

Utvärdering av InMotion

Kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar

Utvärderingen är genomförd av Nordregio i samverkan
med Faugert & Co Utvärdering AB

Förord

Västra Götalandsregionen medfinansierar ett stort antal projekt och verksamheter som syftar till att främja en hållbar regional utveckling. Samtliga projekt och verksamheter som medfinansieras av Västra Götalandsregionen följs upp genom regelmässig och kontinuerlig insamling av information som gör det möjligt att se hur verksamheten utvecklas. Mer djupgående utvärderingar görs även av program samt av flera verksamheter och projekt varje år.

Programmet InMotion togs fram under det rådande konjunkturläget 2009 som motiverade särskilda insatser som kunde ge positiva effekter på den västsvenska konkurrenskraften på såväl kort som lång sikt. Övergripande mål för programmet är att "Västra Götaland ska vara en av Europas ledande regioner inom miljö, energi och nästa generations hållbara transportlösningar".

Syftet med utvärderingen är att få lärdomar som kan utnyttjas inför framtida insatser i syfte att stärka regionens konkurrenskraft inom utpekade områden. Då flertalet projekt fortfarande pågår är utvärderingens fokus i första hand på programmets relevans, arbetssätt och organisation.

Utvärderarna visar bland annat på att programmet har varit uppskattat och intervjuerna som genomförts tyder på att det finns goda förutsättningar att uppnå de flesta målen. Viktiga lärdomar som kan vara ett stöd i arbetet med liknande satsningar lyfts fram i rapporten, till exempel styrkor och svagheter med förstudier.

Utvärderingen har genomförts av Nordregio tillsammans med Faugert & Co Utvärdering AB. Från Nordregio ingår Maria Lindqvist och Christian Fredricsson och från Faugert & Co Utvärdering AB ingår Tomas Åström och Nulifer Ipek. Regionutvecklingssekretariatets kontaktperson är Monica Emanuelsson.

Göteborg 8 oktober 2011

Mats Granér
Chef Analys och uppföljning
Västra Götalandsregionen

Sammanfattning

Programmet

Under 2009 initierade Västra Götalandsregionen (VGR) programmet InMotion – kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar, efter en omfattande dialog med regionens olika aktörer. Programmet avsåg att stärka konkurrenskraften inom fordons- och transportindustrin i Västra Götaland, som drabbats hårt av den ekonomiska krisen under 2008-2009. Programmet breddades successivt till att även fokusera på utveckling och företagande inom energi- och miljöteknik. Totalt avsatte VGR 150 miljoner i hopp om medfinansiering med minst det dubbla från lokala, regionala och nationella aktörer inom privat och offentlig sektor. I mitten av december 2010 hade 32 projekt, 20 förstudier och ett ramprogram för FoU i små och medelstora företag beviljats medel från programmet.

Utvärderingsuppdraget

Nordregio fick i mars 2011 i uppdrag att tillsammans med Faugert & Co Utvärdering AB genomföra en första utvärdering av programmet. Vid tidpunkten för genomförandet pågick fortfarande 28 projekt. Det har därför inte varit möjligt att göra en utvärdering av resultat och effekter. Istället har fokus legat på programmets relevans, arbetssätt och organisation. En avstämning avseende möjligheterna att bidra till måluppfyllelse, samhällsnytta och avsedda resultat har skett genom intervjuer avseende upplevd nytta och förväntningar på långsiktiga effekter. Ramprogrammet kommer att följas upp i särskild ordning och ingick inte i denna utvärdering.

Uppdraget inleddes med en insamling och genomgång av tidigare rapporter och utvärderingar av regionala satsningar inom energi-, miljö- och fordonsområdet. Dessutom har utvärderarna genomfört en övergripande analys av projektportföljen, med stöd av projektdokumentation, samt den databas och de analyser som tillhandahållits av VGR. Övrig datainsamling har i huvudsak skett genom intervjuer med representanter för ett urval av representativa projekt och förstudier, fördelade på de olika prioriterade insatsområdena. I detta ingår representanter för de två regionala utvecklingsplattformarna Innovatum och Lindholmen Science park, tre stora, strategiska projekt samt ett urval av relevanta organisationer. Totalt genomfördes intervjuer med ett 40-tal personer, flertalet i form av telefonintervjuer.

Programgenomförande

Det fanns en uttalad ambition inom programmet att i första hand bygga på de strategiska samarbeten som redan fanns i Västra Götaland. Syftet var att växla upp pågående utvecklingsinsatser och attrahera ytterligare finansiering för att korta utvecklingstider, snabba på processer och få till stånd konkreta avtal och överenskommelser. Inom InMotion definierades fyra olika finansieringsformer; förstudier, utvecklingsprojekt, företagsfinansiering (inklusive ett ramprogram för FoU i små och medelstora företag) och riktade medel till de strategiska samverkansplattformarna Lindholmen Science Park (LSP) och Innovatum i form av stärkt basfinansiering och en projektram.

Programmet utvecklades och genomfördes i samverkan mellan två nämnder inom VGR; miljönämnden och regionutvecklingsnämnden. Ansökningar har i huvudsak mottagits löpande och beretts i dialog med en sekretariatsgemensam beredningsgrupp, innan formellt beslut i regionutvecklingsnämnden. För större FoU-insatser inom företagsstöd, så kallade FoU-kort Avancerat, har tre utlysningar genomförts inom programmet och beretts med stöd av en expertpanel. Alla beslut fattades av budgettekniska skäl under 2009-2010, men projekten behövde däremot inte avslutas förrän under 2013. Avslagen har varit få, men i några fall har beredningsgruppen ställt vissa kompletterande krav på projekten. Beredningsgruppens engagemang och delaktighet i ansökningsförfarandet har uppskattats mycket.

I analysen av projektportföljen kan vi konstatera att det finns en bra mix med ett 20-tal förstudier och ett 30-tal större utvecklingsprojekt. Två tredjedelar av utvecklingsprojekten

gäller hållbara transporter och en tredjedel energi- och miljöområdet. Ett enskilt projekt (ASTA) utgör nästan hälften av finansieringen inom hållbara transporter. Projekt som med syfte att utveckla miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration (insatsområde 1) dominerar både i antal och i finansieringsvolym. Flera av förstudierna och utvecklingsprojekten inom detta insatsområde haft som syfte att bygga upp regionala strukturer som långsiktigt kan bidra till utveckling av nya produkter (insatsområde 2) och till ökad internationalisering och export för deltagande aktörer (insatsområde 3). Inom insatsområde 4 (Marknadspåverkan) som däremot inga projekt genomförts. Samverkansplattformarna LSP och Innovatum (insatsområde 6) har valt olika strategier för att utnyttja den projektram som avsatts. Däremot har fokus i båda fallen legat på att utveckla nya miljöer (öppna arenor) inom nya kompetensområden, som exempelvis energi, produktionsteknik och tjänstesektorn.

När det gäller geografisk fördelning så har drygt hälften av medlen (53 procent) beviljats till Göteborgsregionen, följt av Sjuhärad med en knapp tredjedel, Fyrbodalen med en knapp femtedel och Skaraborg med fyra procent. Fördelningen överensstämmer väl med fördelningen av sysselsättningen i Göteborgsregionen och Fyrbodalen. Däremot ligger finansierandelen i Sjuhärad betydligt högre än sysselsättningsandelen, vilket kan förklaras av att SP (ansvariga för ASTA) är lokaliserade till Borås, medan andelen i Skaraborg är betydligt lägre.

Resultat och lärdomar

Utvärderarna kan konstatera att det är för tidigt att bedöma programmets resultat och måluppfyllelse. Programmet har dock varit uppskattat och intervjuer med representanter för projekten tyder på att det finns goda förutsättningar att uppnå de flesta målen, framför allt vad gäller utveckling av innovativa miljöer. Däremot har programmet haft svårigheter att genomföra de planerade insatserna avseende innovativ upphandling, som är ett nytt och utmanande område för offentliga aktörer.

Några av de viktigaste styrkorna hos programmet som lyfts fram är följande:

- Viktigt signalvärde
- Bra att fokusera och samla regionala satsningar
- Stor flexibilitet i regionala satsningar
- Bra komplement till andra satsningar
- Uppskattad dialog och relation till VGR
- Nya samarbeten mellan aktörer och branscher har utvecklats
- Hög relevans

Samtidigt kan utvärderarna konstatera att programmet har ställts inför vissa utmaningar.

- Begränsad tid och resurser internt
- Relativt anonymt i bredare kretsar
- Ökad involvering av SME
- Svårt att avgränsa och följa upp effekter
- Säkra långsiktig finansiering

Inför framtida programsatsningar kan VGR dra följande lärdomar av satsningen på InMotion.

- Satsa på långsiktighet och kontinuitet
- Bygg på tidigare satsningar, men med stor öppenhet och bred kommunikation
- Använd förstudier, men skapa realistiska förväntningar
- Våga satsa på högriskprojekt
- Se över de begrepp som används inom programmet
- Stäm av regelsystem och administrativa krav med andra aktörer
- Utnyttja befintlig kompetens och erfarenhet mer
- Tydliggör kopplingarna mellan insatsområden

Innehåll

Inledning	1
Vi måste sätta oss i rörelse - InMotion	4
Bakgrund.....	4
Utveckling av programmet	6
Programdesign	7
Organisation	8
Implementering av programmet	9
Projektportföljen	10
Medfinansiering	18
Tre utvecklingsprojekt	20
Fallstudie: Active Safety Test Area (ASTA)	20
Fallstudie: Svenskt BränsleCellsCentrum (SBCC)	24
Fallstudie: Vindkraftteknik	27
Regionala samverkansplattformar	31
Lindholmen Science Park AB.....	31
Innovatum Teknikpark.....	35
Möjliga lärdomar.....	38
Lärdomar av programmet	42
Programmets effektivitet	42
Projektportföljen	45
Nytta och förväntade resultat/effekter	47
InMotions roll i innovationssystemet.....	49
Programlogik.....	50
Måluppfyllelse	51
Sammanfattande reflektioner	53
Programmets måluppfyllelse	53
Programmets styrkor.....	53
Programmets utmaningar	53
Inför framtida program.....	54
Referenser	1
Böcker och rapporter.....	1
Möten med uppdragsgivarna	1
Intervjuer	1

Bilaga 1 Förkortningar

Bilaga 2 Översikt projekt

Bilaga 3 Tabeller

Inledning

Uppdragets genomförande

Syftet med utvärderingen har varit att belysa relevans, resultat och effekter, måluppfyllelse, samt samhällsnytta av det programmet InMotion – kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar. En viktig del av utvärderingen har varit att identifiera viktiga lärdomar som kan dras av InMotion programmet inför framtida insatser från Västra Götalandsregionen (VGR).

Utvärderingen skulle enligt uppdragsgivarna belysa följande frågeställningar avseende programmet som helhet:

- Programlogik – övergripande genomgång av programmets bakgrund, syfte, genomförande och nuläge, som underlag för att bedöma programmets relevans i förhållande till uppställda mål
- Arbetssätt och organisation – beskrivning av arbetssätt och organisation, samt en bedömning av hur väl detta har fungerat
- Måluppfyllelse – en uppföljning av preliminära resultat och förväntningar på möjligheterna att bidra till programmets mål
- Bestående och långsiktigt värde – baserat på medverkande aktörers bedömningar av de insatser som genomförts

Fram till mitten av december 2010 hade 32 projekt, 20 förstudier och ett ramprogram för FoU i små och medelstora företag beviljats medel från programmet. Projekten genomfördes av ett 20-tal olika organisationer. Ramprogrammet kommer att följas upp i särskild ordning och ingår inte i denna utvärdering. För närmare beskrivning av programmets genomförande, se avsnitt *Implementering av programmet*.

Vid tidpunkten för genomförandet av denna utvärdering pågick fortfarande 28 projekt. Det har därför inte varit möjligt att göra en fullständig utvärdering av resultat och effekter. Istället har fokus legat på programmets relevans, arbetssätt och organisation. En avstämning avseende möjligheterna att bidra till måluppfyllelse, samhällsnytta och avsedda resultat har skett genom intervjuer avseende upplevd nytta och förväntningar på långsiktiga effekter hos olika projektdeltagare. En fristående slututvärdering av programmets resultat och effekter kommer att genomföras efter programmets avslut.

Metodik

Uppdraget inleddes med en insamling och genomgång av tidigare rapporter och utvärderingar av regionala satsningar inom energi-, miljö- och fordonsområdet. Dessutom har utvärderarna genomfört en övergripande analys av projektportföljen, med stöd av projektdokumentation, samt den databas och de analyser som tillhandahållits av VGR.

Övrig datainsamling har i huvudsak skett genom intervjuer med representanter för projekt. Eftersom det inte var möjligt att inom ramen för uppdraget göra en utvärdering av samtliga beslutade projekt genomfördes ett urval av projekt och förstudier i samråd med uppdragsgivarna. Ambitionen var inkludera vissa strategiska projekt, men även att få en god fördelning mellan aktörer och insatsområden. Detta resulterade i beslutet att genomföra följande aktiviteter:

- Fördjupade intervjuer med representanter för de två regionala utvecklingsplattformarna Innovatum och Lindholmen Science park och för ett urval av projekt inom den projektpott som dessa beviljats
- Fördjupade intervjuer med projektledning och deltagare från olika sektorer i tre större, strategiska projekt inom olika tematiska områden

- Intervjuer med projektledare för projekt av olika karaktär hos ett urval av relevanta organisationer

Intervjuerna vid plattformarna Innovatum och Lindholmen genomfördes i huvudsak som personliga intervjuer, medan övriga utgjordes av telefonintervjuer. Till stöd för genomförandet utarbetades en intervjuguide. De fördjupade intervjuerna varade mellan en knapp timme och två timme, medan övriga intervjuer var något mer kortfattade.

Totalt genomfördes intervjuer med ett 40-tal personer. Intervjuerna fördelade sig mellan olika typer av aktörer enligt tabell 1 nedan. För en komplett lista över intervjuade personer, se Referenser.

Tabell 1. Fördelning av intervjuer

Typ av aktörer	Antal intervjuer
Offentliga aktörer	
a) Regionalt	8 personer
b) Nationellt	2 personer
Näringslivet	10 personer
Kunskapsinstitutioner	13 personer
Strategiska plattformar	9 personer

I detta inkluderas gruppintervjuer med representanter för VGR i samband med två möten med uppdragsgivarna, dels vid projektet start (2011-03-18), dels i samband med första avrapportering (2011-05-25). Dessutom genomfördes intervjuer med ytterligare 14 projektägare, som tillsammans ansvarade för genomförandet av 33 av de 53 förstudier eller projekt som fått finansiering genom programmet. Se tabell 2.

Tabell 2. Projektägare som intervjuats

Kategori	Förstudie	Projekt	Projektägare
Fallstudier	x	Testcentrum för bränsleceller	ETC
	x	Allians för framtida batteriproduktion	
Plattform 1 Ramanslag 1		Etablering av svenskt bränslecellscentrum (SBCC) steg 1	Chalmers
		Mötesplats Vindkraftsteknik	
		Provplats Göteborg Chalmers Vindkraftsteknik	
		Active Safety Test Arena (ASTA)	SP
	x	Active Safety Test Arena (ASTA) - underlag för projektering	
		Lindholmen Science Park Basfinansiering	Lindholmen
	x	Clean Energy Arena	
	x	Lindholmen Media Arena	
	x	Avancerad elektronikutveckling inom Västra Götaland	
	x	Demoteater 2.0	
Plattform 2 Ramanslag 2	x	Visualiserings Center	
	x	Sustainable Urban Transport Metabolism	
	x	API Federation	
		Testmiljö för snabbbladdning av fordon	
		COSMO (EU-projekt)	
Övrigt		Innovatum Teknikpark basfinansiering	Innovatum
		Etablering av Energi- och miljötekniskt centrum	
		EV Hub Arena	
		Flexlean	
	x	Förstudie för att finna samverkansmekanismer för energi	SP
	x	Förstudie: Nuläge för leverantörer av tekniktjänster till fordonsindustrin	FKG
		BiMiTrucks	BRG
		Klimatsmart Citydistribution	BRG
		DESIGN Open	SVID
		Tjänster för hållbart vardagsresande	Viktoriainstitutet
	Utv. Av strategisk allians mellan SAFER - Moveo	SAFER	
	Delprojekt SMART		
	F3: Svensk kunskapssentrum för förnyelsebara drivmedel	Chalmers Ind.tek.	
	Clean Tech In	Innovationsbron	
	Odling för bioenergi	Agroväst	
	We Share 2012	Högkolan i Skövde	

Rapportens disposition

Efter detta inledande kapitel så följer i nästa kapitel, *Vi måste sätta oss i rörelse – InMotion*, en presentation av programmet. Här ges inledningsvis en beskrivning av den ekonomiska situation som förelåg i samband med beslutet om programmets genomförande. Därefter beskrivs hur programmet utvecklades och dess utformning i termer av målsättningar, programdesign och organisation. Efter följer en presentation av hur programmet implementerats och en sammanfattning av den projektportfölj och medfinansiering som programmet resulterat i.

I de nästföljande två kapitlen presenteras resultaten av flertalet intervjuer som genomförts med inom utvärderingen av InMotion-programmet. Underlag från intervjuer med representanter för övriga projekt har utnyttjats som underlagsmaterial i diskussionen om lärdomar senare i rapporten.

I kapitlet *Tre utvecklingsprojekt* ges en fördjupad beskrivning av tre av de största projekten inom InMotion-programmet; Active Safety Test Area (ASTA), Svenskt BränsleCellsCentrum (SBCC) och Swedish Wind Power Technology Centre (SWPTC). Varje fallbeskrivning inleds med en beskrivning av bakgrund och historik. Därefter följer en diskussion om deltagarnas engagemang, projektens möjliga resultat och effekter, betydelsen av InMotion-programmet samt några avslutande lärdomar.

I nästa kapitel, *Två regionala samverkansplattformar*, följer en beskrivning av verksamheten inom de två regionala samverkansplattformar som fått stöd av programmet; Lindholmen Science Park och Innovatum Teknikpark. För respektive plattform presenteras först bakgrund och historik. Därefter beskrivs de insatser som genomförts med finansiering från InMotion, dels inom den utökade basfinansieringen, dels inom den projektram som erhållits från programmet. Avslutningsvis presenteras ett antal lärdomar.

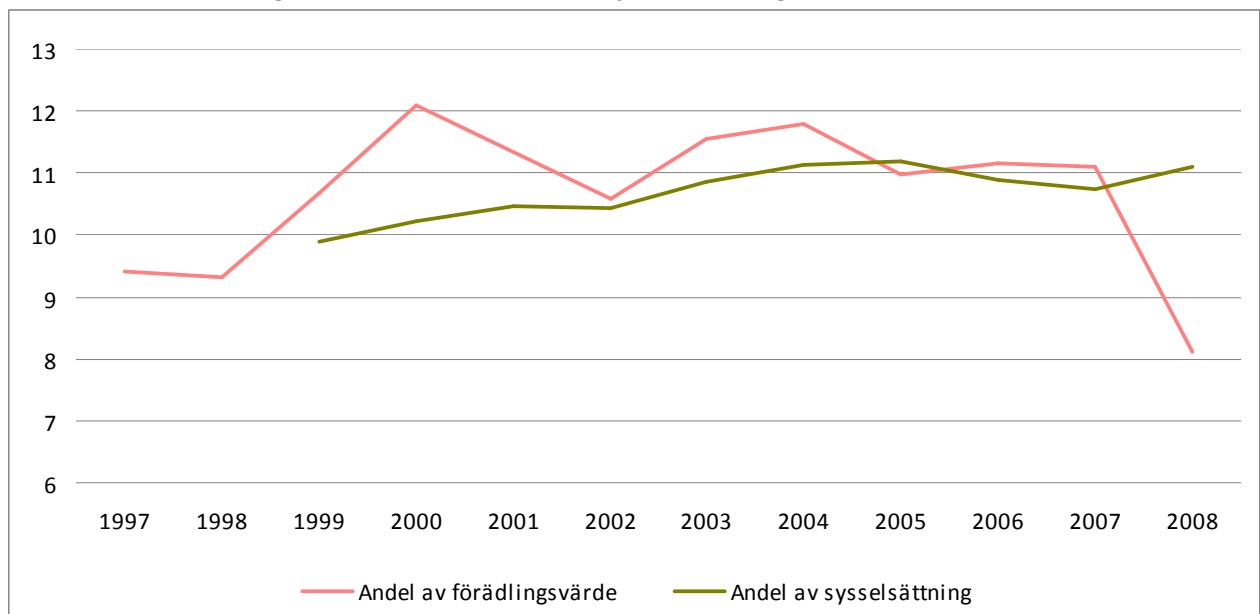
I det avslutande kapitlet *Lärdomar av programmet* analyseras och sammanfattas de observationer som gjorts i samband med utvärderingen. Kapitlet innehåller en diskussion om programmets effektivitet i genomförandet, en sammanfattande analys av projektportföljen, tidiga observationer avseende kortsiktiga och långsiktiga resultat och effekter, något om programmets roll i det regionala och nationella innovationssystemet, samt avslutande kommentarer avseende programmets logik och måluppfyllelse. Avslutningsvis summeras kortfattat programmets styrkor och utmaningar, samt några inspel inför utformning av framtida program.

Vi måste sätta oss i rörelse - InMotion

Bakgrund

Den recession som drabbade världen hösten 2008 hade sin grund i den amerikanska bolånemarknadens kollaps. Denna fick snabbt få återverkningar i det amerikanska bankväsendet och samhället i stort, för att därefter sprida sig även till andra delar av världen. Även om Sverige, med erfarenheter från den nationella bankkrisen i början av 1990-talet, måhända var bättre rustat än de flesta andra industriländer, så drabbades den svenska tillverkningsindustrin, och i synnerhet fordonsindustrin, mycket hårt. Under det tidigare decenniet hade fordonsindustrins betydelse för svensk ekonomi ökat. Sysselsättningen steg mellan 1998 och 2008 från knappt 10 till drygt 11 procent av landets sysselsättning. Men under 2008 sjönk fordonsindustrins andel av förädlingsvärdet kraftigt, från mellan 11-12 procent till 8 procent. Se figur 1.

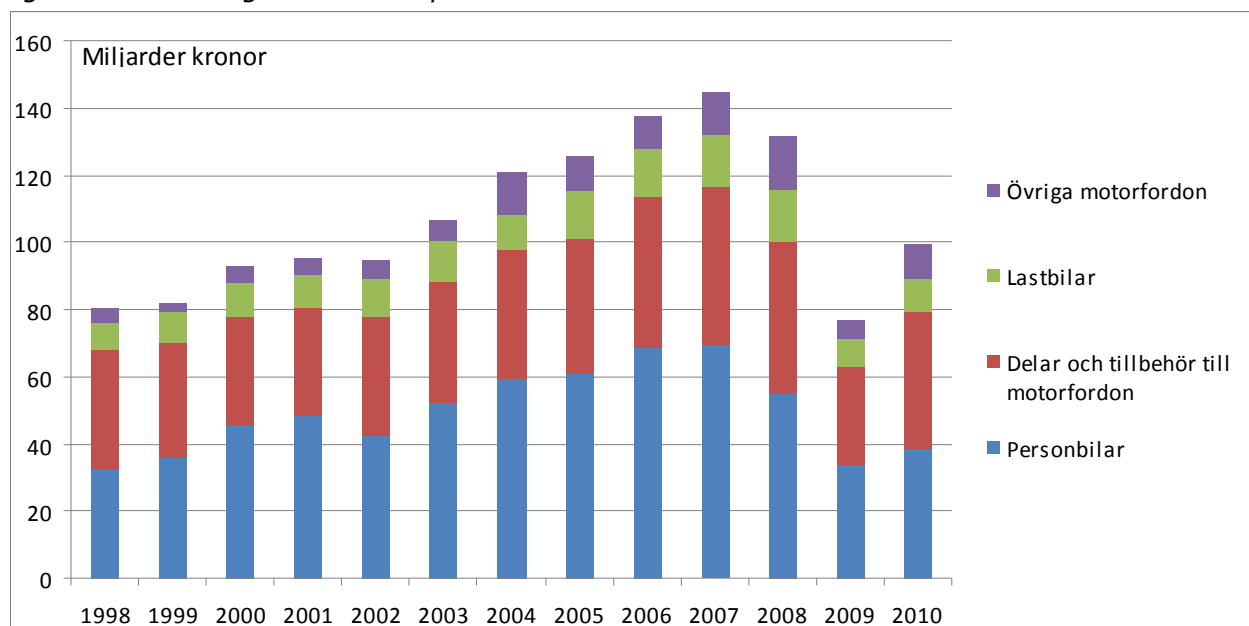
Figur 1. Fordonsindustrins (SNI 34) andel av tillverkningsindustrin (SNI 15-37), förädlingsvärde 1997-2008 och sysselsättning 1999-2008



Källa: SCB (egen bearbetning)

Ett skäl var att försäljningen av såväl person- som lastvagnar minskade dramatiskt under hösten 2008. Detta framtvängde en kraftig nedskärning av fordonsproduktionen och därmed också av produktionen i hela underleverantörsledet. Omfattande varsel från både fordonstillverkarna och deras underleverantörer lät inte vänta på sig. Särskilt utsatta var personbilstillverkarna Volvo Personvagnar och Saab Automobile, vars amerikanska ägare (Ford och GM) då närmast var konkursfärdiga och hade begärt statliga nödlån för att klara sin egen likviditet. Både Ford och GM hade dessutom deklarerat att de svenska dotterbolagen var till salu. Den turbulens som orsakades fick omfattande effekter på fordonsindustrin. I jämförelse med rekordåret 2007 hade exporten i det närmaste halverats under 2009. Se figur 2.

Figur 2. Sveriges fordonsexport 1998-2010



Källa: SCB/Egen bearbetning

För att dämpa effekterna av den ekonomiska och finansiella krisen under hösten 2008 tog den svenska regeringen ett antal initiativ. När antalet varsel ökade i Sverige tillsatte regeringen två regionala varselsamordnare i varje län. Deras uppdrag var att samla alla tänkbara krafter och samordna insatser för människor och företag som drabbats av varsel¹. Andra insatser gällde specifikt fordonsindustrin, framför allt satsningarna på Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI), ett program för strategisk forskning och innovation inom fordonsområdet, och på etableringen av det statliga venture capital-bolaget Fouriertransform. Se nedanstående box.

Box 1. Nationella insatser till fordonsindustrin

FFI – Fordonsstrategisk Forskning och Innovation²

FFI är ett FoU-program där staten och den svenska fordonsindustrin gemensamt finansierar forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter inom fordonsområdet. Satsningen sträcker sig initialt från 2009 till 2012 och innebär en satsning på FoU-verksamhet motsvarande 1 miljard kronor per år, varav de offentliga medlen utgör hälften. VINNOVA, Tillväxtverket och Energimyndigheten medverkar i programmet och FFI har ett kansli som koordinerar verksamheten, lokaliserat på VINNOVA. För närvarande finns fem samverkansprogram.

- Energi & miljö
- Fordons- & trafiksäkerhet
- Fordonsutveckling
- Hållbar produktionsteknik
- Transporteffektivitet

Fouriertransform³

Fouriertransform är ett statligt venture capital-bolag som registrerades i december 2008. Bolaget har ett totalt kapital på 3 miljarder kronor som på kommersiella grunder ska stärka det svenska fordonsklustrets internationella konkurrenskraft genom att stödja innovativa bolag och företagare som kan bidra till att vitalisera svensk fordonsindustri.

I uppdraget ingår att vara en aktiv ägare som bidrar till att bolagens kommersialisering och fortsatta tillväxt sker på ett strukturerat och framgångsrikt sätt. Fouriertransform tillför kompetens genom kvalificerade styrelserepresentanter, såväl egna medarbetare som personer i Fouriertransforms nätverk, i alla delägda bolag.

Trots dessa satsningar var effekterna av krisen speciellt påtagliga i Västra Götaland, som var mer beroende av fordonsklustret än övriga svenska regioner. Under 2008 arbetade hälften av alla sysselsatta inom fordonsindustrin i landet i länet och fordonsindustrin stod med drygt

¹www.tillvaxtverket.se/huvudmeny/insatserfortillvaxt/regionalutveckling/stodforregionalavarselsamordnare/bakgrundvarselsamordning.4.4f9fd2c7123e067bdde80009287.html

² www.vinnova.se/sv/ffi/

³ www.fouriertransform.se

38.000 anställda för drygt 5 procent av all sysselsättning i länen⁴. I samband med den omfattande dialog som fördes genom de regionala varselsamordnarna i regionen konstaterades en viss besvikelse med de nationella satsningarna inom fordonsindustrin, som upplevdes ta lång tid att komma igång och främst inrikta sig på kvalificerad forskning, som inte passade de mindre och medelstora företagen i regionen.

Samtidigt fanns inom regionen ett antal satsningar på såväl fordonsindustrin, som på miljö och energi. Regionutvecklingsnämnden hade bland annat drivit *RUM-programmet* (Regionala Utvecklingsmiljöer), för att bidra till utvecklingen av de regionala utvecklingsplattformarna Lindholmen Science Park och Innovatum Teknikpark⁵. Man hade även ett nära samarbete med fordons-satsningarna *MERA och V-ICT*, som administrerades av VINNOVA.

Inom miljö- och energiområdet hade Miljönämnden ett årligt anslag på 30 mkr för att bedriva utveckling. Medlen hade bland annat utnyttjats för att tillämpa offentlig upphandling inom den egna verksamheten. Under 2008 tilldelades VGR Miljöstyrningsrådets utmärkelse *Utmärkt grön upphandling*. Exempel på satsningar var projektet Design med omtanke, gröna listan med svanmärkta möbler, ett program för energieffektiva byggnader och ett program för biogasutveckling.⁶ Omkring 2007 påbörjades en process som gick under namnet *Klimatdialog - Smart Energi* där flera möten genomfördes med ett stort antal personer från näringsliv, samhälle, akademi, politik och det civila samhället. I processen identifierades en rad förändringar som behövde komma till stånd för att möta omställningen till en mer hållbar region och på det sättet minska sårbarheten i den fossilberoende ekonomin.⁷

Utveckling av programmet

Problembilden som ledde till InMotion växte fram genom en omfattande dialog med regionens olika aktörer inom ramen för regeringens varselsamordningsuppdrag. Inom regionen fanns en stark känsla av ekonomisk kris, eftersom det regionalt betydelsefulla fordonsklustret stod inför en mängd utmaningar. För att stimulera omvandlingstakten och öka konkurrenskraften på såväl kort som lång sikt i Västra Götaland krävdes särskilda insatser. Med politisk uppbackning togs under 2009 initiativet till programmet InMotion - Kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar.⁸

Med bakgrund mot detta bjöd VGR in övriga aktörer till en gemensam kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar. Programmet inriktades inledningsvis främst mot fordons- och transportindustrin utifrån dess speciella betydelse för Västra Götaland. Successivt breddades programmet till att även fokusera på utveckling och företagande inom energi- och miljöteknik, som utpekades som strategiskt viktiga utvecklingsområden för regionen. Ledorden för programmet var "Vi måste sätta oss i rörelse - In Motion".⁹

De bakomliggande utmaningarna som lyftes fram när programmet initierades var som följer:

- Förmågan till kraftsamling av kompetenser och resurser mellan nation, industri och kunskapsorganisationer – systemförståelse - måste stärkas.
- Samhällets möjligheter att driva på omställning och utveckling, också genom innovativ upphandling och affärsdriven hållbar utveckling, måste utnyttjas mer samlat.
- Konkurrenskraftiga forsknings- och innovationsmiljöer som kan mäta sig på en global arena, där akademien tillsammans med industriforskningsinstituten i än högre utsträckning än idag möter industriell utveckling och tillämpning måste utvecklas.
- Nya affärsmodeller och samarbeten som stödjer ett identifierat behov av industriell omställning måste underlättas.

⁴ Se tabeller i Bilaga 3

⁵ Regionala utvecklingsmiljöer för innovation och förnyelse, En utvärdering av Open Arena Lindholmen och Innovatum Projektarena genomförd av FBA Holding AB i samverkan med Intersecta AB, Utvärderingsrapporter 2008:03

⁶ www.businessregion.se/huvudmeny/affarsomraden/affarsdrivenmiljoutveckling/demoutvecklingsprojekt/biogasforfor-donivastragotaland/omprojektetbiogasvast/utveckling.4.104911d3124152ad2438000138845.html

⁷ InMotion - kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar (2009)

⁸ www.mynewsdesk.com/se/view/pressrelease/ny-storsatsning-av-vaestra-goetalandsregionen-150-miljoner-till-miljoe-energi-och-haallbara-transportloesningar-301713

⁹ InMotion - kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar (2009)

- Positioneringen inom Europeiska Unionen (EU) för att dra nytta av de ökade resurserna för forskning, utveckling och innovation inom t.ex. elektrifiering måste förbättras.¹⁰

Programdesign

Utifrån de rådande förutsättningarna och de utmaningarna Västra Götaland stod inför sattes följande målsättning upp:

”Det övergripande målet för programmet InMotion är att Västra Götaland ska vara en Europas ledande regioner inom miljö, energi och nästa generations hållbara transportlösningar”.¹¹

Programmet skulle även bidra till att nå den övergripande visionen för Västra Götaland som helhet, ”Vision Västra Götaland - Det goda livet”.¹² Utvecklingsinsatsen skulle stimulera en omställningsprocess inom fordonsindustrin genom produkt- och tjänsteutveckling samt inom energi- och miljöteknik. Fokus inom programmet lade bland annat på elektrifiering och minskat beroende av fossila energikällor.

Det fanns en uttalad ambition inom programmet att i första hand bygga vidare på tidigare satsningar som genomförts, som exempelvis Regionala Utvecklingsmiljöer, Biogas Väst, Power Väst, EcoEx, och Test Site Sweden.¹³ Syftet var att växla upp pågående utvecklingsinsatser och attrahera ytterligare finansiering för att korta utvecklingstider, snabba på processer och få till stånd konkreta avtal och överenskommelser.

Detta skulle åstadkommas genom att stimulera samverkan mellan industri, offentlig sektor och kunskapssektorn, dels genom stöd för utveckling av produkter (varor, tjänster och processer) inom energi- och miljöteknik och hållbara transportsystem, dels genom att förstärka den regionala infrastrukturen med olika test- och demonstrationsmiljöer. Programmet skulle även komplettera och samordnas med övriga nationella satsningar som genomfördes eller som tidigare genomförts.

Den initiala finansieringen för programmet var 150 mkr från VGR under perioden 2009-2010. Grundtanken var att finansieringen skulle kunna växlas upp med minst det dubbla från lokala, regionala, nationella och internationella aktörer inom privat och offentlig sektor. Därför fördes i tidigt skede en dialog med representanter för de nationella myndigheterna, exempelvis Tillväxtverket, VINNOVA, Energimyndigheten och KK-stiftelsen. Det var även möjligt att söka medfinansiering från EU:s strukturfondsprogram och EU:s övriga forsknings- och innovationsprogram, samt att inkludera finansiering från regionala aktörer, företag, institut, universitet, högskolor osv. För enskilda företag fanns möjligheten att som komplement söka finansiering för utvecklingsinsatser via ALMI och ALMI Invest, som erbjuder riskkapital till företag i expansionsfaser.

Utifrån utmaningarna inriktade VGR insatserna mot sex olika insatsområden, med specificerade målsättningar. Se Tabell 3.

¹⁰ InMotion – kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar (2009)

¹¹ InMotion – kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar (2009)

¹² Vision Västra Götaland – Det Goda Livet (2005), framtagen i samverkan mellan Region västra Götaland och de fyra kommunförbunden, och i dialog med regions övriga aktörer.

¹³ <http://www.mynewsdesk.com/se/view/pressrelease/ny-storsatsning-av-vaestra-goetalandsregionen-150-miljoner-till-miljoe-energi-och-haallbara-transportloesningar-301713>

Tabell 3. *Insatsområden och mål för dessa*

Insatsområde	Mål för insatsområde
1) Miljöer för kunskaps-utveckling, test och demonstration	InMotion ska bidra till utveckling av attraktiva och internationellt konkurrenskraftiga kunskaps- och testmiljöer som stödjer nästa generations hållbara transportlösningar och energisystem.
2) Utvecklingsprojekt – produkter (varor, tjänster och processer)	InMotion skall bidra till utveckling av nya varor, tjänster, och processer för nästa generations hållbara transportlösningar, miljö- och energisystem.
3) Internationalisering	Programmet ska bidra till att fler västsvenska aktörer positionerar sig inom internationella forsknings- och innovationsprogram
4) Marknadspåverkade insatser	VGR ska medverka till att utveckla metoder för innovationsupphandling samt genomföra två skarpa projekt som bidrar till att utveckla nästa generations hållbara transportlösningar, miljö- och energisystem.
5) Företagsfinansiering	Programmet ska stärka de små och medelstora företagens möjligheter att konkurrera på globala marknader genom att förbättra den ömsesidiga kunskapsöverföring mellan de mindre företagen, akademien och forskningsinstituten. Programmet ska bidra till att fler kvalificerade teknik- och kunskapsbaserade unga småföretag inom miljöteknik och energi skall nå kommersiell framgång.
6) Förstärkning av samverkansplattformar	Programmet ska stärka de regionala plattformarna Lindholmen och Innovatum som stödjande miljöer för att initiera och driva samarbeten mellan små och stora företag, akademi och institut inom områdena hållbara transportlösningar samt miljö- och energisystem.

Källa: InMotion, programdokument

För varje insatsområde presenterades ett antal aktivitetsindikatorer, kopplade till antal deltagande företag och antal uppstartade projekt eller samarbeten. Dessutom presenterades vissa kvantitativa resultatindikatorer, exempelvis antal nya eller utvecklade produkter (varor, tjänster eller processer), antal deltagare och nivå på kompletterande finansiering.

Inom InMotion definierades fyra olika finansieringsformer för genomförande av projekt inom de olika insatsområdena. Projekt inom insatsområde 1-4 kunde finansieras antingen genom förstudier eller genom utvecklingsprojekt. Totalt fanns 98 mkr avsatt för detta.

- A) **Förstudier** (Insatsområde 1-4), maximalt belopp 300 000 kr och finansieringsgrad från programmet högst 75 procent för att skapa förutsättningar för projekt av mer genomarbetad och konkret karaktär,
- B) **Utvecklingsprojekt** (Insatsområden 1-4), finansieringsgrad från programmet högst 50 procent,
- C) **Företagsfinansiering** (Insatsområde 5), totalt 24 mkr avsatt till tre delar; 10 mkr till konkurrensutsatta utlysningar för FoU i små och medelstora företag, baserat på FoU-checkar på maximalt (35 000) 50 000 kr¹⁴ och regionalt FoU-stöd på maximalt 500 000 kr, 10 mkr till såddfinansiering i tidiga skeden i miljöteknikföretag, samt 4 mkr för nyttiggörande av forskning vid Göteborgs universitet.
- D) **Särskilt riktade medel** (Insatsområde 6), totalt 28 mkr avsattes till de strategiska samverkansplattformarna Lindholmen Science Park och Innovatum, dels i form av förstärkt basfinansiering (8 mkr var), del i form av en projektram (6 mkr var) att använda till programmets insatsområde 1-4.

I programmet används även begreppet fokusområden för att illustrera fördelningen av medel mellan Hållbara transporter (fokusområde 1), Energi och miljö (fokusområde 2), Företagsfinansiering (fokusområde 3) och Samverkansplattformar (fokusområde 4).

Organisation

Programmet utvecklades och genomfördes i samverkan mellan två nämnder inom VGR; regionutvecklingsnämnden och miljönämnden.

¹⁴ Beloppet ökades under programperioden.

Regionutvecklingsnämnden har det politiska ansvaret för att finansiera en stor del av regionens insatser för att främja tillväxt och utveckling i Västra Götaland. Insatserna görs inom ramen för de olika strategier och program som finns, bland annat Vision Västra Götaland, tillväxtprogrammen och olika EU-program. I nämndens uppdrag ingår även att hantera en stor del av statens insatser för region- och näringslivsutveckling och infrastrukturplanering, inklusive bredbandsutbyggnad.

Miljönämnden är VGRs politiska nämnd för miljöfrågor. I budget anges som strategisk inriktning att VGR ska vara en samlande kraft för en miljödriven utveckling i Västra Götaland. I uppdraget ingår bland annat att stödja initiativ och fatta beslut som bidrar till ett miljömässigt hållbart samhälle. Miljönämnden ska också agera nationellt och internationellt för att påverka och utbyta idéer och kunskaper. Stöd och samordning av det interna miljöarbetet inom VGR är en annan viktig uppgift för miljönämnden. Enligt budget ska VGR vara ledande i arbetet för att minska de egna verksamheternas negativa miljöpåverkan.

För genomförandet bildades en gemensam beredningsgrupp med representanter för regionutvecklingssekretariatet och miljösekretariatet inom VGR. Från regionutvecklingssekretariatet har representanter både för enheten för näringslivsutveckling och för forskning och utveckling varit delaktiga. Visst internt stöd i administration och utvärdering har tillhandahållits, bland annat av enheten för analys och utvärdering.

Implementering av programmet

Kommunikation

Programmet lanserades i juni 2009 och eftersom samtliga beslut måste fattas under 2009-2010 så blev utrymmet för att lansera och kommunicera programmet begränsat. Däremot fanns efter tidigare satsningar och förberedande dialoger etablerade relationer till många aktörer, som kunde bistå i informationsspridningen. Dessutom var representanter för VGR under en period ute och genomförde ett stort antal presentationer av programmet.

Under hösten 2009 togs många kontakter, både personliga och per telefon. I detta skede kom det även in ett stort antal förfrågningar från enskilda företag och forskare om möjligheterna att söka stöd för utveckling av nya produkter (varor, tjänster och processer). Detta krävde förtydliganden, eftersom VGR inte kunde gå in med enskilt företagsstöd utöver de insatser som specificerades i programmet.

Handläggning och beslut

Projektansökningar har mottagits löpande, utom för insatsområde 5 (företagsstöd). Ansökningarna har beretts i dialog med den sekretariatsgemensamma beredningsgruppen. Genom att projekten diskuterades löpande innan projektansökningar lämnades in så blev det få avslag. I några fall har beredningsgruppen ställt krav på projekt av liknande karaktär att samordna sina insatser. I andra fall har projekt uppmanats att justera sin budget, exempelvis genom att ta bort insatser för företagsstöd. VGR har även villkorat vissa beslut med krav på viss medfinansiering. Formellt beslut har därefter fattas av Regionutvecklingsnämnden, med utgångspunkt i de av programmet fastställda urvalskriterierna. I vissa fall har Miljönämndens utvecklingsmedel använts som medfinansiering.

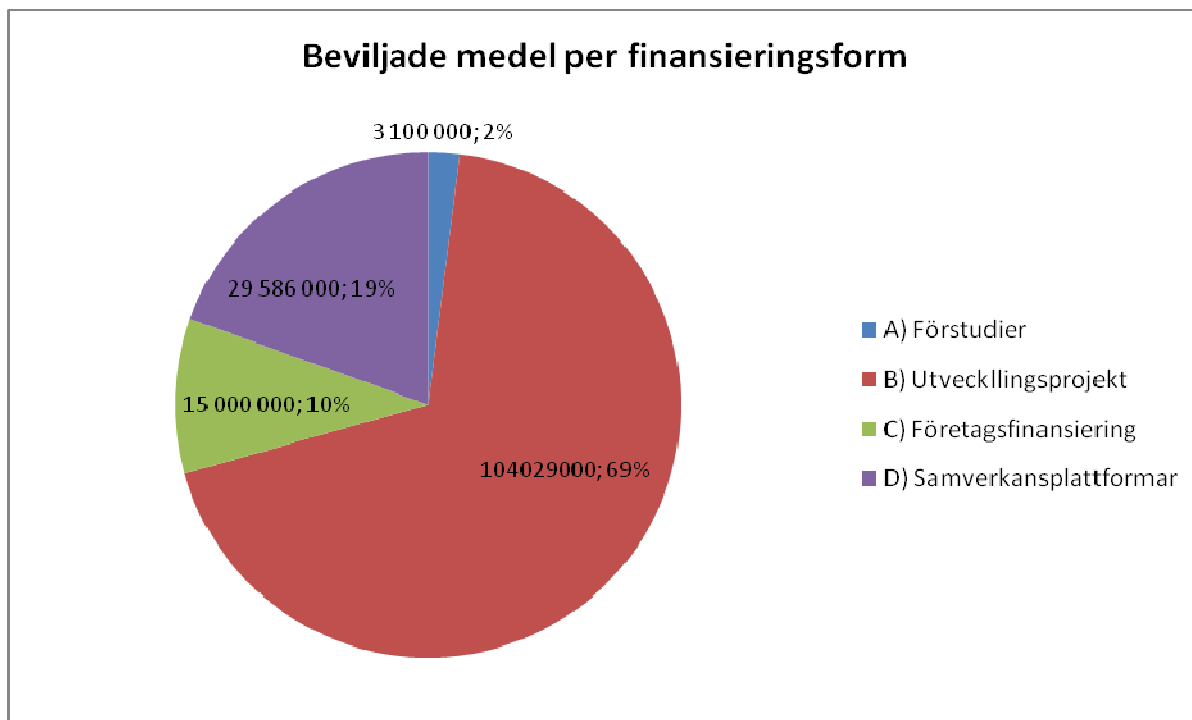
För större FoU-insatser inom företagsstöd, så kallade FoU-kort Avancerat, har tre utlysningar genomförts inom programmet och beslut har fattats med stöd av expertpanel, med representanter bland annat från VINNOVA. Även mindre insatser, så kallade FoU-kort Bas, beslutades i samband med utlysningar. Beloppet för FoU-kort Bas har idag ökat från 35.000 till 50.000 kr och beslut fattats löpande under programperioden.

Alla projektbeslut måste av budgettekniska skäl fattas under 2009-2010. Beslutade projekt behöver däremot inte avslutas förrän under 2013. Den utökade basfinansieringen för samverkansplattformarna Lindholmen Science Park och Innovatum löper till slutet av 2011 och projekt inom deras finansieringsram kan beslutas under hela 2011.

Projektportföljen

I december 2010 hade beslut fattats om hela budgeten om 150 mkr för InMotion-programmet. Ett drygt femtiotal projekt av olika storlek och karaktär ingick i projektportföljen. För en sammanställning av projekten, se bilaga 2. Närmare 70 procent av de beslutade medlen avsåg utvecklingsprojekt, en knapp femtedel medel till samverkansplattformarna Innovatum och Lindholmen, en tiondel företagsfinansiering (exklusive såddfinansiering i tidiga skeden till miljöteknikföretag) och resterande två procent förstudier. Se Figur 3.

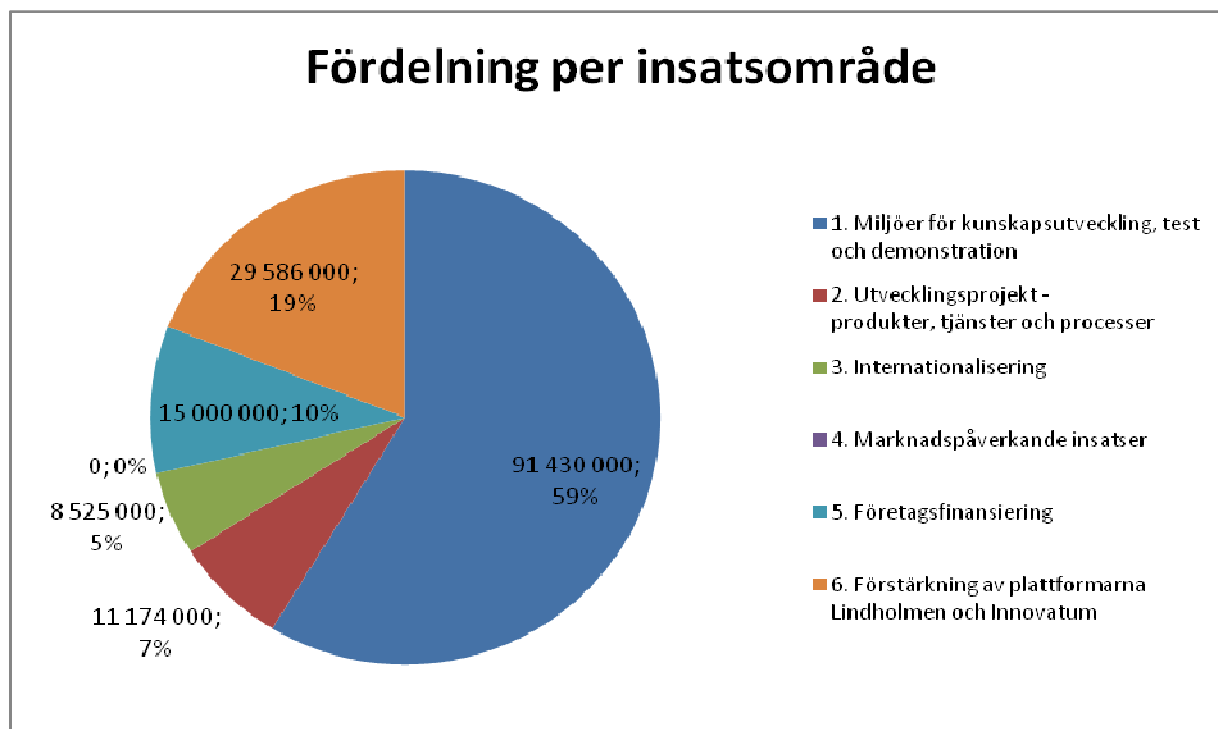
Figur 3. Beviljade medel per finansieringsform (december 2010)



Källa: Projektdatabasen (egen bearbetning), exklusive såddfinansiering.

Som framgår i figur 4 (nedan) har den största delen av programmet, totalt 59 procent, investerats i projekt för utveckling av miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration. Då har varken den utökade basfinansieringen till samverkansplattformarna Innovatum och Lindholmen, eller de förstudier och projekt som genomförs inom deras projektram, och som i huvudsak syftar till att stärka den regionala infrastrukturen, räknats med. Sammantaget uppgår dessa satsningar till drygt 29 mkr, vilket innebär att om även dessa poster räknas med skulle satsningar på att stärka den regionala miljön uppgå till cirka 120 miljoner eller nästan 80 procent av programmets budget.

Figur 4. Beviljade medel per insatsområde (december 2010)



Källa: Projektdatabasen (egen bearbetning), exklusive såddfinansiering.

Samtidigt har många av insatserna för att utveckla miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration en långsiktig ambition att bidra både till utveckling av nya produkter, d.v.s. varor, tjänster och processer (insatsområde 2) och till ökad internationalisering (insatsområde 3). Drygt 11 mkr, eller 7 procent av finansieringen, har gått till projekt med ett mer uttalat syfte att utveckla nya produkter och cirka 8,5 mkr, 5 procent av finansieringen, till projekt som syftar till ökad internationalisering. Inget projekt har genomförts inom marknadspåverkande insatser, exempelvis genom offentlig upphandling (insatsområde 4).

I projektdatabasen för programmet sorteras projekten efter finansieringsform, insatsområde eller fokusområde. Det innebär att vissa projekt återfinns under flera rubriker. Det gäller exempelvis projekt inom samverkansplattformar, som återfinns som finansieringsform D, insatsområde 6 och fokusområde 4. På motsvarande sätt återkommer företagsfinansiering som finansieringsform C, insatsområde 5 och fokusområde 3. Detta komplicerar beskrivningen av programmet. För att ge en tydligare bild av projektportföljen diskuteras nedan de förstudier och projekt som beviljats inom projektramen för de två samverkansplattformarna i samband med övriga förstudier och utvecklingsprojekt.

I december 2010 hade medel beviljats för utökad basfinansiering inom de två samverkansplattformarna Innovatum och Lindholmen Science Park (insatsområde 6), för tre projekt inom företagsfinansiering (insatsområde 5) samt för ytterligare 27 projekt och 21 förstudier/ utredningar (insatsområde 1-4, 6). Bland förstudier och utvecklingsprojekt ingår även de som genomförts inom samverkansplattformarna projektramen (insatsområde 6). Se tabell 4.

Tabell 4: Beviljade medel per finansieringsform och insatsområde

Prioriterade insatsområden	A.Förstudier	B.Utvecklingsprojekt	C.Företagsfinansiering	D.Samverkansplattform	Antal projekt/insatsområde
1-4	14	22			36
5 (Företagsfinansiering)			3		3
6 (Samverkansplattformar)	7	5		2	14
Antal/form	21	27	3	2	53

Källa: Projektdatabasen (egen bearbetning)

A. Förstudier

Inom ramen för finansieringsform A, *Förstudier*, fanns det möjlighet att söka medel för insatsområdena 1-4 samt från projektramarna inom insatsområde 6. Den totala finansieringsvolymen för 21 förstudier uppgick till drygt 4,8 mkr i december 2010. Intervjuer har genomförts med representanter för 11 förstudier. Tre av dessa har genomförts som en integrerad del av starten till tre större utvecklingsprojekt och presenteras mer utförligt i samband med dessa under rubriken B. Utvecklingsprojekt. Sex förstudier finansierades inom projektramen för Lindholmen Science Park. En mer utförlig beskrivning av syfte och genomförande av dessa sex återfinns i presentationen av under rubriken C. Regionala samverkansplattformar. Intervjuer med projektledare för övriga projekt har integrerats i kapitlet med lärdomar från programmet.

Den totala finansiering som beviljats till förstudier är måttlig. Beviljad finansiering från InMotion varierar mellan 70 tkr och 550 tkr¹⁵. Förutom de 3,1 mkr som beviljats för förstudier inom insatsområde 1-4 så har förstudier motsvarande drygt 1,7 mkr beviljats inom Lindholmens projektram. Det motsvarar totalt drygt 4,8 mkr eller knappt 4 procent av de beviljade medlen. I juni 2011 pågick fortfarande sex förstudier, som samtliga förväntas vara avslutade till den sista september 2011. Se tabell 5.

¹⁵ I ett fall beviljades ett högre belopp, eftersom detta betraktades som en fördjupning av en tidigare förstudie.

Tabell 5. Översikt Förstudier, december 2010

Organisation	Projekt	Insats- område	Beviljat	Tot. Budget	Avslutat
Lindholmen Science Park	Demoteater ver. 2.0	6	300 000	400 000	
Lindholmen Science Park	Förstudie visualiseringscenter i Göteborg	6	225 000	300 000	x
Lindholmen Science Park	Clean Energy Arena	6	300 000	400 000	x
Lindholmen Science Park	Sustainable Urban Transport Metabolism	6	200 000	300 000	x
Lindholmen Science Park	The API Federation	6	210 000	280 000	
Lindholmen Science Park	Lindholmen Media Arena	6	300 000	400 000	
Lindholmen ISEA	Avancerad elektronik-utveckling inom Västra Götaland	6	200 000	400 000	x
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Förstudie Smart Grids demonstration region	1	150 000	600 000	x
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Förstudie för att finna samverkansmekanismer för energi	3	200 000	400 000	x
Business Region Göteborg	Det västsvenska Petroklustrets bidrag till klimatsmarta lösningar	1	150 000	250 000	x
Chalmers Industriteknik	Hållbar produktutveckling för export i SMF	3	125 000	200 000	x
Chalmers Industriteknik	Förstudie Urban Plattform Prnr 100050		70 000	197 000	x
Chalmers Tekniska Högskola	VEHELEC	3	200 000	400 000	x
Chalmers, Elteknik	Förstudie InOcean - Centrum för marin energiteknik		225 000	300 000	
ETC AB	Testcentrum för bränsleceller	1	300 000	400 000	x
ETC AB	Allians för framtida batteriproduktion	1	300 000	400 000	x
Högskolan i Skövde	Envolve: Information Fusion for Energy Efficiency Modelling pre-study		200 000	350 000	
Högskolan i Skövde	Envolve: Information Fusion for Energy Efficiency Collection pre-study		200 000	350 000	
IT-forskningsinstitutet Victoria	ITS stöd för ökad godstransport på Göta Älv		260 000	760 000	x
Fordonskomponentgruppen	Nuläge för leverantörer av tekniktjänster till fordonsindustrin	2	170 000	290 000	x
Gullspång kommun	Förstudie, Otterbäckens Energikombinat	1	550 000	5 919 000	x
			4 835 000	13 296 000	

Källa: Projektdatabas (egen bearbetning)

Tre av förstudierna har haft en inriktning mot insatsområde 3 (Internationalisering), men flertalet har avsett insatsområde 1 (Miljöer för kunskapsutveckling, test eller demonstration). Det gäller även flertalet av de förstudier som beviljats ur Lindholmens projektram (insatsområde 6). Den förstudie som genomförts av Fordonskomponentgruppen inom insatsområde 2 (Utvecklingsprojekt) har varit av analyskaraktär och syftat till att kartlägga förutsättningarna för underleverantörer av tekniktjänster till fordonsindustrin.

B. Utvecklingsprojekt

Sammanlagt har cirka 104 mkr beviljats till 22 utvecklingsprojekt inom insatsområde 1-4 Dessutom har fem utvecklingsprojekt, motsvarande drygt 11,9 mkr, beviljats inom finansieringsramen för de två samverkansplattformarna (insatsområde 6). Det innebär en total finansiering av utvecklingsprojekt med närmare 116 mkr eller 77 procent av de beviljade medlen. Se tabell 6.

Tabell 6. Översikt Utvecklingsprojekt, december 2010

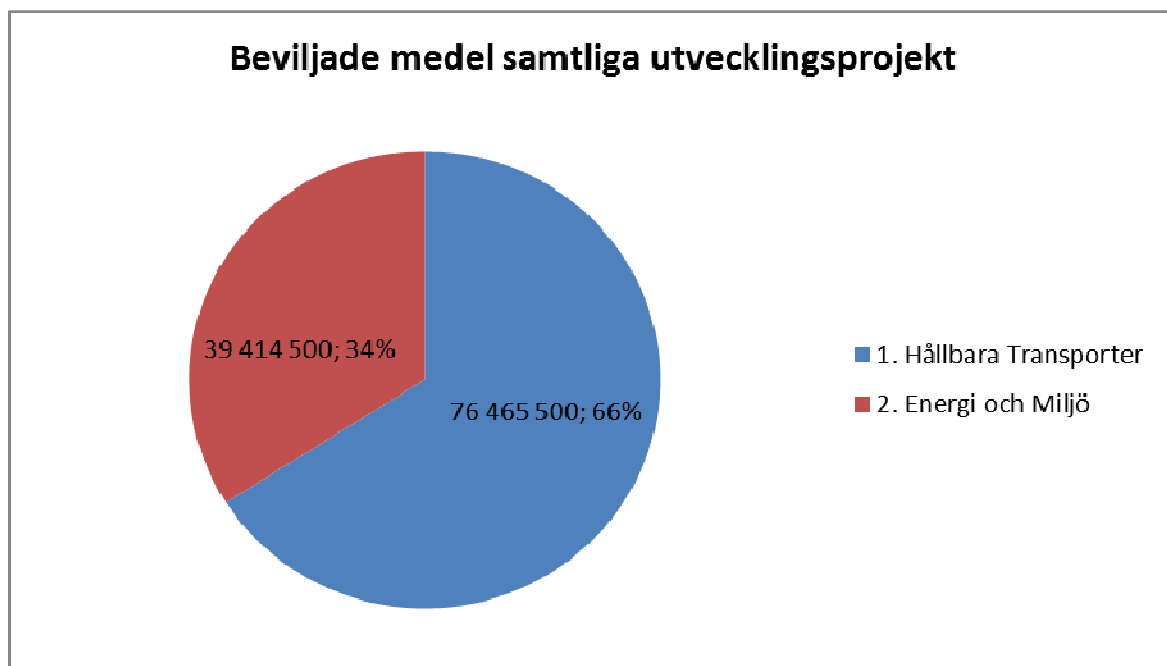
Organisation	Projekt	Insats- område	Beviljat	Tot. Budget
Lindholmen Science Park AB	Testmiljö snabbbladdning av elfordon	6	1 500 000	3 000 000
Lindholmen Science Park AB	COSMO	6	998 500	1 997 000
Innovatum AB	EV Hub - Fordonsarena	6	2 106 000	4 212 000
Innovatum AB	Flexlean	6	3 272 000	6 903 800
Innovatum AB	Etablering av Energi- och miljötekniskt centrum Innovatum Teknikpark	6		
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Active Safety Test Arena (ASTA)	1	35 000 000	300 000 000
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Active Safety Test Arena (ASTA) - underlag för projektering	1	600 000	2 000 000
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Waste Refinery	1	4 000 000	30 000 000
Business Region Göteborg	BiMiTrucks	1	6 525 000	13 050 000
Business Region Göteborg	Klimatsmart Citydistribution	1	5 270 000	10 540 000
Chalmers Industriteknik	F3: Svensk kunskapscentrum för förnybara drivmedel etapp 1	1	1 050 000	30 740 000
Chalmers Industriteknik	Kunskapscentrum för alternativa drivmedel	1	100 000	2 100 000
Elteknik, Chalmers	Etablerande av Svenskt centrum för förnybar marin energiteknik	(1)	6 000 000	12 500 000
Chalmers Tekniska Högskola	Mötesplats Vindkraftsteknik	1	10 000 000	10 000 000
Chalmers Tekniska Högskola	Provplats Göteborg Chalmers Vindkraftsteknik	(1)	11 000 000	22 000 000
ETC	Etablering av svenskt bränslecellscentrum (SBCC) steg 1	(1)	6 000 000	12 000 000
SAFER	Utv. Av strategisk allians mellan SAFER - Moveo Delprojekt SMART	3	2 000 000	8 000 000
SAFER	Utv. Av strategisk allians mellan SAFER - Moveo Delprojekt older dr	3	2 000 000	7 521 000
Högskolan i Skövde	WeShare 2012	1	1 500 000	12 425 977
Victoriainstitutet	Tjänster för hållbart vardagsresande	2	3 294 000	12 601 000
Victoriainstitutet	Elbilsintegration genom intelligent infrastruktur	(1)	1 000 000	5 176 000
Stiftelsen Svensk Industridesign SVID	Fordonsleveratörsomställning - produktutveckling i fokus	2	4 500 000	15 000 000
Stiftelsen Svensk Industridesign SVID	Design Open	2	500 000	3 500 000
SWEREA SICOMP Mölndal	Batteriinneslutande box av fiberkomposit till elbilar	2	300 000	700 000
GR Göteborgsregionens Kommunförbund	Clean Shipping Business Development	2	450 000	1 171 740
AGROVÄST Livsmedel AB	Odling för bioenergi, vattenmiljö och markvård	1	2 640 000	11 140 000
Västsvenska Industri och Handelskammaren	Mer vind i seglen	2	300 000	500 000
S:a			115 880 000	546 727 517

Källa: Projektdatabasen (egen bearbetning)

Flertalet projekt och den absolut dominerande finansieringsvolymen, drygt 97 mkr, gäller insatsområde 1 (Miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration). Då ingår även satsningarna inom ramen för samverkansplattformarna LSP och Innovatum. Sex projekt avsåg insatsområde 2 (Utvecklingsprojekt) och två projekt insatsområde 3 (Internationalisering).

Det absolut största enskilda utvecklingsprojektet utgörs av Active Safety Test Area (ASTA), som totalt beviljats drygt 35 mkr från InMotion. ASTA och ytterligare två större utvecklingsprojekt presenteras närmare senare i rapporten.

Figur 5. Beviljade medel för utvecklingsprojekt per fokusområde



Källa: Projektdatabasen (egen bearbetning)

Figur 5 illustrerar beviljade medel till utvecklingsprojekt (inom samtliga sex insatsområden) fördelat på två fokusområden; Hållbara Transporter och Energi och Miljö. Utvecklingsprojekt inom fokusområde 3-4 (företagsfinansiering och samverkansplattformar) har omfördelats till övriga för att tydligare illustrera vilket typ av projekt som finansierats inom InMotion. Av beviljade medel för samtliga 27 utvecklingsprojekt så utgörs två tredjedelar av projekt inriktade mot hållbara transporter och en tredjedel av projekt inom energi- och miljöområdet. Samtidigt kan vi konstatera att nästan hälften av finansieringen inom hållbara transporter avser det stora projektet ASTA. Vid tidpunkt för denna utvärdering pågår fortfarande 21 av utvecklingsprojekten. Det sista projektet förväntas vara avslutat i början av 2014.

C. Företagsfinansiering

Inom ramen för InMotion finns även delprogrammet *Forskning och utveckling i små och medelstora företag – stöd till forskningsinsatser för hållbar tillväxt*. Programmet omfattar direkt företagsfinansiering till små- och medelstora företag som får möjlighet att söka FoU-stöd samt såddfinansiering i tidiga skeden. Programmet kompletterar de övriga insatsområdena med riktade medel till mindre företag. Den totala en budget inom InMotion uppgår till 24 mkr för små och medelstora företag, varav 10 mkr har avsatts för FoU-stöd och 10 mkr till direkt såddfinansiering. Utöver detta avsätts även 4 mkr till nyttiggörande av forskningsresultat vid Göteborgs Universitet via GU Holding.¹⁶

Målet med insatsområdet är stärka de små- och medelstora företagens möjligheter att konkurrera på globala marknader genom att förbättra den ömsesidiga kunskapsöverföringen mellan de mindre företagen, akademien och forskningsinstituten. Programmet ska även bidra till att fler kvalificerade teknik- och kunskapsbaserade småföretag inom miljöteknik och energi ska nå kommersiell framgång.

Inom delprogrammet FoU-stöd är det möjligt för företag att söka två typer av "FoU-kort":

- *FoU-kort Bas*: Idag maximalt 50.000 kr för att undersöka vilka FoU-insatser som behövs inom företaget för att utveckla ny kunskap för specifika marknadsbehov. Ansökningar kan numera skickas in löpande under året.

¹⁶ Styrdokument – Forskning och utveckling i små och medelstora företag – stöd till forskningsinsatser för hållbar tillväxt

- *FoU-kort Avancerat*: Maximalt 500.000 kr i FoU-stöd till forskningsprojekt som ska hjälpa företaget att ta fram ny vetenskaplig kunskap och kompetens för att utveckla tjänster, varor och processer. Resultatet ska ge tydliga konkurrensfördelar till exempel i form av utveckling av ny kunskap, förbättrad pris/prestanda i förhållande till konkurrenter, stärkta immateriella tillgångar eller lägre tillverkningskostnad.

I båda fallen är det fråga om en delfinansiering. VGR täcker kostnaderna för insatser utförda av forskningsinstitut och universitet, högskolor eller andra organisationer med forskningskompetens som företagen valt att samarbeta med. Företaget måste svara för en lika stor del, kontant eller i form av egen arbetstid.

Sammanlagt har det genomförts tre olika ansökningsomgångar inom ramen för InMotion. I box 2 till höger sammanfattas resultaten efter dessa. Totalt hade 106 ansökningar (31 Bas och 75 Avancerat) inkommit, varav 41 godkändes (24 Bas och 17 Avancerat).

En första enkätutvärdering¹⁷ genomfördes under hösten 2010 av de två första ansökningsomgångarna. Av de 21 företagen som deltog i utvärderingen hade flertalet 5-15 anställda. Resultatet visade att de flesta deltagande företagen var nöjda med programmet i sin helhet och positiva till den administrativa handläggningen av programmet. Exempelvis bedömer 12 av 14 att FoU-kortet har eller kommer att bidra till en utveckling av nya varor eller tjänster (innovationer). Någon uppföljning av Företagsfinansiering har dock inte ingått i uppdraget.

Box 2. Sammanfattning efter tre ansökningsomgångar

Totalt 41 godkända ansökningar (Bas & Avancerat)

- FoU-kort Bas 24 st (59%)
- FoU-kort Avancerat 17 st (41%)

Bransch

- Miljö & Energi 13 st (32%)
- Tillverkning 11 st (27%)
- Biomedicin 6 st (15%)
- Övrigt (livsmedel, bygg etc) 11 st (27%)

Regional spridning

- GBG-regionen 24 st (59%)
- Sjuhärad 5 st (12%)
- Fyrbodal 6 st (15%)
- Skaraborg 6 st (15%)

Projektmedel

- FoU-kort medel 8 415 000 kr
- Totala projektkostnader 19 550 030 kr

D. Samverkanplattformar

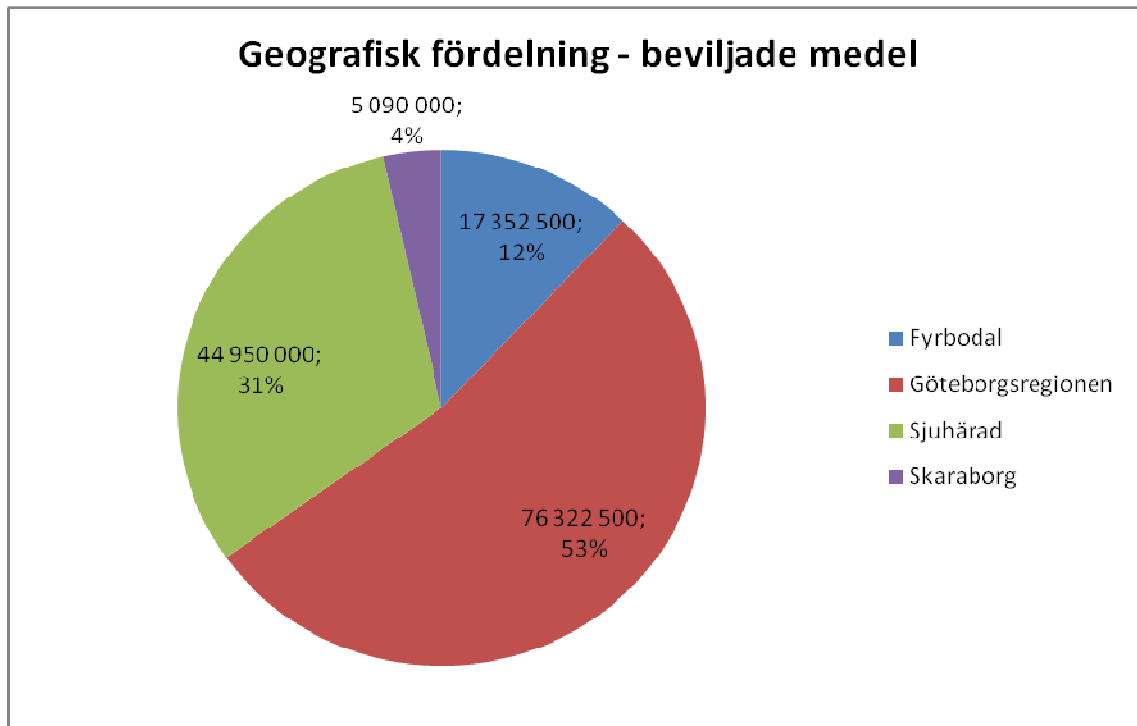
Totalt har närmare 29,5 mkr beviljats till de strategiska samverkansplattformarna LSP och Innovatum. Detta är mer än de ursprungligen avsatta 28 mkr för utökad basfinansiering (2 gånger 8 mkr) och projektram (två gånger 6 mkr). Detta kan förklaras av att Innovatum beviljats 9,4 mkr för tre större projekt, vilket är mer än den ursprungliga projektramen på 6 mkr. LSP har däremot ännu inte avropat mer än drygt 4,2 mkr ur sin projektram. En fördjupad beskrivning av utnyttjandet av finansieringen från InMotion inom ramen för de två samverkansplattformarna återfinns senare i rapporten.

¹⁷ Enkäten utgick till 21 företag och totalt svarade 14 personer på enkäten.

Geografisk fördelning

När det gäller geografisk fördelning inom Västra Götaland så har drygt hälften av medlen (53 procent) beviljats till Göteborgsregionen, följt av Sjuhärad med en knapp tredjedel, Fyrbodal med en knapp femtedel och Skaraborg med fyra procent. Se figur 6.

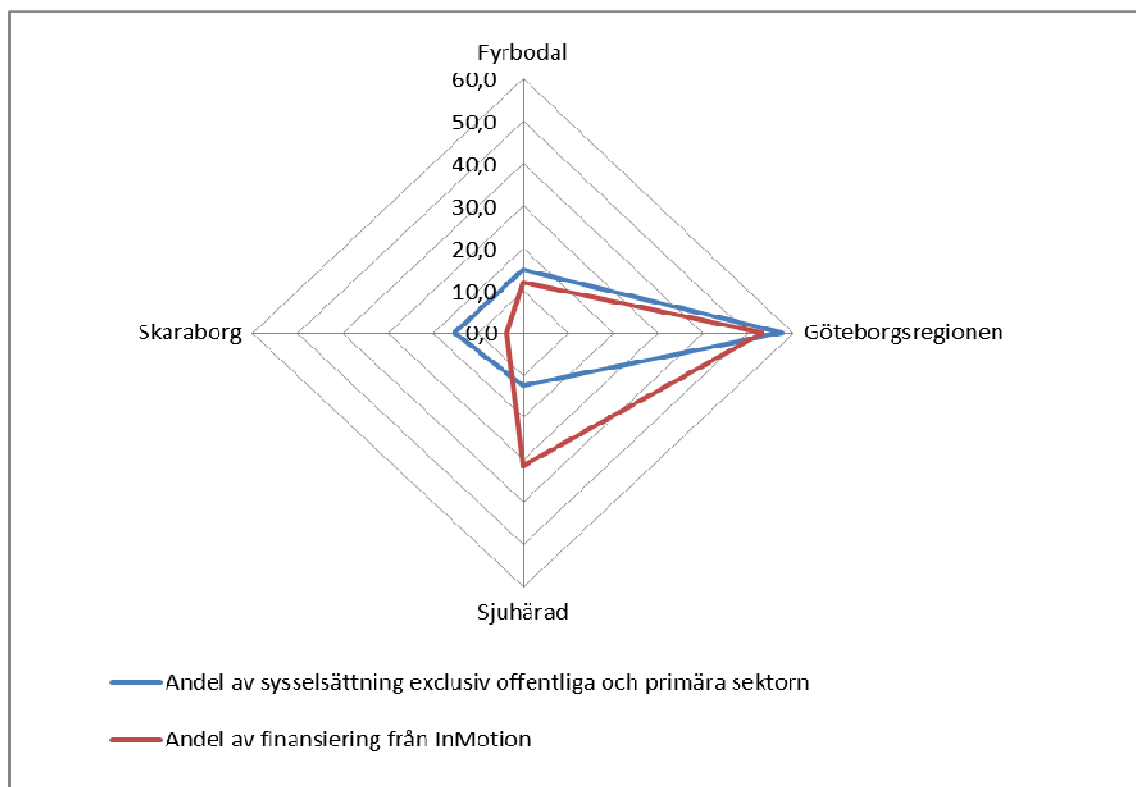
Figur 6. Beviljade medel per delregion



Källa: Projektdatabasen (egen bearbetning)

I en jämförelse mellan de fyra delregionen så överensstämmer fördelningen av medel väl med fördelningen av sysselsättningen i Göteborgsregionen och Fyrbodal. Däremot ligger finansieringandelen i Sjuhärad betydligt högre än sysselsättningsandelen, vilket kan förklaras av att SP, som ansvarar för ASTA, det enskilt största projektet inom InMotion, är lokaliserade till Borås. Fördelningen av medel till Skaraborg är betydligt lägre än sysselsättningsandelen. Se figur 7.

Figur 7. Andel av sysselsättning och andel av finansiering från InMotion per delregion

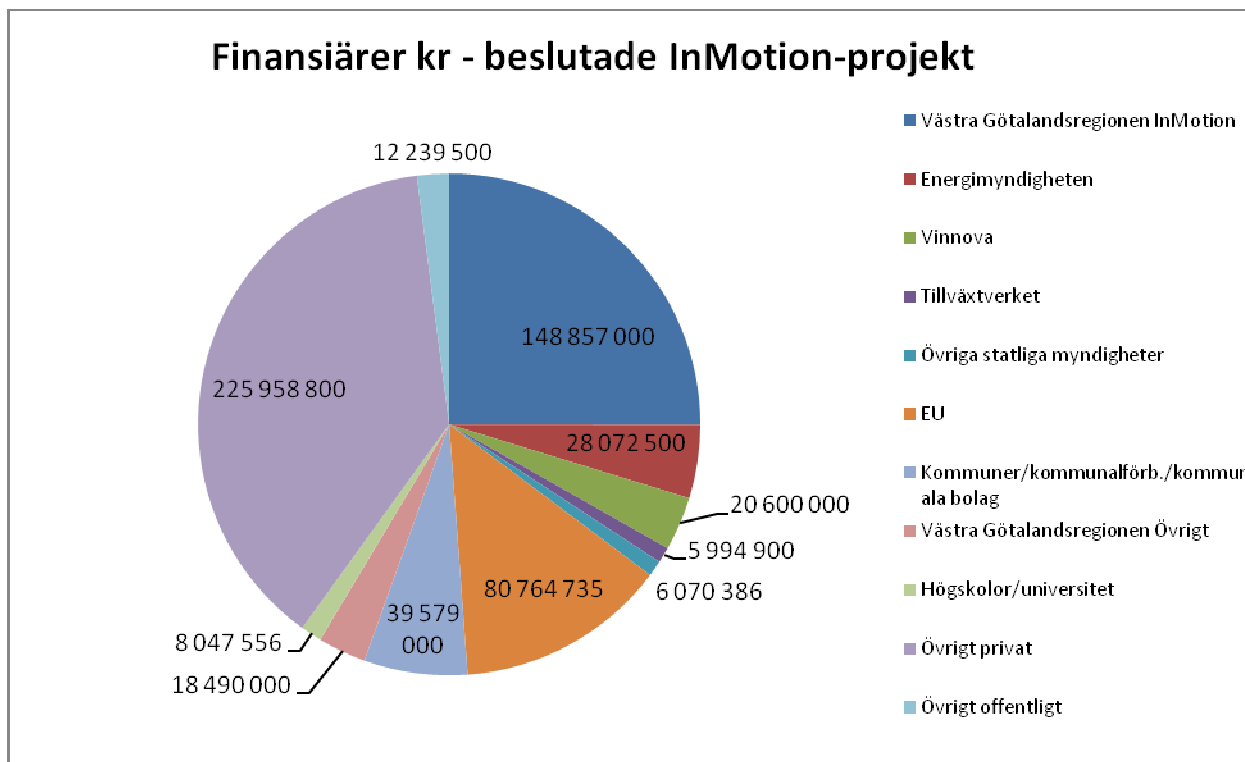


Källa: SCB/rAps (egen bearbetning)

Medfinansiering

Programmet hade i inledningsskedet en ambition om medfinansiering med minst det dubbla. I figur 8 framgår att närmare 75 procent av den totala finansieringsvolymen utgjordes av medfinansiering från andra finansieringskällor än VGR. Den statliga medfinansiering uppgick till drygt 60 mkr, EU-finansiering till drygt 80 mkr, lokal/kommunal medfinansiering till nästan 40 mkr och privat medfinansiering till 226 mkr. De största nationella medfinansierarna var Energimyndigheten (drygt 28 mkr), VINNOVA (närmare 21 mkr) och Tillväxtverket (cirka 6 mkr).

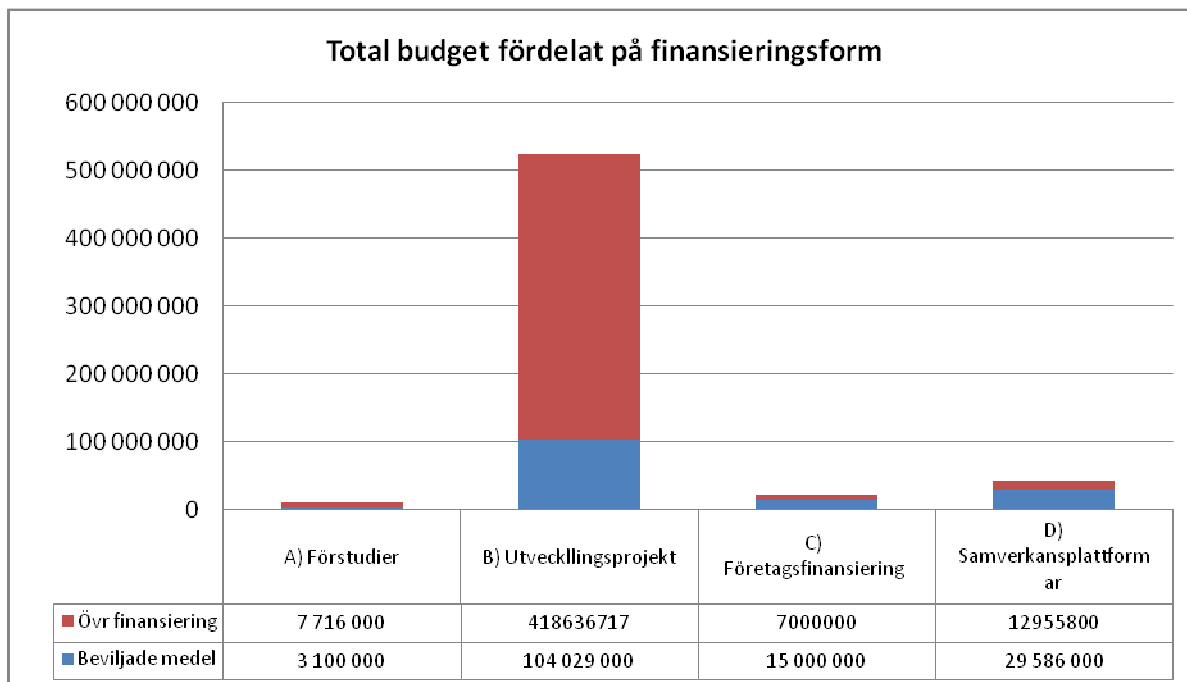
Figur 8. Fördelning mellan finansiärer (december 2010)



Källa: Projektdatabasen

Total budget i december 2010 uppgick till nästan 600 miljoner (598 mkr). Av detta utgjordes 150 mkr av insatser från InMotion och nästan 450 mkr, ungefär det tredubbla, från övriga finansiärer. Det innebär att programmet mer än väl uppfyllt ambitionen om medfinansiering. Om vi studerar medfinansiering för olika finansieringsformer så framgår det tydligt att merparten avser insatser för utvecklingsprojekt, där medfinansieringen utgör närmare 80 procent av totala projektvolymen. Se figur 9.

Figur 9. Medfinansiering per finansieringsform (december 2010)



Källa: Projektdatabasen (egen bearbetning)

Tre utvecklingsprojekt

Inom ramen för finansieringsform B, *Utvecklingsprojekt*, fanns det möjlighet att söka medel för insatsområdena 1-4 samt från projektramarna inom insatsområde 6 (Samverkansplattformar). Den totala finansieringsvolymen för 27 utvecklingsprojekt uppgick till drygt 116 mkr i december 2010. Intervjuer har genomförts med tolv projektägare till 19 utvecklingsprojekt, varav fem finansierade inom projektramarna för de strategiska samverkansplattformarna Lindholmen Science Park och Innovatum Teknikpark. En beskrivning av syfte och genomförande av dessa fem återfinns i presentationen av under rubriken C. Regionala samverkansplattformar. Intervjuer med representanter för övriga projekt har utnyttjats som underlagsmaterial i diskussionen om lärdomar i de avslutande kapitlen.

I detta kapitel ges en fördjupad beskrivning av tre av de utvecklingsprojekt som fått mest finansiering från InMotion-programmet; Active Safety Test Area (ASTA), Svenskt BränsleCellsCentrum (SBCC) och Swedish Wind Power Technology Centre (SWPTC).

Fallstudie: Active Safety Test Area (ASTA)

Bakgrund och historik

ASTA är en provanläggning för forskning, utveckling och testning av aktiva säkerhetssystem som är tänkt att byggas bredvid Volvo PV:s Hälleredsbana utanför Borås (längs riksvägen mot Alingsås). ASTA har sitt idémässiga ursprung inom programsatsningen Test Site Sweden (TSS)¹⁸ som 2008–09 finansierade en förstudie ledd av Volvo PV och 2009–10 en huvudstudie ledd av SP.¹⁹ Därefter har InMotion genom en förstudie 2009–10 om 0,6 miljoner kronor och en huvudstudie 2010–12 om 35 miljoner kronor (programmets i särklass största enskilda investering) möjliggjort att planeringen och projekteringen av ASTA kunnat fortsätta. I samband med beslutet om huvudstudie beslöt VGR att dessutom bevilja 10 miljoner kronor från övrig FoU-finansiering inom tillväxtprogrammet.

Såväl i huvudstudien som finansierades av TSS som i förstudien inom InMotion har SP stått som sökande. Även i huvudstudien inom InMotion stod SP ursprungligen som sökande, men i samma veva bildade SP och Chalmers tillsammans ASTA AB (som de äger till lika delar), varefter VGR beslöt godkänna att ASTA AB gjordes till projektägare i stället för SP (liksom för det tillkommande anslaget från tillväxtprogrammet). Projektledaren från SP fortsätter att driva ASTA-initiativet framåt för ASTA AB, samtidigt som rekrytering av en VD pågår. Förstudien inom InMotion finansierades från offentligt håll också av Tillväxtverket (0,8 miljoner kronor) och VINNOVA (0,6 miljoner kronor). InMotion-projekten har genom naturinsatser dessutom delfinansierats av näringslivet samt av SP och Chalmers. Förstudien innefattade inledande konsultarbete (ex.vis undersökningar av geologiska förhållanden och miljökonsekvensbeskrivningar), men fyllde också ett syfte i att pröva samfinansieringsmodellen.

ASTA behöver säkra en finansiering om totalt 300 miljoner kronor för att till fullo kunna realisera sina planer. Drygt hälften av denna finansiering är nu säkrad. Av särskilt symbolvärde i detta avseende var VGR:s beslut att finansiera huvudstudien inom InMotion, vilket beslut innehöll ett villkor om "att övrig finansiering för investeringen på 300 mkr är löst innan projektstart", eftersom VGR:s villkorade beslut gav draghjälp i diskussionerna med andra finansiärer. Tillsammans med 60 miljoner kronor från EUs regionalfond (genom Tillväxtverket) samt 22,5 miljoner kronor från var och en av SP och Chalmers, så har finansiering om 150 miljoner kronor säkrats för ASTA:s första etapp, så att projekteringsarbetet kunnat påbörjas. Samtidigt fortsätter diskussionerna med andra potentiella finansiärer och i synnerhet det statliga riskkapitalbolaget Fouriertransform AB för att säkra finansieringen av etapp 2 (om ytterligare 150 miljoner kronor).

¹⁸ TSS är en Lindholmenbaserad statlig satsning som har sin grund i ett regeringsuppdrag till VINNOVA 2006. Uppdraget stipulerade att VINNOVA, tillsammans med berörda myndigheter, företag och regionala organ, skulle etablera en nationell testarena för Intelligent transport system (ITS) inom områdena safety, framkomlighet, miljö, logistik och security. Näst största offentliga finansiär efter VINNOVA är VGR.

¹⁹ G. Melin, T. Åström, T. Jansson och A. Helmersdotter Eriksson, "Halvtidsutvärdering av TSS – Test Site Sweden", VINNOVA, VR 2010:04, 2010.

Inom ramen för huvudstudien pågår nu projekteringen; huvuddelen av genomförandefasen handlar om infrastrukturinvesteringar (vägar och byggnader). Markfrågan är dock ännu inte slutgiltigt löst. Marken är privatägd, men det finns ett avtal om att köpa den förutsatt att bland annat en grod- och kräldjursinventering inte omöjliggör bygge av ASTA på denna plats. Tanken är att marken ska ägas av Borås stad som ska arrendera ut den till ASTA. Enligt nuvarande plan ska schaktarbetet påbörjas i början av 2012. Viss provdrift är planerad för slutet av 2012 och i slutet av 2013 ska ASTA stå helt klar.

Att denna tidplan kan hållas är viktigt av två skäl. Å ena sidan hävdar fordonstillverkarna bestämt att de behöver börja testa 2013. Å andra sidan sägs det finnas ett tidsmässigt etableringsfönster på det internationella planet, eftersom ingen annan aktör sägs kunna erbjuda det som ASTA är tänkt att erbjuda, d.v.s. en anläggning dedikerad till testning av aktiva säkerhetssystem. Det lär finnas liknande tankar om att anpassa existerande provanläggningar till forskning, utveckling och testning av aktiva säkerhetssystem, och hade den ursprungliga tidplanen kunnat hållas så hade ASTA nu redan varit i drift. Detta skulle ha inneburit ett tidsmonopol för ASTA, men i och med fordonskrisen 2008–2009 ansåg sig företagen inte ha möjlighet att göra stora åtaganden och då blev det samtidigt svårare för statsmakterna att motivera ytterligare offentliga engagemang, så tiden rann iväg till flera intervjupersoners förtrytelse.

ASTA kan ses som en sista länk i ett system med flera komponenter:

- TSS som "idé- och konceptgenerator"
- VINNOVA:s satsning på centrumbildningen Virtual Prototyping and Assessment by Simulation (ViP)²⁰
- VTI:s dynamiska Simulator IV som invigdes på Lindholmen 2011-05-18. Simulator IV har, liksom ASTA, sitt idémässiga ursprung i TSS och har vidareutvecklats inom ViP. Liksom för ASTA har finansiering från VGR varit betydelsefull; realiserandet sägs ha möjliggjorts av ett anslag om 10 miljoner kronor för knappt två år sedan
- ASTA som slutligen ska erbjuda möjligheter till verifikation genom fysiska tester

Nya koncept för aktiva säkerhetssystem som utvecklas inom TSS kan, genom metod- och teknikutveckling som genomförs inom ViP, testas virtuellt i Simulator IV, för att i framtiden till sist testas fysiskt och i full skala på ASTA. I och med att dessa nationella och regionala offentliga satsningar (vilka medfinansieras av näringslivet) kompletterar varandra "växlas anslagen upp" och ger sammantaget ett större bidrag till innovationssystemet än om satsningarna skett var för sig okopplade i tid och/eller rum. Även om detta system är en nationell resurs, så är det rent fysiskt helt regionalt knutet till Västra Götaland, vilket förefaller motiverat med tanke på var den svenska fordonsindustrin har sin tyngdpunkt.

Intressenternas engagemang

Utöver de offentliga finansiärerna av ASTA finns ett antal andra aktörer i alla delar av triple helix. De fyra fordonstillverkarna samt Autoliv är tvivelsutan de primära intressenterna genom att de är de huvudsakliga tilltänkta kunderna. Dessa företag har varit – och är – aktiva i en användargrupp där representanter för företagens tekniska personal specificerar hur ASTA ska kunna användas, vilket i sin tur påverkar banutformningen. Trafikverket har också deltagit i specifikationsarbetet och har bidragit med kunskap om hur vägar utformas och byggs.

Det är dock ingen hemlighet att företagets engagemang är av olika intensitet. Mest engagerade är Volvo PV som tydligt satsar på att upprätthålla säkerhet som ett kärnvärde. Volvo PV:s säkerhetsimage har sin bakgrund i passiva säkerhetssystem, men en företagsföreträdare berättar att företaget sedan ett drygt decennium insett att denna image framgent måste byggas på aktiva säkerhetssystem. Dessa måste först utvecklas och testas virtuellt (ViP och Simulator IV) för att sedan testas fysiskt (ASTA) innan de kan lanseras på

²⁰ VINNOVA beslutade 2008-01-23 att finansiera kompetenscentrumet ViP för att ytterligare förstärka svensk kompetens inom simuleringsområdet. VINNOVA stöder ViP med 15 miljoner kronor under Etapp 1 (2008–2011). Intentionen är att VINNOVA skall finansiera ViP med 5 miljoner kronor per år i totalt sju år. Överenskommelse om förlängning i ytterligare fyra år sker förutsatt att en under våren 2011 pågående etapputvärdering faller väl ut och VINNOVA därefter tecknar förlängt kontrakt med Statens Väg- & Transportforskningsinstitut (VTI).

marknaden. AB Volvo sägs vara näst mest engagerat, medan Saab sägs vara långt framme konceptuellt, men har resursmässiga begränsningar och för tillfället problem av en helt annan art. Scania gör ingen hemlighet av att man helst såg att ASTA låg närmare Södertälje, men deltar likväl på ungefär samma nivå som Volvo-bolagen. Autoliv är också engagerat, men deras engagemang är splittrat av att företaget 2009 byggde upp en egen testanläggning – förvisso av mer blygsamt slag än ASTA – som delvis fyller företagets behov. Som organisation lyser Fordons Komponent Gruppen (FKG) med sin frånvaro, även om FKG-medlemmarna SP och Autoliv medverkar.

När det gäller investeringen i byggnationen av ASTA så bidrar företagen inte alls, vilket kritiseras från olika håll; om nu tillgången till en utvecklingsresurs som ASTA är så viktig, hur kommer det sig då att inte åtminstone Volvo-bolagen bidrar med kontanta insatser? Fordonstillverkarna och Autoliv har dock förbundit sig att stå för ASTA:s driftskostnader under fem år genom köp av tjänster på fördefinierade nivåer. Företagens samlade åtaganden är 25 miljoner kronor per år de två första åren för att därefter gradvis minska. Tanken är att ge ASTA en bra start, och sedan efterhand "tvinga ut" ASTA på marknaden.

ASTA försöker engagera fler företag, både som kunder och som ägare. Det finns även exempel på intresse från utländska företag – också tyska – eftersom det finns en kapacitetsbrist för denna typ av testresurs, men det är naturligtvis svårt att få nya företag riktigt engagerade så länge ASTA inte finns på riktigt. Som ett led i att säkra resterande del finansieringen av etapp 2 anses det rimligt att sprida ägandet av ASTA AB till en vidare krets.

Strategisk sett ligger ASTA väldigt bra till för SP som har fordonsindustrin som ett av sina profilområden. ASTA skulle komplettera SP:s befintliga laboratoriemiljöer för brand, elmiljö och fordonselektronik mycket bra och bör kunna stärka intresset för institutets andra tjänster. Dessutom är samarbete med Chalmers en del i institutets strategi. Chalmers sägs å sin sida hittills (under planeringen av ASTA) främst vara engagerat på ledningsnivå, medan forskarna, med undantag för SAFER²¹, än så länge inte har synts till särskilt mycket. Även detta kan kanske förklaras av ASTA ännu inte finns. Samma sak gäller fordonsforskare vid KTH, som visat ett artigt men avvaktande intresse. Det påpekas att det är viktigt att komma ihåg att ASTA är en nationell angelägenhet, även om anläggningen kommer att ligga i Västra Götaland.

Flera intervjupersoner påpekar att det är viktigt att ASTA förblir opartiskt och vinnlägger sig om att inte uppfattas som en "Volvobana", vilket det finns en risk för i och med att Volvo PV är den fordonstillverkare som är mest engagerad i ASTA och i och med att företagets Hälleredsbana ligger granne med det markområde där ASTA är tänkt att ligga. ASTA planerar också för kompetensöverföring mellan Hälleredsbanan och ASTA genom att hyra in personal och maskiner från Volvo PV:s bana, varför det blir extra viktigt med tydlighet från Volvopersonalen.

En kritik som framförs är att ASTA trots allt inte är en genuint nationell satsning, eftersom det finns ett regionalt "västkust-östkust-tänk" som fordonstillverkarna inte tycks vara förmögna att se förbi. I samma anda påpekas det att fordonstillverkarna inte är bra på att lära sig av varandra och helt i onödan ägnar sig åt att "återuppfinna hjulet"; varför kan de inte lära sig av varandra? I dessa avseenden framhålls tyska fordonstillverkare som mer strategiskt utvecklade än de svenska.

Resultat och effekter

I och med att ASTA än så länge bara finns i en virtuell värld är det vanskligt att tala om resultat och effekter. Det som rent konkret åstadkommit hittills (utöver finansieringen) är företagsgemensam planering av verksamheten på ASTA, projekteringsunderlag, marknadsföring etc., men projektidéer har också framkommit som senare omsatts i ansökningar till bl.a. FFI och EU:s ramprogram. Således handlar resultat och effekter än så länge mest om förväntningar.

²¹ Vehicle and Traffic Safety Centre at Chalmers.

Om ASTA blir verklighet är alla intervjupersoner överens om att det skulle innebära en tydlig konkurrensfördel för svenska fordonstillverkare och deras underleverantörer av såväl hård- som mjukvara och tjänster. Volvo PV och Saab skulle genom sin nära anknytning till ASTA ha bättre möjligheter än sina konkurrenter att utveckla och testa nya aktiva säkerhetssystem och därmed trovärdigt kunna fortsätta hävda säkerhet som ett kärnvärde. På motsvarande sätt skulle AB Volvo och Scania kunna ligga i framkant av utvecklingen av aktiva säkerhetssystem för tunga fordon. Vidare skulle medverkan av Trafikverket och kopplingen till statliga VTI innebära förbättrade möjligheter att även inkludera infrastruktursidan i utvecklingen av såväl aktiva som passiva säkerhetssystem. Om ASTA kan realiseras enligt nuvarande tidplan så menar dess förespråkare att det fortfarande finns ett visst tidsfönster då ASTA skulle vara internationellt unikt och därmed borde kunna locka till sig en utländsk kundkrets.

Rent konkret är alltså planen att viss provdrift ska påbörjas i slutet av 2012 och att ASTA ska stå helt klar i slutet av 2013. Redan från början räknar projektledaren med att ASTA behöver omkring 15 anställda. Intervjupersonerna menar att ett realistiskt tidsperspektiv från testning på ASTA till kommersiell implementering kan röra sig om 5–10 år, men att de första kommersiella effekterna likväl bör kunna komma tidigare än så eftersom det finns ett uppdämt behov. Intervjupersonerna resonerar också i termer av att den typ av storskaliga verksamheter som ASTA representerar genererar tankar och idéer som kan utvecklas till innovationer, nya affärer, nya företag och nya arbetstillfällen: "Strukturer som attraherar industrin och forskningen genererar sekundärt massor andra effekter." Intervjupersonerna påpekar också att denna typ av effekter inte går att förutse.

Det framhålls att extern samverkan inom områden där företagen själva bedriver FoU har ett egenvärde. Exempelvis ser Volvo PV att utvecklingen inom aktiv säkerhet framöver kommer att ligga på helt andra nivåer än idag och därför är det viktigt att det i regionen finns utbildning och FoU inom området. Dels leder extern FoU-samverkan till utveckling av företagets egen kompetens och dels möjliggör det rekrytering av personer som redan kan en del om aktiv säkerhet, både på grund- och forskarnivå. FoU-samverkan mellan fordonstillverkarna och deras underleverantörer i konkurrensneutrala frågor, såväl nationellt som internationellt, är också av godo och skulle genom ASTA kunna komma till stånd inom ytterligare ett område.

ASTA förutspås också kunna leda till betydande effekter för FoU-utförarna. De tydligaste effekterna förutspås på SP som skulle kunna etablera sig än starkare inom fordonsindustrin och inom trafiksäkerhetsforskning. Detta gäller i hög grad även VTI som genom sitt engagemang i ViP och Simulator IV sägs ha blivit mycket intressantare som utvecklingspartner till fordonstillverkarna. Chalmers forskning skulle, till stor del genom SAFER, kunna vidareutvecklas mycket genom tillgång till testmöjligheter som forskarna idag inte har. Flera intervjupersoner framhåller med enfaset att forskningsinfrastrukturen är viktig och att den tillsammans med olika kompetenscentra stärker regionen.

Ur ett strategiskt perspektiv kan ASTA, ViP och dess Simulator IV samt SAFER måhända ses som ett sätt att "bygga fast sig" i Sverige, eftersom varken fysisk infrastruktur eller kompetenscentra (lätt) kan flyttas ur landet. Även om personbilstillverkarna till äventyrs skulle försvinna, så skulle både infrastrukturen och kompetensbasen långsiktigt vara en konkurrensfördel för kvarvarande svensk fordonsindustri.

Till sist måste det påminnas om att ASTA ännu inte lyckats säkra all den finansiering som behövs, och att det därmed finns en risk för att ASTA inte alls kan realiseras, eller inte i den avsedda omfattningen.

InMotions betydelse

Bland de som har en djupare insikt i ASTA:s finansieringsmödor är det ställt bortom allt tvivel att VGR:s beslut att bevilja 45 miljoner kronor till en huvudstudie, varav 35 miljoner kronor från InMotion, var helt avgörande, dels genom anslaget i sig och dels genom dess signalvärde gentemot andra potentiella finansiärer. Utan detta anslag är det osannolikt att konceptet ASTA hade kunnat fortsätta utvecklas, även om någon menar att Volvo PV nog hade

genomfört en delmängd av detta arbete på egen hand, eftersom företaget verkligen behöver sådana testmöjligheter. Samma intervjupersoner menar att regionala finansieringsmöjligheter för FoU utgör ett väsentligt komplement till nationell och europeisk finansiering. De resonerar runt att en regional finansiär är "lite närmare behoven än de nationella" och därmed har bättre möjligheter att fylla specifikt regionala behov: "Det är lätt att få gehör för idéer som kan skapa nytta." Intervjupersonerna värdesätter också att tjänstemännen som arbetar med InMotion är lättillgängliga, pragmatiska och lätta att ha att göra med: "Korta och informella beslutsvägar är värdefulla." Samtidigt är det påfallande att det finns intervjupersoner som inte känner igen programmets namn och i allmänhet har vaga eller inga uppfattningar om det.

Intervjupersonerna är överens om att möjligheten att genomföra en förstudie före en huvudstudie är utmärkt. En förstudie ger möjlighet att successivt ta fram beslutsunderlag och dessutom kan ett projekt som eventuellt inte är bärkraftigt läggas ned i tid.

Möjliga lärdomar

Alla intervjuade anser att ASTA har utvecklats för långsamt, såväl på grund av fordonskrisen som genom en relativt svag finansieringsvilja bland potentiella offentliga och privata finansiärer. Detta har möjligen inneburit en förlorad möjlighet i och med att mycket av det tidsmonopol ASTA kunde ha åtnjutit inte kunnat exploateras. Dessutom har behovsbilden hunnit förändrats med tiden, samtidigt som trovärdigheten urholkas när tiden går. Ett tidigare och än mer kraftfullt engagemang från VGR kunde möjligen ha snabbat upp processen. Flera intervjupersoner berättar att fordonstillverkarna – särskilt Volvo PV – gärna talat sig varma om ASTA:s betydelse, men visat föga intresse för att satsa kontanter. Möjligen skulle ett programkrav på kontantinsatser från fordonstillverkarna ha underlättat för ASTA att snabbare säkra finansieringen.

Det råder ingen tvekan om att en regional FoU-finansieringsmöjlighet värdesätts och anses vara ett betydelsefullt komplement samt att möjligheten till förstudier är utmärkt och bör finnas med i eventuella framtida regionala program.

Fallstudie: Svenskt BränsleCellsCentrum (SBCC)

Bakgrund och historik

Svenskt BränsleCellsCentrum (SBCC) är tänkt att bli ett nationellt centrum för testning och utvärdering av bränsleceller. SBCC ska inrymma såväl forskning som utveckling och demonstration och bygger vidare på resultat och lärdomar från Mistras bränslecellsprogram som pågick 1997–2010²². SBCC ska etableras i anslutning till företaget PowerCells fabrik på Hisingen. PowerCell, som är en avknoppning från AB Volvo, tillverkar bränslecellssystem till fordonsindustrin och har delvis sitt ursprung i Mistras program. Närheten till PowerCell är värdefull för SBCC, eftersom det finns synergieffekter och kostnadsbesparingar att göra genom att utnyttja företagets infrastrukturinvesteringar, som enligt uppgift uppgår till ungefär 60 miljoner kronor.

Inom InMotion har genomförts två SBCC-relaterade förstudier om vardera 0,3 miljoner kronor 2009–10 samt en huvudstudie om 6 miljoner kronor 2010–11. Tillsammans innebär dessa projekt att de första stegen mot ett nationellt bränslecellscentrum kunnat tas, vilket samtidigt innebär att Mistra-programmets resultat fortsatt förvaltas och vidareutvecklas.

Bränsleceller började bli marknadsmässigt konkurrenskraftiga som elkällor omkring 2008 och det finns uppskattningar om att bränsleceller kommer att tillverkas till ett värde av uppemot 8,5 miljarder dollar 2016. Argument för svenska insatser inom området ska ses mot bakgrund

²² Mistras bränslecellsprogram omfattade totalt 121,6 miljoner kronor, pågick mellan 1997–2010 och hade som övergripande mål att med hjälp av nyutvecklade material ta fram bränsleceller med konkurrenskraftiga prestanda och att undersöka hur dessa skulle kunna kommersialiseras. Samarbetet inbegrep fem UoH och 14 företag, och har resulterat i en växande bränslecellsindustri i Sverige och en beredskap för framtida expansion. Källa: Mistras Årsrapport 2010.

av att länder som USA, Tyskland, Japan med flera gör mycket stora investeringar i utveckling av bränslecellsteknik. Särskilt relevant i sammanhanget är att många branschkännare ser bränsleceller som ett naturligt framtida motoralternativ för fordon, bland annat då de inte genererar några eller väldigt små utsläpp, eftersom bränslecellstekniken i princip bygger på att vätgas och syrgas omvandlas till el och vatten (som släpps ut).

Både i förstudierna och i huvudstudien står ETC Battery and FuelCells Sweden som sökande. ETC är ett utvecklingsbolag som bildats för att vara ett nationellt energitekniskt kompetenscentrum med inriktning mot avancerade batterier och bränsleceller. ETC strävar efter att bygga broar mellan forskarvärlden och industrin och har som främsta syfte att skapa förutsättningar för kommersiell produktion av avancerade batterier och bränsleceller genom produktutveckling och produktionsanpassning av FoU-resultat. Projektledaren vid ETC driver, tillsammans med kollegor från branschorganisationen Vätgas Sverige och Chalmers, SBCC-initiativet framåt.

Förstudien "Testcentrum för bränsleceller" innefattade en inledande inventering av genomförbarheten och resulterade i enklare genomförande-, kostnads- och organisationsplaner, intervjuer samt planeringsmöten. Förstudien var ett första försök att "pussla ihop folk och ämnesområden" och att skapa ett fungerande tvärvetenskapligt och tvärsektorielt samarbete. Förstudien "Allians för framtida batteriproduktion" utgjorde ett något annorlunda spår och syftade till att utveckla en plan för byggnation av en FoU-produktionslina för tillverkning av korta serier av bränsleceller, för att på så vis försöka utröna om idén kunde tänkas gå att industrialisera. Den senare förstudien uppges utgöra underlag för en framtida projektansökan, men inte inom InMotion. Huvudprojektet inom InMotion bygger således enbart på förstnämnda förstudie. Utöver anslagen från InMotion-programmet har förstudierna, genom naturinsatser, medfinansierats av ETC om 0,1 miljoner kronor vardera.

I huvudstudien pågår en stegvis upptrappning av förarbetet till etableringen av SBCC. Huvuddelen av arbetet har gått ut på att ta fram olika underlag, som exempelvis marknads-, omvärlds- och kostnadsanalyser, samt att utveckla affärs- och marknadsföringsplaner. Därutöver har samarbetsavtal mellan SBCC:s intressenter utarbetats. Eftersom ingen vet hur bränslecellstekniken kommer att utvecklas och vilka behov av testresurser som det kommer att finnas en marknad för, så bedöms det vara klokt att stegvis trappa upp verksamheten. Därför har det beslutats att SBCC åtminstone till en början ska hyra in sig hos PowerCell för att utnyttja företagets infrastruktur istället för att bygga en helt ny anläggning, mot bakgrund av att en sådan kräver kostsam utrustning och säkerhetssystem. På detta sätt realiserar ett publikt testcentrum till en betydligt lägre investeringskostnad än vad som annars skulle ha krävts. Som exempel har man i Danmark investerat uppemot 80 miljoner kronor för ett testcentrum som liknar SBCC.

För att kunna gå vidare och, som planerat, i augusti i år lämna in en ansökan för nästa steg – verksamhetsetableringen – behöver SBCC säkra ytterligare finansiering av en omfattning som ännu inte är helt fastställd, men uppskattningsvis uppgår till 30 miljoner kronor per år. Tanken är samma finansieringsform som Svenskt hybridfordonscentrum (SHC)²³, d.v.s. 1/3 industri, 1/3 offentlig finansiering och 1/3 universitet och högskolor. Diskussioner pågår med Chalmers om lärosätet kan tänka sig att satsa på bränslecellsteknik som ett forskningsområde. Förhoppningar finns också om att engagera VINNOVA, Energimyndigheten, KTH, LU och företag i finansieringen av nästa steg.

Intressenternas engagemang

SBCC drivs operativt av grupp med representanter från ETC, Vätgas Sverige och Chalmers. På senare tid har ytterligare en delprojektledare tillkommit för att intensifiera arbetet, bland annat då det framkommit synpunkter om att ett högre tempo hade varit önskvärt och att SBCC-initiativet borde ha kommit längre. Dessutom finns en styrgrupp med representanter

²³ SHC är ett Lindholmenbaserat kompetenscentrum med organisatorisk hemvist i Chalmers. SHC etablerades 2007 och den offentliga finansieringen kommer från Energimyndigheten. Målet är att utveckla bränsleeffektiva fordon för den svenska fordonsindustrin, men centrumet ska också bidra till kompetensförsörjningen inom området och fungera som ett nav för svensk FoU om hybridfordon.

från PowerCell, VGR, SP, Chalmers, TSS, och Volvo Technology (VTEC), vilka visat ett genuint engagemang i SBCC. En viss oklarhet har dock förekommit angående styrgruppens roll, d.v.s. om den ska vara rådgivande eller beslutande, vilket tagit tid att reda ut.

ETC är ett litet forskningsföretag och har sedan tidigare ett testlaboratorium där företaget genom utveckling och anpassning av FoU-resultat kommersialiserar bränsleceller. PowerCell, som hittills är det enda företag som bidragit med naturinsatser, är också ett mindre företag med inriktning på kommersialisering av bränsleceller. Företaget är både kravställare och avnämare. SBCC har än så länge inte lyckats engagera ytterligare små eller medelstora företag, men det finns flera som visat intresse. Det finns också en förhoppning om att locka utländska mindre företag att söka sig till SBCC för att testa sina produkter – marknaden i Sverige är relativt liten – liksom att intressera underleverantörer. AB Volvo (genom VTEC), som också utgör en möjlig framtida kund, är det enda större företag som hittills deltagit. Försöken att engagera fler företag, både som kunder och som samarbetspartners, fortsätter och SBCC har samarrangerat en workshop med KTH, vid vilken inbjudna företag kunde diskutera problemställningar och behov.

Bland FoU-utförarna finns ett stort engagemang från SP, en potentiell ägare som redan har testkapacitet inom området. SBCC för diskussioner med Chalmers om etablering av ett FoU-program om bränslecellsteknik, eftersom SBCC och ett sådant FoU-program skulle komplettera varandra väl och bidra till att stärka regionen. Om Chalmers bestämmer sig för att satsa på bränslecellsforskning kan lärosätet möjligen gå in med kontanta insatser och delfinansiera nästa steg. Att planerna för etableringen av SBCC är så långt framskridna tros utgöra en förutsättning för Chalmers övervägande om en framtida satsning på bränslecellsforskning. TSS har utgjort ett gott stöd till SBCC genom att bistå med goda råd och sprida information om SBCC inom sitt kontaktnät. VGR uppges hysa stora förhoppningar om SBCC:s framtid och sägs också ha varit lyhört i diskussionerna om finansiering av nästa steg.

Resultat och effekter

Då SBCC ännu inte bildas och testverksamheten inte på allvar kommit igång, även om tester av enstaka bränslecellstackar redan pågår, så handlar resultat och effekter än så länge främst om förväntningar. Rent konkret begränsar sig resultaten hittills till en inventering av befintliga test- och provningsresurser i Sverige, benchmarking med utländska aktörer, etablering av samverkan och nätverk, utökning av infrastrukturen hos PowerCell, samt affärs- och marknadsföringsplaner för SBCC. Förberedelserna fortsätter, men etableringen av SBCC kan på allvar inledas och så småningom börja generera konkret nytta först då finansieringen av nästa steg säkrats. Det är också av denna anledning, liksom för att inriktningen för SBCC ännu inte till fullo fastställts, som rekryteringen av en föreståndare återstår; detta skulle enligt ansökan till huvudstudien redan ha gjorts, men sökandet efter en lämplig kandidat har nu inletts.

Ett nordiskt samarbete, i form av en portal för testkapacitet, har diskuterats med norska och danska intressenter. Intressenterna har utbytt erfarenheter och diskuterat gemensamma ansökningar till EU:s ramprogram. InMotion-programmet sägs ha möjliggjort detta erfarenhetsutbyte, då SBCC tack vare satsningen upplevs och upplever sig själv som en jämbördig och efterfrågad diskussionspartner. Utöver Chalmers har det etablerats kontakt med KTH och LU, men rollfördelningen parterna emellan återstår att definiera.

I diskussioner med bränslecellstillverkare har det framkommit att det finns en efterfrågan på ett testcentrum som erbjuder en helhets-/systemlösning för certifiering och prestandaprovning, som också inbegriper framtagning av en säljbar produkt. Denna typ av tjänst kan dock bli aktuell först då en större kundbas byggts upp.

Det framhålls att tillgång till en fysisk testanläggning är mycket viktig eftersom en sådan kan utgöra ett nav för ett regionalt, nationellt och internationellt samarbete. En öppet tillgänglig testanläggning betyder att företag inte behöver bygga upp egna testresurser, vilket kan stimulera till samverkan mellan aktörer som inte annars skulle ha samarbetat. Vidare bör det

kunna förenkla för underleverantörer att ta sig in på området. Anläggningen kan också användas för att erbjuda kurser, arrangera workshops och demonstrera nyheter inom bränslecellstekniken. Ur ett regionalt perspektiv anses det vara viktigt att ta vara på och utveckla den kunskap om industriell tillverkning av bränsleceller som finns i regionen, exempelvis i form av laboratorier och företag knutna till fordonsindustrin. Genom SBCC får fordonsindustrin möjlighet att relativt billigt och snabbt ta sig in på området och därigenom stärka sin konkurrenskraft.

Det påpekas att flera av de konstaterade framgångarna från Mistras bränslecellsprogram inte på förhand förutsågs. Mot denna bakgrund förutspås att också SBCC ska komma att resultera i nya idéer och innovationer som kan bli resultatet av kreativa och tvärvetenskapliga samarbeten.

InMotions betydelse

InMotion-programmets satsning på SBCC upplevs som mycket viktig eftersom den tar tillvara och möjliggör vidareutveckling av resultat och kompetens från Mistras bränslecellsprogram som sannolikt annars skulle ha gått till spillo. VGR:s satsning har ett tydligt symbolvärde som indikerar en initiativförmåga och en handlingskraft som ger regionen ett gott renommé, vilket i sin tur kan locka investerare. VGR:s engagemang i sig sägs vidare skapa en legitimitet som är viktig för erkännandet av bränslecellsteknologin. Intervjupersonerna är överens om att SBCC-idén inte hade kunnat utvecklas på det sätt den nu gjort utan anslagen från InMotion.

Det påpekas att det finns ett värde i att det finns flera möjliga finansieringskällor på regional, nationell och europeisk nivå att vända sig till som sökande. För näringslivet är regionala satsningar betydelsefulla då de delfinansierar centrala aktörer som utan offentligt stöd i många fall inte skulle kunna bygga upp näringslivsrelevant kompetens och med tiden ett rekryteringsunderlag för företagen. Detta upplevs som särskilt viktigt i och med att regionala satsningar ofta har en mer tillämpad inriktning med fokus på regionala resultat än nationella och europeiska finansiärer. InMotion-programmet upplevs som smidigt och flexibelt, och det anses främja samarbete mellan företag, FoU-utförare och andra aktörer i regionen som normalt inte samarbetar och på så vis skapar programmet nya samarbetskonstellationer.

Det råder en samstämmighet om att förstudier är en mycket bra idé som möjliggör en stegvis och metodisk planering, inklusive en odramatisk möjlighet att avbryta arbetet om så skulle visa sig vara motiverat.

Möjliga lärdomar

Intervjupersonerna påpekar att det vore värdefullt om VGR i framtida programsatsningar redan i utlysningen kunde indikera hur de långsiktiga planerna inom området ser ut, så att regionens aktörer kan anpassa sina strategier därefter. Det skulle möjligen kunna vara en god idé om VGR som ett led i programplaneringen kunde genomföra någon sorts inventering av vilken kompetens och vilka resurser som finns i regionen inom de aktuella områdena.

Det vore vidare värdefullt om VGR kunde tillhandahålla grundläggande administrativa ramverk, såsom förslag på projektorganisation, ansvarsfördelning, avtal etc. för att undvika att resurser läggs på att "återuppfinna hjulet" i dessa avseenden; väl beprövade arbetssätt och verktyg bör kunna återanvändas. Ett led i detta skulle kunna vara att som finansiär ställa tydliga (och stödjande) krav på projektplanering och ansvarsfördelning inom projekten.

Framtida programsatsningar av liknande slag kan med fördel innehålla möjligheten till att genomföra förstudier.

