

Vår dato:  
8. nov. 2011

Vår referanse:  
LEF

Deres dato:  
-

Deres referanse:  
-

Transport- og kommunikasjonskomiteen  
Stortinget  
v/Knut Arild Hareide  
Karl Johans gate 22  
0026 Oslo

## Norsk samferdsel trenger et bredt forskningsprogram

Samferdsel har i de siste år vært blant vinnerne på statsbudsjettet. I perioden 2009-2011 har det vært bevilget over 80 mrd kr til samferdselsformål, i hovedsak til utbygging av veger og jernbane. Samferdsel spiller en nøkkelrolle ved utviklingen av næringsliv, sysselsetting og bosetting, nasjonalt og regionalt. Utformingen av transportsystemet har dessuten avgjørende betydning for løsningen av klima- og miljøutfordringene, så vel globalt som lokalt. Luftforurensingen i byene utgjør et økende helseproblem, som særlig rammer personer med astma eller allergi. Ulykkene knyttet til samferdsel, særlig vegtransporten, utgjør et av våre største folkehelseproblemer og innebærer redusert livskvalitet for nokså mange mennesker.

### Fragmentert offentlig forskningsinnsats

”Transportpolitikken preges av komplekse sammenhenger og vanskelige avveininger mellom goder og ulemper. Beslutninger bør i størst mulig grad baseres på et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag.” (Prop 1 S (2011-2012), s 27). Men kunnskapsutviklingen på samferdselsområdet har i lang tid vært lavt prioritert i Norge. En uforholdsmessig liten del av bevilgningene retter seg mot dette. I fjorårets framlegg til statsbudsjett ble posten ”Samferdselsforskning” til og med *redusert* med 22 prosent, fra 192,6 mill kroner i 2010 til 150,8 mill kroner i 2011. I budsjettforslaget for 2012 holdes posten på omtrent samme lave nivå, med 155,5 mill kroner. Dette inkluderer 74,5 mill kr til forskning om elektronisk kommunikasjon. Bare 81 mill kr er satt av til ”transportforskning“.

Statens vegvesen har dessuten et FoU-budsjett på ca 70 mill kr pr år.

Til sammen utgjør disse to budsjettene under en halv prosent av bevilgningene til programområde 21, på ca 31,5 mrd kr i henhold til budsjettforslaget for 2012. Enda mindre blir forskningsandelen om en også tar med i regnestykket de forholdsvis betydelige midlene som tilflyter vegsektoren gjennom trafikantbetaling.

Forskningsrådets bevilgninger til transportforskning er spredt på flere ulike program, hvorav RENERGI, SMARTRANS og TRANSIKK er de viktigste. Forskningsrådet disponerte i 2010, via Samferdselsdepartementet, ca 106 mill kr, synkende til 78,5 mill i 2011. Den uventede nedgangen i bevilgningen førte til at den planlagte utlysningen i forskningsprogrammet SMARTRANS høsten 2010 brått måtte avlyses. Dette har hatt negativ innvirkning på næringslivspartners motivasjon og engasjement.

[SMARTRANS](#)-programmet utløper i 2013. Det samme gjelder det store prosjektet [TEMPO](#), som finansieres under RENERGI-programmet. Senest fra og med 2013 er det behov for et

stort og bredt anlagt forskningsprogram, som kan rette seg mot alle kategorier kunnskapsbehov innen samferdsel, hva enten det dreier seg lønnsomhetsberegninger, bosettings- og næringslivsvirkninger, framkommelighetsproblemer, klima/miljø eller sikkerhet. Sistnevnte område dreier seg om så vel tradisjonell trafikksikkerhet som forholdsregler mot at kollektivtransporten blir gjenstand for villedede ødeleggelser.

Samferdselssektoren berører alle sider av samfunnslivet og utmerker seg ved at mange mål og interesser kommer i konflikt. Ved å samle transportforskningen i ett program vil en lettere kunne sikre en helhetlig og heldekkende kunnskapsutvikling til beste for hele sektoren.

### **Transportforskning i nabolandene**

I våre naboland har transport lenge vært et prioritert forskningstema. Helt siden 1950 har Sverige hatt egne forskningsråd for transport og/eller trafikksikkerhet. Dette har gitt resultater, og utgjør meget gode eksempler på nytten av kunnskap og forskning for så vel offentlig forvaltning som det private næringsliv. Siden år 2000 har det svenske forskningsrådet VINNOVA hatt ansvaret for samferdsel, gjennom [en rekke program](#) som retter seg spesifikt mot sektoren. En har dessuten bygd opp et stort antall sentre for fremragende forskning e l på transportområdet<sup>1</sup>.

I Danmark har en i løpet av de siste ti år bygget opp et stort, allsidig og høyt kompetent [transportforskingsmiljø](#), som nå er integrert i Danmarks Tekniske Universitet. Instituttet baserer seg på langsiktige og forutsigbare bevilgninger over statsbudsjettet i tillegg til en omfattende oppdragsforskning og en rammeavtale om '[myndighedsbetjening](#)'. Denne omfatter bl a den rullerende danske 'transportvaneundersøgelsen' (tilsvarende vår nasjonale reisevaneundersøkelse – RVU), et 'modelcenter' for transportplanlegging, samt løpende rådgivning og utredning for Transportministeriet og andre. Ved å legge disse funksjonene til ett kompetent miljø sikrer en kontinuitet og kvalitet i datainnhenting, metodeutvikling og prognoser, i tillegg til at en sparer administrasjons- og transaksjonskostnader.

I EUs rammeprogram har transport lenge vært et av de høyest prioriterte tema – et område der norske forskningsmiljø har hevdet seg svært godt. Et problem for norske deltakere er at EU dekker maksimalt 75 % av kostnadene. Det gjør det kostbart for norske aktører å engasjere seg i EU-forskning. Mangelen på spesifikt transportrettede forskningsprogram i Norge gjør det vanskelig å finne den nødvendige finansiering på nasjonalt hold.

### **Behovet for ny kunnskap**

Gjennom de siste år har en sett flere eksempler på at svikt i kunnskapsgrunnlaget leder til svakt funderte politiske vedtak, som må reverseres etter hvert som kunnskapsgrunnlaget utvikles. Det er også mange eksempler på at målsettinger i Nasjonal transportplan gjentas i periode etter periode uten at måloppnåelsen bedres. En grunn til dette er manglende kunnskap

---

<sup>1</sup> Bl a [CELEST](#), [SAMOT](#), [ECO2](#), [LIGHTHOUSE](#), [NGIL](#), [ROAD TECHNOLOGY](#), [SIR-C](#), [CHARMEC](#), [CTR](#), [CTS](#), [CDU](#), [SAFER](#).

om tilstanden, om hvilken effekt ulike tiltak kan ha, og om hva som fremmer eller hindrer iverksetting av tiltak.

Stortinget la i 2007 om engangsavgiften på personbiler, slik at biler med lavt CO<sub>2</sub>-utslipp fikk en betydelig avgiftslette. Dieselmotoren er gjennomgående mer energieffektiv enn bensinmotoren. Omleggingen førte dermed til at diesebilene ble merkbart billigere, og nybilsalget av dieserbiler fikk et kraftig løft. Baksiden av medaljen er at dieserbiler normalt slipper ut atskillig mer partikler og NO<sub>x</sub> enn bensinbiler. Partikkelproblemet er løst ved at alle nye personbiler må ha partikkelfilter for å klare de nye kravene til typegodkjenning. Det man ikke har vært klar over før nylig, er at partikkelfiltrene øker den sterkt helseskadelige NO<sub>2</sub>-komponenten i NO<sub>x</sub>-utslippene med ca tre ganger i forhold til dieserbiler uten partikkelfilter eller oksiderende katalysator.

Et annet kunnskapshull gjelder hvordan utslippet i virkelig trafikk avviker fra tallet i typegodkjenningsregistret. Foreløpige studier antyder at utslippet i gitte tilfeller kan være 3-4 ganger så høyt som angitt. En vet lite om hvilke bilmodeller som er 'verst', eller under hvilke forhold avvikene blir størst.

Biodrivstoff er et tredje område der kunnskapen er ufullstendig og under stadig utvikling. Klimaeffekten av biodrivstoff avhenger av en rekke komplekse forhold, og av hvilken tidshorisont en legger til grunn ved virkningsberegningene. Ett interessant nytt resultat gjelder albedo-effekten av å utnytte norsk trevirke, dvs. virkningen av at snauhugde, snødekte flater reflekterer mer solstråling enn skogen gjør. Denne effekten kan være nok til at klimaregnskapet av slikt biodrivstoff blir positivt, men også her er kunnskapen begrenset. Uten en intensivert forskningsinnsats om biodrivstoff er risikoen stor for at man satser på strategier på dette området som senere vil framstå som lite målrettet.

Et fjerde eksempel er støyproblemene relatert til transport. Nærmere 1,5 millioner personer er pr i dag støyutsatt. Målet fra miljø- og samferdselsmyndigheter har vært en reduksjon på 10 % i forhold til 1999, i stedet har andelen med støyplage på grunn av vegtrafikk økt med 15 %. Parallelt med at problemet har tiltatt, har midlene til den tiltaksrettede støyforskningen blitt så å si borte.

Et femte tema der det er stor usikkerhet og mange kunnskapshull, er lønnsomheten av store transportinvesteringer. Mange store infrastrukturprosjekt framkommer som ulønnsomme når en gjør den økonomiske kalkylen. Til og med dobbeltsporet Oslo-Ski rammes av dette. Er det noe feil med måten vi regner på? Finnes det en samfunnsnytte som ikke fanges opp i beregningene? Dette spørsmålet er nå på dagsordenen i mange land. OECD arrangerer 1.-2. desember 2011 en rundebordskonferanse av eksperter om temaet. Norske forskere har svært gode forutsetninger for å være aktive på dette feltet, men har i liten grad midler til å forfølge problemstillingen.

Én mulig grunn til at jernbaneinvesteringer framstår som ulønnsomme, kan være at vi ikke vet hvordan vi skal verdsette bedre regularitet og punktlighet, eller hvordan systemet som helhet er i stand til å utnytte forbedringer på delstrekninger. Her er det store kunnskapshull.

Gjennom prosjektet [Klimakur 2020](#) har det kommet fram at samferdselen kanskje er den viktigste, men også vanskeligste, sektoren for utmeisling av en effektiv klimapolitikk. Hvor godt virker de enkelte konkrete, virkemidler? I hvilken grad vil forbrukere og bedrifter

tilpasse seg på måter som styrker, henholdsvis svekker virkningen av tiltakene? Hvilke tiltak er kostnadseffektive for samfunnet, eller for staten? Hvor langt kommer en med 'grønne skatter'? Er kollektivtrafikk svaret, eller må en se for seg elektrifisering av hele bilparken? Kan vi løse både klima- og framkommelighetsproblemene samtidig? Hvilken rolle kan høyhastighetsbaner spille? Trenger vi en langt mer hardhendt styring av arealbruk, byutvikling og bosetting? Er Nasjonal transportplan et egnet virkemiddel i klima- og miljøpolitikken, eller trengs det en enda sterkere sentral samordning? Hvilke finansieringsmodeller er mest effektive for å nå ulike mål?

Dette er bare et lite utvalg av spørsmål som krever langt mer velfunderte svar enn en i dag kan gi. Vidden i problemstillingene illustrerer behovet for et stort og bredt orientert transport-forskningsprogram, organisert som er tett samarbeid mellom Norges forskningsråd og sektorens ulike offentlige etater og private aktører.

I Sverige er bilindustrien en viktig medspiller i oppbygging og finansiering av transport-forskningssentra. I oljelandet Norge ville det ikke være unaturlig om drivstoffprodusentene spilte en tilsvarende rolle. Kunne man tenke seg en femøre pr liter drivstoff?

### **Behovet for pålitelige dataserier**

Miljøverndepartementet arbeider for tiden, i samarbeid med de miljørettede forskningsinstituttene, med å trygge en rekke viktige dataserier på miljøområdet ved å definere disse datakildene som nasjonale oppgaver, som i hvert tilfelle skal ivaretas av ett bestemt fagmiljø, slik at en kan sikre kontinuitet, enhetlighet og kvalitet. En tilsvarende sikring av dataserier bør gjennomføres på transportområdet.

[Den nasjonale reisevaneundersøkelsen](#) (RVU) er den viktigste datakilden for persontransport i Norge. En rekke forhold taler for at ett forskningsmiljø bør tildeles oppgaven med å gjennomføre disse undersøkelsene i Norge, slik praksisen er i Danmark og Sverige.

En annen viktig datakilde er den årlige [Gjesteundersøkelsen](#) som gir data om alle utenlandske besøkende i Norge, både forretningsreisende og ferierende. Undersøkelsen har vært gjennomført siden 1998 og er viktig for norsk reiseliv, for transportnæringen og for utarbeidingen av nasjonalregnskap og offentlig statistikk. Finansieringen har siden 2004 vært ivarettatt av Innovasjon Norge, som imidlertid har vedtatt å nedlegge datatinnsamlingen fra og med 2012.

Vennlig hilsen  
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Lasse Fridstrøm  
Instituttssjef