



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2011-03-01

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Er ref: N2010/7567/TE

Remiss: Mer innovation ur transportforskning (SOU 2010:74)

Inledning

Svensk Kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet och Branschföreningen Tågoperatörerna lämnar här ett gemensamt remissvar på Transportforskningsutredningens betänkande ”Mer innovation ur transportforskning”(SOU 2010:74). Organisationerna deltar alla (tillsammans med Sveriges Kommuner & Landsting och Trafikverket) i det s.k. Fördubblingsprojektet, som syftar till att fördubbla kollektivtrafikresandet till 2020 och på sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Inom ramen för Fördubblingsprojektet finns flera delprojekt, varav ett ägnas åt hur transportforskningen kan bidra till att nå fördubblingsmålet. Det gemensamma remissvaret har tagits fram av den grupp som arbetar med detta delprojekt, vilket inneburit att bidrag inkommit också från experter med hemvist i andra organisationer.

Vi lämnar i detta remissvar ett flertal synpunkter på utredningen (se nedan) men vill redan inledningsvis förmedla ett huvudbudskap: att vi är beredda att utveckla vår arena inom Fördubblingsprojektet som en Multidisciplinär Innovationsplattform (MIP), under förutsättning att en sådan satsning ges rätt ekonomiska förutsättningar .

Synpunkter i sammanfattning

Vi ställer oss positiva till huvuddelen av utredningens förslag men vill särskilt framhålla följande frågeställningar som behöver beaktas i Regeringskansliets fortsatta arbete.

1. Utredningens svagaste del är analysen av en framtida finansieringsmodell satt i relation till den föreslagna organisatoriska, vi efterfrågar en tydligare modell för finansiering, uppföljning och nytta i kort och långt perspektiv för definierade intressenter.
2. Endast under förutsättning att det föreslagna forumet för den svenska transportforskningen ges reella beslutsbefogenheter och får tydlig finansieringsstruktur är vi beredda att tillstyrka det.
3. Ett Innovationsråd är knappast motiverat utan bör kunna inlemmas i forumet eller i Transam.
4. Det ”gemensamma ansvaret” måste genom samverkan omsättas i en samsyn kring vem som gör vad på transportforskningsområdet, kopplat till respektive myndighets särskilda kompetens.
5. Vi stödjer satsningen på Multidisciplinära Innovationsplattformar (MIP) och förordar att kollektivtrafikbranschen via Fördubblingsprojektet blir en föregångare när det gäller att i samverkan uppnå goda resultat och möta det ökade förändringstrycket i transportsektorn.
6. För att kunna generera ny värdefull kunskap genom vetenskaplig utvärdering är det nödvändigt att säkerställa tillgång till data och relevant statistik, i vart fall från offentligägda myndigheter.
7. Forskningsfinansiärerna måste ta fram tydliga mål och mått för vad och varför man finansierar forskningsprojekt och program.

Synpunkter i detalj

Utredningen ger i huvudsak en bra överblick över stora delar av de organisationer, institutioner och projekt som utgör det svenska transportforskningsområdet. Sammanställningen visar hur komplext och multidisciplinärt området är.

Det finns en viss skevhet i framställningen genom att tyngdpunkten ligger på teknikinriktad forskning och innovationer som ska leda till ett hållbart samhälle och framtagandet av nya varor och tjänster, inte minst avsedda för export. Inom transportforskningen finns också en betydande samhällsvetenskaplig forskning som bidrar till att utveckla transportpolitiken vad gäller exempelvis regelverk, organisations- och avtalsformer. Inom kollektivtrafikområdet efterfrågas idag ofta mer forskning kring exempelvis organisationsformer, särskilt med tanke på de omregleringar som nu genomförs, medan t.ex. forskning relaterad till fordon och trafiksäkerhet anses fungera relativt väl. Det finns en klar potential för att med forskningens stöd påverka regelutvecklingen inom EU på ett sätt som gynnar Sverige, eftersom Sverige i flera avseenden varit ledande vad gäller av- och omregleringar i transportsektorn.

Utredningen pekar också på den avgörande betydelsen av regleringar och andra incitament för utvecklingen (sid 28), men väljer sedan ändå att fokusera på andra delar av ”verktygslådan”. I de mer övergripande formuleringarna betonar utredningen de transportpolitiska målen och

vikten av ett kund- och konsumentperspektiv, vilket är bra. I relation till detta borde framställningen emellertid ha förhållit sig tydligare till befintlig samhälls- och humanvetenskaplig forskning om just resenärer och resenärsperspektiv. Detta kunskapsområde är centralt för att kunna ställa om transportsystemet i en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar riktning. Vidare noteras att utredningstexten inte någonstans på allvar problematiserar relationen mellan ökad mobilitet och negativa miljökonsekvenser. Utredningen reproducerar en mycket optimistisk bild av att alla intressen på detta område relativt enkelt kan förenas, vilket sannolikt inte kommer vara fallet.

Utredningens förslag har såväl transportpolitiska som näringspolitiska utgångspunkter. I vissa fall kan transportrelaterad FoI stödja både de transportpolitiska och näringspolitiska målen, men den relativa tyngdpunkten mellan dessa kan och bör vara olika för olika transportmyndigheter.

Med hänsyn taget till det uppdrag och fokus som utredningen haft ställer vi oss positiva till huvuddelen av utredningens förslag och tror att de kan medverka till ett effektivare utnyttjande av de samlade resurserna för forskning och innovation inom transportsektorn. Vi tillstyrker bildandet av ett forum för den svenska transportforskningen under förutsättning att detta ges reella befogenheter att påverka inriktningen av den svenska transportforskningen och får en tydlig finansieringsstruktur, annars riskerar forumet att bli ytterligare en diskussionsarena utan verklig möjlighet till påverkan. Det föreslagna Innovationsrådet bör antingen inlemmas direkt i forumet eller i Transam. Vi ser med viss oro på att omstruktureringen i sig kan innebära en tempoförlust.

Förslaget om tydliga direktiv i transportmyndigheternas instruktioner gällande ansvaret för FoI (i vissa myndigheters fall en helt ny uppgift) är välkommet men måste kombineras med effektiv samverkan mellan dessa myndigheter för att inte bidra till en fortsatt fragmentisering av transportforskningen. Det ”gemensamma ansvaret” måste genom samverkan omsättas i en samsyn kring vem som gör vad på transportforskningsområdet, kopplat till respektive myndighets särskilda kompetens.

Vi stödjer satsningen på Multidisciplinära Innovationsplattformar (MIP), även om vi tycker att dessa definitionsmässigt kan vara svåra att särskilja från existerande modeller för inkubatorer. Det arbete på transportforskningsområdet som vi själva bedriver inom ramen för Fördubblingsprojektet skulle med fördel kunna utvecklas till en MIP där samverkan kan tillämpas i praktiken. Vi är beredda att ta ett sådant initiativ, under förutsättning att en sådan satsning ges rätt ekonomiska förutsättningar, vilket kan innebära ett behov av extern finansiering. Vi hänvisar i detta sammanhang också till den i utredningen (sid 155) nämnda analys av FoI-området Kollektivtrafik som gjorts av Måns Lönnroth på uppdrag av Trafikverket (Vägverket), Vinnova och Formas. Med en exponering av FoI-aktiviteter och kanalisering av relevanta forskningsresultat kan kollektivtrafikbranschen via Fördubblingsprojektet bli en föregångare – och även på lång sikt utgöra en viktig plattform för ambitionen att genom samverkan uppnå goda resultat.

Behovet av att få en effektivare resultatspridning från olika FoI-insatser kan inte nog understrykas. I praktiken fungerar överföringen mellan akademi (forskningen) och brukare (genomslaget i verkligheten) ofta dåligt. Det är inte säkert att en ny organisation och struktur för transportforskningen kommer att kunna hantera detta problem bättre än vad som skett hittills. Med undantag av teknik- och trafiksäkerhetsfrågor upplever många brukare att för få forskningsprojekt utgår från de verkliga behoven, vilket kan förklara ett stundtals svalt intresse för forskningen. I många fall är det viktigast för brukaren att få till en effektiv användning av det nuvarande transportsystemet genom tydliga avgränsningar ("gräva där vi står"), snarare än att introducera nya radikala innovationer. Det pågår också mycket forskning som är i högsta grad relevant även på dessa områden, men den når inte alltid fram till rätt mottagare. Ibland kan detta bero på att forskarens finansiering inte räcker till för att också bidra till att sprida resultaten när de väl är framställda, men själva kommunikationsstrategin kan också vara bristfällig. Behovet av tydliga arenor och noder för att koppla samman forskare och brukare är med andra ord stort. En annan sida av problemet med resultatspridning är att i dagsläget används mycket av näringslivets resurser för utvecklingsprojekt med konsultinsatser. Ibland finns ett motstånd mot att se detta som FoI, vilket kan öka barriären för kunskapsöverföring mellan akademi och brukare.

När det gäller att omsätta ny kunskap och innovationer till "skarpa lösningar" som växer in i och blir integrerade delar av transportsystemet krävs även en gedigen förståelse för den komplexitet som det innebär att realisera förslag till förändringar samt de kostnader som ofta är förknippade med att gå från en idé eller en begränsad pilot till en reell förändring. Som exempel kan nämnas, att vad gäller IT-infrastrukturen i transportbranschen, och kollektivtrafiken i synnerhet, är infrastrukturen ofta inte särskilt förberedd för inkrementella innovationer. Infrastrukturen består av stora komplexa system med starka beroenden mellan olika delsystem, vilket ger begränsade förutsättningar att successivt implementera olika former av förändringar eller piloter. På kollektivtrafikområdet finns också ett resenärsperspektiv att beakta. När t.ex. experimentverkstaden utgörs av resenärernas vardag kan det i praktiken vara komplext att testa nya produkter och tjänster.

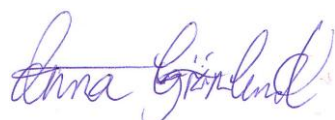
På kollektivtrafikområdet genomförs många lokala eller regionala experiment när det gäller t.ex. organisationsformer och avtalsformer, som med vetenskaplig utvärdering och närmare jämförelser med andra, liknande experiment skulle kunna generera värdefull ny kunskap. Ett problem är att uppföljning och utvärdering av sådana experiment många gånger försvårats av att forskare inte fått tillgång till data och relevant statistik. Det kan därför finnas anledning att titta på vad som krävs för att säkerställa statistik och uppgifter, i vart fall från offentligägda myndigheter.

Diskussionen kring mått och mätetal för framgångsrik transportforskning är intressant. Patentmättet är relevant för stora delar av den tekniskt relaterade forskningen, t.ex. för fordon, men knappast för forskning och utveckling kring avtalsmodeller och organisationsformer. Här behöver forskningsfinansiärerna ta fram tydliga mål och mått för vad och varför man finansierar forskningsprojekt och program. Ett sådant mått skulle kunna vara i vilken

utsträckning färdiga resultat inom tillämpad forskning och utveckling omsatts i faktisk verksamhet inom en viss tid.

Utredningens svagaste del är analysen av en framtida finansieringsmodell satt i relation till den föreslagna organisatoriska modellen. De problem som utredaren lyfter fram – en spretig och fragmenterad svensk transportforskningssektor – kan mötas genom en tydligare modell för finansiering, uppföljning och nytta i kort och långt perspektiv för definierade intressenter. Frågan blir än mer aktuell i ljuset av det nyligen uppmärksammade problemet att forskningspengar de senaste åren i ökad utsträckning lagts på hög i vissa forskningsmiljöer.

Anna Grönlund
Förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund



Peder Wadman
VD Branschföreningen Tågoperatörerna



Charlotte Wäreborn Schultz
VD Svensk Kollektivtrafik



Lennart Hamnered
Förbundsordförande Svenska Taxiförbundet

