An aerial photograph of a winding road through a dense forest. The road is dark and curves through the trees, which are covered in a light layer of snow or frost. The overall tone is cool and blue.

Kartläggning av satsningar inom mobilitets- och transportområdet

En översikt av mobilitets- och
transportsystemet i Sverige

Utgivare: Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

Titel: Kartläggning av satsningar inom mobilitets- och transportområdet

Författare: Ramboll

Serie: VR 2022:08

Utgiven: December 2022

ISBN-nummer: 978-91-987944-2-7

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
1 Inledning	8
1.1 Metod	8
1.1.1 Identifiering och urval av satsningar	9
1.1.2 Kartläggning genom skrivbordsstudie	9
1.1.3 Fördjupad analys i form av fallstudier	10
1.2 Begränsningar	11
1.3 Disposition	11
2 Överblick kartlagda satsningar	12
2.1 Den största andelen av kartlagda satsningar är samverkansplattformar	12
2.2 Drygt hälften av satsningarna har huvudsäte i Göteborg eller Stockholm	15
2.3 Flera satsningar avslutas 2030	16
3 Aktörer som är involverade i satsningarna	17
3.1 En stor variation av aktörer leder satsningarna	17
3.2 Flest satsningar finansieras av offentliga aktörer	17
3.3 Deltagare och partners till satsningarna kommer från företag, akademien och offentlig sektor	18
4 Satsningarnas fokus	20
4.1 Vägtransporter oftast i fokus för satsningarna	20
4.1.1 Satsningarna har fokus på både gods- och persontransporter	22
4.1.2 De flesta satsningarna har ett nationellt fokus	23
4.1.3 Endast ett fåtal satsningar är särskilt inriktade på stadsmiljö eller landsbygd	24
4.2 Satsningarnas långsiktiga mål är miljömässiga	25
5 Satsningarnas arbetssätt	27
5.1 Satsningarna är främst forskningsinriktade	27
5.2 Satsningarna utvecklar teknik, produkter och processer	28
5.3 Satsningarna inriktar sig främst på samverkan	30
6 Sammanfattande slutsatser	33
6.1 Satsningarna involverar en bredd av aktörer	33

6.2	Satsningarna finansieras främst av offentliga aktörer	33
6.3	Satsningarna fokuserar på vägtransporter – framför allt med bil och lastbil ...	33
6.4	Satsningarnas mål är nationella och är sällan avgränsade att enbart fokusera på person- eller godstransporter eller transporter i stadsmiljö eller på landsbygd	33
6.5	Satsningarna långsiktiga mål är oftast miljömässiga	33
6.6	Satsningarna är främst inriktade på forskning och att utveckla teknik, produkter och processer	34
6.7	Satsningar arbetar oftast med att erbjuda samverkansmöjligheter	34
7	Bilagor	35
7.1	Bilaga 1 – Kartlagda satsningar	35

Beskrivning av begrepp

	Begrepp	Beskrivning
Typ av satsning	Forskningsplattform	Samarbeten som sammanför aktörer inom akademi, företag och/eller offentlig sektor i syfte att bedriva forskning inom ett eller flera områden. Leds ofta av akademien.
	Forskningsprogram	Program som samordnar flera projekt med gemensamma forskningsmål. Sådana program styrs och finansieras vanligtvis av stora organisationer som universitet, företag, icke-statliga organisationer och regeringar
	Företag	Egna företag som arbetar med mobilitetsfrågor inom ramen för sin verksamhet.
	Ideell förening	Ideella föreningar vars syfte på olika sätt innebär att de främjar arbete med hållbar mobilitet.
	Intresseorganisation	Organisation som på uppdrag av en viss grupp av individer eller företag arbetar med mobilitetsfrågor.
	Kunskapscentrum	Sammanställer, analyserar och sprider kunskap inom ett specifikt område. Kan även uppmuntra till samverkan.
	Projekt	Satsning (ofta tidsbestämd) med tydligt uppsatta mål som ska nås vid slutet för finansieringen. Fokus på faktisk utveckling och genomförande jämfört med exempelvis samverkansplattformar. Inkluderar även tidsbestämda projekt initierade på regeringsnivå såsom kommissioner eller andra regeringsinitiativ.
	Samverkansplattform	Satsningar som syftar till att sammanföra aktörer med gemensamma intressen för samarbeten, nätverkande, eller kunskapsspridning.
	SIP	Strategiskt innovationsprogram.
Aktörer	Akademi	Lärosäten och forskningsinstitut.
	Civilsamhälles-organisation	Icke-vinstdrivande organisation på lokal, nationell eller internationell nivå där man arbetar utifrån en gemensam värdegrund mot gemensamma mål, med visst oberoende från stat och kommun
	Offentlig aktör	Myndigheter, kommuner och regioner.
	Utländsk aktör	En aktör som har sin huvudsakliga verksamhet utanför Sverige.
Geografi	Huvudsäte	Kommunen/staden där satsningen har sitt huvudkontor eller där aktören som styr satsningen är baserad.
	Kommunalt fokus	Satsningar som syftar till att främja hållbar mobilitet inom ett avgränsat kommunalt område.
	Nationellt fokus	Satsningar som syftar till att främja hållbar mobilitet i Sverige.
	Internationellt fokus	Satsningar som syftar till att främja hållbar mobilitet internationellt.
Fokus	Transportområde	Väg, järnväg, sjöfart eller luft.
	Färdmedel	Bil, lastbil, kollektivtrafik, cykel, tåg, sjöfart och flyg.
	Affärsmodeller	Satsningar som syftar till att utveckla befintliga eller ta fram nya affärsmodeller.

Nivå av system-innovation	Infrastruktur och produktionssystem	Satsningar som exempelvis fokuserar på att utveckla en digital infrastruktur för nya typer av IT-tjänster, eller möjliggöra elektrifierad fordonstrafik.
	Kultur och värderingar	Satsningar som syftar till att förändra kultur och värderingar, såsom satsningar som fokuserar på beteendeförändringar.
	Policys och regelverk	Satsningar som syftar till att påverka eller främja policys och regelverk, exempelvis satsningar med fokus på påverkan såsom intresseorganisationer.
	Teknik, produkter och processer	Satsningar som till exempel fokuserar på att utveckla nya material och tekniska lösningar.
Hållbarhet	Ekonomiska mål	Mål kopplade till bland annat tillväxt och konkurrenskraft.
	Sociala mål	Mål kopplade till bland annat samverkan, tillit, jämställdhet och inkludering.
	Miljömässiga mål	Mål kopplade till bland annat minskade klimatutsläpp och ökad biologisk mångfald.
FUI	FUI	Forskning, utveckling och innovation
	Forskning	Ett systematiskt kunskapsinhämtande. Anges ofta explicit.
	Utveckling	Utvecklingsarbete handlar exempelvis om att testa olika lösningar på ett problem, att göra gemensamma insatser för att utveckla en arbetsprocess, en ny metod eller produkt.
	Innovation	En innovation skapas utifrån behov som samhället eller kunder har. Innovationsarbete kan leda till utvecklings- och forskningsarbete för att tillgodose behovet. Anges enbart om satsningen explicit uppger sig fokusera på innovation.
Erbjudande	Finansiering	Satsningen erbjuder finansiering exempelvis till deltagarnas enskilda verksamheter eller gemensamma projekt.
	Kunskapsspridning	Satsningen erbjuder deltagare (och externa aktörer) utbildningar inom relevanta ämnen, alt. sprider kunskap via seminarier, sociala medier etc.
	Nätverk	Ett nätverk där deltagare kan träffa och utbyta kunskap och erfarenheter med aktörer. Nätverk behöver inte innebära något ytterligare samarbete utöver att träffas.
	Påverkan	Satsningen arbetar med påverkansarbete (exempelvis lobbying). Till exempel genom att skriva debattartiklar, initiera möten eller rundabordsamtal med beslutsfattare etc.
	Samverkan	Möjlighet att samarbeta med andra aktörer, exempelvis genom gemensamma projekt.

Sammanfattning

Vinnovas arbete med hållbar och hälsosam mobilitet ska bidra till Agenda 2030-målen och de nationella transport- och näringspolitiska målen. Som en del av det arbetet har Vinnova behov av en kartläggning av satsningar inom mobilitetsområdet såsom forskningsplattformar, kunskapscentrum och samverkansplattformar. Vinnova har därför gett Ramboll i uppdrag att genomföra en kartläggning av satsningar i Sverige inom mobilitets- och transportområdet.

Kartläggningen syftar till att öka Vinnovas kunskap om mobilitet- och transportsystemet i Sverige. Resultaten ska användas som underlag i myndighetens strategiprocess och för att kunna identifiera framtida insatser inom området.

Ramboll har genomfört en kartläggning av satsningar i tre steg: 1) identifikation och urval av satsningar 2) kartläggning av valda satsningar genom skrivbordsstudie och 3) fördjupad analys i form av fallstudier. Totalt identifierades 88 olika satsningar varav 50 inkluderades i kartläggningen och fem valdes ut för fördjupad analys.

Resultatet från kartläggningen kan sammanfattas i följande fyra övergripande slutsatser:

1. De kartlagda satsningarna är framför allt forsknings- och samverkansplattformar med huvudsäte i Stockholm eller Göteborg.
2. Satsningarna involverar en stor blandning av aktörer från myndigheter, akademi och företag och finansieras främst av offentliga aktörer.
3. Satsningarnas fokus är vägtransporter – framför allt med bil och lastbil.
4. Satsningarna erbjuder framför allt möjligheter till samverkan mellan aktörer och de är främst inriktade på att utveckla teknik, produkter och processer.

