat bör fördelas mellan berörda statliga myndigheter.

Särskild uppmärksamhet ska ägnas ansvarsfördelning och förnyade statliga samarbetsformer mellan det blivande Trafikverket och andra större statliga aktörer. Denna del ska redovisas senast den 1 april 2010.

Utredningen ska genomföras i samråd med berörda statliga myndigheter och övriga aktörer.

Uppdraget ska redovisas senast den 14 augusti 2010.

Bakgrund

Utgångspunkter

Sverige har satt som mål att bli Europas mest konkurrenskraftiga, dynamiska och kunskapsbaserade ekonomi. För att nå målet krävs utvecklingskraft och god förmåga till innovation i

såväl näringsliv som offentlig sektor. Globaliseringen ökar såväl konkurrensen mellan företag, organisationer och nationer som behovet av internationell och annan samverkan. Det gäller även forsknings- och innovationsverksamhet.

I propositionen Ett lyft för forskning och innovation (prop. 2008/09) fastslogs att målet för forskningspolitiken är att stärka Sveriges ställning som forskningsnation och därmed stärka konkurrenskraften i en globaliserad värld för att bidra till ökad hållbar ekonomisk tillväxt och välfärd i Sverige. Forskningen ska vara av högsta internationella klass. Den ska till stor del bedrivas inom områden som har eller har förutsättningar att få betydelse för människors välfärd, samhällets utveckling och näringslivets konkurrenskraft. Transportområdet angavs som ett av flera strategiska områdena.

En forskning av hög kvalitet är nödvändig för att Sverige ska kunna konkurrera om internationella forskare och forskningsmedel. Det är även nödvändigt med en aktiv medverkan i internationella projekt för att få tidig tillgång till resultat. Det kräver stöd till uppbyggandet av slagkraftiga forskningsmiljöer. Regeringens insatser har förstärkts genom de strategiska satsningarna i propositionen.

En viktig utgångspunkt för arbetet med strategin är de transportpolitiska målen. Ett effektivt och attraktivt transportutbud är av stor betydelse för människors tillgänglighet och välfärd. Effektiva godstransporter är av stor betydelse för näringslivets funktion och konkurrenskraft och därmed vår ekonomiska tillväxt. Tillväxt och ökad välfärd ökar efterfrågan på såväl person- som godstransporter. Medborgarnas och näringslivets behov av effektiva person- och godstransporter måste tillgodoses samtidigt som de negativa effekterna av transporterna måste minska.

Nuvarande situation

Vinnova, Vägverket, Banverket och Energimyndigheten fördelade 2007 huvuddelen av den dryga miljard kronor som statliga myndigheter investerade i civil transportrelaterad forskning och utveckling. År 2004 presenterade de samt ett antal andra myndigheter en gemensam strategi för forskning, utveckling

och demonstration till stöd för utveckling av ett hållbart och effektivt transportsystem.

I en uppföljning år 2007 konstaterade Vinnova att man inom ramen för strategin har tagit gemensamma initiativ för att stärka och samordna den svenska transportforskningen. Programmen har blivit längre och mer fokuserade. Myndigheterna bedömer att satsningen på forskningsmiljöer har varit lyckad men att det finns problem med t.ex. finansiering av doktorander, forskarskolor och EU-projekt.

I delbetänkandet Tydligare uppdrag – i stället för sektorsansvar (SOU 2008:128) påpekar Trafikverksutredningen att forskning är ett viktigt styrmedel för att nå de transportpolitiska målen och att ett trafikslagsövergripande perspektiv bör tas till vara. Ansvariga myndigheter behöver samverka för att transportforskningen ska kunna bedrivas effektivt. För att kunna hävda sig internationellt och medverka i EU:s forskningsprogram behövs en gemensam syn på långsiktig forskning. Ansvar för den långsiktiga kunskapsuppbyggande forskningen på transportområdet är otydligt och skapar enligt utredningen onödiga konflikter mellan berörda myndigheter. Utredningen förslår att myndigheternas uppdrag preciseras, särskilt för den långsiktiga forskningen.

Den pågående omorganisationen av den statliga delen av transportsektorn kommer att påverka förutsättningarna för forskning och innovation. På grund av sin storlek och sitt trafikslagsövergripande ansvar kommer det nya Trafikverket även att vara en central aktör när det gäller forskning och innovation för transportsystemets förnyelse. Det är viktigt att ansvarsfördelningen klargörs mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Myndigheten för Trafikanalys, Vinnova, Energimyndigheten och övriga offentliga och privata aktörer som, för eget eller andras behov, bedriver eller finansierar transportrelaterad forskning och innovation, t.ex. Tillväxtverket, Innovationsbron AB och ALMI. Även universitet och högskolor är berörda genom deras uppgift att samverka med det omgivande samhället och de holdingbolag och innovationskontor, som de har eller är på väg att etablera.

Ökade krav på förändring

Skärpta klimatkrav, ökande efterfrågan och minskande tillgång på fossila drivmedel och andra naturresurser kommer alltmer att påverka förutsättningarna för våra framtida transportsystem. Därför ökar kraven på alla transportslag att snabbare anpassa sig till dessa nya förutsättningar. Det understryks av de ambitiösa klimat- och energimål som regeringen antagit nationellt och verkar för globalt.

Den demografiska utvecklingen mot en genomsnittligt äldre befolkning, samt de behov som personer med funktionsnedsättning har, kommer att öka kraven på tillgänglighet, kvalitet och service i transportsystemen. Urbaniseringen, med en allt större andel av befolkningen boende i städer ställer ytterligare krav på kapacitetsstarka och flexibla kollektiva transportsystem, samtidigt som utglesningen av befolkningen på delar av landsbygden gör det svårare att åstadkomma en kostnadseffektiv transportservice.

Ökande global handel och konkurrens ökar näringslivets behov av och krav på snabba och effektiva godstransporter, vilket bl.a. ökar kraven på effektivare logistiksystem på såväl lokal och regional som på nationell och internationell nivå.

Förändringar i svenska och europeiska regelverk, t.ex. ökad marknadsöppning, ställer krav på snabbare anpassning och förändring hos aktörerna och i transportsystemen.

För att få ut störst möjliga effekt av satsningarna på forskning och innovation är det nödvändigt att stimulera ett ökat nyttjande av resultaten. Ny kunskap och nya idéer måste tas om hand och ges möjligheter att utvecklas och tillämpas i större utsträckning. Därför måste också de senare skedena i innovationsprocessen förbättras. Det förutsätter ett bättre samarbete mellan alla berörda aktörer, såväl offentliga som privata i hela innovationskedjan, från problemformulering, forskning, utveckling, tester och demonstrationer till information, införande och ett brett utnyttjande.

Det krävs ett ökat tempo i förändringsarbetet. För att det ska kunna åstadkommas krävs bl.a. att de samlade resurserna till forskning och innovation inom transportsektorn används så effektivt som möjligt. Forsknings- och innovationssystemet

måste utifrån identifierade problem förbättra befintliga och utveckla nya lösningar och se till att de testas praktiskt. Goda lösningar måste få en snabbare spridning och bredare användning i transportsektorn.

Ökat fokus på användarnas behov är här en framgångsfaktor liksom en samhällsekonomiskt effektiv transportpolitik, som kan skapa mekanismer och incitament som ökar aktörernas förmåga att tillgodose behoven. Det gäller såväl samhällets generella önskemål om effektivitet, trafiksäkerhet, god miljö och hälsa, som behov av tillgänglighet och transporter hos olika användargrupper. Förändringsarbetet bör som utgångspunkt ha ett kund-, konsument- och passagerarrättsperspektiv, som beaktar skillnader i funktionsförmåga samt köns- och åldersskillnader i förhållande till resbehov och resvanor.

Uppdraget

En utredare ska utarbeta en strategi med förslag på förbättrad samverkan för forskning och innovation för utveckling mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Kärnan i uppdraget är att föreslå åtgärder för ett effektivare utnyttjande av de samlade resurserna för forskning och innovation inom transportsektorn. Åtgärderna ska bidra till en snabbare utveckling, introduktion och spridning av nya eller förbättrade produkter, tjänster och service i transportsektorn. Uppdraget ska ta sin utgångspunkt i aktuell samhällsutveckling och i de utgångspunkter, som beskrivs i bakgrundsavsnittet.

Utredaren ska föreslå hur ansvaret för att möjliggöra och samordna såväl långsiktig forskning som mer tillämpad utvecklings- och demonstrationsverksamhet, införande, spridning och kommersialisering av resultat bör fördelas mellan berörda statliga myndigheter.

Utredaren ska föreslå former för en effektivare och ökad samverkan mellan offentliga sektorns aktörer, näringsliv och högskolor/universitet. Möjligheter till effektiv överföring av kunskaper och erfarenheter i projekt med deltagande av såväl forskare som användare bör tas till vara.

Utredaren ska behandla de möjligheter till effektivare samarbete över trafikslags- och myndighetsgränser som uppstår i och med omorganisationen inom den statliga delen av transportsektorn.

Utredaren ska ge förslag på hur ett effektivare samarbete kan åstadkommas med internationella aktörer.

Utredaren ska ge förslag på hur man via effektivare arbetssätt och nyttjande av instrument som offentlig upphandling, standardisering, inkubatorer och entreprenörsutbildning kan förstärka de senare skedena i innovationsprocessen. Exempelvis genom att underlätta för att ta fram prototyper samt att genomföra experiment och demonstrationer. Vägverkets och Banverkets gemensamma standardiseringsstrategi är en utgångspunkt.

Utredaren ska bedöma om åtgärder krävs för att underlätta för idébaserade småföretag.

Utredaren ska överväga åtgärder som ökar tillgången på ny kunskap. En lättillgänglig information av genomförd och pågående forskning och innovationsverksamhet är en förutsättning för snabbt införande och utvärdering samt för rätt prioritering för framtiden.

Det är angeläget att alla aktörer lätt kan få tag på information avseende forskning och innovationsverksamhet såväl i Sverige som i andra länder. Statens väg- och transportforskningsinstitut är viktigt för informationsförsörjningen på transportområdet. Utredaren ska i samråd med institutet och berörda aktörer överväga på vilka sätt denna roll kan utvecklas och förstärkas.

Utredaren ska även föreslå åtgärder för att öka tillgången till och användning av resultat från internationell forskning och innovationsverksamhet.

Utredningen ska föreslå åtgärder som stimulerar efterfrågan på ny kunskap. Utan efterfrågan kommer inte resultaten från forskning och innovationsverksamhet att nyttiggöras i någon större omfattning även om informationsförsörjningen är god.

Förslagens påverkan på den administrativa bördan för myndigheter och andra aktörer ska redovisas. Om förslagen innebär ökade kostnader i övrigt ska även förslag till finansiering redovisas.

Samråd och redovisning av uppdraget

Utredningen ska genomföras i samråd med statliga myndigheter och övriga berörda aktörer inom offentlig och privat sektor, på nationell, regional och lokal nivå. Utredaren ska samråda med Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Transportstyrelsen, Statens institut för kommunikationsanalys, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Vinnova, FORMAS, FAS, Energimyndigheten, Tillväxtverket, Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, organisationskommittéerna för Trafikverket respektive Myndigheten för trafikanalys, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (om analysen av det svenska maritima klustret), Kommittén om förutsättningar och åtgärder för ökad tillämpning av innovationsupphandling i Sverige, Myndigheten för handikappolitisk samordning, Näringsdepartementets projekt Strategi för ökad tjänsteinnovation, Logistikforum, Innovationsbron AB, ALMI, branschorganisationer på person- och godstransportområdet samt företrädare för universitet och högskolor.

De delar som rör fördelning av ansvar mellan huvudfinansiärerna på området, inklusive gränssnitten gentemot Trafikverket och Myndigheten för trafikanalys, samt nationell samverkan ska redovisas senast den 1 april 2010. Uppdraget ska slutredovisas senast den 14 augusti 2010.

(Näringsdepartementet)