



2017-11-30 Dnr C 2017-1278

Remissvar, diarienummer N2017/05430/TIF**TRV 2015/72480 - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029**

Inom transportområdet samarbetar Göteborgs universitet (GU) och Chalmers intimt inom ramen för SFO Transport, gemensamma centrumbildningar såsom Northern Lead, SAFER och Lighthouse samt tvärvetenskapliga forskningsprojekt. Vi väljer att skriva ett gemensamt remissutlåtande. Vi avstår i nedanstående remissutlåtande från att kommentera de specifika infrastrukturinvesteringarna som föreslås och koncentrerar oss i första hand till de delar som berör forskning.

Forskning

GU delar TRV och Vinnovas analys att den svenska transportforskningen på universiteten behöver stärkas (s. 90). GU och Chalmers vill, i likhet med TRV, framförallt betona trenden mot krav på höga TRL-nivåer i forskningen och den därmed minskade grundforskningen och framförallt minskade doktorandfinansieringen. GU och Chalmers ser det som mycket viktigt att det även ges möjlighet för grundforskning då även områden som karakteriseras av tillämpad forskning behöver mer grundläggande metodutveckling och nyfikenhetsstyrd forskning. För doktorandfinansiering är det viktigt att understryka att ur universitetens perspektiv är varje doktorand en långsiktig satsning som kräver matchande finansiering. Doktorander anställs normalt på 4-5 år, vilket kräver långsiktig finansiering. Likaledes är finansiering av doktorander ett risktagande vilket också bör vägas in TRVs möjliga doktorandfinansiering. En doktorand är en student, ofta i en dynamisk fas i livet, och alla inskrivna doktorander avslutar inte de krävande studierna med en färdig examen.

GU och Chalmers ser positivt på en ökad samverkan mellan olika forskningsfinansiärer för gemensamma agendor (s.91). Det är dock viktigt att en sådan samverkan sker av forskningsfinansiärerna i form av gemensamma utlysningar, och inte form av ökade krav på samfinansiering som universiteten skall stå för eller ansvara för att finna. Vi ser fördelarna med större program och projekt med flera finansiärer och flera utförande organisationer, men har erfarenhet av komplicerade och långdragna beslutsprocesser. Detta gäller särskilt vid större satsningar där universiteten behöver öka forskningskapaciteten och noggranna och därmed tidskrävande rekryteringsprocesser tillkommer efter finansieringsbeslut.

De stora och långsiktiga samhällsutmaningarna inom transportområdet medför stora kunskaps- och kompetensbehov och för att universiteten ska kunna svara upp mot behoven krävs således en ordnad och långsiktig



finansiering. Våra resurser kommer inte till rätta om forskarna tvingas ägna för mycket av sin tid till ansökningar och växla mellan disparata och kortsiktiga projekt.

Komplexiteten i samhällsutmaningarna och i riggningen av forskningsprogram och –projekt gör att vi anser att satsningarna på samverkansplattformar som länkar forskningsutförare och –avnämare bör fortgå och formerna utvecklas. Dessa plattformar är relativt kostsamma men alternativet är att finansiärerna ökar ansträngningarna att samordna agendor, aktörer och projekt i olika delar av TRL-skalan.

TRV uttrycker en önskan om ökad förkommersiell upphandling kring ett antal namngivna områden (s. 90 och s. 92) för att öka innovationstakten. GU och Chalmers vill här understryka vikten av att TRV tydligare markerar inom vilka områden TRV ser förkommersiell upphandling som lämplig, för att därmed tydligare klargöra skillnaden mot ”traditionell” forskningsfinansiering.

TRV skriver att mycket forskning utförts inom området urbana miljöer, men att landsbygdens behov inte har studerats lika omfattande och föreslår ytterligare forskning i detta område. GU och Chalmers ser positivt på detta, men vill även framhålla vikten av fortsatt forskning kring stadens behov då stora utmaningar fortfarande återstår, inte minst kopplat till hur växande och förtätade städer påverkas av förändrade inköpsmönster och den pågående teknikutvecklingen med t.ex. självkörande fordon.

TRV betonar behovet av att studera interaktionen mellan individ och kommande automatiserade system (s. 88). GU och Chalmers ser mycket positivt på forskningssatsningar om social hållbarhet men vill här tillägga behovet att även inkludera hur näringslivet kan interagera med och utnyttja dessa kommande tekniker, tex genom olika affärsmodeller och upplägg.

Övrigt

GU och Chalmers ställer sig tveksam till den föreslagna automatiseringen av terminaler i intermodala transportsystem (s. 89). Det framgår inte i texten vilken typ av automatisering som avses, men tidigare FoI-projekt om automatisering av omlastningsfunktionen på terminaler har oftast fallit på allt för höga kostnader eller behov av specialiserade fordon/lastbärare. Automatisering kan möjligen ha en roll på extremt stora terminaler, men generellt bör stor försiktighet iakttas. För utvecklingen av intermodala transporter i Sverige vill vi framhålla behovet av små, flexibla terminaler nära avlastare och mottagare snarare än ett fåtal storskaliga terminaler.

GU och Chalmers ser positivt på TRVs initiativ att öka öppen data inom transportområdet. En fri tillgång till relevant data bör möjliggöra för aktörer att skapa relevanta tjänster som bidrar till ett konkurrenskraftigt och fossilfritt samhälle. Vi vill dock understryka vikten av att ta hänsyn till integritetsfrågor samt nationella säkerhetsfrågor. Fri data får inte inkräkta på den personliga integriteten, kommersiella aktörers sekretessbehov eller den nationella säkerheten.



CHALMERS



GÖTEBORGS UNIVERSITET

GU och Chalmers vill även understryka vikten av ett konsekvent och kontinuerligt underhåll av den befintliga infrastrukturen och ser positivt på den vikt planen lägger på underhåll. Ett väl genomfört underhåll av befintliga resurser leder över tid till ett bättre resursutnyttjande.

Göteborg 2017-11-30,

Jonas Flodén
Universitetslektor i företags-
ekonomi, logistik
Göteborgs universitet

Johan Woxenius
Professor i sjöfartens
transportekonomi och
logistik
Göteborgs universitet

Sinisa Krajnovic
Styrkeområdesledare
Transport
Chalmers tekniska högskola