Löpande genom rapporten presenteras ytterligare slutsatser samt lärdomar från de fallstudier som genomförts. Rambolls uppdrag har inte innefattat att ta fram rekommendationer till Vinnova.

1 Inledning

Sverige och världen står inför stora utmaningar inom transport- och mobilitetsområdet. I Sverige finns det flera olika aktörer som arbetar med att utveckla mobilitet- och transportområdet, både inom offentlig sektor, akademi, näringslivet och civilsamhället.

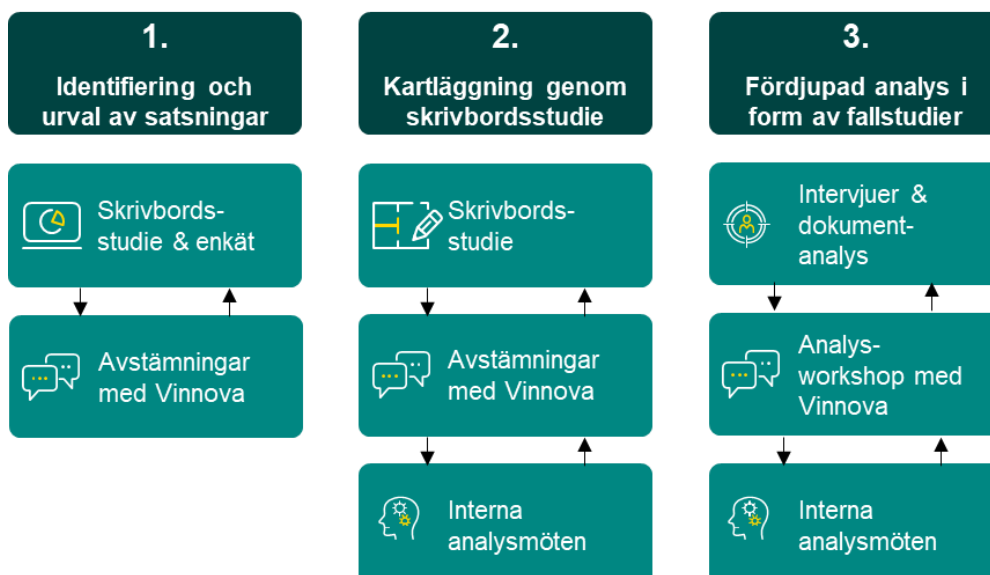
Vinnovas arbete med hållbar och hälsosam mobilitet ska bidra till Agenda 2030-målen och de nationella transport- och näringspolitiska målen. Som en del av arbetet har Vinnova gett Ramboll i uppdrag att genomföra en kartläggning av satsningar i Sverige inom mobilitets- och transportområdet. Med satsningar avses forskningsplattformar, forskningsprogram, företag, ideella föreningar, intresseorganisationer, kunskapscentrum, enskilda projekt, samverkansplattformar samt strategiska innovationsprogram.

Kartläggningen syftar till att öka Vinnovas kunskap om mobilitet- och transportsystemet i Sverige. Resultaten från kartläggningen ska användas som underlag i myndighetens strategiprocess och för att kunna identifiera framtida insatser inom området.

1.1 Metod

Kartläggningen har genomförts i tre steg där vi har 1) identifierat och gjort ett urval av satsningar 2) kartlagt valda satsningar genom en skrivbordsstudie och 3) fördjupad analys i form av fallstudier. Metodvalen har löpande stämts av och justerats i samråd med Vinnova. I Figur 1 presenteras en översikt av kartläggningens datainsamling och analys.

Figur 1. Kartläggningens datainsamling och analys i tre steg



1.1.1 Identifiering och urval av satsningar

Vi har genomfört följande moment för att identifiera satsningar att inkludera i kartläggningen:

- Genomgång av en lista över befintliga satsningar som sammanställts av Vinnova.
- Enkät till centrala mobilitets- och transportaktörer i syfte att få in tips om relevanta satsningar.
- Spridning av enkäten via Vinnovas LinkedIn-profil.
- Löpande insamling av relevanta satsningar genom skrivbordstudie.

Denna initiala kartläggning av satsningar resulterade i en bruttolista med 88 identifierade satsningar inom mobilitet- och transportområdet. Utifrån denna lista har vi sedan gjort ett urval av satsningar som vi i samråd med Vinnova bedömer är relevanta för kartläggningen. Vi har exkluderat satsningar som:

- inte har fokus på mobilitet eller transport,
- har avslutats,
- inte är svenska satsningar,
- inte involverar någon form av samarbete mellan aktörer,
- det saknas information, och
- inte på något sätt har en positiv påverkan på hållbarhet inom transportsektorn.

Detta har resulterat i att kartläggningen inkluderar totalt 50 satsningar. I Tabell 1 presenterar vi en överblick över identifierade och kartlagda satsningar. Se överblick över samtliga kartlagda satsningar i Bilaga 1.

Tabell 1. Antal identifierade och kartlagda satsningar

	Identifierade satsningar	Satsningar med i kartläggning
Vinnovas lista	38	30
Enkät	33	11
Övrigt tillkomna satsningar	17	9
Total	88	50

1.1.2 Kartläggning genom skrivbordsstudie

Vi har genomfört en skrivbordsstudie för att kartlägga de 50 identifierade satsningarna. I skrivbordsstudien utgår vi ifrån satsningarnas hemsidor, årsredovisningar och andra offentligt tillgängliga underlag. I Tabell 2 presenterar vi vilken typ av information som vi har samlat in för respektive satsning. All insamlad information har sammanställts i en Excel-databas för att skapa överblick och möjliggöra för vidare analys av satsningarna.

Tabell 2. Delar som ingår i kartläggningen

Tema	Vad vi kartlägger
Överblick	<ul style="list-style-type: none">• Kort beskrivning av satsningen

	<ul style="list-style-type: none"> När satsningen startade och beräknas avslutas Vilken typ av satsning det är Vilket huvudsäte satsningen har
Aktörer	<ul style="list-style-type: none"> Vem/vilka som finansierar satsningen Vem/vilka som leder/styr satsningen Hur många och vilka typer av deltagare som satsningen har Om satsningen har internationella deltagande aktörer Om satsningen är särskilt riktad mot små bolag
Fokus	<ul style="list-style-type: none"> Vilket transportområde satsningen har (väg/järnväg/sjöfart/luft) Vilket färdmedel som är i fokus (bil/lastbil/cykel/tåg/etc.) Vilket geografiskt fokus satsningen har (nationellt, regionalt, etc.) Om satsningen har fokus på gods- eller persontransporter Vilket fokusområde som satsningen har (exempelvis elektrifiering, hållbara resvanor eller transporteffektivitet) Om satsningen har ett uttalat stads- eller landsbygdsfokus Vilka hållbarhetsmål som satsningen har (ekonomiska, miljömässiga och/eller sociala)
Arbetsätt	<ul style="list-style-type: none"> Kort beskrivning av satsningens verksamheter Satsningens nivå av systeminnovation (till exempel teknik, produkter och processer, affärsmodeller, infrastruktur och produktionssystem) Om satsningen har ett särskilt FUI-fokus (forskning, utveckling, innovation) Vilken typ av erbjudande som satsningen har (exempelvis samverkan, nätverk, finansiering, påverkan)

1.1.3 Fördjupad analys i form av fallstudier

Vi har genomfört fördjupade analyser i form av fallstudier av fem kartlagda satsningar som vi presenterar i Tabell 3. Urvalet av satsningar har gjorts i samråd med Vinnova. Fallstudierna syftar till att ge Vinnova en ökad förståelse för lärdomar från satsningarna, hur satsningarna arbetar och ge inspel till hur Vinnova bör rikta framtida satsningar. Fallstudierna baseras på dokumentstudier och/eller semistrukturerade intervjuer med representanter från de identifierade satsningarna.

Tabell 3. Satsningar som vi gjort en fördjupad analys av

Satsning	Beskrivning
ElectriCity Göteborg	En samverkansplattform som ska utveckla, testa, demonstrera och utvärdera lösningar som kan bidra till hållbara, elektrifierade resor och transporter och därigenom skapa nya möjligheter för framtidens stadsutveckling.
f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel	Ett kunskapscentrum för förnybara drivmedel som ska bidra till en hållbar transportsektor.
Järnvägstekniskt centrum (JVTC)	Järnvägstekniskt centrum (JVTC) genomför tillämpbar forskning och innovation inom drift och underhåll för att stärka järnvägstransportsystemet. JVTC erbjuder en plattform för effektiva gränsöverskridande samarbeten mellan universitet, företag och myndigheter.

K2	Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik som syftar till att utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.
Triple F	En samverkansplattform som ska bidra till att minska godstransporternas koldioxidutsläpp i Sverige och ställa om till ett fossilfritt godstransportsystem.

1.2 Begränsningar

Kartläggningen bygger i huvudsak på information som är hämtad från satsningarnas hemsidor, årsredovisningar och andra offentligt tillgängliga underlag. Vi har i samråd med Vinnova bedömt att detta är den mest resurseffektiva metoden för vi under relativt kort tid ska kunna samla in tillförlitlig information om ett stort antal satsningar. Metodvalet innebär också att det finns en risk att vi genom kartläggningen inte har lyckats samla in all relevant information om satsningarna eller att viss information kan vara daterad. I de fall informationen inte har funnits offentligt tillgänglig har vi valt att utelämna den delen av kartläggningen.

1.3 Disposition

Rapporten disponeras på följande sätt. I kapitel 2 presenterar vi en överblick över kartlagda satsningar. I kapitel 3 presenterar vi vilka aktörer som har varit involverade i satsningarna. I kapitel 4 presenterar vi satsningarnas inriktning och fokusområden, följt av vilket arbetssätt som satsningarna har haft i kapitel 5. Slutligen presenterar vi sammanfattande slutsatser i kapitel 6.

2 Överblick kartlagda satsningar

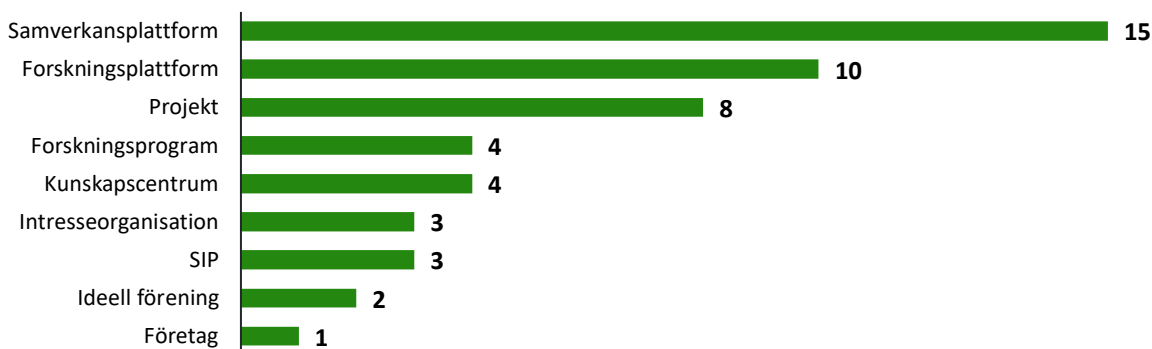
I detta kapitel presenterar vi först vilka typer av satsningar som vi har kartlagt. Därefter beskriver vi var i Sverige som satsningarna genomförs och under vilken tidsperiod som de genomförs.

Hälften av de kartlagda satsningarna är antingen samverkansplattformar eller forskningsplattformar. Samverkansplattformar är satsningar som syftar till att sammanföra aktörer med gemensamma intressen för samarbeten, nätverkande eller kunskapsspridning. Forskningsplattformar leds ofta av akademiska aktörer som sammanför aktörer inom akademi, näringsliv och/eller offentlig sektor i syfte att bedriva forskning inom ett eller flera områden. Varannan satsning har ett huvudsäte i Stockholm eller Göteborg. Flest satsningar har påbörjat efter 2015 och flera satsningar planerar att avslutas 2030.

2.1 Den största andelen av kartlagda satsningar är samverkansplattformar

Knappt en tredjedel (30 procent) av de kartlagda satsningarna är samverkansplattformar, det vill säga, satsningar som syftar till att sammanföra aktörer med gemensamma intressen för samarbeten, nätverkande, eller kunskapsspridning, se Figur 2. Exempel på samverkansplattformar som vi har kartlagt är CLOSER, TripleF och 2030-sekretariatet.

Figur 2. Kategorisering av kartlagda satsningar



En femtedel (20 procent) av de kartlagda satsningarna är forskningsplattformar. Dessa plattformar, eller samarbeten, leds ofta av akademiska aktörer som sammanför aktörer inom akademi, näringsliv och/eller offentlig sektor i syfte att bedriva forskning inom ett eller flera områden. Exempel på forskningsplattformar som vi har kartlagt är ReLog, Järnvägstekniskt centrum (JVTC) och Mistra SAMS.

De satsningar som görs i form av projekt är ofta tidsbestämda med tydligt uppsatta mål som ska nås vid slutet av deras finansiering. Deras fokus ligger främst på faktisk

utveckling och genomförande jämfört med exempelvis samverkansplattformar. Exempel på projekt som vi har kartlagt är MoBo, EIT Urban Mobility och Bikeable city. Fyra satsningar görs i form av kunskapscentrum som syftar till att sammanställa, analysera och sprida kunskap inom ett specifikt område. Ett exempel på kunskapscentrum är bland annat f3 – svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel (se Faktaruta 1) och Cykelcentrum.

I kartläggningen inkluderar vi även ett urval företag, ideella föreningar och intresseorganisationer vars verksamhet syftar till att främja hållbar mobilitet. Exempelvis Cykelfrämjandet, Gröna Mobilister och Telematics valley.

Faktaruta 1: f3 – Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel

F3 är ett nationellt centrum för samverkan mellan industri, högskolor, institut och myndigheter engagerade i att bidra till en hållbar transportsektor. Den gemensamma utgångspunkten är att hållbara förnybara drivmedel spelar en central roll i omställningen. F3 bedriver systeminriktad och tvärvetenskaplig forskning kopplad till alla steg i värdekedjan för förnybara drivmedel.

Syftet är att skapa en ökad systemförståelse hos beslutsfattare, näringslivs- och samhällsaktörer och intresseorganisationer gällande hur utveckling och användning av förnybara drivmedel kan bidra till förverkligandet av en fossiloberoende fordonsflotta.

Verksamheten delas in i tre delar:

- **Samverkan:** samverkan sker inom f3 och med övriga aktörer inom verksamhetsområdet, nationellt och internationellt. Samverkan ska överbrygga de traditionella uppdelningarna mellan teknik, systemanalys och samhällsvetenskap och bidra till fortsatt kompetensuppbyggnad hos alla delar.
- **Extern kommunikation:** f3 har extern kommunikation riktad mot experter, beslutsfattare, media och allmänheten.
- **Forskningsprojekt:** f3 initierar, genomför och implementerar systeminriktade projekt (exempelvis större samverkansprojekt) som bidrar till ökad kunskap inom området och stärkt samverkan.

Efter sommaren 2022 kommer f3 att avsluta sin forskningsverksamhet, men f3 kommer att fortsätta sin samverkansverksamheten inom ramen för innovationskluster för hållbara biodrivmedel.

Under de senaste fyra åren har f3 finansierat 26 projekt inom ramen för forsknings- och samverkansprogrammet för förnybara drivmedel och system som de finansierat tillsammans med Energimyndigheten. F3 har också finansierat ett antal mindre forskningsprojekt. Forskningen har exempelvis bidragit till ökade insikter om vikten av hållbara drivmedel för att kunna ställa om transportsektorn.



Framgångsfaktor:

Nätverkandet – en bredd av aktörer som träffas och utbyter information.



Utmaning:

Öppna utlysningar gör det svårt att styra forskning mot där det finns störst behov.



Viktig lärdom:

Att lägga fokus på nätverkande både initialt och löpande under olika processer.

2.2 Drygt hälften av satsningarna har huvudsäte i Göteborg eller Stockholm

Drygt hälften (60 procent) av de kartlagda satsningarna har sitt huvudsäte i Stockholm eller Göteborg, huvudsakligen med anknytning till KTH i Stockholm och Lindholmen Science Park och Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg. Bland andra huvudsäten finns bland annat Linköping, Lund och Luleå. Flera satsningar (cirka 26 procent) har däremot inte ett uttalat huvudsäte. Vid en fallstudieintervju framkom det att en risk med att samla flera satsningar på en science park (som Lindholmen) är att samarbeten blir för lokala och att andra samarbetsmöjligheter förbises.

Figur 3. Figur över satsningarnas huvudsäten



Drygt hälften (53 procent) av kartlagda samverkansplattformar har sitt huvudsäte i Göteborg medan de flest (30 procent) forskningsplattformar drivs i Stockholm.

Lärdom från fallstudie

”En styrka med Lindholmen är att de ska vara en neutral och icke-vinstdrivande part. Det är dock alltid risk att nätverket blir för litet. Kan vara svårt att nå ut mot industrier som ligger geografiskt långt från en ”science park” liksom Lindholmen. Mycket samarbete inom transportområdet sker på Västkusten, i Linköping och vid KTH. Det finns behov att även samarbeta och nätverka längre norrut.”

2.3 Flera satsningar avslutas 2030

Hälften (50 procent) av de kartlagda satsningarna startade 2015 eller senare, se Figur 4. De satsningar som inte har ett uttryckt start- eller slutdatum ingår inte i figuren. Några av de kartlagda satsningarna avslutas under åren 2022–2024. Flera satsningar beräknas avslutas 2030. Cirka en tredjedel av kartlagda samverkansplattformar beräknas avslutas 2030 eller tidigare.

Tidslinje över kartlagda satsningar

- Satsning påbörjas
- Satsning avslutas



Figur 4. Tidslinje över kartlagda satsningar

3 Aktörer som är involverade i satsningarna

I detta kapitel presenterar vi först vilka aktörer som leder och finansierar satsningarna. Därefter presenterar vi vilka typer av aktörer som satsningarna riktar sig mot och som involveras i satsningarnas arbete.

Det finns en stor variation av aktörer som leder och finansierar satsningarna. KTH och Lindholmen Science Park leder flest satsningar och flest satsningar finansieras av offentliga aktörer, såsom myndigheter och regioner.

Deltagare i satsningarna (partners och medlemmar) kommer främst från akademien, företag och offentliga aktörer. Det finns viss variation i vilka typer av deltagare som satsningarna riktar sig till.

3.1 En stor variation av aktörer leder satsningarna

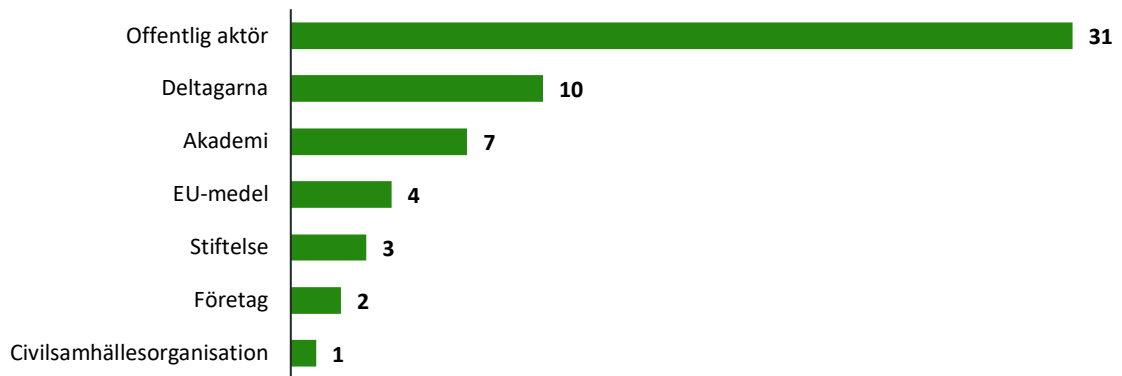
Satsningarna leds av en stor blandning av olika aktörer som exempelvis myndigheter, akademi, företag eller kombination av samtliga. Kungliga tekniska högskolan (KTH) driver flest satsningar (16 procent) följt av Lindholmen Science Park (12 procent). Även forskningsinstituterna VTI och IVL, Chalmers Tekniska högskola (CTH), Linköpings universitet samt Trafikverket är vanligt förekommande bland aktörer som leder satsningarna. Cirka 10 procent av satsningarna leds i samarbete mellan två eller flera aktörer, exempelvis universitet och forskningsinstitut eller universitet och region.

Majoriteten (90 procent) av forskningsplattformarna leds av universitet eller forskningsinstitut. Störst andel (33 procent) av samverkansplattformarna leds av Lindholmen Science Park.

3.2 Flest satsningar finansieras av offentliga aktörer

Vi ser en stor finansiering i hur satsningarna finansieras. Majoriteten av de kartlagda satsningarna finansieras av en offentlig aktör (se Figur 5). Flera av dessa satsningar finansieras av myndigheter som Vinnova, Energimyndigheten, Trafikverket och Tillväxtverket. Det finns även flera satsningar som finansieras av satsningens deltagare, till exempel finansiering från partners eller via medlemsavgifter, samt universitet och forskningsinstitut. Få kartlagda satsningar finansieras med EU-medel.

Figur 5. Typ av aktör som finansierar satsningen



Anmärkning: En satsning kan finansieras av flera olika aktörer. Det är därför som antalet olika typer av finansierare summerar till fler än det totala antalet kartlagda satsningar.

De kartlagda samverkansplattformarna finansieras främst av offentliga aktörer, som myndigheter eller regioner (47 procent) eller av deltagande aktörer, såsom partners eller medlemmar (40 procent). Hälften av de kartlagda forskningsplattformarna finansieras av akademiska aktörer. Enligt fallstudieintervju är det utmanande för akademiska aktörer att finansiera denna typ av satsningar, eftersom de inte har särskilda resurser att lägga på denna typ av verksamhet.

Lärdom från fallstudie

”Det är ett problem att vissa projekt och satsningar kräver att universitet, högskolor och institut behöver gå in med medfinansiering. Det är ofta svårt att få till, då de behöver lägga sina resurser på sin ordinarie verksamhet och då riskerar man att gå miste om de kompetenserna.”

3.3 Deltagare och partners till satsningarna kommer från företag, akademien och offentlig sektor

En klar majoritet (54 procent) av satsningarna har deltagare som utgörs av en kombination av företag, akademi och offentliga aktörer, se Figur 6. I intervjuer med representanter från satsningar framkommer det att en bredd av aktörer, särskilt med representation från näringslivet, är en viktig framgångsfaktor. Särskilt för att minska gapet mellan forskning och praktik. I var femte kartlagd satsning ingår minst en utländsk aktör, det vill säga en aktör som har sin huvudsakliga verksamhet eller huvudsäte i annat land än Sverige.

Figur 6. Översikt över antal kartlagda satsningar med olika typer av deltagande aktörer



Anmärkning: En satsning kan ha av flera olika aktörer och partners. Det är därför som antalet olika typer av aktörer som satsningarna riktar sig mot summerar till fler än det totala antalet kartlagda satsningar.

Samtliga forskningsplattformar har deltagande aktörer från akademien. Majoriteten av forskningsplattformarna har även deltagande aktörer från offentliga aktörer och företag (80 procent). Majoriteten av samverkansplattformarna syftar till att främja samverkan mellan företag och offentliga aktörer (93 procent) samt akademien (73 procent).

Lärdomar från fallstudier

”Det är viktigt att hitta en balans mellan forskningsnära fokus och samarbete med industriella aktörer, ex. fordonstillverkare, för att kunna driva arbetet framåt i rätt riktning.”

”Det är viktigt med långsiktighet och uthållighet och satsa på att bygga relationer. Vi behöver bygga en bro mellan akademi och praktik och den måste man bygga långsiktigt och ha den uthålligheten som det kräver.”

4 Satsningarnas fokus

I detta kapitel presenterar vi vilket fokus och mål som satsningarna har. Vi börjar med vilken typ av färdmedel och transportsätt satsningarna fokuserar på. Därefter presenterar vi om satsningarna gör exempelvis geografiska avgränsningar i vad de fokuserar på, och slutligen vilka långsiktiga mål som satsningarna har.

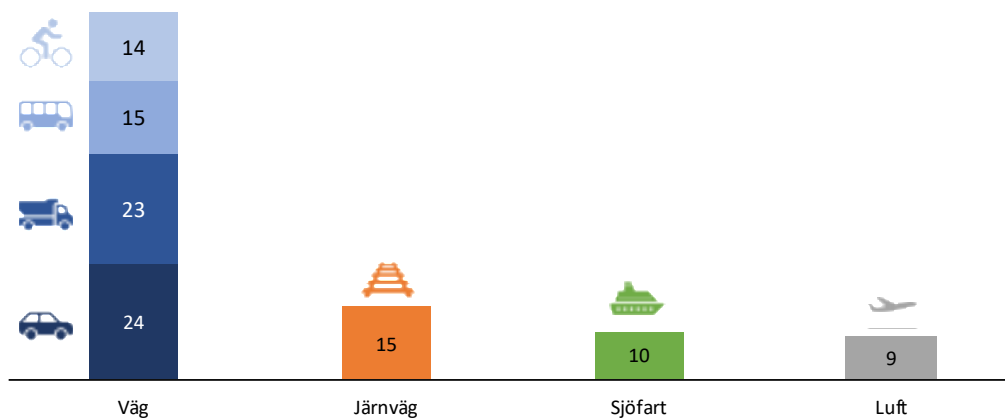
Det vanligaste är att satsningarna fokuserar på både gods- och persontransporter på väg och har långsiktiga mål som är miljömässiga.

Samverkans- och forskningsplattformar utgör majoriteten av de satsningar som fokuserar på olika typer av vägtransporter. Samverkansplattformar utgör exempelvis en stor andel (40 procent) av de satsningar som fokuserar på kollektivtrafik och lastbilar.

4.1 Vägtransporter oftast i fokus för satsningarna

Det vanligaste är att satsningarna inriktar sitt arbete mot vägtransporter. Flera satsningar fokuserar enbart på vägtransporter men med olika färdmedel som fokus. Flera satsningar har även ett brett fokus på flera olika transportslag men där vägtransporter ingår. Det är vanligast att satsningarna fokuserar på resor med bil och lastbil (se Figur 7).

Figur 7. Satsningarnas fokus på färdmedel



Anmärkning: En satsning kan rikta sig på en eller flera typer av vägtransporter samtidigt. Det är därför som antalet satsningar med fokus på olika typer av färdmedel på väg summerar till mer än det totala antalet kartlagda satsningar.

I vår kartläggning har vi utgått från fyra olika typer av vägtransporter: bil, lastbil, kollektivtrafik och cykel. En satsning kan inrikta sig på en eller flera typer av vägtransporter samtidigt. Däremot är det ovanligt att en satsning enbart fokuserar på resor med bil- eller lastbil. Det är vanligare att en satsning har ett delat fokus på exempelvis bil och kollektivtrafik, med målet att minska bilresandet till förmån för ökat resande med kollektivtrafik.

Samverkans- och forskningsplattformar, jämfört med övriga satsningar, är de typer av satsningar som oftast inriktar sig på vägtransporter: särskilt på kollektivtrafik och lastbil.

Endast fem satsningar inriktar sig inte mot någon form av vägtransport. Bland dessa satsningar finns samverkansplattformar för aktörer inom järnvägsbranschen som exempelvis Järnvägstekniskt centrum (se Faktaruta 2) och specifika forskningsprogram med fokus på flygtransporter. Samtliga satsningar som har fokus på sjöfart eller flyg finansieras enbart eller till stor del av offentliga aktörer. De tenderar även att ledas av offentliga aktörer såsom Trafikverket, Energimyndigheten eller en högskola eller universitet.

Faktaruta 2: Järnvägstekniskt centrum (JVTC)*

JVTC är en forskningsplattform mellan universitet, företag och myndigheter som genomför tillämpbar forskning och innovation inom drift och underhåll för att stärka järnvägstransportsystemet. JVTC startades 1998 och leds och finansieras av Luleå tekniska universitet (LTU). Totalt ingår 14 parter i plattformen. Plattformen syftar till att genom forskning och samarbeten bidra till att järnvägsbranschen får bättre koncept, verktyg och metoder.

Verksamheten delas huvudsakligen in i fem delar:

- **Forsknings- och utvecklingsprojekt:** JVTC finansierar projekt som utvecklar nya verktyg, metoder och modeller som stöder innovativa lösningar för problem relaterade till järnvägssystemet.
- **Testbädd:** Testbädd Järnväg utgör infrastruktur för test, utveckling och implementering av Järnväg 4.0 – det svenska konceptet för framtidens järnvägsforskning och innovation.
- **Laboratorier:** I JVTCs laboratorier genomförs forskning och utbildning inom tillståndsbaserat underhåll med sikte mot framtidens krav.
- **Utbildning och examensarbeten:** Inom underhåll erbjuder Luleå tekniska universitet utbildningar och examensarbeten.
- **Samverkan:** JVTC bedriver samverkan med flera universitet, företag och institut runtom i världen.

Plattformens vetenskapliga kompetenser utgörs främst av ämnesföreträdare, professorer och forskare vid LTUs institutioner. Det som är unikt med JVTC är det geografiska läget med Testbädd Järnväg som ger tillgång till unika data samt samarbetet med en av Europas största forskargrupper inom drift- och underhållsteknik.

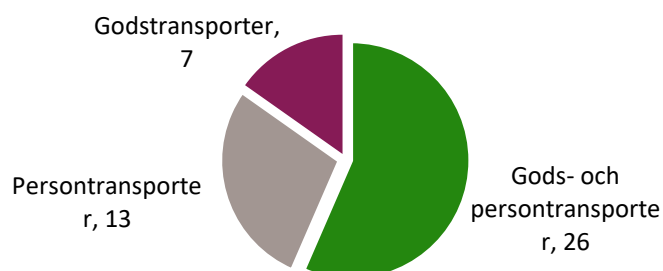
JVTC har med sin tillämpade forskning levererat resultat som redan innan forskningen avslutats kommit till nytta för näringsliv och offentlig sektor. Resultaten har även efterfrågats internationellt.

* Informationen baseras på JVTCs hemsida och offentliga dokument. Ramboll har inte intervjuat någon representant från JVTC och därför presenteras inte information om framgångsfaktorer, utmaningar eller lärdomar.

4.1.1 Satsningarna har fokus på både gods- och persontransporter

Det vanligaste är att satsningarna har ett kombinerat fokus på både gods- och persontransporter. 26 av 50 kartlagda satsningar (50 procent) inriktar sig både på gods- och persontransporter (se Figur 8). Cirka 13 (26 procent) fokuserar på persontransporter och resterande enbart på godstransporter (alternativt saknar ett särskilt fokus).

Figur 8. Satsningarnas fokus på gods- eller persontransporter



Det finns flera anledningar till att det är vanligast att satsningarna inriktar sig på både gods- och persontransporter. Om målet med satsningen är att göra vägtransporter i allmänhet effektivare eller mer hållbara innefattar det samtliga vägtransporter (om inte något explicit undantag finns). Därför faller både gods- och persontransporter inom ramen för satsningens fokusområden. Flera av de satsningar som fokuserar enbart på godstransporter är större satsningar med offentlig finansiering.

Av de sju satsningarna som enbart fokuserar på godstransporter drivs tre av Lindholmen Science Park och ett är regeringens godstransportråd.

De satsningar som enbart fokuserar på persontransporter tenderar att vara satsningar med fokus på ett specifikt färdmedel som enbart riktar sig mot persontransporter som kollektivtrafik och cykel.

4.1.2 De flesta satsningarna har ett nationellt fokus

Majoriteten av satsningarna har ett nationellt fokus, det vill säga, de syftar till att främja hållbar mobilitet eller transportlösningar i Sverige, se Figur 9. Det finns även några satsningar med ett kommunalt eller regionalt fokus, det vill säga, satsningar som har tydligt fokus på en enskild stad eller region.

Figur 9. Satsningarnas geografiska fokus



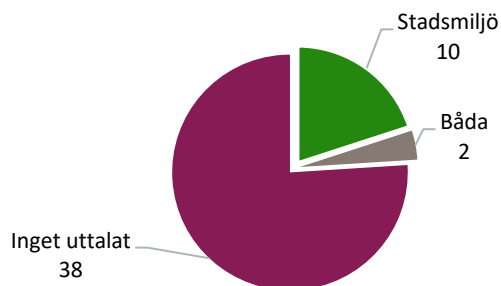
Anmärkning: En satsning kan ha flera olika geografiska fokus samtidigt. Det är därför som antalet satsningar med olika geografiska fokus summerar till fler än det totala antalet kartlagda satsningar.

Sju av de kartlagda satsningarna ett internationellt fokus vilket innebär att de syftar till att utveckla mobilitet- eller transportområdet även utanför Sveriges gränser. Vi har inte bedömt att satsningar som har potential att bidra till hållbar utveckling eller minskade utsläpp internationellt har ett internationellt fokus. Dessa satsningar tenderar att ha ett stort antal deltagare och vara inriktade på forskning.

4.1.3 Endast ett fåtal satsningar är särskilt inriktade på stadsmiljö eller landsbygd

Endast ett fåtal satsningar har ett uttalat fokus på transporter i stadsmiljö eller på landsbygd. Tre av fyra satsningar har inget sådant uttalat fokus (se Figur 10). Detta innebär att dessa satsningar har ett brett fokus som inte är avgränsat till exempelvis transporter i stadsmiljö eller på landsbygd.

Figur 10. Andel satsningar som har ett uttalat stads- eller landsbygdsfokus



De satsningar som har ett uttalat fokus på stadsmiljö tenderar att vara inriktat mot specifika storstäder, som Stockholm eller Göteborg. Exempel på detta är satsningen Electricity Göteborg (se Faktaruta 3) som syftar till att främja elektrifiering av transporter i Göteborgsområdet.

Faktaruta 3: ElectriCity Göteborg

ElectriCity är en samverkansplattform mellan industri, forskning och samhälle för att utveckla och testa lösningar för framtidens elektrifierade transporter. ElectriCity startade 2013 och leds av Lindholmen science park i samarbete med bland annat Volvo, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad.

Från början låg fokus enbart på elektrifiering av bussar i Göteborg. Men med tiden har fokuset växt till att omfatta andra transporter som exempelvis tysta, avgasfria bussar, färjor och tunga fordon som drivs med förnybar el.

Verksamheten delas in i två delar:

- **Demoarena:** ElectriCity har en plattform, eller demoarena, för utveckling och tester av tjänster och produkter som kan bidra till attraktivare kollektivtrafik. Demoarenan möjliggör också tester av uppkopplade lösningar för trafikplanering och underhåll samt affärsmodeller för hållbar mobilitet.
- **Forskningsprojekt:** Forskare bedriver ett antal projekt inom ramen för ElectriCity. I fokus står bland annat buller, miljö, säkerhet, teknik, beteende och hållbarhet.

Demoarenan och projekten har lett till konkreta förändringar i hur busstrafiken i Göteborgsområdet bedrivs idag. Arbetet har bland annat resulterat i en elbusslinje i Göteborg 2015 som sedan ledde till 155 elbussar i december 2020. På sikt förväntas ElectriCity exempelvis bidra till utveckling av elektrifierade byggmaskiner och skyttlar.



Framgångsfaktor:

En delad vision mellan involverade parter och stöd från högsta ledningen.



Utmaning:

Vissa organisationer var inte vana att arbeta med komplexa satsningar med flera involverade aktörer.



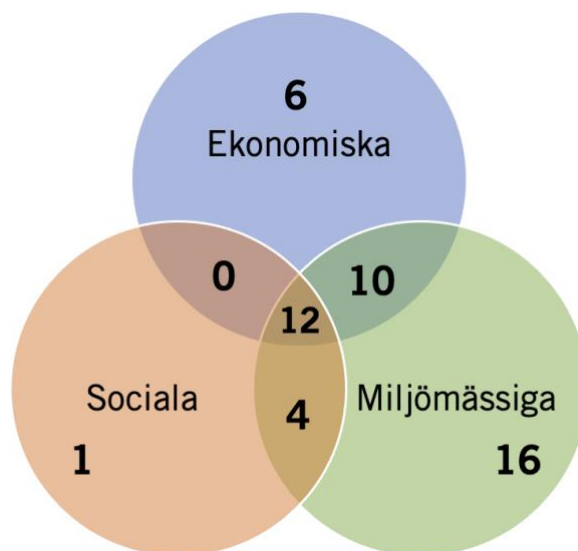
Viktig lärdom:

Utvecklingsarbete kan inte genomföras av en enskild part och det behövs en gemensam

4.2 Satsningarnas långsiktiga mål är miljömässiga

En klar majoritet (84 procent) av satsningar har långsiktiga miljömässiga mål, vilket betyder att satsningen på lång sikt syftar till att bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn. Endast 16 satsningar (32 procent) har dock enbart miljömässiga mål. Resterande har miljömässiga mål i kombination med antingen sociala eller ekonomiska mål eller både och (Figur 11).

Figur 11. Överblick över vilka typer av långsiktiga mål som plattformarna har (de är möjligt att ha fler än ett)



Det är mindre vanligt att satsningarna har ekonomiska eller sociala mål än miljömässiga mål. Detta är inte överraskande då det är en naturlig konsekvens av hur urvalet av satsningar gjorts för kartläggningen. Inom ramen för urvalet har vi tagit hänsyn till huruvida satsningarna bidrar till hållbara transporter antingen direkt eller indirekt. Således är det inte förvånande att en stor del av satsningarna som valt ut har miljömässiga mål.

En satsning har endast långsiktiga sociala mål och sex satsningar har endast långsiktiga ekonomiska mål. Dessa satsningar som inte har uttalade miljömässiga mål utmärker sig på två olika sätt:

1. Intresseorganisationer för en specifik bransch (såsom järnvägsbranschen) där det uttalade fokuset för organisationen är ekonomisk.
2. Forsknings- eller industriprogram som syftar till att utveckla en specifik bransch, ofta med fokus på kostnadseffektivitet eller andra förbättringar (trafiksäkerhet).

Båda dessa typer av satsningar genomför arbete som troligtvis även bidrar till mer hållbara transporter, men deras uttalade fokus är inte på hållbarhet.

5 Satsningarnas arbetssätt

I detta kapitel presenterar vi hur de identifierade satsningarna har valt att arbeta. Kartläggningen visar att de vanligaste arbetssätten för satsningarna är att inrikta sin verksamhet mot forskning och att utveckla teknik, produkter och processer. De vanligaste en satsning kan erbjuda är samverkansmöjligheter till deltagande aktörer.

5.1 Satsningarna är främst forskningsinriktade

Vår kartläggning visar att forskning är det vanligaste verksamhetsområdet bland satsningarna. En majoritet (64 procent) arbetar helt eller delvist med forskning. Ett exempel på en sådan satsning är Triple F (se Fakturaruta 4). Många satsningar arbetar inte enbart forskning utan inriktar sig också mot innovation och utveckling, exempelvis i syfte att ta fram nya affärsmodeller eller produkter.

Faktaruta 4: Triple F – Fossil Free Freight

Triple F är en samverkansplattform som leds av Lindholmen Science Park och syftar till att bidra till att minska godstransporternas koldioxidutsläpp i Sverige och ställa om till ett fossilfritt godstransportsystem. Satsningen finansieras av Trafikverket och görs i samarbete med VTI och RISE.

Fokus ligger på utmaningarna *ett mer transporteffektivt samhälle, överflyttning till energieffektiva och fossilfria fordon och skifte till förnybara drivmedel.*

Verksamheten delas in i två delar:

- **Projekt:** Triple F finansierar innovations- och forskningsprojekt (alltifrån förstudier till doktorandprojekt) som utvecklar nytänkande lösningar med syfte att främja en fossiloberoende godstransportsektor.
- **Nätverk:** Triple F skapar en plattform för att både utveckla och sprida kunskap mellan aktörer, branscher och regioner. Deras doktorandprogram syftar till att forma framtidens experter inom godstransportsektorns omställning.

Triple F har finansierat 40-tal forsknings- och innovationsprojekt sedan start. Doktorandprogrammet bidrar också till att utexaminera 20-tal doktorander.



Framgångsfaktor:
Balansen mellan forskning och samverkan med industrin.



Utmaning:
Politiska beslut krävs för att driva arbetet framåt.



Viktig lärdom:
Risk med science parks att nätverket blir för platsbaserat – behövs mer nätverkande i norr.

Av de satsningar som inriktar sig på forskning är det oftast en offentlig aktör med som medfinansier. Ett fåtal forskningssatsningar finansieras av andra aktörer, exempelvis av forskningsstiftelsen Mistra eller EU-medel som den Europeiska regionala utvecklingsfonden.

Lärdom från fallstudie



”Öppna utlysningar gör att det blir svårt att styra forskningen, dvs. det blir svårt att driva på den forskning som behövs. Även om det finns en kunskapslucka så går det inte att påverka om ingen söker. Vi hade exempelvis önskat att det bedrevs mer forskning om systemfrågor kring elektrifiering av transportsektorn.”

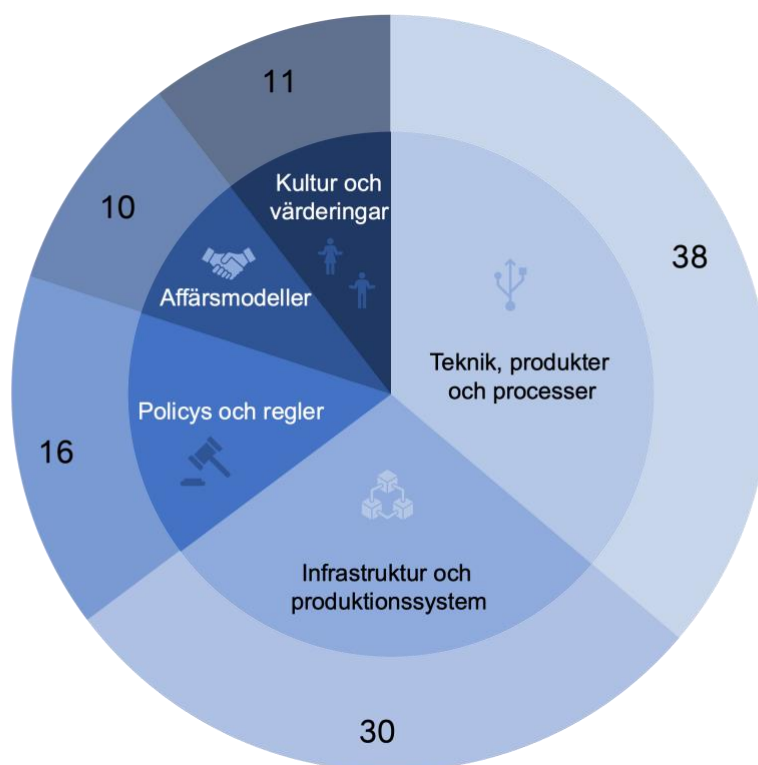
5.2 Satsningarna utvecklar teknik, produkter och processer

Det går att dela in satsningar som arbetar med forskning, utveckling och innovation i fem olika kategorier baserat på vilken typ av effekt eller utveckling som satsningen avser att bidra med. En satsning kan:

- fokusera på att utveckla nya tekniker och produkter,
- utveckla infrastruktur och produktionssystem,
- ta fram nya affärsmodeller,
- förändra policys och regelverk eller
- påverka kultur och värderingar.

Det är vanligast att satsningarna utvecklarteknik, produkter och processer. Tre av fyra kartlagda satsningar har i någon utsträckning ett fokus på att utveckla ny teknik, nya produkter eller processer (se Figur 12).

Figur 12. Antal satsningar uppdelat baserat på vilket eller vilka innovationsfokus de har



Anmärkning: En satsning kan ha flera olika utvecklingsfokus samtidigt. Det är därför som antalet satsningar med olika fokus summerar till fler än det totala antalet kartlagda satsningar.

En lärdom från en fallstudieintervju är att satsningar inte enbart bör fokusera på teknikutveckling utan även integrera övriga aspekter som implementering och användarförståelse. Endast en av fem kartlagda satsningar inriktar sig mot att arbeta med kultur och värderingar.

Den näst vanligast att satsningarna utvecklar infrastruktur och produktionssystem. Att utveckling av infrastruktur är ett vanligt fokus är inte nödvändigtvis överraskande. Ett större antal satsningar har ett brett fokus på ökad hållbarhet för samtliga transporter på exempelvis väg eller järnväg. Detta sker till exempel genom att utveckla den existerande väg- eller järnvägsinfrastrukturen. Om målet med en satsning exempelvis är att elektrifiera vägtransporter eller effektivisera transporter på järnväg så har satsningen ett fokus som innefattar att påverka existerande infrastruktur i någon utsträckning. Den vanligaste kombinationen av två olika fokus är att utveckla både teknik, produkter och processer tillsammans med infrastruktur och produktionssystem.

Lärdomar från fallstudier



”Utöver teknikutveckling är det viktigt att fokusera även på kontexten, implementering och beteenden.”

”Vi behöver hitta balansen mellan det som rör på sig i dagsläget och de områden där det behövs mer långsiktig forskning.”

5.3 Satsningarna inriktar sig främst på samverkan

Det vanligaste en satsning erbjuder är samverkansmöjligheter. Totalt 43 av 50 (86 procent) av kartlagda satsningar erbjuder någon form av samverkan (se Figur 13). Inom dessa satsningar möts exempelvis aktörer från akademien och näringslivet i syfte att dela erfarenheter eller att driva projekt tillsammans. Ett exempel på sådan satsning är K2 (se Faktaruta 5) som är ett nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. K2 samlar offentliga aktörer, akademi och näringsliv möts för att utveckla kollektivtrafiken i Sverige. I en intervju med K2 lyfts just samverkan mellan akademien och kollektivtrafikorganisationerna som en av deras största framgångsfaktorer.

Figur 13. Överblick över vilken typ av erbjudande som satsningarna har för sina deltagare




Anmärkning: En satsning bidra med flera olika erbjudanden till sina deltagare samtidigt. Det är därför erbjudandet som satsningarna kan erbjuda summerar till fler än det totala antalet kartlagda satsningar.

De satsningarna som fokuserar på samverkan erbjuder oftast något annat, exempelvis kunskapspridning eller nätverksmöjligheter. Få utav de kartlagda insatserna erbjuder finansiering, och de som gör det är oftast större forsknings- eller samverkansplattformar. När en satsning erbjuder finansiering är det oftast en offentlig aktör som Vinnova eller Energimyndigheten som står som finansiär för själva satsningen.

Lärdomar från fallstudier

”Det är viktigt att ha ett nätverk och lägga fokus på det. Om man inte känner varandra från början behöver man lägga tid på att lära känna varandra initialt och löpande.”



”Vi behöver höja ribban för det vi ska åstadkomma, inte enbart utgå ifrån det som behövs idag utan även hur framtiden ska se ut. [...] Vi behöver olika plattformar som skapar för olika aktörer att samverka. Det har vi varit duktiga på i Sverige och det bör vi fortsätta med. Det kan inte stå på egna ben. Behövs en tydlig struktur bakom. Allt ansvar ska inte ligga på plattformar och piloter, utan det behövs någon form av kapacitet i linjeorganisationer också.”

Faktaruta 5: K2 – Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik

K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektiv trafik. K2 samlar aktörer från akademi, offentlig sektor och näringslivet för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. Visionen är att bidra till att förbättra och förnya kollektivtrafiken som ett medel för hållbar omställning och mer hållbara städer och regioner.

K2 är grundar sig i ett samarbete mellan Lunds universitet, Malmö universitet, VTI, Västra Götalandsregionen, Region Stockholm, Region Skåne, Trafikverket, Vinnova och Formas.

Verksamheten delas in i fyra delar:

- **Forskning:** K2 initierar och genomför forskningsprojekt av relevans för kollektivtrafiken. Forskningen görs i samverkan med kollektivtrafikens aktörer.
- **Utbildning:** K2 erbjuder utbildningar till kollektivtrafikens aktörer som bygger på vetenskaplig kunskap och beprövad erfarenhet.
- **Kommunikation:** K2 sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.
- **Innovation och förnyelse:** K2 bidrar till innovation i samverkan med kollektivtrafikens aktörer. Exempel på detta är Rådslaget som samlar aktörer kring ett förnyelsearbete.

K2 har genomfört omkring 150 forskningsprojekt, bland annat om samverkansavtal mellan kollektivtrafikmyndigheter och trafikföretag. En viktig del av deras forskningsarbete är att öka kollektivtrafikorganisationernas förståelse för olika resenärstypers behov och förutsättningar. Exempelvis unga, äldre eller personer med funktionsnedsättning.



Framgångsfaktor:
Skapa relationer mellan akademien och storstadsregionerna.



Utmaning:
Behålla rätt kompetens.



Viktig lärdom:
Viktigt med långsiktighet och uthållighet för att bygga goda relationer mellan deltagande aktörer.

6 Sammanfattande slutsatser

I detta kapitel presenterar vi våra sammantagna slutsatser från de 50 kartlagda satsningarna.

6.1 Satsningarna involverar en bredd av aktörer

Satsningarna leds av en stor blandning av olika aktörer som exempelvis myndigheter, akademi, företag eller kombination av samtliga. Kungliga tekniska högskolan (KTH) driver flest satsningar följt av Lindholmen Science Park. Deltagare och partners till satsningarna kommer huvudsakligen från företag, akademien och offentlig sektor.

6.2 Satsningarna finansieras främst av offentliga aktörer

Satsningarna finansieras främst av offentliga aktörer, främst myndigheter som Vinnova, Energimyndigheten, Trafikverket och Tillväxtverket. Det finns även flera satsningar som finansieras av deltagare, till exempel genom finansiering från partners eller via medlemsavgifter. Få kartlagda satsningar finansieras med EU-medel.

6.3 Satsningarna fokuserar på vägtransporter – framför allt med bil och lastbil

Satsningarna i vår kartläggning har ett övervägande fokus på transporter med bil och lastbil. Det är däremot få satsningar som enbart fokuserar på bil och lastbil. I stället är det vanligt att satsningar fokuserar på att exempelvis minska resandet med bil till förmån för ett mer hållbart alternativ såsom tåg eller kollektivtrafik. Endast fem satsningar har ett fokus som inte innefattar vägtransporter alls: tre med fokus på järnväg, en på sjöfart och en på flygtrafik.

6.4 Satsningarnas mål är nationella och är sällan avgränsade att enbart fokusera på person- eller godstransporter eller transporter i stadsmiljö eller på landsbygd

Satsningarna i vår kartläggning har ofta en bred inriktning. Det är ovanligt att satsningarna är avgränsade till att fokusera på exempelvis gods- eller persontransporter specifikt, eller fokusera på transporter i en specifik kommun eller region, eller fokusera på transporter antingen i stadsmiljö eller på landsbygd. Det är vanligare att satsningarna fokuserar brett på alla olika typer av transporter och på en nationell nivå.

6.5 Satsningarna långsiktiga mål är oftast miljömässiga

Satsningarna i vår kartläggning har långsiktiga mål som huvudsakligen är miljömässiga. Flera satsningar har miljömässiga mål i kombination med antingen sociala eller

ekonomiska mål. Men få satsningar i vår kartläggning har långsiktiga mål som är enbart ekonomiska eller sociala. Detta beror troligtvis på att vi gjort ett urval av satsningar som ska bidra till hållbara transporter i någon utsträckning.

6.6 Satsningarna är främst inriktade på forskning och att utveckla teknik, produkter och processer

Vår kartläggning visar att forskning är det vanligaste arbets sättet bland satsningarna. En klar majoritet arbetar helt eller delvist med forskning. Kartläggningen visar också att det är vanligast bland satsningarna att inrikta sin verksamhet mot att utveckla ny teknik, nya produkter eller processer. Få kartlagda satsningar arbetar med kultur och värderingar.

6.7 Satsningar arbetar oftast med att erbjuda samverkansmöjligheter

Den absolut vanligaste inriktningen för en satsning är att erbjuda samverkansmöjligheter. Få utav de kartlagda insatserna erbjuder finansiering, och de som gör det är oftast större forsknings- eller samverkansplattformar.

7 Bilagor

7.1 Bilaga 1 – Kartlagda satsningar

Namn	Beskrivning
2030-sekretariatet	2030-sekretariatet samlar partners som på något sätt verkar inom deras fokusområden för förändring; Bilen, Bränslet och Beteendet. Tillsammans med sina partners är de prognosmakare, pådrivare, omvärldsanalytiker och en samlande kraft för ambitiösa aktörer inom näringsliv, civilsamhälle, myndigheter och politik.
Arena för transporteffektiv stadsmiljö	Arena för transporteffektiv stadsmiljö är ett forum som ska bidra till att transportsektorn når klimatmålen 2030 och 2045. Genom ökad kunskap om åtgärder som ger klimatnytta i städer kan genomförandetakten öka. Arenan arbetar med olika nätverk. Arenan riktar sig till aktörer inom offentlig eller privat verksamhet i städer och tätbebyggda områden.
Aster	ReLog & CLOSER har nu samlat organisationer från samhälle, näringsliv och akademi i denna Vinnova-finansierade satsning ASTER (Alliance for sustainable e-commerce). En satsning med målet att varje e-handelsleverans i Sverige ska bidra till ett levande samhälle och vara hållbar 2022.
Bikeable city	I initiativet Bikeable City arbetar 17 olika organisationer tillsammans för att skapa större möjligheter för att öka vardagsmotionen och förbättra hälsan. Syftet med projektet är att skapa ett helhetskoncept som kopplar ihop fem delinnovationer som alla syftar till att öka vardagsmotionen i en kommun eller region och förbättra invånarnas hälsa.
BVFF – Bana väg för framtiden	BVFF är ett industriprogram för forskning, utveckling och innovationer inom väg- och järnvägskonstruktion och underhåll. BVFF bildades i december 2011 genom ett avtal mellan Trafikverket, KTH och VTI. Numera ingår även LTU, Ramboll och AFRY. Syftet med BVFF är att utveckla branschens och samhällets förmåga att möta nutida och framtida krav på effektiv väg- och baninfrastruktur, samtidigt som relevanta delar av den svenska anläggningsbranschen stärks.
Centrum för tjänsteforskning (och deras projekt SAMOT)	CTF:s forskning drivs av samhällsutmaningar med människor, organisationer och samhälle i fokus och genomförs i samverkan med akademi och omgivande samhälle. Våra resultat kommer till nytta hos näringsliv, offentliga organisationer, samhälle och individer och tar plats i den internationella forskningsfronten.
CLOSER	CLOSER är en samverkansplattform, kunskapsnod och projektverkstad för ökad transporteffektivitet och välfungerande logistik. CLOSERs mål är att bidra med nya lösningar till det godstransportsystem som ska försörja ett hållbart samhälle.
Cykelcentrum – VTI	Cykelcentrum bildades genom VTI:s regeringsuppdrag att vara administrativ värd för Sveriges nya nationella kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling. VTI ska tillsammans med andra aktörer utveckla cyklingsens roll i Sverige för att bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet.
Cykelfrämjandet	Cykelfrämjandet är en ideell förening som jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Genom medlemmar, verksamhet och politisk påverkan på kommunal, regional och nationell nivå har vi som mål att skapa ett bättre och grönare cykelsamhälle.
Drive Sweden	Drive Sweden är ett Strategiskt innovationsprogram som driver utvecklingen mot hållbara mobilitetslösningar för människor och gods. Drive Sweden är ett ekosystem av cirka 150 aktörer från näringsliv, samhälle och akademi som tillsammans utvecklar, testar och

	implementerar effektiva, uppkopplade, delade och automatiserade transportlösningar.
Ec2b	EC2B är en hållbar mobilitetstjänst för fastigheter. EC2B paketerar olika mobilitetstjänster (bilpool, cykelpool, kollektivtrafik mm) och gör dem enkelt tillgängliga genom EC2B-appen.
ECO 2, The Centre for Eco 2 Vehicle Design	Center for ECO2 Vehicle Design är en multidisciplinär och multi-fordonsforskning för att hitta lösningar på tvärfunktionella konflikter som finns på många nivåer i det bredare fordonssystemet.
EIT Urban mobility	EIT Urban Mobility är ett initiativ från European Institute of Innovation and Technology (EIT) som syftar till att främja positiv förändring i hur människor rör sig i städer för att skapa mer beboliga platser. Deras mål är att bli det största europeiska initiativet som förändrar stadsmobilitet.
ElectriCity Göteborg	Inom ElectriCity utvecklas, testas, demonstreras och utvärderas lösningar som kan bidra till hållbara, elektrifierade resor och transporter, och därigenom skapa nya möjligheter för framtidens stadsutveckling.
Electrification hub	Electrification Hub är en samverkansplattform som samlar spetskompetens i gemensamma satsningar för att accelerera utvecklingen kring elektrifiering, energi och elektromobilitet och driva på klimatomställningen i Sverige och internationellt. Målet är att bidra till Sveriges uppsatta mål att minska de tunga transporternas miljöpåverkan genom en 70-procentig minskning av utsläppen.
Elektrifierings-kommisionen	Regeringen har inrättat en Elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Elektrifieringskommissionen ska i samråd med berörda aktörer identifiera åtgärder som de kan vidta för att takten i elektrifieringen på transportområdet ska öka.
f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel	f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel är ett nationellt centrum för samverkan mellan industri, högskolor, institut och myndigheter engagerade i att bidra till en hållbar transportsektor. Den gemensamma utgångspunkten är att hållbara förnybara drivmedel spelar en central roll i omställningen.
FFI	Fordonsteknisk forskning och innovation (FFI) syftar till att driva och finansiera forskning, innovation och utveckling inom miljö och säkerhet för att bidra till ett mer hållbart samhälle.
Fordonsdalen	Projektet Fordonsdalen är ett samarbete mellan Region Stockholm och KTH som syftar till att utveckla fordonsindustrin i regionen och säkerställa dess tillväxt och internationella konkurrenskraft genom omställning till ett framtida hållbart transportsystem.
Fossilfritt Sverige	Fossilfritt Sverige arbetar med att öka takten i klimatomställningen och göra Sverige till ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Målet är att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfria.
Gothenburg Green City Zone	Gothenburg Green City Zone är en samverkansplattform som syftar till att främja Göteborgs omställningsarbete, med målet att Göteborg blir utsläppsfritt redan år 2030.
Gröna Mobilister	Gröna mobilister är en förening som syftar till att främja hållbara transportsystem, smart bilism, transparent och hållbar produktion av fordon och drivmedel samt stärkt konsumentmakt där hållbara alternativ synliggörs och eftersträvas.
InfraSweden	Det strategiska innovationsprogrammet InfraSweden2030 arbetar för att Sverige år 2030 ska ha konkurrenskraftiga transportinfrastrukturleverantörer som bidrar till klimatneutrala transporter, vilka möter samhällets ekonomiska och sociala utmaningar.
ITS Sweden	ITS Sweden är en intresseorganisation för aktörer som arbetar med digitaliseringen av transportsystemet. ITS Sweden utgör en plattform för samverkan och möjliggör därmed ett effektivt erfarenhetsutbyte och kunskapsuppbyggnad bland aktörer inom samhälle, akademi och näringsliv.

JVTC	Järnvägstekniskt centrum (JVTC) genomför tillämpbar FoU inom drift och underhåll för att stärka järnvägstransportsystemet. JVTC erbjuder en plattform för effektiva gränsöverskridande samarbeten mellan universitet, företag och myndigheter.
Järnvägsbranschens samverkansforum - JBS	JBS samlar hela järnvägsbranschen och arrangerar årligen en konferens och ett strategiseminarium. Det övergripande syftet är att prioritera, effektivisera, samordna och driva på branschgemensamt förbättringsarbete som rör järnvägens förnyelse och järnvägssystemets funktionssätt och ett bättre kapacitetsutnyttjande av nya och befintliga banor.
K2	K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.
KAJT	Branschprogram Kapacitet i Järnvägstrafiken (KAJT) är ett samarbete mellan Trafikverket, forskarutförare och näringsliv för att skapa långsiktighet och säkerställa forskningens bidrag till skapandet av morgondagens järnvägstrafik.
KTH – ITRL	Integrated Transport Research Lab (ITRL) är inspirerad av utmaningen att underlätta övergången till detta hållbara transportsystem. De syftar till att göra transportsystem mer flexibla, smarta och hållbara, främja mobilitetslösningar till alla samt begränsa negativa effekterna av godstransporter och distribution av varor.
Lighthouse	Lighthouse är en samverkansplattform för sjöfartsforsknings och innovation. Aktiviteterna är inåtriktade på att möta industrins och samhällets behov. Bl.a. för att säkerställa en effektiv och långsiktigt hållbar och säker transportförsörjning i hela landet.
Mistra Carbon Exit	Mistra Carbon Exit identifierar och analyserar de tekniska, ekonomiska och politiska möjligheterna och utmaningarna som Sverige står inför när målet om utsläpp av netto noll växthusgaser till år 2045 ska nås.
Mistra InfraMaint	Mistra InfraMaint är ett forskningsprogram med smart underhåll i fokus. Programmets vision är en hållbar infrastruktur som är tillgänglig och säker dygnet runt.
Mistra SAMS	Mistra SAMS studerar digitala tjänster för tillgänglighet och rörlighet, för att förstå deras potential att förändra samhället och bidra till hållbarhet. Mistra SAMS undersöker hur aktörer kan underlätta samhällets övergång till plattformsbaserad tillgänglighet med mobilitetstjänster som bidrar väsentligt till hållbarhet.
Mobility xlab	MobilityXlab är en samverkansplattform som grundades 2017 av sex globala företag för att skapa och utveckla nya innovationer inom framtida mobilitet – med varandra och med startups.
MoBo	MoBo startade som ett innovationsprojekt 2016, och har utvecklats till att omfatta flertalet FoU satsningar och uppdrag. Projekten kännetecknas av bred samverkan, nyfiken utforskande, beprövad metodik och en tydlig målstyrning mot ett mer hållbart och livskraftigt samhälle.
NFFP	Det nationella flygtekniska forskningsprogrammet (NFFP) är ett finansieringsprogram för flygteknisk forskning med syfte att vidareutveckla forskningsresurserna inom landet vid industri, forskningsinstitut, universitet och högskolor samt att samordna utnyttjandet av dessa resurser.
Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik	Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom Kollektivtrafiksverige. Gemensamt drivs projekt och aktiviteter inom två huvudområden: att kommunicera och följa upp fördubblingsmålen och att utveckla avtalsprocessen.
Regeringens godstransportråd	Regeringen har inrättat ett nationellt godstransportråd som ska arbeta för att utveckla transportsektorn utifrån den nationella godstransportstrategin. Rådets arbete ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och

	främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.
ReLog	ReLog:s syfte är att bedriva, stärka och utveckla tvärvetenskaplig, behovsorienterad och tillämpad forskning inom främst logistik, som bidrar till kompetenshöjning, ny arbetskraft och innovation; och därmed till tillväxt för näringslivet. Samarbetar bland annat med Closer.
Rådet för hållbara städer	Rådet för hållbara städer är ett myndighetssamarbete som ska stärka kommunernas förutsättningar att utveckla levande och hållbara städer och samhällen.
SAFER	SAFER är en samverkansplattform för att samla forskning om trafiksäkerhet i syfte att skapa trygga, hållbara, sammanlänkade och automatiserade trafiksystem.
Samtrafiken	Samtrafiken verkar i kollektivtrafikbranschen och är ett samverkans- och utvecklingsföretag med fokus på den nationella digitala infrastrukturen baserat på data och standarder för informations-, betal- och biljetflöden.
SEC	Swedish Electromobility Center (SEC) är ett nationellt forskningscenter för "elektromobilitet". Målet är att sammanföra kompetenser från olika områden och fungera som en plattform mellan akademi, industri och samhället.
Smart City Sweden	Smart City Sweden is a platform for sustainable city solutions. At our regional offices and the headquarters in Stockholm, we welcome delegations from all over the world that are interested in investing in smart & sustainable city solutions from Sweden.
Svensk kollektivtrafik	Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och läns trafikbolagen i Sverige.
Telematics valley	Telematics valley syftar till att öka användningen av telematics i syfte att komma till nytta för transportbranschen och närliggande verksamheter.
The Centre for Traffic Research (CTR)	Centrum för trafikforskning (CTR) är ett svenskt kompetenscenter som initierar, samordnar och bedriver forskning och utveckling inom modellering och analys av trafikprocesser.
TRENoP	Transport Research Environment with Novel Perspectives (TRENoP) kombinerar teknik och policyer utifrån ett systemperspektiv för att utforma ett nytt strategiskt transportinriktat forskningsfält. Målet är att år 2022 ska ny forskning med fokus på ett övergripande hållbarhetssystem ha bidragit till uppkomsten av nya, hållbara transportlösningar.
TripleF	Triple F står för Fossil Free Freight, som anspelar på programmets syfte - att bidra till att minska godstransporternas koldioxidutsläpp i Sverige och ställa om till ett fossilfritt godstransportsystem.
Viable Cities	Viable Cities är ett strategiskt innovationsprogram med fokus på omställningen till klimatneutrala och hållbara städer. Programmets mission är klimatneutrala städer 2030 med ett gott liv för alla inom planetens gränser.