

# 19

## Forskning og utvikling

Kunnskap og kompetanse om samfunnsutvikling, naturens tåleevne, transport og infrastruktur er avgjørende for å kunne treffe gode valg for framtiden. Dette gjelder innen offentlig sektor, i utdannings- og forskningsinstitusjonene, i konsulentbransjen og i transportselskapene.

Både privat og offentlig finansiert forskningsinnsats er betydelig lavere i Norge enn i mange andre land. Dette gjelder også transportsektoren. Selv om vi fortsatt har kompetanse på internasjonalt nivå innen noen sentrale fagområder, er vi bekymret over utviklingen med synkende rekruttering og bevilgninger til våre fagfelt ved universiteter, høyskoler og forskningsinstitusjoner.

Det er nødvendig å investere både i utvikling av etablerte fagområder og nye sentrale områder for at kunnskapsnivået ikke skal forvitte. Vi må også ha egen kompetanse i Norge for å kunne utnytte kunnskap som utvikles i andre land. Deltakelse i internasjonalt utviklings- og standardiseringsarbeid er da en viktig forutsetning. Dette arbeidet krever betydelige ressurser.

Etatenes ansatte er viktige ressurser i arbeid med forskning og utvikling (FoU). Tradisjonelt er det et tydelig samspill mellom etatenes innsats til FoU og de praktiske oppgavene. For eksempel har kostnadene for tunneldriving blitt halvert i løpet av 15 år, og det er nå mulig å realisere prosjekter som tidligere ikke lot seg gjennomføre. Antallet drepte i vegtrafikken er redusert fra om lag 500 i 1970 til om lag 300 i dag. Tusener av mennesker har fått bedre bomiljø gjennom forskjellige tiltak. Utviklingsarbeid innenfor informasjons- og kommunikasjonsteknologien har gitt trafikantene god informasjon om blant annet trafikktilbud, vær-

forhold og trafikkproblemer. Dette hadde ikke vært mulig uten bevisst satsing på egen FoU i etatene. Gevinstene av FoU har vært store.

Det er også viktig å legge til rette for at universiteter og forskningsinstitutter kan bidra til kompetansebygging på våre fagområder. Etatene skal ikke ha spisskompetanse på alle områder. Vi er derfor avhengig av eksterne miljøer der vi kan kjøpe den ekspertkompetanse vi ikke har selv. I dag utnyttes universiteter og forskningsinstitusjoner i stor grad til oppdragsforskning og konsulenttjenester, med krav til resultater på kort sikt. Etatenes ressurser til FoU gir ikke rom for støtte til grunnforskning, der man investerer i et lengre tidsperspektiv. Dessverre er også bevilgningene fra staten til slik forskning redusert. Dette kan på sikt få store konsekvenser, både for kompetansenivået innenfor transportsektoren i Norge, og for rekrutteringen til etatene. Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet bør ta et større ansvar for å sikre basisfinansieringen til grunnleggende forskning i transportsektoren. Vi ønsker også å arbeide for å gi universiteter og forskningsinstitusjoner mer langsiktige prosjekter og stabile vilkår dersom vi får økonomiske ressurser til dette.

Transportetatene har sammenfallende interesser innen FoU på mange områder. Dette gjelder planlegging, miljøspørsmål, konstruksjonsteknikk og bestandighet, vinterdrift, asfaltteknologi og gjenbruk av materialer, for å nevne noen viktige områder. Informasjons- og kommunikasjonssystemer for økt effektivitet, sikkerhet og navigasjon er også et viktig område for samarbeid. Det samme er metoder for risiko-, ulykkes og miljøanalyser. For å ivareta behovet for samordning mellom transportetatene vurderer vi å etablere et

felles forum for FoU. I et slikt forum kan etatene utveksle informasjon og samordne felles innsats innenfor viktige områder.

Transportetatene arbeider allerede sammen om en del satsing innen FoU. Utvikling av metoder og verktøy for strategisk tverrsektoriell planlegging er et område hvor det er et særlig stort behov for samordning. Her har etatene i felleskap gjort en stor satsing de seneste årene. Denne ønsker vi å videreføre. Vi har også i vår rapport Strategiske utredninger pekt på muligheten for å etablere et tverretatlig samarbeid om næringslivets transport for å øke vår kunnskap innenfor dette området.

### **Utvikling av transportmodeller og andre verktøy**

I januar 2001 startet et omfattende arbeid med å utvikle transportmodeller for person- og godstransport. Arbeidet ble delt i to faser. I første fase ble de nasjonale modellene for persontransport (lange reiser) og godstransport revidert. Disse har vi brukt til analyser i vårt arbeid med transportplanen.

Andre fase består i å etablere regionale modeller for persontransport (korte reiser). Disse skal senere settes sammen med modellen for lange reiser til en felles modellpakke. Arbeidet planlegges ferdig i en første versjon høsten 2003. Dette betyr at vi ikke har kunnet benytte de regionale modellene i våre virkningsberegninger av prioriteringene. Vi håper imidlertid at modellpakken kan brukes for eventuelle supplerende analyser i arbeidet med stortingsmeldingen, men først og fremst i arbeidet med handlingsprogrammene. De nye transportmodellene vil gi et felles verktøy for hele transportsektoren i Norge. Alle større transportanalyser vil da bygge på samme data når det gjelder trafikk-beregninger. Dette vil øke kvaliteten på samfunnsøkonomiske analyser og konsekvensvurderinger i hele landet.

I andre fase av arbeidet inngår også utvikling av

bedre modeller for godstransport. Det er viktig å forbedre både statistikkgrunnlag og analyseverktøyene for alle typer godstransport. Det er et særlig behov for å få etablert en systematisk, komplett og kontinuerlig oppdatert transportstatistikk og metoder for trafikkprognoser for sjøtransport. Utvikling av bedre modeller for godstransport vil få høy prioritet etter 2003 og fram mot neste planperiode.

### **Metoder for virkningsberegninger og samfunnsøkonomiske analyser**

Transportetatene har i arbeidet med transportplanen videreutviklet og harmonisert metodene for samfunnsøkonomiske analyser. Innenfor dette feltet er det imidlertid fortsatt stort behov for utviklingsarbeid og harmonisering, slik at resultatene bedre kan sammenlignes mellom transportsektorene. Vårt arbeid med å beregne virkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet av tiltak i transportplanen har vist at det er stor usikkerhet i beregningene og at de til dels fortsatt bygger på forskjellige utgangspunkter når det gjelder trafikk-beregninger. Vi ønsker derfor å harmonisere metodene og etablere rutiner for kvalitetssikring av beregningene.