

Technical University of Denmark



Hvad skal EU's forskningspenge bruges til?

Sørensen, Claus Hedegaard

Published in:
Trafik og Veje

Publication date:
2012

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Sørensen, C. H. (2012). Hvad skal EU's forskningspenge bruges til? Trafik og Veje, (8).

DTU Library
Technical Information Center of Denmark

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Hvad skal EU's forskningspenge bruges til?

Af seniorforsker Claus Hedegaard Sørensen (*chs@transport.dtu.dk*), DTU Transport og referent for transportpanelet under Copenhagen Research Forum.

Manchet:

Et nyt EU-program for forskning og innovation er under vedtagelse og skal gælde for perioden 2014-2020. Under det danske formandskab blev Copenhagen Research Forum afholdt, som havde til formål at sikre forskernes kommentar til det nye forskningsprogram. Copenhagen Research Forum pegede på behovet for tværdisciplinær forskning, og transportforskerne, som deltog, lagde særlig vægt på en bedre balance mellem de teknologiske og samfundsvidenskabelige hovedområder i transportforskningen.

Artikel:

Hvad skal EU's forskningspenge bruges til? Det spørgsmål er relevant at stille på et tidspunkt, hvor EU's 7. rammeprogram for forskning snart løber ud og et nyt forskningsprogram, *Horizon 2020*, er under vedtagelse. For at give forskerne indflydelse på den proces afholdt Region Hovedstaden, Københavns Universitet og Danmarks Tekniske Universitet under det danske formandskab, det såkaldte Copenhagen Research Forum.

Copenhagen Research Forum

Copenhagen Research Forum bestod først og fremmest i en konference med førende europæiske forskere, som i januar 2012 blev afholdt på DTU. Formålet med konferencen var at sikre forskernes stemme i processen med det nye europæiske forskningsprogram, og forskerne var på konferencen opdelt i seks paneler, herunder et om transport. De seks paneler svarede nøje til de seks, store, samfundsmæssige udfordringer, som EU-kommissionen i sit udkast til *Horizon 2020* oprindeligt havde identificeret (se boks 2).

Copenhagen Research Forum – hvad var specielt?

- Kun aktive, velrenommerede forskere blev inviteret – i kraft af deres personlige kapacitet.
- Ingen repræsentanter fra organisationer.
- Partnerne (Region Hovedstaden, Københavns Universitet og Danmarks Tekniske Universitet) sørgede for finansiering og administration, mens forskerne stod for resten.
- Partnerne havde ikke indflydelse på, hvem panelformændene inviterede og hvad der kom til at stå i rapporten.
- Åben, værdifuld dialog med EU systemet og det danske formandskab (som begge støttede ideen, men ikke var en del af processen).

Boks 1.

Hvert panel havde en formands-duo bestående af en dansk og en international forsker samt en referent. De var penneførere på det første udkast til forskernes reaktion på Kommissionens *Horizon 2020*, og paneldeltagerne havde forud for konferencen på DTU kommenteret dette udkast. Efter konferencen forestod formænd og referent – i dialog med paneldeltagerne – færdigredigeringen af forskernes reaktion på *Horizon 2020*.

Slutresultatet er en samlet rapport fra Copenhagen Research Forum, som kan downloades fra <http://www.crf2012.org/>.

Fokus på forandring

Når det netop var seks samfundsmæssige *udfordringer*, som Copenhagen Research Forum fokuserede på, så kan det næppe undre, at fokus var på forandring af det bestående og overgang til noget andet. Også kommissionens egen tekst i udkastet til *Horizon 2020* havde et sådant fokus. Alligevel er det bemærkelsesværdigt, i hvor høj grad Copenhagen Research Forum understregede behovet for at forstå samfundsmæssige forandringsprocesser og for at forske i hurtige, radikale og - samtidig - realistiske veje til forandring såvel som i styringen af sådanne overgange og forandring. Det understreges igen og igen i rapporten fra Copenhagen Research Forum, at de forandringer, som efterlyses både forudsætter naturvidenskabelig, teknologisk, samfundsvidenskabelig og adfærdsorienteret forskning.

Tværdisciplinær forskning

Derfor var en overordnet konklusion fra Copenhagen Research Forum også, at de seks samfundsmæssige udfordringer hænger sammen og ikke kan ses isoleret. Hvis udfordringerne skal løses er det derfor nødvendigt med tværdisciplinær forskning. Faktisk udtrykkes det bastant, at "de samfundsmæssige udfordringer *kun* kan løses i en ægte multi- og tværdisciplinær forskningskontekst" (vor kursivering).

For netop transport er der oplagte sammenhænge til sundhed (cykling vs. fedme, luft- og støjforurening, dræbte og kvæstede), fødevarer (biobrændstoffer vs. fødevarer), energi (fossile brændstoffer, elbiler), klima (bidragyder af CO₂) og samfund (mobilitet, sammenhæng, konkurrence) (se figur 1). Tilsvarende sammenhænge findes mellem alle de andre temaer.

Copenhagen Research Forum foreslog på den baggrund, at der i *Horizon 2020* etableres en særlig mekanisme til at sikre sådan tværdisciplinær forskning.

Behov for forenkling

En anden generel konklusion fra Copenhagen Research Forum var behovet for forenkling. Dette perspektiv indgik allerede i EU-Kommissionens oprindelige udkast til *Horizon 2020* i og med, at flere programmer for forskning og innovation blev slået sammen til ét. Forskerne understregede imidlertid behovet for forenkling og betonedede, at der også er behov for at reducere det administrative besvær. Kun ved at reducere i bureaukratiske mekanismer opnår man, at de bedste forskere vil søge midler fra *Horizon 2020*.

Horizon 2020

EU's 7. rammeprogram for forskning udløber i 2013. Derefter skal et nyt træde i kraft. Det hedder '*Horizon 2020*' og dækker perioden 2014-2020.

Programmet vil sammenfatte alle tidligere EU-programmer som indeholder forskning og innovation, og det forventes at få et budget på cirka 600 mia. kr.

Programmet har tre delprogrammer, hvoraf ét handler om syv samfundsmæssige udfordringer. Udfordringerne er:

- Sundhed, demografisk udvikling og trivsel
- Fødevarer, bæredygtigt landbrug, havforskning og bioøkonomi
- Sikker, ren og effektiv energi
- Intelligent, grøn og integreret transport
- Klimainsats, ressourceeffektivitet og råvarer
- Europa i en foranderlig verden – rummelige, innovative og reflekterende samfund
- Sikre samfund – sikre Europas og borgernes frihed og sikkerhed

EU-kommissionen udarbejdede forslaget til *Horizon 2020*, og kommissionens oprindelige udkast indeholdt kun seks samfundsmæssige udfordringer, idet de to sidstnævnte var samlet i én. EU's forsknings- og innovationsministre indgik i maj 2012 en politisk aftale om struktur og indhold i programmet. Aktuelt forhandles budgettet for de enkelte delprogrammer, hvilket følges af forhandlinger mellem Ministerrådet og Europaparlamentet.

Boks 2.

Transportforskningens udfordringer

For netop transportforskningen understregede panelet af transportforskere, at rækken af yderst relevante forskningstemaer er omfattende. Men trods det udpegede panelet tre udfordringer som særligt afgørende og vanskelige for at opnå et bæredygtigt transportsystem. Det drejer sig om:

- Trængsel grundet overudnyttelse af transportsystemet
- Drivhusgas-emissioner fra transportens afhængighed af fossile brændstoffer, særligt olie, samt
- Et modalt opsplittet og sårbart transportsystem

Disse tre udfordringer er omfattende, og de er ydermere vævet ind i hinanden. Således sætter klimaproblemet grænser for, hvordan trængselsproblemet kan løses og hvordan fleksibel, modal integration kan etableres. Forskning er en essentiel del af løsningen.

Bedre balance mellem forskningsområder

Håndteringen af transportsektorens udfordringer forudsætter teknologiske løsninger. Men ikke alene det. Der er også behov for bedre forståelse af transportadfærd, effekten af politiske instrumenter og selve forandringsprocessen. Derfor anbefalede panelet af transportforskere, at samfunds- og adfærdsvidenskabelig transportforskning skal spille en forholdsvis større rolle i det nye *Horizon 2020* end tilfældet har været i EU's tidligere forskningsprogrammer, hvor langt de største summer er blevet anvendt på forskning, udvikling og innovation på det teknologiske felt.

Hvor de tidligere EU forskningsprogrammer indeholdt et delprogram for samfundsvidenskab og humaniora, er der ikke lagt op til et sådant delprogram i det nye *Horizon 2020*. Samfunds- og humanvidenskaben skal i stedet integreres i de øvrige delprogrammer. Panelet af transportforskere hilste den udvikling velkommen. Men panelet pointerede samtidig, at det også indebærer en risiko for, at aspekter som forudsætter samfunds- og humanvidenskab forsvinder til fordel for teknologisk orienteret transportforskning, og at den rette balance mellem hovedområderne dermed udebliver, når *Horizon 2020* skal transformeres fra den overordnede tekst til mere konkrete calls.

Emner for transportforskning

For at understrege denne pointe og dermed bidrage til at opnå den bedst mulige balance, når *Horizon 2020* skal implementeres, indeholder transportkapitlet i rapporten fra Copenhagen Research Forum en række lidt mere konkrete forskningstemaer. Intentionen er, at disse temaer vil inspirere EU Kommissionen, når konkrete calls skal udarbejdes.

Disse mere konkrete forskningstemaer er rubriceret under tre overskrifter:

- *Mobilitet – adfærd og modeller*, hvor det understreges, at vi trods forskning stadig har mange huller i vores viden om mobilitet og dens samfundsmæssige nytte, hvilket gælder både for gods- og persontransport.

- *Balancering af efterspørgsel og kapacitet*, hvor pointen ikke mindst er, at udbygning af transportinfrastruktur i den kommende tid må forventes at blive begrænset af restriktioner på budget og arealanvendelse såvel som miljøproblemer. Derfor må forskning i arealplanlægning og de økonomiske incitamentsstrukturer ved brug af infrastruktur have en større rolle fremover.
- *Styring, finansiering og organisering*, hvor et omdrejningspunkt er de store organisatoriske ændringer, som er sket i transportsektoren over de sidste par årtier. Der er behov for forskning i de skete ændringer for at finde de mest velegnede institutionelle strukturer for det 21. århundrede udfordringer i transportsektoren.

Virkning

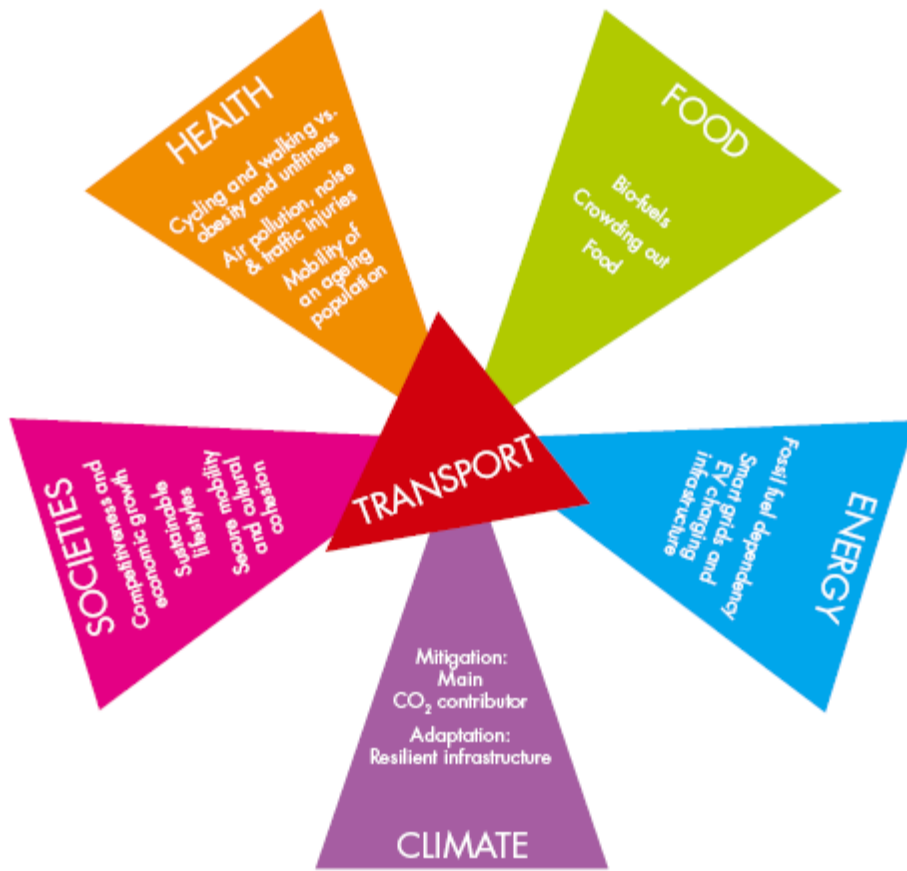
Aktiviteterne i Copenhagen Research Forum løb af stabelen over relativt få måneder i efteråret og vinteren 2011-12. Det var et ret kort og hurtigt forløb.

Den endelige rapport blev i februar og marts 2012 præsenteret for EU's forskningsministre, for EU-Kommissionen og for Europa-Parlamentets komite for forskning, energi og industri. Den er også blevet præsenteret ved andre arrangementer i regi af det danske EU-formandskab.

Det kræver en nøjere analyse at vurdere Copenhagen Research Forums virkning, og formentlig er det endnu alt for tidligt at vurdere. Generelt er vurderingen imidlertid, at der er blevet taget pænt imod rapportens konklusioner og at arbejdet har nydt en vis lydhørhed og respekt i de relevante, europæiske institutioner.

I lyset af den positive modtagelse gennemføres i efteråret 2012 et Copenhagen Research Forum II, hvor fokus er på, hvordan Kommissionen bedst muligt implementerer *Horizon 2020* – set fra forskernes synspunkt.

Figur 1:



Evt. illustration i form af rapport-forside:

