



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Norges forskningsråd  
Postboks 564  
1327 LYSAKER

Deres ref

Vår ref

Dato

17/1507

21.12.2017

## Tildeling av midler til Norges forskningsråd 2018

### 1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2017-2018) og Innst. 13 S (2017-2018). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og rammer og styringssignaler for hvordan Norges forskningsråd skal forvalte midler bevilget over kap. 1301 post 50 Samferdselsforskning, mål- og resultater og rapporteringskrav. Vi viser videre til tildelingsbrev fra Kunnskapsdepartementet som etatsstyrende departement for Norges forskningsråd.

### 2. MÅL, STRATEGISKE OMRÅDER OG STYRINGSINFORMASJON FOR NORGES FORSKNINGSRÅD

Samferdselsdepartementet viser til de fem målene regjeringen har fastsatt for Norges forskningsråd:

1. Økt vitenskapelig kvalitet
2. Økt verdiskaping i næringslivet
3. Møte store samfunnsutfordringer

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
<http://www.sd.dep.no/>

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Strategi,- økonomi og  
administrasjonsavdelingen

Saksbehandler  
Siri Hall Arnøy  
22 24 82 04

4. Et velfungerende forskningssystem
5. God rådgiving

Det vises til tildelingsbrev fra Kunnskapsdepartementet som etatsstyrende departement for nærmere omtale av Forskningsrådets mål og for regjeringens overordnede forskningspolitiske mål.

## **2.1 Sektorpolitiske prioriteringer fra Samferdselsdepartementet**

God infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn. Forskning kan frembringe ny teknologi og innsikt som er nødvendig for at Norge skal ha et moderne mobil-, bredbånds- og transportnett. Folk skal ha tilgang til moderne og trygge elektroniske kommunikasjonstjenester og til transport som er sikker, gir tilgjengelighet for alle og med effektiv og forutsigbar reisetid. Næringslivet skal få sine varer og tjenester raskt og billig fram til markedene. Transportsystemet skal være miljøvennlig og støtte opp under regjeringens mål om en langsiktig omstilling til et lavutslippssamfunn innen 2050. Samferdselsdepartementets bevilgning til Norges forskningsråd skal sikre at vi utnytter mulighetene som forskning, utvikling og innovasjon gir, til å nå de overordnede målene for ekom- og transportpolitikken slik disse er uttrykt i Meld. St. 27 (2015-2016) *Digital agenda for Norge* og Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Dette innebærer at Samferdselsdepartementets sektorpolitiske prioriteringer særlig knytter seg til målene om at Forskningsrådet skal bidra til økt verdiskaping i næringslivet og til at vi møter store samfunnsutfordringer. God rådgiving, et velfungerende forskningssystem og økt vitenskapelig kvalitet er en forutsetning for ivaretagelse av de sektorpolitiske prioriteringene. For å møte samferdselssektorens utfordringer kreves relevant forskning med høy kvalitet, og at resultater fra forskningen tas i bruk i næringslivet, i beslutningsprosesser og gjennom deltagelse i internasjonalt forskningssamarbeid.

Samferdselsdepartementets tildeling til Forskningsrådet er delt i to hovedområder, transportforskning, herunder den nye satsingen Pilot-T, og forskning på elektronisk kommunikasjon (ekom). Utviklingen knyttet til digitalisering i transportsektoren/intelligente transportsystemer (ITS) gjør elektronisk kommunikasjon til en stadig viktigere del av transportinfrastrukturen. Vi gjør i det følgende nærmere rede for de sektorpolitiske prioriteringene innenfor disse to hovedområdene, men påpeker samtidig at Forskningsrådet også må vurdere sammenhengen mellom de to områdene.

Transportsektoren er i ferd med å gjennomgå raske og dramatiske endringer knyttet til digitalisering/ITS og til lavutslippssomstilling. Ny teknologi er sentralt, men også nye forretningsmodeller og bruksmønstre. I Nasjonal transportplan 2018-2029 vises det til at den teknologiske utviklingen både gjør det mulig å bedre møte store samfunnsutfordringer gjennom at vi får nye muligheter til å nå de transportpolitiske målene innen sikkerhet, klima/miljø og framkommelighet, og at nye mobilitetsløsninger og teknologier representerer et marked i betydelig vekst internasjonalt og dermed en mulighet for økt verdiskaping for næringslivet. Transportforskningen bør både bidra til utvikling av nye løsninger og til innsikt i hvordan løsningene best kan tas i bruk, og konsekvenser av de valgene vi tar knyttet til hvordan vi implementerer ny teknologi. Det er behov for bedre kunnskap knyttet til spørsmål som hvordan fremtidig infrastrukturutbygging bør utvikles og tilpasses, finansiering av investering og drift i fremtidens transportsystem (herunder nye forretningsmodeller og nye

betalings- og datasikkerhetsløsninger som eksempelvis bruk av blockchain), konsekvenser for regulering og rolledeling mellom ulike kommersielle, statlige og fylkeskommunale selskaper i fremtiden.

Videre er det viktig å sikre læring av ulike forsøk som gjøres med ny teknologi i sektoren (dette kan handle om autonome kjøretøy eller droner, men også eksempelvis bruk av AI innen trafikkplanlegging og –styring), og å bidra til at løsninger fra andre sektorer og andre land raskere tas i bruk. Problemstillinger knyttet til ny teknologi er relevant for hele bredden av sektoren, både når det gjelder transportformer (veg, bane, sjø og luft) og ulike temaer som persontransport, godstransport, transportsikkerhet, samfunnssikkerhet og beredskap og langsiktig omstilling mot lavutslippssamfunnet. For mange løsninger innen persontransport kan byene bli viktige som arenaer og som tidlige brukere, og ny kunnskap og nye løsninger bør støtte opp under den betydelig by- og kollektivsatsingen som er varslet i Nasjonal transportplan. Sentralt her er byvekstavtalene, der det legges opp til en statlig innsats på over 66 mrd. kr. i planperioden.

Den raske utviklingen innen autonome løsninger innenfor sjøtransport, herunder i havn og på fartøy, som kan støtte opp under effektive logistikkjeder, godsoverføring, sjøsikkerhet og beredskap, samt redusere klima- og miljøbelastning, bør følges nøye. Autonome løsninger er også stadig mer aktuelle for andre transportformer.

Det er viktig at forskningen bidrar til tettere kobling mellom fagdisiplinene og bidrar til et mer innovativt og forskningsbasert næringsliv og fornyelse innenfor offentlig sektor. Det er også viktig med godt samarbeid mellom Forskningsrådet og andre aktører i virkemiddelapparatet (som Innovasjon Norge og Enova) for å sikre at forskningsresultater får størst mulig anvendelse både med tanke på verdiskaping og å møte samfunnsutfordringer.

Regjeringens mål med bevilgningene til forskning på elektronisk kommunikasjon er å sikre brukere i hele landet gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, samt bidra til innovasjon og videreutvikling i bransjen. Samferdselsdepartementets forskningsmidler skal utvikle kunnskap om effektiv utnyttelse av infrastruktur, økt sikkerhet og avanserte ekomtjenester i Norge. Innsatsen skal gå til områder hvor norske miljø kan hevde seg kunnskapsmessig og kommersielt, øke sikkerhet og robusthet i nettene og gi et godt grunnlag for videre politikk- og regelverksutforming. Norge er et av de mest digitaliserte landene i verden. Det betyr at vi ofte møter utfordringer og muligheter innen ekom tidligere enn de fleste andre land og at sikkerhet- og beredskap i ekomnett- og tjenester får økende betydning i takt med betydningen nettene har for samfunnskritiske tjenester og samfunnets funksjon.

## **2.2 Styringsinformasjon**

Samferdselsdepartementet viser til Kunnskapsdepartementets etatsstyringsbrev for 2018 punkt 3 som omtaler styringsinformasjon for målene som er felles for alle departementene. Rapportering på de sektorpolitiske prioriteringene er nærmere omtalt under punkt 5 i dette tildelingsbrevet.

### 3. BUDSJETTILDELINGER OG FULLMAKTER FOR 2018

Norges forskningsråd forvalter 152,014 mill. kr av bevilgningen i 2018 over kap. 1301 Forskning og utvikling mv., post 50 Samferdselsforskning. Denne fordeles med 95,22 mill.kr til transportforskning og 56,794 mill. kr til ekomforskning.

