



KYSTVERKET
HOVEDKONTORET

Kunnskapsdepartementet

Deres ref
17/1829

Vår ref
2013/2424

Arkiv nr

Saksbehandler
Einar Bjørshol

Dato
14.09.2017

Innspill til revisjon av langtidsplanen for forskning og høyere utdanning

Det vises til Kunnskapsdepartementets brev av 5. mai 2017 der det bes om innspill til revisjonen av langtidsplanen for forskning og høyere utdanning. Nedenfor er Kystverkets innspill til spørsmålene departementet stiller.

1. Hva fungerer godt i den nåværende langtidsplanen, og hva fungerer mindre godt?

Det er positivt at regjeringen utarbeider en langtidsplan for forskning og høyere utdanning slik at en betydelig del av de offentlige forskningsbevilgningene kan rettes inn mot sektorer og områder som er av særlig viktighet. Av de seks langsiktige prioriteringene er det ett tema som er klart sektoravgrenset (Hav), ett tema som går på tvers av flere sektorer (Klima, miljø og miljøvennlig energi) og fire prioriteringer som i hovedsak er frikoblet fra tema og sektorer, og snarere er mål som man ønsker å oppnå (fornyelse i off. sektor, teknologiutvikling, innovativt næringsliv, verdensledende fagmiljøer). Fordelen med en slik tilnærming er at ingen sektorer tilsynelatende ser ut til å være utelukket fra Forskningsrådets utlysninger, slik at langtidsplanen ikke innebærer at noen sektorområder i utgangspunktet blir fullstendig utelukket fra statlig forskningsfinansiering. Ulempen er at det sett ut fra de enkelte prioriteringsområdene kan virke vanskelig å få en tilstrekkelig spisset og prioritert satsing på viktige, utvalgte områder. Dette synliggjør også en utfordring for langtidsplanen: Prioriteringer og omtale i langtidsplanen er relativt overordnede, og mye av den praktiske operasjonaliseringen av prioriteringene overlates til Forskningsrådet. Det bør vurderes om det vil være hensiktsmessig med litt tydeligere føringer for tematiske prioriteringer i selve langtidsplanen, eventuelt en omtale av hvordan operasjonaliseringen skal følges opp.

Inneværende langtidsplan handler i stor grad om forskning og i liten grad om høyere utdanning. Dersom planen skal omfatte begge deler bør det være mer omtale av høyere utdanning og fremtidige kompetansebehov i samfunnet. For Kystverket vil det være viktig at kandidater med høyere utdanning har oppdatert kunnskap om nye, relevante teknologier og har digital kompetanse til å videreutvikle fremkommelighet og sikkerhet og redusere klima- og miljøeffektene fra sjøtransporten. Det ville vært hensiktsmessig om planen hadde

KYSTVERKET HOVEDKONTORET - KYSTFORVALTNINGSAVDELING

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

Besøksadr.: Sorenskriver Bulls gate 3, Ålesund

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Bankgiro: 7694 05 06766
Org.Nr.: NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

et strategisk syn på livslang læring sett opp mot fremtidige kompetansebehov i et arbeidsliv i stadig raskere endring.

2. Er det temaer og perspektiver som bør reflekteres sterkere i planen?

De seks overordnede prioriteringene er kurante for Kystverket. Imidlertid er det ønskelig med litt mer omtale av de utfordringer og muligheter man står ovenfor når det gjelder reduksjon av klima- og miljøeffekter og utvikling og innfasing av lav- og nullutslippsteknologi i transportsektoren. Dette er ikke bare viktig under de to tematiske prioriteringene «Hav» og «Klima, miljø og miljøvennlig energi», men også innen «Fornyelse i offentlig sektor».

3. Hva er de største hindringene for å nå målene i planen, og hvordan kan vi overvinne dem?

Offentlige myndigheter er viktige aktører for utvikling på en rekke områder. I samferdselssektoren er det nødvendig at de statlige etatene i større grad kan bidra til og ta i bruk innovasjon for å legge til rette for utviklingen i sektoren. En økt innretning av forskningsmidlene som sikrer et bedre samspill og mer samarbeid mellom offentlige myndigheter, høyere utdanning, forskningsmiljøene og næringsliv vil kunne styrke forskningen og gi den en kortere vei til anvendelse.

Et annet mulig hinder er at satsingen på de overordnede prioriteringene i langtidsplanen, som er brede og sektorovergripende, i Forskningsrådet blir operasjonalisert gjennom forskningsprogrammer som har et snevrere og mer avgrenset fokus. Det bør også vurderes hvorvidt sammensetningen av programstyrene bidrar til at nyskapende og sektorovergripende prosjekter fra nye og mindre forskningsmiljøer og næringsliv når opp, eller om programstyrene snarere bidrar til å sementere eksisterende strukturer og utviklingsspor ved å prioritere tildeling til kjente og etablerte aktører.

4. På hvilke områder kan det være behov for nye opptrappingsplaner og/eller virkemidler? Begrunn og prioriter.

Innen sjøtransporten er det mye som fungerer bra innenfor dagens langtidsplan og forskningsprogrammer. Det er imidlertid en utfordring at de aller fleste av programmene er avgrenset til forskningsprosjekter eller innovasjonsprosjekter/kompetanseprosjekter i næringslivet. Kystverket har ansvar for maritim infrastruktur som legger til rette for bedre framkommelighet og sikkerhet for sjøtransporten, samt beredskap mot akutt forurensning. Innenfor deler av disse områdene kan det være en fare for at utviklingen bremses av at FoU-midlene rettes mot næringslivet samtidig som det kommersielle markedet er begrenset. Kystverket må da enten utvikle teknologien selv eller anvende innovative anskaffelser, men begge deler ut fra svært begrensede egne midler til forskning og utvikling. For Kystverket er det i praksis kun Transport 2025 og til dels IKTPLUSS og Offentlig PhD som er relevante kilder til finansiering av forskning og utvikling, og disse programmene dekker kun deler av Kystverkets virksomhetsområde. Det ville vært hensiktsmessig om flere av forskningsprogrammene åpnet for at offentlige aktører kunne fått delfinansiert sine utgifter til forskning og utvikling gjennom Forskningsrådets programmer.

Beredskap og bygging av robuste samfunn faller utenfor hovedområdene. Stadig nye og endrede trusselbilder, klimaendring o.a. setter stadig nye krav til samfunnets beredskap. For beredskap mot akutt forurensning (oljevern spesielt) kunne en ønsket et større fokus

og initiativer som stimulerte til utprøving av andre og nye teknologier på feltet. Dagens utvikling går sakte og stort sett på mindre forbedringer av konvensjonelt oljevernutstyr.

Havnene er sentrale aktører i sjøtransporten, både med tanke på godsoverføring og reduksjon av klima- og miljøeffektene fra sjøtransporten. For å gjøre havnene og godshåndteringen mer effektiv og mer klima- og miljøvennlig er det nødvendig å øke kompetansen i havnene og bidra til en mer forsknings- og kunnskapsbasert havnedrift. Det ville vært hensiktsmessig å i større grad involvere havner i forsknings- og utviklingsprosjekter, og tilgang til delfinansiering av prosjektkostnader vil formodentlig være et virkemiddel for å oppnå dette.

Med hilsen

Kirsti L. Slotsvik
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til: Statens vegvesen – Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Avinor AS.