



Programplan 2010–2015

Program
Tranportsikkerhet – TRANSIKK

Programplan 2010 -2015

Program

Transportsikkerhet - TRANSIKK

© Norges forskningsråd 2010

Norges forskningsråd
Postboks 2700 St. Hanshaugen
0131 OSLO
Telefon: 22 03 70 00
Telefaks: 22 03 70 01
bibliotek@forskningsradet.no
www.forskningsradet.no/

Publikasjonen kan bestilles via internett:

www.forskningsradet.no/publikasjoner

Oslo, desember 2010
ISBN 978-82-12-02874-9 (trykksak)
ISBN 978-82-12-02874-6 (pdf)

Innhold:

1. Sammendrag.....	4
2. Bakgrunn	4
3. Mål for programmet	6
4. Prioritering av forskningsoppgaver	6
4.1 Regulering, styring og håndtering.....	7
4.2 Sikkerhetskultur	8
4.3 Teknologi og transportsikkerhet	9
5. Strategiske prioriteringer	9
5.1 Fokus på framtidige sikkerhetsutfordringer.....	9
5.2 Forskning på tvers av transportformer og fagområder.....	10
5.3 Utvikling av forskningsmiljøer og bidrag til rekruttering.....	10
5.4 Kommunikasjon og kunnskapsdeling	11
5.5 Internasjonalisering.....	11
6. Tidsplan, milepæler og finansieringsplan	12
7. Grenseflater og samarbeid med andre programmer og aktiviteter	12
8. Programmets organisering og virkemidler	13
8.1 Programstyre og administrasjon.....	13
8.2 Tildeling av midler til forskerprosjekter	13
8.3 Kommunikasjonsarbeid	13
8.3 Andre virkemidler	14

1. Sammendrag

Transportsikkerhet (TRANSIKK) er opprettet med bakgrunn i de positive erfaringene med forskningsprogrammet *Risiko og sikkerhet i transportsektoren* (RISIT) og behov for fortsatt forskning på dette området. På samme måte som i RISIT, vil TRANSIKK ha en bred tilnærming til risiko og sikkerhet og stimulere til forskning på tvers av transportformer. Programmet ønsker å stimulere til forskningsaktiviteter som spenner fra hendelser som forekommer relativt hyppig, slik som ulykker på veg, til hendelser som forekommer sjelden eller som kanskje ennå ikke har forekommet i Norge. Programmet skal bidra til økt kunnskap om både tradisjonell sikkerhet (*safety*) og nye utfordringer (*security*). Et tredje sentralt stikkord er *sårbarhet*.

Denne programplanen definerer tre hovedtemaer for forskning. Videre inneholder programplanen fem strategiske prioriteringer. De tre hovedtemaene er (i) *Regulering, styring og håndtering*, (ii) *Sikkerhetskultur* og (iii) *Teknologi og transportsikkerhet*. De fem strategiske prioriteringer gjelder på tvers av alle aktiviteter i programmet. Den første av disse er *fokus på fremtidige sikkerhetsutfordringer*. Videre vil programmet, på samme måte som i RISIT finansiere *forskning på tvers av transportformer og fagområder*, at programmet skal bidra til *utvikling av forskningsmiljøer og rekruttering* og vektlegge *kommunikasjon og kunnskapsdeling*. Endelig er også internasjonalisering en viktig strategisk prioritering for programmet.

Det tas sikte på å etablere TRANSIKK som en langsiktig satsning, men i første omgang etableres programmet for perioden 2010-2015 med oppstart på prosjekter i 2011. Programmets årlige budsjett ramme antas å bli på ca. 10 mill. kroner, med en total ramme for programperioden på om lag 60 mill. kroner. Programmet ledes av et programstyre som skal ha en strategisk rolle for programutvikling og som behandler søknader. Forskningsrådets administrasjon har ansvaret for programdriften. Programmets viktigste virkemiddel er utlysning av midler og støtte til forskningsprosjekter. Videre vil kommunikasjon og kunnskapsdeling samt programmets funksjon som møteplass være viktig gjennom hele programperioden.

2. Bakgrunn

I 2002-2009 har forskningsprogrammet *Risiko og sikkerhet i transportsektoren* (RISIT) frembrakt forskningsbasert kunnskap som har gitt økt forståelse av transportrisiko. Mens kunnskapsutviklingen på dette området tidligere stort sett hadde foregått i etatene, har RISIT bidratt til forskning på tvers av transportformer. Det viste seg at også i en internasjonal sammenheng var dette en nyvinning. RISIT hadde tre hovedtemaer: Visjoner for transportsikkerhet, risikoforståelse og organisering av risikohåndtering. Forskningsresultater fra programmet har blitt brukt som grunnlag for politikktutforming så vel som utforming av konkrete tiltak blant transportmyndighetene og øvrige aktører i sektoren, blant annet ved utarbeidelse av nasjonal transportplan 2010-2019. Samtidig står politikk, forvaltning og næringsaktører overfor flere uløste utfordringer. Det er derfor behov for fortsatt å stimulere til forskning om

transportsikkerhet. De positive erfaringene knyttet til RISIT som et møtested for departement, etater og forskere har vært viktige argumenter for å videreføre denne programsatsingen.

Transportulykker er et av det moderne samfunnets store helseproblemer. Bare i Norge blir årlig opp mot 250 mennesker drept og vel 11000 skadet i vegtrafikken. Innen skipsfart, luftfart og jernbane er ulykkeshyppigheten sjeldnere, men når de først inntreffer er det ofte svært omfattende. Skipsfart, luftfart og jernbane skiller seg fra vegsektoren ved at de i stor grad er "lukkede" transportsystemer med profesjonelle aktører. Dette innebærer at det er viktige forskjeller i sikkerhetsutfordringene innen de ulike transportformene. Samtidig er det også mange viktige fellesnevner, for eksempel måten aktørene forstår og håndterer risiko på samt utviklingen av nye teknologiske løsninger som skal gi økt sikkerhet.

De siste tiårene har det blitt økt oppmerksomhet om transportsystemets sårbarhet. Dette er koblet til mange forhold; den økende integrasjonen og avhengigheten i transportsystemet, klimaendringer og terrorisme. Klimaendringer vil medføre økt fare for ras, flom og skred, med hittil uante dimensjoner. Selv om transportsektoren tradisjonelt har tatt hensyn til naturhendelser i sin planlegging, vil det være behov for et bredere og bedre kunnskapsgrunnlag om hvordan sektoren skal møte framtidens sikkerhetsutfordringer som følger av klimaendringer. En annen viktig faktor er terrorisme og andre hendelser der aktører bevisst ønsker å påføre transportsystemet skade. Våren 2010 fikk vulkanutbruddet på Island store konsekvenser for luftfarten, da luftrommet i en periode var helt eller delvis stengt på grunn av askeskyer. Samtidig er avhengigheten mellom de ulike transportformene økende: Hendelser ett sted kan ha store konsekvenser også for andre deler av det samlede transportsystemet. For eksempel vil strømbrydd i et område påvirke både jernbane og vegtrafikk samtidig. Slike hendelser blir særlig utfordrende dersom de følger av et terror- eller terrorlignende angrep.

På samme måte som RISIT, vil også TRANSIKK ha en bred tilnærming til risiko og sikkerhet og stimulere til forskning på tvers av transportformer. En bred tilnærming innebærer at programmet ønsker å stimulere til forskningsaktiviteter som spenner fra hendelser som forekommer relativt hyppig, slik som ulykker på veg, til hendelser som forekommer sjelden eller som kanskje ennå ikke har forekommet i Norge. Videre skal programmet både bidra til økt kunnskap både om tradisjonell sikkerhet (*safety*) og nye utfordringer (*security*). Et tredje sentralt stikkord er *sårbarhet*: et systems (manglende) mulighet til å håndtere en hendelse. Basert på erfaringene fra RISIT er det viktig å belyse disse problemstillingene på tvers av ulike transportformer. Programmet vil spesielt etterlyse prosjekter som kan gjøre myndighetene bedre rustet til å identifisere framtidige utfordringer.

Den tematiske spennvidden i programmet nødvendiggjør at prosjektene tar i bruk og utvikler et bredt spekter av metodiske tilnærminger. Ved hyppig forekommende hendelser kan man benytte blant annet statistiske metoder som grunnlag for utvikling av tiltak og politikk. Ved hendelser som inntreffer sjelden, noen ganger med flere år mellom sammenlignbare tilfeller, må andre analytiske metoder utvikles og tas i bruk. Blant de lavfrekvente ulykkene er særlige utfordringer knyttet til forebygging av sjeldne hendelser med store konsekvenser, slik som store naturulykker, store sammenbrudd i infrastruktursystemer eller terror og terrorlignende hendelser.

TRANSIKK skal fokusere på tre hovedtema. Denne prioriteringen bygger på innspill om etatenes behov, innspill fra sentrale forskningsmiljøer og behov som blir påpekt i sluttrapporten til RISIT. Det første hovedtemaet er regulering, styring og håndtering: Hvordan kan man på en hensiktsmessig måte regulere og styre det samlede transportsystem for å øke transportsikkerheten? Det andre temaet er sikkerhetskultur: Hvordan opprettholder og videreutvikler den enkelte transportform sin egen sikkerhet? Og hva er forholdet mellom sikkerhetskultur og hele systemets sikkerhet? Et tredje tema er teknologi og transportsikkerhet. Her er det behov for forskningsbaserte analyser som peker på både muligheter og utfordringer ved ny teknologi.

3. Mål for programmet

Programmets overordnede mål er å bidra til økt transportsikkerhet gjennom å styrke kunnskapsgrunnlaget for politikkutforming, forvaltning og transportavvikling.

For å nå dette målet har programmet tre delmål:

- (i) Finansiere forskning om programmets tre prioriterte hovedtemaer av høy kvalitet og relevans for programmets brukere innenfor transportformene veg, bane, sjø og luft.
- (ii) Styrke norske forskningsmiljøer og samarbeid mellom forskningsgrupper og på tvers av vitenskapelige disipliner innenfor temaet transportsikkerhet.
- (iii) Skape flere møteplasser for forskere og brukere og legge til rette for aktiv kunnskapsdeling og diskusjon av forskningsresultater.

De viktigste målgruppene for resultatene fra programmet er i første rekke Samferdselsdepartementet og de etatene som bidrar til programmet. Også andre relevante offentlige myndigheter og transportnæringen, samt allmennheten er viktige målgrupper.

4. Prioritering av forskningsoppgaver

Som det fremgår av bakgrunnen skal TRANSIKK ha en bred tilnærming til sikkerhetsbegrepet og omfatte både det som tradisjonelt omtales som sikkerhet (på engelsk safety) og hendelser som er knyttet til sikkerhetsbrudd og til ulovlige aksjoner/terrorhandlinger (på engelsk security). Programmet skal omfatte både hendelser som inntreffer hyppig og hendelser som skjer sjelden.

Med utgangspunkt i innspill fra etater, sentrale forskningsmiljøer og sluttrapporten til RISIT, har TRANSIKK som mål å fremskaffe ny kunnskap og kompetanse innenfor tre prioriterte temaer:

1. Regulering, styring og håndtering
2. Sikkerhetskultur
3. Teknologi og transportsikkerhet

4.1 Regulering, styring og håndtering

Nullvisjon for transport krever fokus på virkemidler for bedre styring av sektoren. Det omfatter både politikk, forvaltning og operasjonell gjennomføring. Styring og organisering for sikkerhet i et helhetlig perspektiv er et viktig element i arbeidet med transportsikkerhet.

Mange interessante problemer er knyttet til regulering på forskjellige nivåer. Ett er forholdet mellom internasjonalt initierte bestemmelser og implementering i det norske systemet. Dette er blant annet en betydelig utfordring i sjø- og luftfart. Også mellom ulike administrative nivåer i Norge kan det være ulik forståelse av hvordan sentralt bestemte reguleringer skal implementeres på lokalt nivå. Endelig er det også utfordringer på det lokale nivået der flere transportformer samvirker og hvor det bør være et mål at ulike tiltak ses i en helhetlig sammenheng. I alle disse tilfellene kan bildet kompliseres av at det ofte finnes flere og til dels overlappende lover og reguleringer.

Hvilke virkemidler myndighetene har til rådighet for å øke transportsikkerheten, avhenger blant annet av hvilken tilknytningsform aktørene innen transportformen har til staten. Ulike tilknytningsformer gir myndighetene utfordringer med hensyn til regulering, styring og håndtering, spesielt med tanke på å få til en helhetlig transportsikkerhet og etablere gode kontrollmekanismer og tilsyn. De siste årene har internkontroll fått økt oppmerksomhet og utgjør i dag en integrert del av det samlede kontrollsystemet i transportsektoren. Det er behov for økt forståelse av hvordan en optimal kontroll og et optimalt tilsyn utvikles og hvordan man kan måle kvaliteten av et internkontrollsystem. Det er kanskje særlig interessant å øke forståelsen for hvordan disse spiller sammen i et transportsystem som består av flere transportformer i kombinasjon. En konkret utfordring er læring. Hvordan sikres læring fra bruk av kontrollsystemer ved ulykker og andre relevante hendelser samt ved kontinuerlig kontroll og tilsyn? Dette kan være spesielt utfordrende når driften stadig endres og oppgaver i økende grad splittes opp, slik trenden er både internasjonalt og i Norge. Et eksempel på dette er jernbanen der oppgavene nå i større grad er delt mellom mange aktører.

Prioritering av tiltak kan studeres fra flere perspektiv. Det er interessant med analyser knyttet til prioritering mellom forskjellige tiltak som er rettet mot samme utfordring, for eksempel holdningsskapende arbeid eller førerstøttesystemer sammenlignet med infrastrukturtiltak. Det kan også være interessant å se prioritering i en bredere sammenheng, som prioritering mellom forskjellige mål eller sektorovergripende prioritering. Videre kan tiltak vurderes med ulike tidsperspektiver. Prioritering mellom ulike tiltak kan også variere avhengig av om tiltakene er rette mot forebygging av frekvente eller sjeldne hendelser og om en har fokus på *safety* eller *security*.

Hvordan vi regulerer og styrer sektoren vil ha innflytelse på hvordan myndighetene og berørte etater og virksomheter håndterer en krisesituasjon. Håndtering er også et spørsmål om hva transportformene skal være forberedt på å håndtere av hendelser/kriser og hva som er grensesnittet mot andre sektorer. Håndtering kan i tillegg være et spørsmål om hvilket samfunnsansvar en sektor har for opprettholdelse av tjenesteproduksjon innen en annen sektor, for eksempel kraftnæringens samfunnsansvar overfor sikker framdrift av transport – hvor langt strekker det seg? Det kan derfor være nyttig å se nærmere på hvordan regulerings- og styringsregimet for sikkerhet fanger opp de store samfunnskrisene, eller om regelverket i for stor grad er rettet inn mot liv og helse innenfor den enkelte virksomhets ansvarsområde, på den enkelte arbeidsplass, jf. teksten ovenfor om internkontroll.

4.2 Sikkerhetskultur

Sikkerhetskultur er viktig innenfor alle transportformene, og har vært et forskningstema i flere år internasjonalt, blant annet gjennom EUs forskningsprogram. Store deler av den internasjonale forskningen har fokusert på å forstå og beskrive sikkerhetskultur, mens mindre er utført på det normative området, altså om hvordan en kan utforme og utvikle en god sikkerhetskultur.

Et interessant spørsmål i denne sammenheng er hvilke mekanismer som er viktige for å oppnå god sikkerhetskultur som øker de reisendes og de ansattes sikkerhet. Spesielt er organisatorisk læring som element i sikkerhetskultur interessant. Et annet spørsmål er hvor langt den enkeltes ansvar går når det på sentralt nivå lages rutiner og systemer som skal fremme god sikkerhetskultur. Et generelt spørsmål er i hvilken omfang og i hvilke situasjoner, kjønn har betydning.

Tiltak for bedret sikkerhetskultur har oftest vært rettet mot bedrifter og virksomheter. Et nytt og interessant tema vil derfor være sikkerhetskultur i et samlet transportsystem som består av flere uavhengige aktører, med ulik sikkerhetskultur. Som reisende ønsker en å komme sikkert fram til sin destinasjon uten å ta spesielle hensyn til de transportformer som benyttes ved reisen.

Forskning på sikkerhetskultur kan ha både et personperspektiv, altså fokus på hvordan den enkelte påvirkes til en god kultur, og et systemperspektiv. I sistnevnte kan fokuset enten rettes mot en, flere eller alle aktørene innenfor en transportform, eller en kan se flere transportformer i sammenheng. En vesentlig problemstilling her er hvordan regulering kan fremme utviklingen av en god sikkerhetskultur.

4.3 Teknologi og transportsikkerhet

TRANSIKK stiller særlig to spørsmål knyttet til dette temaet: Hvordan kan ny teknologi utvikles og brukes for å øke kvalitet og sikkerhet i transportsektoren, og hvordan kan slik ny teknologi tas i bruk uten eller med minimale negative konsekvenser? En viktig presisering er at programmet ikke ønsker å støtte teknologiutviklingen eller dens implementering gjennom produkter. Imidlertid er det mange viktige spørsmål knyttet til teknologi og transportsikkerhet som kan belyses gjennom mer samfunnsrettet forskning.

Introduksjon av nye teknologiske løsninger kan for eksempel reise helt nye spørsmål om ansvar: På hvilket nivå har produsent, regulering, virksomhet eller den enkelte ansvar for eventuelle konsekvenser som ny teknologi kan medføre? Her er det nødvendig å studere transport som et sosio-teknisk system som tar hensyn til ulike koblinger og avhengigheter og hvor det ikke er nok å se på innføring av ny teknologi isolert.

Et annet interessant tema er hvordan regulering og andre tiltak kan bidra til implementering av en ønsket teknologi. Like relevant kan det være å belyse en situasjon der ny teknologi innføres via en ekstern leverandør og hvor samfunnet i etterkant kan ta stilling til under hvilke omstendigheter en ønsker teknologien anvendt. Med økt globalisering vil samfunnet møte begge disse problemstillinger i økende omfang.

Programmet ønsker å frembringe kunnskap om både teknologi for den enkelte, som førerstøttesystemer og lignende, og om teknologi som støtter operasjonell avvikling av transporten. Det vil være av interesse å se på prosesser som inkluderer både regulering, styring og sikkerhetskultur, som dermed kan koble de tre prioriterte temaene sammen.

5. Strategiske prioriteringer

Fem strategiske prioriteringer ligger til grunn for programmets arbeid: (i) fokus på framtidige sikkerhetsutfordringer, (ii) forskning på tvers av transportformer og fagområder, (iii) utvikling av forskningsmiljøer og bidrag til rekruttering, (iv) kommunikasjon og kunnskapsdeling og (v) internasjonalisering og internasjonal publisering.

5.1 Fokus på framtidige sikkerhetsutfordringer

En viktig ambisjon for TRANSIKK er å stimulere til forskning som gir samfunnet bedre grunnlag til å møte framtidige sikkerhetsutfordringer. Det vil derfor være av interesse med prosjekter som, innenfor de tre tematiske områdene, fanger opp trender og samfunnsmessige eller teknologiske utviklingstrekk med betydning for den strategiske og operative utviklingen av transportsikkerheten. Utvikling av nye scenarier eller analyser som bygger på allerede utviklede scenarier kan her være aktuelle metodikker. Et framtidsrettet perspektiv behøver imidlertid ikke kun innebære bruk av scenarier: Det kan også være viktig at forskningen begrunnes ut fra analyser knyttet til framtidige sikkerhetsutfordringer.

5.2 Forskning på tvers av transportformer og fagområder

En viktig bakgrunn for etableringen av RISIT-programmet var et behov for kunnskap om risiko og sikkerhet på tvers av transportformene. Dette overgrepene perspektivet i RISIT viste seg å være en nyvinning også internasjonalt. TRANSIKK vil på samme måte stimulere til prosjekter som inkluderer minst to transportformer. Det kan i særlige tilfeller være aktuelt å finansiere prosjekter som studerer kun en transportform, dersom de viser at de har relevans for flere av transportformene.

Mange av problemstillingene som reises i dette programmet kan best møtes gjennom tverrfaglig eller flerfaglig samarbeid. I mange tilfeller vil et tverrfaglig eller flerfaglig prosjekt framstå som mest relevant fra et brukerperspektiv. Samtidig er det viktig å unngå forskning som er løsrevet fra disiplinene eller har lav vitenskapelig kvalitet. Det er viktig at søknadene og prosjektene begrunner hvorfor de har valgt enten en tverrfaglig eller en monofaglig tilnærming og hvorfor den valgte tilnærmingen er best for å besvare de problemstillingene som reises.

5.3 Utvikling av forskningsmiljøer og bidrag til rekruttering

Et viktig delmål for TRANSIKK er å styrke norske forskningsmiljøer innenfor temaet transportsikkerhet. For å nå dette målet vil programmet stimulere til rekruttering og finansiere forskertalenter i starten av deres karriere. Det inviteres også til prosjekter som bidrar til utvikling av den disiplinære kompetansen i forskningsmiljøene.

Når programmet skal tildele midler til forskerprosjekter, vil vitenskapelig kvalitet og relevans for programplanen være de viktigste kriteriene. Alle relevante fagmiljøer ved universitetene, høyskolene og i instituttsektoren kan være aktuelle for å motta støtte fra programmet. Midlene fra programmet skal bidra til å bygge kompetansmiljøer. Prosjekter bør støtte opp om miljøer som har fokus på forskning om transportsikkerhet og som kan fungere som faglige tyngdepunkter over tid. Det vil bli sett positivt på prosjekter som stiller med kvinnelige prosjektledere, da dette var et savn i RISIT.

Sluttrapporten fra RISIT viser at dette programmet helt eller delvis finansierte seks doktorgradsstipendiater. Det er fremdeles behov for å rekruttere nye doktorgradsstipendiater. Samtidig er det viktig å sikre at unge forskere får muligheter for å videreutvikle sin forskerkompetanse: TRANSIKK vil gjennom utlysningene etter spørre prosjekter som inkluderer flere forskere og som bidrar til rekruttering av doktorgradsstipendiater og/eller post.doc-stipendiater.

Programmet vil oppmuntre til samarbeidsprosjekter der flere forskningsinstitusjoner går sammen om å gjennomføre forskning på felles eller beslektede temaer.

5.4 Kommunikasjon og kunnskapsdeling

Publisering av artikler i internasjonale tidsskrift er den viktigste vitenskapelige publiseringsformen. Dette sikrer kritisk og uavhengig kvalitetsvurdering og er en viktig indikator på at forskningen i programmet holder høy kvalitet. Internasjonal publisering, i tidsskrifter med referee og gjennom utgivelse av bøker på internasjonale forlag er også en forutsetning for at forskerne skal kunne delta i internasjonalt forskningssamarbeid, ref. punkt 5.5 om internasjonalisering. Prosjekter som får støtte fra programmet bør derfor ha mål om internasjonal publisering. Deltakelse på internasjonale konferanser med presentasjoner av *papers* og *posters* vil også være en viktig del av den vitenskapelige formidlingen i programmet.

TRANSIKK vektlegger kommunikasjon og kunnskapsdeling som en toveis prosess, særlig når det gjelder forholdet mellom forskere og sentrale brukere. God forskning krever at en bygger på eksisterende kunnskap. Her er etatenes erfaringer en viktig kilde. Programmet vil invitere til prosjekter med tydelige mål og planer for kommunikasjon og kunnskapsdeling både underveis i prosjektperioden og i avslutningsfasen. Det er videre viktig at forskerne deltar og formidler resultater utover kanalene for vitenskapelig publisering. Her bør målrettede tiltak være rettet mot brukergrupper, men det er også viktig at forskerne deltar i den offentlige debatten. Forskere kan, gjennom sin kunnskap og sin uavhengige rolle, belyse ulike strategier og vurderinger som kan ligge til grunn i arbeidet med å redusere risiko og gi økt transportsikkerhet.

5.5 Internasjonalisering

Internasjonalisering er et av fire tverrgående mål for norsk forskningspolitikk, og er et sentralt element i Forskningsrådets strategi. Innenfor transportforskning pågår det viktig internasjonalt samarbeid, og deltakelse i dette samarbeidet kan gi et bredere kunnskapsgrunnlag for politikktutvikling og økt kvalitet på norsk forskning.

For å bidra til økt internasjonalt samarbeid vil programmet:

- Stimulere til prosjekter som har samarbeid med utenlandske forskere og miljøer og som inkluderer utenlandsopphold, gjesteforskerstipend og deltakelse på internasjonale konferanser mv. i sine budsjetter.
- Stimulere norske forskere til å utvikle søknader til EU og ESF samt NordForsk og øvrige internasjonale forskningsfinansører.
- Knytte kontakter med relevante norske miljøer og prosjekter som mottar støtte fra EU og andre internasjonale forskningsfinansører.
- Invitere utenlandske forskere på programmets seminarer.
- Vurdere egne utlysninger av støtte til internasjonaliseringstiltak.
- Vurdere andre tiltak som kan bidra til økt internasjonalisering.

6. Tidsplan, milepæler og finansieringsplan

Et sentralt mål for programmet er å videreføre den kompetansebyggingen som startet gjennom RISIT (2002-2009). Å bygge kompetansemiljøer krever langsiktighet, og det tas derfor sikte på å utvikle programmet til en langsiktig og fleksibel forskningssatsning. I første fase er programperioden 2010-2015, med oppstart på prosjekter i 2011. Det største bidraget kommer fra Samferdselsdepartementet, med en bevilgning på 7 mill. Utover dette har programmet ved oppstarten bidrag fra: Statens vegvesen Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Fiskeri- og kystdepartementet (Kystverket), Nærings- og handelsdepartementet (Sjøfartsdirektoratet), AVINOR og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Programmets årlige budsjetttramme antas å bli på ca. 10 mill. kroner, og en total ramme for programperioden på om lag 60 mill. kroner.

I oppstartperioden 2010 og 2011 vil hovedaktivitetene omfatte avslutning av prosjekter i RISIT, utlysning av forskningsmidler og søknadsbehandling. Det vil bli lagt opp til en ekstra utlysningrunde i 2011-2012. Erfaringsmessig vil det være behov for at denne supplerende utlysningen er mer spisset, for å fange opp temaer og problemstillinger som viser seg å bli svakt dekket i den første utlysningen.

7. Grenseflater og samarbeid med andre programmer og aktiviteter

TRANSIKK har viktige grenseflater mot flere andre satsninger i og utenfor Forskningsrådet. Av satsninger i regi av Forskningsrådet, gjelder dette først og fremst programmene *Samfunnssikkerhet og risiko* (SAMRISK) og *Næringslivets transport og ITS* (SMARTTRANS). I tillegg utgjør klimaendringer en viktig faktor for framtidige risiko- og sikkerhetsutfordringer, og programmet bør derfor også ses i sammenheng med klimaforskning finansiert av Forskningsrådet. Det kan også være relevant forskning i regi av Samferdselsdepartementets eget "Program for overordnet transportforskning" samt forskning i regi av etatene.

Samordning og arbeidsdeling vil søkes ivaretatt gjennom gjensidig informasjonsutveksling og felles møteplasser dersom det anses som hensiktsmessig. Det kan også være aktuelt med samfinansiering av prosjekter og/eller felles utlysning av midler. For å følge opp strategien om økt internasjonalisering vil programstyret særlig vektlegge kommunikasjon og samarbeid med norske og eventuelt internasjonale forskningsmiljøer som har fått innvilget EU-midler til forskning om transportsikkerhet.

8. Programmets organisering og virkemidler

8.1 Programstyre og administrasjon

Det overordnede ansvaret for programmet tilligger divisjonsstyret for Innovasjon i Forskningsrådet. Programmet ledes av et programstyre som opptrer på vegne av Forskningsrådet og i henhold til mandatet det er gitt gjennom oppnevningen. Programstyret skal ha en strategisk rolle for programutvikling, prioritering av aktuelle forskningstema, søknadsbehandling og for at programmet når de oppsatte målene. Programstyret rapporterer til divisjonsstyret gjennom avdelingsdirektør og divisjonsdirektør. Det er Forskningsrådets administrasjon som har ansvaret for driften av programmet.

Programstyret er satt sammen med sikte på å ivareta programmets faglige kompetanseområder og de viktigste brukerinteressene. For å sikre representasjon fra alle finansierende etater er det oppnevnt tre observatører. Begge varamedlemmene innkalles til alle møter med tale- og forslagsrett. Observatørene møter også med tale- og forslagsrett, men kan ikke innvilges stemmerett. Programstyrets medlemmer er personlig oppnevnte.

8.2 Tildeling av midler til forskerprosjekter

Programmets viktigste virkemiddel er utlysning av midler og støtte til forskningsprosjekter som forskerne selv foreslår og utarbeider. Gjennom utlysningene vil det derfor legges føringer både om tematiske og strategiske målsettinger. Det forventes at søkerne presiserer og argumenterer for hvordan prosjektet kan bidra til måloppnåelse. Det forventes også at søkerne belyser hvordan forventede resultater kan bidra til politikkkutforming og utvikling av tiltak på feltet.


8.3 Kommunikasjonsarbeid

Kommunikasjon og kunnskapsdeling vil være viktig gjennom hele programperioden. Programmet vil utvikle årlige kommunikasjonsplaner. Sentrale virkemidler her vil være seminarer og konferanser både underveis i programperioden og i avslutningsfasen. Programmets hjemmeside skal utvikles til å bli en god kunnskapskilde for sentrale brukergrupper, både gjennom publisering av nyhetssaker og gjennom lenker til sentrale publikasjoner fra prosjektene. Programstyret vil også sørge for å oppsummere og publisere egne rapporter med sentrale resultater fra programmer. Det kan også være aktuelt å bidra til å utvikle kunnskapsstatuser på området. Før det eventuelt besluttes å videreføre programmet etter 2015, skal programstyret sørge for en oppsummering av aktivitetene, en vurdering av resultatene fra programmet og det økonomiske grunnlaget for en videreføring.

8.3 Andre virkemidler

Et viktig delmål for TRANSIKK er å bidra til flere møteplasser mellom forskere og brukere. Her er det en ambisjon at programmet i seg selv blir en viktig møteplass. Som en del av dette vil oppfølging av og samarbeid med prosjektene stå sentralt i programstyrets arbeid. Programmet vil vektlegge god rapportering fra prosjektene, både når det gjelder forskningsresultater og gjennomføring av hovedaktiviteter og milepæler i prosjektene.

I tråd med de strategiske føringene vil programmet stimulere til prosjekter som samarbeider på tvers av fag og miljøer, som deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid og formidler resultater gjennom publiseringer og på andre måter. Det forutsettes at søknadene budsjetterer inn utgifter til alle planlagte aktiviteter. Samtidig er programstyret klar over at det kan oppstå nye behov i løpet av prosjektperioden. Det kan derfor bli aktuelt å utlyse egne midler til slike aktiviteter.



Publikasjonen kan bestilles på
www.forskningsradet.no/publikasjoner

Norges forskningsråd

Stensberggata 26
Postboks 2700 St. Hanshaugen
N0-0131 Oslo

Telefon: +47 22 03 70 00
Telefaks: +47 22 03 70 01
post@forskningsradet.no
www.forskningsradet.no

Utgiver:

© Norges forskningsråd
Transportsikkerhet – TRANSIKK
www.forskningsradet.no/transikk

Januar 2011

ISBN 978-82-12-02873-9 (trykk)
ISBN 978-82-12-02874-6 (pdf)

Trykk: 07 Gruppen
Design: Blanke Ark