Det er rammeoverført 8,6 mill. kr til drift av Norges forskningsråd til Kunnskapsdepartementets budsjett, jf. omtale i punkt 4.

Fordelingen av midlene til transport- og ekomforskning framgår av tabell 1.1 og 1.2.

TABELL 1.1. Transportforskning 2018

	kr
Transport 2025	42 920 000
ENERGIX	29 300 000
SAMRISK II	1 000 000
Strategiske instituttsatsinger	6 000 000
Pilot-T	14 000 000
Transport 21-prosess	2 000 000
<hr/>	
Totalt:	95 220 000
<hr/>	

TABELL 1.2. Ekomforskning 2018

	kr
IKTPLUSS	28 794 000
CRNA	12 000 000
Simula@UiB	5 000 000
SIMULA – Grunnbevilgning	10 000 000
SAMRISK II	1 000 000
<hr/>	
Totalt	56 794 000
<hr/>	

Bevilgningen skal disponeres i samsvar med forutsetningene i Prop. 1 S (2017-2018) og Innst. 13 S (2017-2018). Vi minner om at departementene og Riksrevisjonen til enhver tid kan be om innsyn i bruken av midlene. Samferdselsdepartementet legger opp til to utbetalinger av bevilgningen, den første i januar og den andre i august.

De midler som stilles til disposisjon for Forskningsrådet skal utnyttes effektivt og målrettet. Forskningsrådet gis fullmakt til å omfordele midler mellom programmer og virkemidler innenfor hovedområdene ekom- og transportforskning, så lenge man sikrer måloppnåelse på lengre sikt, med unntak for Pilot-T-midlene som ikke kan omdisponeres uten at dette tas opp med Samferdselsdepartementet. Det er ikke anledning til å omfordele midler mellom de to hovedområdene. Gode grunner til omdisponeringer kan være forsinkelser i programstart eller dårlig søkning ved en bestemt utlysning. Avvik fra spesifikke føringer i tildelingsbrevet skal

alltid tas opp med Samferdselsdepartementet. Behov for vesentlige omdisponeringer skal også tas opp med departementet.

Samferdselsdepartementets budsjettmessige føringer og aktivitetskrav:

- Pilot-T-midlene skal bidra til å utnytte potensialet for næringsutvikling og innovasjon knyttet til nye mobilitetsløsninger, og til at teknologi som har potensiale for å bidra til et transportsystem med bedret framkommelighet, sikkerhet og/eller reduserte utslipp raskere tas i bruk. Innsats innenfor Pilot-T kan knyttes til hele bredden av de sektorpolitiske prioriteringene for transport skissert i 2.1. For Pilot-T må Forskningsrådet legge opp arbeidet slik at man kommer raskt i gang og samtidig slik at man kan bidra til og justere kursen på grunnlag av en 21-prosess (se også omtale under punkt 4). Forskningsrådet har i kommunikasjon med Samferdselsdepartementet skissert at forprosjekt-prosjektformen kan være hensiktsmessig innenfor Pilot-T i oppstarten. Forprosjekter er mindre prosjekter og krever dermed mindre av søknadsskriver og av søknadsbehandling, og kan bidra til raskt å mobilisere aktører ut over de som allerede benytter Forskningsrådets andre tilbud på transportsiden. Samferdselsdepartementet støtter denne tilnærmingen. Samferdselsdepartementet ønsker å bli orientert om hva slags søknader som kommer inn til forprosjekter innenfor Pilot-T (jf. punkt 6 Planlagte styringsmøter).

Det er lagt opp til at Pilot-T forvaltes av Norges forskningsråd og Innovasjon Norge i felleskap. Selv om tildelingen er todelt slik at Innovasjon Norge og Norges forskningsråd forvalter 15 millioner kroner hver, gjør dette det nødvendig med en tett dialog mellom disse virkemiddelaktørene. Videre er det nødvendig med en god dialog mellom virkemiddelaktørene og transportetatene, Avinor, Nkom og NTP-sekretariatet for å sikre at Pilot-T og annen transportrelatert aktivitet i Forskningsrådet og innsatsen til de andre aktørene i sektoren spiller godt sammen, og det er viktig at dette er koordinert med innsatsen som skjer gjennom Enova.

Det er ikke et krav fra Samferdselsdepartementet at Pilot-T er organisert som et eget program hos Forskningsrådet, men Pilot-T skal synliggjøres eksempelvis gjennom at det tydelig fremgår i utlysning at det er Pilot-T-midler som lyses ut. Det kan også være aktuelt å synliggjøre Pilot-T gjennom et eget seminar/egen mobiliseringsinnsats rettet mot næringslivet eller liknende. Dersom Forskningsrådet anser det hensiktsmessig kan dette være en del av en bredere utlysning. Det er positivt dersom Pilot-T bidrar til mobilisering og samordning også knyttet til andre virkemidler i Forskningsrådet.

- Transport 2025 skal fremme kunnskap og løsninger som kan bidra til å utvikle et helhetlig og framtidsrettet transportsystem som dekker næringslivet og samfunnets behov for effektiv, sikker og bærekraftig transport. Programmet skal omfatte alle de fire transportformene. Det legges til grunn at ITS inngår som et viktig tema, og at teknologiske endringer og forståelsen av disse er relevant for hele bredden av temaer i Transport 2025. Transport 2025 skal være et nav innenfor forskning på transportfeltet og legge til rette for godt samspill og samhandling med øvrige programmer i Norges forskningsråd. Arbeidet for å sikre samspill og samhandling må være koordinert med arbeidet som gjøres gjennom Pilot-T. Programmet skal

bidra til å fremme norske miljøer i internasjonalt samarbeid, ikke minst i EUs rammeprogram for forskning Horisont 2020. Samferdselsdepartementet har merket seg at Forskningsrådet har meddelt at man fra 2018 tar sikte på at Transport 2025 også vil finansiere innovasjonsprosjekter for næringslivet. Samferdselsdepartementet ser positivt på at man forsøker denne prosjektformen innenfor Transport 2025.

- Det forutsettes at midlene til ENERGIX anvendes til kunnskapsutvikling og løsninger som reduserer klimaskadelige utslipp fra transportsektoren (veg, bane, sjø og luftfart). Midlene skal fordeles mellom forskning som fremmer utvikling av teknologi og samfunnsvitenskapelig forskning rundt miljøvennlige transportsystemer, virkemidler og løsninger.
- Utbetaling av bevilgningen til strategiske instituttsatsinger (SIS) til Transportøkonomisk institutt forutsetter departementets godkjenning av nye SISer i tråd med ny praksis for godkjenning av SIS. SD vil informere Forskningsrådet om nye SIS ved TØI når prosessen er slutført.
- Transport 21-prosessen skal være en bred strategiprosess knyttet til transportforskningsområdet. Det er avgjørende at en 21-prosess på transport er tilpasset prosessen knyttet til rullering av Nasjonal transportplan, som den overordnede strategiprosessen for utvikling av transportsektoren. Samferdselsdepartementet gir Forskningsrådet i oppdrag å gjennomføre en Transport 21-prosess, og legger til grunn at Forskningsrådet vil ha tett kommunikasjon med NTP-sekretariatet slik at man unngår unødig duplisering av arbeid og slik at resultatene fra en 21-prosess også kan bidra til NTP-prosessen. Det forutsettes at midlene fra Samferdselsdepartementet til IKTPLUSSE anvendes til ekomforskning med kunnskapsutvikling til områdene kompleksitet og robusthet, data og tjenester overalt og et trygt informasjonssamfunn.
- SIMULA-senterets grunnbevilgning, finansiering av Robuste nett senteret (CRNA) og finansiering av Simula@UiB videreføres for 2018. For CRNA har departementet lagt inn en økning i bevilgningen for å videreutvikle sensornettet som senteret drifter og særlig forske på problemstillinger knyttet til kjernenett og nasjonal autonomi. Samferdselsdepartementet ber Norges forskningsråd fortsette å administrere tildelingen og følge opp senteret på vegne av Samferdselsdepartementet.

#### **4. FELLES POST FOR VIRKSOMHETSKOSTNADER**

Virksomhetskostnadene ble tidligere finansiert gjennom bevilgningen fra Kunnskapsdepartementet over kap. 285 post 55 og gjennom en andel av FoU-bevilgningene fra alle departementer som finansierer forskning gjennom Forskningsrådet. Fra 2018 er alle bevilgninger fra departementene til drift av virksomheten i Forskningsrådet samlet på kap. 285 post 55. Virksomhetskostnadene over kap. 285 post 55 skal dekke alle kostnader til drift av Forskningsrådets virksomhet, dvs. alle kostnader som ikke er FoU-midler som skal fordeles videre. For nærmere omtale av den nye posten for virksomhetskostnader i

Forskningsrådet vises det til Kunnskapsdepartementets budsjettproposisjon for 2018, programkategori 07.70.

Samlingen av virksomhetskostnadene på en felles post innebærer i seg selv ingen endringer i tjenestene som Forskningsrådet yter overfor departementene. Finansiering av forskning, overordnet forskningspolitisk og sektorpolitisk rådgivning skal være de oppgavene som fortsatt skal ha høyest prioritet, jf. Forskningsrådets vedtekter. Samferdselsdepartementet viser til Kunnskapsdepartementets tildelingsbrev som etatsstyrer for nærmere beskrivelse av hvilke tjenester som Forskningsrådet skal ivareta for departementene innenfor rammen av midlene på posten for virksomhetskostnader.

Samferdselsdepartementet viser videre til at det i Prop 1 S (2017-2018) under omtalen av kapittel 1301 post 50 heter at "For den nye satsingen Pilot-T er det noe usikkert om satsingen medfører endrede virksomhetskostnader. Dersom det viser seg at satsingen medfører kostnader, vil midler bli rammeoverført". Samferdselsdepartementet ser behov for en bredere strategiprosess knyttet til transportforskningsområdet. Behovet for en slik prosess knytter seg både til Pilot-T som ny satsing og til de store endringene som skjer innenfor transportsektoren. Samferdselsdepartementet viser til at Forskningsrådet har skissert kostnaden ved en 21-prosess til å være 2 mill. kr og legger opp til at disse midlene blir rammeoverført til Kunnskapsdepartementet i tråd med det som er varslet i Prop 1 S (2017-2018).

## **5. RAPPORTERING**

Departementene og Forskningsrådet har samarbeidet om å utvikle struktur og forventninger til innhold i årsrapporten (rapport på samlet måloppnåelse) og vedlegg til årsrapporten (departementsvise rapporter). Dette er nærmere omtalt i punkt 4 i KDs tildelingsbrev som etatsstyrer.

Samferdselsdepartementet ber om rapportering på de sektorpolitiske prioriteringene: transport og ekom. De sektorpolitiske prioriteringene er utdypet i punkt 2.1 i dette tildelingsbrevet. Innenfor transport bør rapporteringen for 2018 også si noe om erfaringene med oppstart av Pilot-T. Samferdselsdepartementet understreker at inndelingen i to hovedområder ikke er til hinder for å omtale fellestrekk mellom områdene, jf. også 2.1. Samferdselsdepartementet understreker videre at det er ønskelig å se på utviklingen av Forskningsrådets portefølje innenfor de sektorpolitiske prioriteringene, og at det er avgjørende for god rådgivning at Forskningsrådet fortsetter utviklingen i retning av porteføljetankegang og ikke ensidig rapporterer pr program. Rapporteringen på bruk av midlene skal skje i tråd med struktur og forventninger til innhold i årsrapport for de departementsvise rapportene.

## 6. PLANLAGTE STYRINGSMØTER

Samferdselsdepartementet vil avholde styringsmøte med Norges forskningsråd på våren og i november eller desember 2018. Til møtet på våren 2018 legger departementet opp til å diskutere foreløpige erfaringer med Pilot-T og forprosjekter (jf. punkt 3).

Med hilsen

Kjell Rosanoff (e.f.)  
avdelingsdirektør

Siri Hall Arnøy  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

Kopi til:  
Innovasjon Norge  
Klima- og miljødepartementet  
Kunnskapsdepartementet  
Nærings- og fiskeridepartementet  
Olje- og energidepartementet  
Riksrevisjonen  
Riksrevisjonen  
Innovasjon Norge