

Datum  
2012-08-20Identitet  
TN 1109-190*Handläggare:*  
Jens Plambeck  
08-686 1651

STYRELSESAMMANTRÄDE	ÄRENDE NR
2012-09-25	19e

## Nationellt kollektivtrafikcentrum – lägesrapport

### Bakgrund

Trafikverket, Vinnova (Verket för innovationssystem) och Formas (Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande) har i en gemensam avsiktsförklaring beslutat att bidra till att ett centrum för forskning, utbildning och kunskapsutveckling för kollektivtrafiken etableras i Sverige.

SL har ställt sig positiv till initiativet och Trafiknämnden beslutade den 20 september 2011 (TN1109-190) att uppdra åt SL

att i samverkan med övriga initiativtagare, fortsätta arbeta för bildandet av ett nationellt utvecklingscentrum för kollektivtrafik, samt

att ge vd i uppdrag att under våren 2012 återkomma till styrelsen med underlag för beslut om SL:s medverkan i och finansiering av ett nationellt utvecklingscentrum för kollektivtrafik

I december 2011 skickade Vinnova ut "Inbjudan att lämna förslag om att skapa ett nationellt centrum för forskning och innovation för en kunskaps-baserad kollektivtrafik, i samverkan mellan bransch, samhälle och akademi, med fokus på storstadsområden". Parterna bakom "Inbjudan" är Trafikverket, Vinnova och Formas samt de tre regionala kollektivtrafikaktörerna Storstockholms Lokaltrafik, Västra Götalandsregionens Kollektivtrafik-avdelning och Region Skåne genom Skånetrafiken.

Förslaget innebär att ett sammanhållet centrum etableras på en geografisk plats i en gemensam lokal i en av de tre storstadsregionerna. Samverkan förutsätts ske med universitet, högskolor och forskningsinstitut m.m. över hela landet. På sikt och efter kollektivtrafikens behov ska möjlighet till internationellt samarbete undersökas.

I februari 2012 beslutade Trafiknämnden (TN 1109-190)

att medfinansiera ett nationellt utvecklingscentrum för kollektivtrafik med 0,7 MSEK åren 2013-2014

att ge vd i uppdrag att under 2012 återkomma till styrelsen med information om den fortsatta processen

### **Inkomna förslag och projektsammanfattningar**

1 juni 2012 var sista dag för inlämning av förslag (anbud) från universitet/högskolor. Följande tre förslag har inkommit till Vinnova:

#### ***ADAPT - Arena for Development of Attractive Public Transport***

KTH, Stockholms Universitet, Handelshögskolan, VTI-Transportekonomi, Samot vid Karlstads Universitet

ADAPT vill vara en arena, en plats för möten, dialoger och samarbeten som skapar utveckling och evidensbaserade förändringar, grundade på att nya idéer utvecklats och testats som leder till attraktiv kollektivtrafik. Centrets namn 'ADAPT' signalerar att kollektivtrafiken och samhällsplaneringen måste vara beredd att anpassa sig till förändrade kundbehov, nya resmönster, växande städer och helt nya tekniska möjligheter.

#### ***SPRINT - Swedish Public Transport Knowledge and Innovation Centre***

Chalmers Tekniska Högskola, Göteborgs Universitet, Göteborgs Stad, Högskolan i Borås, Lindholmen Science Park, Viktoriainstitutet och Samot vid Karlstads universitet

Parterna bakom Swedish Public Transport Research and Innovation Centre (SPRINT) har format ett slagkraftigt koncept för att möta de utmaningar som kollektivtrafiken i Sverige står inför. Konceptet bygger på tre nyckelaspekter: (1) Stark tradition av samverkan, (2) Inkluderande synsätt, och (3) Närhet mellan teori och praktik. SPRINT ska bli ett internationellt välkänt centrum för forskning och innovation inom kollektivtrafik och persontransporter, med ett framtidsorienterat synsätt och med ett tydligt mål att skapa innovation i persontransportsystemet. SPRINT som centrum för svensk kollektivtrafik-forskning och -innovation bygger på ett inkluderande synsätt. De aktörer som står bakom denna ansökan vet att all relevant kunskap inte finns representerad bland dessa, samtidigt som att det finns behov av ett tydligt nav för branschen att utveckla sig kring. Den modell som därför används bygger på en tydlig ambition att inkludera andra lärosäten och forsknings-organisationer, såväl som övriga kollektivtrafikutövare, i centrets kärnverksamhet. Genom en god balans mellan fysisk koncentration av resurser och decentraliserad kunskapsbildning tror vi att SPRINT kan bli HELA kollektivtrafiksveriges resurs, och att alla branschens aktörer på något sätt har en aktiv relation till centret. SPRINT upplevs som en resurs och mötesplats för hela branschen och är en arena för samproduktion av kunskap och innovation och de aktörer som är knutna till centret kommer bidra till att förverkliga mål och resultat. Övergripande mål för SPRINT är att bidra till vidareutvecklade och effektivare storstadstransporter samt ett förstärkt innovationssystem kring kollektivtrafiken i Sverige.

#### ***K2 - Kunskap och kompetens för attraktiv kollektivtrafik***

Lunds Universitet, Malmö Högskola, Statens väg- och transportforsknings-institut, Trivector

För att genomföra K2:s uppgift, krävs en gedigen kunskapsbas och ett lika gediget engagemang. De som arbetat fram K2 är de tre akademiska samarbetsparterna Lunds Universitet (LU), Malmö Högskola (MAH), samt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) tillsammans med Trivector. K2 representerar en mycket bred kompetens där universitet och forskningsinstitut i nära samverkan med intermediärer och kollektivtrafik-bransch samarbetar för en attraktiv kollektivtrafik som bidrar till en hållbar utveckling av storstadsområden. Bredden i forskningskompetens och arbetsmodell ger förutsättningar för K2 att vidga dagens forskningsinriktning. K2 anser att branschen måste involveras för att forskningen ska kunna få praktiskt genomslag och bygger därför på stark samverkan som utvecklas till forskning genom samproduktion. Det betyder att branschen medverkar i såväl utvecklingen av forskningsfrågorna, som i genomförande av forskningen, och spridande av resultaten. K2 har valt denna forskningsmodell i övertygelsen om att detta skapar större värden och bättre bidrar till reell önskad förändring för bransch och samhälle. K2 utgör ett nationellt kunskapscenter men med ett tydligt geografiskt centrum i Lund på Medicon Village. Det operativa arbetet i K2 kommer att ledas av en föreståndare med ledningsgrupp som knyter en internationell advisory board till sig. I full skala kommer K2 att ha 30-35 forskare och branschforskare/industridoktorander anställda.

## **Den fortsatta processen**

### **Utvärdering**

En internationell utvärderingsgrupp bestående av fem personer (en ordförande, en expert på centrumbyggande, en kollektivtrafikexpert och två internationella vetenskapliga experter) arbetar under perioden juni-oktober. 19-20 september har utvärderingsgruppen och de statliga finansörerna intervjuer med de inlämnade förslagen.

De regionala medfinansörerna deltar inte i utvärderingsprocessen men kommer att få information i september/oktober. Formellt avstämningsmöte med alla finansörer sker den 10 oktober. Efter utvärdering av inkomna förslag beslutar parterna om man vill gå vidare till en startfas om två år. Den 15 oktober meddelas besluten som fattats av de statliga finansörerna (Vinnova, Trafikverket och Formas).

Efter två års startfas föreslås en fortsättning på ytterligare åtminstone fem år. Verksamheten ska utvärderas efter två år och sedan vart femte år.

## **Uppdaterad tidplan**

2011-12-21	Vinnova skickade ut Inbjudan (förfrågningsunderlag) till universitet/högskolor
Februari 2012	Beslut i Trafiknämnden avseende medfinansiering

2012-06-01	Inlämning av förslag från universitet/högskolor (anbud) till Vinnova
September 2012	Lägesrapport i Trafiknämnden
2012-09-19/20	Intervjuer med de inlämnade förslagen
2012-10-15	Sista datum för de statliga finansiärernas beslut om etablering av Nationellt kollektivtrafikcentrum
Januari 2013	Tidigast start av Nationellt kollektivtrafikcentrum

### **Fortsatt administration**

En s.k. basrapport från Vinnova konfirmerar beslutet. Nationellt kollektivtrafikcentrum lämnar sedan lägesrapporter 2 ggr/år och får i samband med lägesrapporterna sin utbetalning av medel. De statliga finansiärernas styrgrupp träffas i samband med lägesrapporteringen.

### **Finansiering och medverkan**


Kostnader förknippade med SL:s engagemang i ett nationellt kollektivtrafik-centrum summeras de första sju åren till en medfinansieringsnivå på 1/3 MSEK/år för åren 2013-2014 och 3 MSEK/år för åren 2015-2019. Totalt för perioden innebär det 15,7 MSEK. För närvarande finns bara medfinansieringsbeslut för åren 2013-2014.

De tre regionala kollektivtrafikaktörerna förbinder sig dessutom till att avsätta egen tid i projekt m.m. Hur mycket tid som ska avsättas är inte reglerat med det förutsätts en vilja att delta. Den totala kostnaden är därmed större än den kontanta medfinansieringen.

Efter de statliga finansiärernas beslut i oktober 2012 återkommer förvaltningschefen med uppdaterad information om Nationellt kollektivtrafikcentrum.



Anders Lindström  
Förvaltningschef



Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling