

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Er referens
N2013/121/TE

Diarienummer
Utr 2013/64
Datum
2013-10-30

Utredning och samlad redovisning av transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet

Trafikanalys har anmodats att lämna synpunkter på utredningen och redovisningen av transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet, Trafikverket rapport 2013:101.

Trafikanalys anser att det är positivt att transportmyndigheterna gemensamt får utreda på vilket sätt och inom vilka områden de bör samarbeta inom Fol. En invändning är att det möjligen är en allt för snäv gruppering. Inte minst Energimyndigheten och VINNOVA finansierar omfattande transportrelaterad forskning.

Det är positivt att transportmyndigheterna lagt stor möda på att finna tillvägagångssätt att öka användningen och spridningen av sin Fol-verksamhet. I denna typ av uppdrag är det annars enkelt att fastna i frågan om *vad* som ska beforskas och glömma *hur* man ska gå tillväga. Vi noterar att myndigheterna tar på sig ett stort ansvar i form av att de måste öka mottagarkapaciteten, men också mer aktivt följa projekten.

Trafikanalys har i tidigare yttranden framfört att Trafikverkets uppgifter och verksamhetsmål motiverar ett brett ansvar för transportforskningen. Med hänvisning till transportmyndighetsreformen anser Trafikanalys att Trafikverket borde ges det trafikslagsövergripande ansvaret för tillämpad transportforskning. Detta förutsätter dock att Trafikverket har kompetens och kapacitet att även bedöma relevansen för sjö- och luftfart i trafikslagsövergripande projekt.

Uppdraget tar sin utgångspunkt i en beskrivning av respektive myndighets forsknings- och innovationsverksamhet. Det tycks finnas en diskrepans mellan respektive myndighets beskrivning av Fol och den definition av Fol som utredningen säger sig arbeta utifrån. Utredningens definition innehåller både forskning, utvecklingsarbete och demonstration. I myndigheternas beskrivning av egen Fol är det däremot osäkert hur mycket av demonstration som ingår. Det är viktigt att vara medveten om att åtminstone Trafikverket utför demonstrationsverksamhet som ligger utanför deras Fol-budget, vilket betyder att de satsar betydligt större summor än de cirka 500 miljoner som framgår av deras redovisning. Å andra sidan kan det hävdas att Trafikverket även bekostar sådant som i andra organisationer skulle kallas verksamhetsutveckling med FOI-medel.

I uppdraget ingick att lämna förslag på hur ett gemensamt vetenskapligt råd bör organiseras. Enligt förslaget ska rådet bestå av representanter för respektive myndighet som kompletterats

med extern kompetens inom forskning, entreprenörskap och industriell verksamhet. FOI-rådets huvudsakliga funktion är att stötta myndigheternas arbete med att säkerställa samordningen av myndigheternas Fol-verksamhet och att Fol av myndighetsgemensamt intresse initieras och genomförs. Tanken är att alla transportmyndigheter ska beredas möjlighet att via rådet påverka prioriteringen och innehållet i den trafikslagsövergripande Fol som motiveras av Trafikverkets övergripande planeringsunderlag.

Trafikanalys antar att idén om ett vetenskapligt råd härstammar från Utredningen om Kvalitetssäkring av forskning och utveckling vid statliga myndigheter (SOU 2012:20). Den utredningen förordade ett vetenskapligt råd med företrädesvis externa experter som ett led i kvalitetssäkringen av forskningen. Trafikanalys finner det tveksamt att det skisserade gemensamma FOI-rådet kan fylla den funktionen för en sådan mångfacetterad verksamhet. Forskningen kan istället med fördel utvärderas och kvalitetssäkras enligt den modell som Trafikanalys redovisade i rapport 2012:9, Modell för utvärdering av transportforskning, som redovisning av ett regeringsuppdrag.

Transportmyndigheterna har nuförtiden mer likalydande formuleringar om Fol i sin instruktion. De ska svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter. Trafikverket och Sjöfartsverket ska härutöver följa och dokumentera forskning och innovation inom transportområdet, medan endast Trafikverket ska finansiera forskning., I likhet med utredningen anser Trafikanalys att bevakningsuppdraget att följa och dokumentera Fol ska följa ansvaret för Fol. Det innebär att bevakningsuppdraget även borde införlivas i instruktionen för Luftfartsverket och Transportstyrelsen

Transportmyndigheterna rekommenderar att huvuddelen av den Fol som myndigheterna ska svara för ska finansieras genom anslag direkt till respektive myndighet, och framhåller att regeringen anser att det är olämpligt att avgiftsmedel används för att finansiera Fol. Det är enligt Trafikanalys uppfattning viktigt att det sistnämnda inte övertolkas. Produkt- och verksamhetsutveckling som direkt kommer avgiftskollektivet till gagn ska rimligtvis kunna finansieras med avgiftsintäkter.

Vi noterar att transportmyndigheterna lägger stor vikt vid att deras Fol ska vara tillämpbar och kunna motiveras utifrån myndigheternas uppgifter. Det ligger i linje med respektive myndighets instruktioner och är därför positivt. Frågan som ändå inställer är i så fall vem som säkrar resurser till grundforskning inom transportområdet och annan forskning som befinner sig i ett tidigt skede i innovationskedjan?

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande. Backa Fredrik Brandt har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör