

## Innhold

Foreløpig programplan Transport2025 .....	2
1. Sammendrag.....	2
2. Bakgrunn .....	2
3. Faglige prioriteringer og arbeidsformer .....	3
3.1 Tematiske prioriteringer.....	3
3.2 Strukturelle prioriteringer .....	3
3.3 Valg av virkemidler og arbeidsformer .....	4
4. Mål for Transport2025 .....	4
5. Internasjonalt samarbeid .....	5
6. Kommunikasjon, møteplass og formidling .....	5
7. Budsjett.....	5
8. Samspill med Forskningsrådets øvrige programmer, transportetatene og norske virkemiddelaktører .....	5
.....	6
9. Organisering .....	6

# Foreløpig programplan Transport2025

## 1. Sammendrag

Transport2025 (arbeidsnavn på nytt program innenfor transport) er Forskningsrådets forslag til ny strategisk satsing på forskning og innovasjon innenfor transportområdet fra 2015. Satsingen omfatter helheten i transportsystemet og omhandler veg, bane, sjø og luft, herunder persontransport og næringstransport og vil samtidig videreføre elementer fra programmene SMARTRANS og TRANSIKK.

Transport2025 har en langsiktig og strategisk innretning som gir forskningsinstitusjonene, transportetatene og næringslivet forutsigbarhet. Dette vil være av betydning for utdanningsløp, rekruttering og samspill med transportsatsingen i Horisont 2020.

Programmets mål er å bidra til ny kunnskap og innovasjoner for fremtidens transportsystemer som skal være bærekraftig økonomisk, sosialt og miljømessig. Programmet skal videre bidra til å utvikle et konkurransedyktig næringsliv og et pålitelig, sikkert og universelt transportsystem.

Transportfeltet er sammensatt, kunnskapsutfordringene er sektorovergripende og programmet vil ta i bruk et bredt sett av virkemidler. Programmet vil bidra til samspill mellom ulike aktører og mellom fagdisipliner som samfunnsfag, humaniora, naturvitenskap og teknologifag.

## 2. Bakgrunn

Transportspørsmål står høyt på dagsordenen i politikk, offentlig debatt og for hver enkelt av oss. Et moderne transportsystem med tilhørende transporttjenester er viktig for næringsliv, bosetting og velferdsutviklingen samtidig som transportsektoren har tydelige miljø- og klimautfordringer.

Forskningsrådets transportforskning kanaliseres pt gjennom programmene SMARTRANS (løper ut 2014) og TRANSIKK (løper ut 2015). Kunnskapsutvikling og løsninger som reduserer klimaskadelige utslipp fra transportsektorene ivaretas av programmet ENERGIX.

På oppfordring fra Samferdselsdepartementet (SD) har Forskningsrådet gjennom kunnskapsgrunnlagsarbeidet (heretter KG Transport, ferdigstilt 2013) ønsket å ta en pådriverrolle med tanke på å belyse helheten av utfordringer i transportsystemet, herunder synliggjøre hvor og hvordan forskning og innovasjon kan bidra for å utvikle fremtidens transportsystem. KG Transport peker på behov for et løft i transportforskningen, av næringslivets innovasjonsevne og det offentliges bruk av forskningsresultatene. Av tiltakene som foreslås er bl.a. et bredt anlagt nytt forskningsprogram (Transport2025) fom 2015. Denne foreløpige programplanen trekker opp Transport2025 programmets strategiske rolle. Satsing skal *ikke* dekke all transportrelatert forskning i Forskningsrådet, men være et nav og en pådriver som bidrar til å gi retning for og samspill om transportforskningen. Den foreløpige programplanen skisserer videre noen faglige og strukturelle prioriteringene. Disse må videreutvikles av programstyret i nær dialog med forskningsmiljøene, forvaltningen og næringslivet.

### 3. Faglige prioriteringer og arbeidsformer

Programmet omhandler alle fire transportformer og inkluderer persontransport og næringstransport og et systemisk perspektiv på helheten i transportsystemet. I tillegg adresserer programmet utfordringene som de enkelte transportformene står overfor og samspillet mellom dem.

#### 3.1 Tematiske prioriteringer

Programmet har syv prioritert områder:

- Bedre framkommelighet og mobilitet
- Konkurransedyktig norsk næringsliv
- Høyere transportsikkerhet og pålitelighet
- Bærekraftig urbanisering og regionalisering
- Bedre klima og miljø
- Fremtidsrettet infrastruktur
- Overordnede perspektiver på transportsystemet

Innenfor disse områdene står utvikling av metoder og modeller, smart logistikk, intelligente transportsystemer (ITS) og universell utforming sentralt.

I arbeidet med KG Transport har Forskningsrådet sammen med forskningsmiljøene, forvaltningen og næringslivet kartlagt forskningsfaglige utfordringer for transportsektoren. Dette arbeidet danner bakgrunnen for ytterligere faglige prioriteringene fra programstyret frem mot endelig programplan. Dette arbeidet vil skje i nær dialog med forvaltningen.

#### 3.2 Strukturelle prioriteringer

KG Transport påpeker at dagens forsknings- og innovasjonsinnsats ikke står i forhold til utfordringene og potensialene som er identifisert. Transport2025 bør bidra til dimensjonering og innretting av forskningen som ivaretar fremtidens krav til kunnskap og kompetanse. Programmet skal bl.a. legge til rette for grunnleggende forskning med vekt på tverrfaglighet og samspill mellom ulike fag og disipliner og støtte opp om attraktive transportrelaterte karriereveier for yngre forskere. Programmet bør ha volum og langsiktighet slik at forskningsinstitusjoner og kandidater kan legge opp sine strategier og planer rundt utdannings- og forskningsløp knyttet til Transport2025. Ytterligere strukturelle prioriteringer for Transport2025 er (i stikkordsform):

- Sektorovergripende
  - Bidra til kunnskap og løsninger på tvers av departementers ansvarsområder- på tvers av bransjer, fag og disipliner
- Kvalitetsbyggende
  - Bidra til samarbeid mellom forskningsaktørene, nasjonal arbeidsdeling, internasjonalisering
- Kapasitetsbyggende
  - Bygge forskningsmiljøer for å løse nasjonale behov, forutsigbarhet for institusjoner, sikre rekruttering
- Relevansorientert
  - Kunnskap knyttet til samfunnets og næringslivets behov
- Endringsorientert
  - Styrke næringslivets og det offentliges innovasjonsevne

- Utfordre til tverrfaglig samspill, tverrgående dimensjoner, stimulere til utradisjonelle løsninger, teknologivisjoner

Under beskrives noen egenskaper ved programmet i større detalj:

*Kvalitet og kapasitetsbyggende:* Norsk transportforskning har en tydelig anvendt profil med teknologi og samfunnsvitenskap som de største fagområdene. Med unntak av noen områder har innsatsen vært først og fremst konsentrert mot næringsrettet og anvendt forskning. Det har derfor over tid vært mindre fokus på oppbygging av fag og forskningsmiljøer. KG Transport viser til et stort behov for rekruttering til feltet. Programmet skal bidra til at unge tidlig i karrieren finner transport som et interessant felt og ved å legge til rette for gode utviklingsmuligheter.

*Styrke næringslivets deltakelse i FoU:* Et velfungerende transportsystem og effektive transportnæringer er avgjørende for et konkurransedyktig norsk næringsliv. Innenfor områder som smart logistikk, intelligente transportsystemer og gode multimodale løsninger vil det være store gevinster å hente særlig for transportbrukerne, men også for transportnæringer. Imidlertid ser vi at det er få bedrifter som i dag investere i FoU knyttet til transport. Programmet vil prioritere tiltak for transportnæringer og transportbrukerne som stimulerer til næringsrettet FoU.

*En forvaltning med forskningsbasert kompetanse:* Kunnskap er avgjørende for å kunne fatte kvalifiserte beslutninger. Transportetatene viktige oppgaver og flere departementer har forvaltningsansvar hvor kunnskap om transportfeltet er avgjørende. Programmet skal legge til rette for innovasjon og kunnskapsutvikling i forvaltningen og stimulere til kunnskapsdeling mellom forskning, forvaltning og næringsliv. Programmet skal gjøre bruk av eksisterende og nye virkemidler, inkludert ordningen med offentlig ph.d.

*Endringsorientert:* KG Transport viser at transportsektoren trenger nytenkning og radikale innovasjoner. Programmet skal styrke næringslivets og dets offentliges innovasjonsevne ved å utfordre til tverrfaglig samspill, tverrgående dimensjoner og stimulere til utradisjonelle løsninger, nye samarbeidsformer og teknologivisjoner

### **3.3 Valg av virkemidler og arbeidsformer**

Transportfeltet er sammensatt og kunnskapsutfordringene er sektorovergripende. Transport2025 vil bruke virkemidler i hele verdikjeden fra grunnleggende forskning for å bidra til utvikling av teori og metoder, til å styrke næringsrettet forskning, pilotering/demonstrasjonsaktiviteter og anvendt forskning rettet mot politikkutforming. Programmet skal også bidra til nytenkning rundt fremtidens transportsystemer. Nye former for samspill mellom ulike aktører og mellom fagdisipliner som samfunnsfag, humaniora, naturvitenskap og teknologifag vil være viktig. Programmet vil videre følge opp Forskningsrådets policy for bedre kjønnsbalanse og vil vurdere rettede tiltak for å få kvinner i sentrale posisjoner i prosjektene.

## **4. Mål for Transport2025**

Hovedmål: Transport2025 skal bidra til ny kunnskap og innovasjoner for utviklingen av fremtidens transportsystemer. Programmet skal videre bidra til et mer bærekraftig

transportsystem innenfor økonomiske, sosiale og miljømessige rammer. Kunnskap generert gjennom programmet skal bidra til å utvikle et konkurransedyktig næringsliv og et pålitelig, sikkert og universelt transportsystem til glede for samfunnet og den enkelte.

Delmål: Programstyret får ansvar for å utarbeide delmålene i sitt forslag til ny programplan. Delmålene skal være konkrete, evaluerbare og støtte opp om hovedmålet for programmet. De skal formuleres på en måte som gir rom for aktiv målstyring underveis.

## **5. Internasjonalt samarbeid**

Programmet vil legge stor vekt på den internasjonale arenaen. Horisont 2020 har en sterk satsing på transport som på mange områder ligger nært opptil de norske utfordringene. Programmet skal stimulere til større norsk deltakelse i internasjonalt forskningssamarbeid, og særlig i Horisont 2020, i transnasjonale samarbeid som relevante ERA- nett og i ordninger i nordisk regi.

Programstyret bør ha fokus på internasjonalisering og løpende vurdere hvilke internasjonale samarbeid som skal prioriteres og i hvilke omfang. Tiltakene skal bygge opp om å posisjonere norske miljøer på internasjonale arenaer og i så måte bidra til måloppnåelse i henhold til Forskningsrådets internasjonale strategi. Programmet skal også sikre nasjonal tilgang på global kunnskap og internasjonale nettverk som er relevante og som støtter opp om nasjonale utfordringer og kunnskapsbehov.

## **6. Kommunikasjon, møteplass og formidling**

Transport2025 skal synliggjøre transportforskningens verdi og nytte for næringslivet og samfunnet. Programmet vil ha planer og mål for kommunikasjon i tråd med Forskningsrådets kommunikasjonsstrategi. Ytterligere detaljer vi utarbeides i endelig programplan.

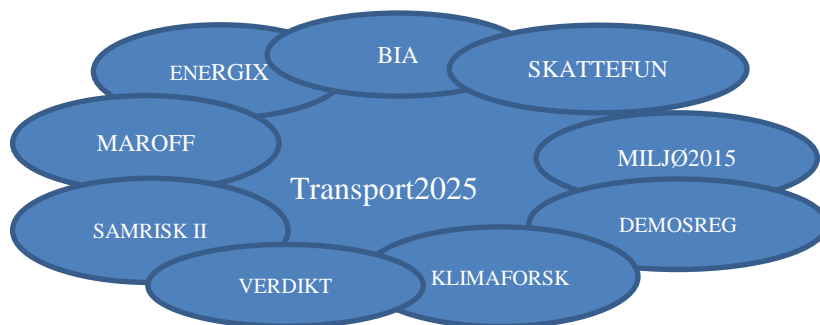
## **7. Budsjet**

Den foreløpige programplanen legger til grunn en budsjettopptrapping fra dagens 20-40 mill. kroner årlig til 80-100 mill. kroner i løpet av en tre års periode. Programplanens mål og delmål må stå overensstemmelse med budsjettømmene.

## **8. Samspill med Forskningsrådets øvrige programmer, transportetatene og norske virkemiddelaktører**

Samarbeid og samhandling er nødvendig for å dekke hele verdikjeden fra grunnforskning til innovasjon og demonstrasjonsprosjekter. Transport2025 skal følgelig samspille med Forskningsrådets øvrige virkemidler som har aspekter av transport i seg og med Innovasjon Norge og Transnova. En hensiktsmessig koordinering med FoU-satsninger i transportetatene er også nødvendig. Transport2025 tar mål av seg å være navet i en nasjonal satsing innenfor transportfeltet.

Transport2025 vil ha brede samarbeidsflater mot flere programmer i Forskningsrådet (se figur under). Mot noen programmer vil det være aktuelt med fellesutlysninger, mens det mot andre programmer er behov for prinsipielle diskusjoner med tanke på å avklare ansvarsområder. Ambisjonen er at Transport2025 sammen med Forskningsrådets øvrige programmer, bidrar til et koordinert og bredt grep om transportområdet.



## 9. Organisering

Programstyret vil rapportere til divisjonsstyret gjennom divisjonsdirektør ifølge mal for programstyrer i Forskningsrådet. Programstyrets oppgaver vil primært være av strategisk karakter, og medlemmene må kunne dekke UoH- og instituttsektor, næringsaktørene, offentlige etater og ha en geografisk tilfredsstillende fordeling, tilfredsstillende kravet om 40 % kvinneandel i styrer med ambisjon om internasjonale styremedlemmer. Et rådgivende utvalg med nasjonale og internasjonalt anerkjente medlemmer vurderes etablert for å gi råd til programadministrasjonen og programstyret.