Fallstudie: Vindkraftteknik

Bakgrund och historik

Svenskt VindkraftsTekniskt Centrum (Swedish Wind Power Technology Centre, SWPTC) är ett forskningscentrum inom vindkraftsteknik med bas i Institutionen för energi och miljö på Chalmers. Idén till SWPTC kom från nuvarande försäljningschefen för företaget Vicura (f.d. GM Powertrain i Trollhättan) som såg att det fanns många kompetenta teknikföretag som

levererade komponenter till vindkraftsindustrin, men att helheten saknades i Sverige. SWPTC skulle skapa en sådan helhet och stötta industrin. Ett seminarium på Innovatum, som skulle synliggöra den kunskap som fanns, ledde till en nystart för en idé som funnits sedan tidigare men som tidigare inte fått luft under vingarna.

Centrumets verksamhet syftar till att tillhandahålla kunskap om vindkraftens konstruktionsfrågor och att utbilda nya generationer av ingenjörer med god kunskap inom ämnet. Delvis baserat på Chalmers deltagande i Interreg-projektet POWER cluster (som startade 2008 och avslutades på försommaren 2011 och där Chalmers medverkan finansierades av VGR) formerade Chalmers i mars 2009 ett konsortium med företag inför en ansökan till Energimyndigheten i maj samma år. I november 2009 beviljade Energimyndigheten ansökan som utgjorde grunden för SWPTC. Projektet innebär ett stöd om 33,3 miljoner kronor från Energimyndigheten fram till och med 2013 under förutsättning att Chalmers och näringslivet vardera satsar lika mycket; således totalt 100 miljoner kronor. De företag som är aktiva i SWPTC är GE Wind Energy Sweden²⁴, ABB, SKF, Göteborg Energi, Triventus Energiteknik, Marstrom Composite och Diab. Centrumets operativa verksamhet inleddes först i maj 2010 eftersom avtalsutformningen drog ut på tiden då både stora och små företags intressen, liksom Chalmers, skulle jämkas samman. Tanken är att SWPTC ska komplettera den vindkraftsforskning som bedrivs inom Energimyndighetens program Vindforsk III, som fokuserar på etablering och drift av vindkraftverk samt elnätsfrågor, och Vindval, där konsekvenserna av vindkraftsproduktion ur ett mänskligt och miljömässigt perspektiv studeras.

I ungefär samma veva beviljades det första InMotion-projektet, "Mötesplats Vindkraftsteknik", om 10 miljoner kronor under perioden 2010–2013. Ett år senare beviljades ytterligare ett InMotion-projekt, "Provplats Göteborg", om 11 miljoner kronor under perioden 2011–2013. Båda dessa projekt bedrivs inom ramen för SWPTC och med Institutionen för energi och miljö som sökande. Värt att notera är att det inte förkom någon förstudie inom InMotion, eftersom parterna genom tidigare projekt redan hade klart för sig vad man vill göra. Framgång föder framgång, och parallellt med ovannämnda projekt medverkar Institutionen för energi och miljö i ett projekt finansierat av Nordisk Energiforskning (NEF) inom ramen för det nordiska Toppforskningsinitiativet. Förutom finansiering till drygt en doktorand tillför detta projekt SWPTC nya kontakter med företag och FoU-utförare i andra nordiska länder. Dessutom åtnjuter institutionen finansiering för ett flertal forskartjänster genom regeringens strategiska forskningsinsats på Chalmers Energy Initiative, ett av Chalmers självutpekade styrkeområden.

Alldeles tydligt har institutionen genom SWPTC framgångsrikt lyckats säkra en omfattande och relativt långsiktig finansiering under flera år. Utmaningen nu är att bemanna InMotion-projekten och att få igång dem på bred front. Båda projekten ligger efter tidplan, enligt uppgift delvis avsiktligt, då institutionen fokuserat på att slutföra POWER cluster-projektet och att arbeta upp de anslag som beviljats Chalmers i det, och delvis för att avtalsutformningen mellan parterna drog ut på tiden. SWPTC:s projektledare menar dock att projekten snart kommer att ha hunnit ifatt sina ursprungliga tidplaner.

Projektet "Mötesplats Vindkraftsteknik" sägs innehålla SWPTC:s "mjuka" delar med fokus på bland annat nätverks- och kontaktskapande, informationsutbyte mellan myndigheter, FoU-utförare och företag, samt extern informationsspridning. Projektet "Provplats Göteborg" innehåller SWPTC:s "hårda" delar. Detta projekt ska bidra till en provplats som utgörs av ett 150 meter högt 4 MW vindkraftverk (som Göteborg Energi upphandlat från GE för att driva i kommersiell produktion) samt en intilliggande provutrustning för högspänd likström (HVDC), båda på Risholmen på norra älvstranden i Göteborgs hamn. Eftersom GE måste certifiera sina vindkraftverk behöver företaget instrumentera det för sina egna syften. Provplats Göteborg tar denna instrumentering ännu ett steg längre för att dessutom möjliggöra insamlande av data för andra ändamål:

- Att verifiera av de vindkraftsmodeller som utvecklas inom SWPTC

²⁴ General Electric (GE) köpte 2009 Karlstadbaserade företaget Scanwind som ett led i sin strategi att etablera sig som leverantör av vindkraftverk i Europa.

- Att utveckla och med hjälp av HVDC-utrustningen testa nya metoder för provning av vindkraftverks uppfyllande av "grid codes"²⁵
- Att utveckla metoder för certifiering av vindkraftverks eltekniska delar

Intressenternas engagemang

Intervjupersonerna är överens om att Chalmers är den sammanhållande länken och att GE samt Göteborg Energi är de stora företag som hittills varit mest på aktiva inom "Provplats Göteborg", sannolikt genom projektets konkreta aktiviteter som är förenade med tydliga mål, stora kostnader, stor arbetsinsats samt ett stort mått av egenintresse från företagets sida. Hittills deltar endast stora företag i "Provplats Göteborg", men det poängteras att fler företag kan komma att bli aktiva då projekten kommer igång på allvar. Hittills har SWPTC:s temagrupper just bemannats med ett tiotal tekniker från företagen som i samverkan med Chalmers ska driva projekten framåt. I stor utsträckning återstår det för företagen att göra merparten av sina utlovade naturinsatser, vilket dock i princip är i linje med att projekten är försenade.

På FoU-utförarsidan deltar hittills bara Chalmers, medan det är meningen att SP ska delta i "Provplats Göteborg" på ett senare stadium. Vidare ingår det i SWPTC:s uppdrag från Energimyndigheten att bredda deltagandet på det nationella planet, och KTH, LU samt LTU ses som möjliga samarbetspartners. Från finanssyrssidan är Energimyndigheten, utöver VGR, tungt engagerad och myndigheten har en övervakande roll inom styrelsen.

Resultat och effekter

Det behov som ska tillfredsställas genom InMotion-projekten är enligt intervjupersonerna i första hand att regionen ska få kompetenta vindkraftsingenjörer som kan vara med och bygga upp en svensk vindkraftsindustri. I andra hand handlar det om att UoH och företag ska närma sig varandra och samarbeta inom tillämpad FoU.

Eftersom InMotion-projekten nätt och jämnt startat handlar intervjupersonernas resonemang kring resultat och effekter mest om förväntningar. Icke desto mindre har en föreståndare till SWPTC rekryterats genom "Mötesplats Vindkraftsteknik" och projektanslaget går huvudsakligen till personalkostnader för henne och för tre forskare, varav en doktorand. I "Provplats Göteborg" väntar man på att vindkraftverket och provutrustningen ska komma på plats. Hittills har provutrustningen införskaffats (av Göteborg Energi som är dess ägare) medan det nya vindkraftverket beräknas stå klart vid årsskiftet 2011/12. Därefter ska provutrustningen installeras och driftsättas, innan provmätningar kan börja.

På sikt ser intervjupersonerna ett tydligt värde i att tillgång till mätdata säkras, vilket ger möjlighet att höja kvaliteten i både Chalmers forskning och i företagets teknikutveckling. Intervjupersonerna ser dessutom ett värde i om SWPTC blir kunskapsledande inom området och på så vis bli en intressant diskussionspartner för andra UoH och företag, vilket kan leda till nya och oförutsägbara möjligheter. Företagen hyser stora förhoppningar om att användbara resultat ska resultera från Chalmers forskning, men också leda till ett tryggt rekryteringsunderlag av civilingenjörer och forskarutbildade individer kunniga i vindkraftsteknik. En intervjuperson förklarar att:

InMotion-projekten handlar om industrinära FoU och för att få ut FoU-resultat och för att nyutexaminerade ingenjörer ska kunna göra nytta regionalt så fyller detta program en särskild funktion. Kan Chalmers bedriva en bra verksamhet så är det till nytta för regionen, eftersom de flesta ju inte flyttar efter examen. Det är därför som regional förankring är så viktigt.

²⁵ "Grid codes" är ett initiativ som kom från Europeiska kommissionen 2010 och som syftar till att via regelverk förverkliga en europeisk inre marknad för el. Med kommande regler i botten är det tänkt att EU ska få ett regelverk som styr verksamheten inom produktion, distribution och elhandel och som dessutom ska klara de stora utmaningarna som tillkommande förnybar elproduktion för med sig. Källa: <http://www.svenskenergi.se/sv/Aktuellt/Nyheter/Nu-kommer-grid-codes--styrande-regler-for-hela-elmarknaden-i-Europa/>

Företagen vittnar om att samverkan inom SWPTC redan har lett till förändrade arbetssätt i FoU-frågor. Till skillnad från tidigare utnyttjar nu företagen UoH som underleverantörer, vilket de menar är ett tecken på förändrade arbetssätt från båda håll. Företagen menar att de genom SWPTC får en marknadsmässig fördel genom att de blir mer synliga och får ut sitt varumärke i nya sammanhang.

GEs satsning i Sverige sägs delvis vara beroende på Chalmers verksamhet inom området. GE sägs ha fått en (företagsintern) utvecklingsbudget som företaget inte skulle ha fått utan samverkan med SWPTC. Chalmers försörjer redan idag GE:s Karlstadsenhet med ingenjörer och både Chalmers och GE medverkar i en nyligen inskickad ansökan till EU:s ramprogram. GE ser framför sig att "Provplats Göteborg", genom ett nätverk av starka svenska underleverantörer, ska komma att stärka företaget som leverantör av vindkraftverk till havs. Företagen tror också att samverkan inom SWPTC kommer att leda till nya affärer inom befintliga områden, och till att Göteborg Energis provutrustning kan visa sig vara av intresse för andra företag och forskare. GE resonerar i termer av att effekterna i form av ökad konkurrenskraft, ökad omsättning och sysselsättning möjligen kan komma inom 3–5 år efter de inledande åren av kunskapsupbyggnad.

Samtliga intervjupersoner tror att InMotion-projekten och övriga projekt inom SWPTC i allt väsentligt kommer att leva upp till de egna förväntningarna, vilka innefattar bland annat:

- Vedertagna metoder för verifiering och testning av "grid codes"
- Verifierade vindkraftsmodeller som underlättar implementering av FoU-resultat och därmed leder till en mer kostnadseffektiv produktutveckling inom företagen
- Nya tekniska lösningar och samarbetsnätverk
- En konkurrenskraftig svensk vindkraftsindustri

Däremot tror SWPTC:s projektledare inte att förhoppningen i ansökan till "Mötesplats Vindkraftsteknik" om 1 000 nya arbetstillfällen kommer att bli verklighet, eftersom den baserades på en förhoppning om att GE skulle etablera en fabrik för tillverkning av vindkraftverk till havs i Sverige. Eftersom GE ser att den europeiska marknaden för sådana vindkraftverk främst finns i Storbritannien, så torde fabriken etableras där även om teknikutvecklingen sker i Sverige.

InMotions betydelse

InMotion-projekten upplevs av intervjupersonerna som mycket relevanta och värdefulla för de egna organisationerna. Dels möjliggör projekten ett långsiktigt samarbete mellan UoH och företag som på sikt kan främja vindkraftsbranschens och företagets konkurrenskraft, och dels stärker de regionens företag i största allmänhet eftersom projektens industrinära FoU förutspås kunna komma till en bredare nytta i regionen. Intervjupersonerna är överens om att det finns ett stort värde i att regionen visar initiativkraft och engagemang inom nya områden och att detta kan leda till att svenska företag blir mer aktiva i vindkraftssektorn, vilket i sin tur på sikt kan leda till fler arbetstillfällen. Även om SWPTC haft betydande framgångar med att säkra offentlig finansiering, så innebär InMotion-projekten en tydligare regional förankring än vad som sannolikt annars hade blivit fallet.

Möjliga lärdomar

Inför eventuella framtida satsningar lyfter intervjupersonerna fram värdet av en kontinuitet inom områden där investeringar redan gjorts, samt en dokumentation av redan gjorda erfarenheter för framtida projekt och verksamheter att lära sig av så att hjulet inte behöver uppfinnas om och om igen.

SWPTC valde att inte börja med en förstudie, eftersom man genom tidigare projekt redan hade utvecklat en bild av vad som behövde göras. En förstudie behövdes helt enkelt inte i detta fall.

Regionala samverkansplattformar

Inom ramen för finansieringsform C. och insatsområde 6, *Förstärkning av samverkansplattformar*, riktades särskilda insatser till två etablerade utvecklingsmiljöer; Lindholmen Science Park och Innovatum Teknikpark. De två öppna samverkansplattformarna för industrinära utvecklingsprojekt tilldelas en central roll i InMotion programmet för att samordna aktörerna inom fordonsklustret och koordinera viktigt utvecklingsprojekt mellan regionens näringsliv, akademi och offentliga aktörer. Bland annat framfördes att de båda plattformarna skulle spela en viktig roll i att utveckla och koordinera större strategiska satsningar inom ramen för insatsområde 1-4 i InMotion.²⁶

Satsningen inom InMotion på Lindholmen och Innovatum bygger vidare på Regionala Utvecklingsmiljöer (RUM) som finansierades av VGR och NUTEK. Programmet pågick mellan 2005-2008 och syftade till att förstärka de regionala utvecklingsmiljöerna inom fordons – och transportteknologin, samt att stimulera samverkan mellan arenorna och övriga leverantörer i regionen.²⁷ I detta kapitel presenteras de två samverkansplattformarna, deras insatser inom ramen för InMotion och ett antal lärdomar av detta, baserat på dokumentstudier och intervjuer med representanter för plattformarna och vissa projekt.

Lindholmen Science Park AB

Bakgrund och historik

Lindholmen Science Park²⁸ (LSP) är lokaliserad till Norra Älvstranden i Göteborg, som en del av den nya stadsdel som växt fram efter varvsindustrins avveckling under 1980-talet. Lindholmen Science Park AB etablerades år 2000 och ägs av Chalmers Tekniska Högskola, Göteborgs Stad, Business Region Göteborg och näringslivet. De största ägarna på näringslivssidan är stora företag som Volvo Group, Volvo PV, Saab, Ericsson, TeliaSonera och Telenor. Samverkansavtal har tecknats med Göteborgs universitet och Trafikverket. Det finns även ett nära samarbete med offentliga aktörer som VINNOVA, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt VGR.

Ett av bolagets huvudsyften är att skapa förutsättningar för samverkan mellan näringsliv, högskola och samhälle. Genom att erbjuda nätverk, projektledarskap, projektmäklari och öppna test- och utvecklingsmiljöer stimuleras samverkan, tillväxt och konkurrenskraft i regionen, Sverige och Europa. Redan vid starten identifierades tre fokusområden: intelligenta fordon och transportsystem, mobilt internet samt modern media och design. Konceptet Open Arena har utvecklats för att beskriva Lindholmen som en neutral, öppen plattform för industrinära utvecklingsprojekt. Inom Open Arena finns labb, möteslokaler, demonstrations- och testmiljöer, arbetsplatser och tillgång till projektledare. Idag bedrivs forskning och utvecklingsprojekt inom bland annat följande områden:

- Security Arena – IT-lösningar för säkerhet i samhället
- Safety Arena – säkerhetslösningar för fordon
- Logistics Arena – avancerade logistiksystem
- Media Arena – rörlig bild och visualisering

Arenorna utgör basen för de projekt och program som initieras och där Lindholmen har rollen att som en neutral aktör "mäkla" ihop flera olika parter. Exempel på aktörer som bedriver projekt på Open Arena är SAFER, ett centrum för forskning inom fordons- och trafiksäkerhet, och forskningsinstitutet Viktoriainstitutet, VTI och SP. LSP har även fått i uppdrag från VINNOVA att utforma och genomföra det femåriga programmet TSS. TSS ska fungera som en nationell mötesplats för gemensamma forskningsprojekt inom ITS med fokus på

²⁶ InMotion – kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar, programbeskrivning (2009)

²⁷ Regionala Utvecklingsmiljöer för innovation och förnyelse – En utvärdering av Open Lindholmen och Innovatum Projektarena genomförd FBA Holding AB i samverkan med Intersecta AB. Utvärderingsrapporter 2008:03, Region Utveckling

²⁸ www.lindholmen.se

framkomlighet, miljö, fordonssäkerhet och logistik.²⁹ Syftet är att samordna och planera demonstrations- och provningsinsatser för att medverka till att effektivisera de investeringar som redan genomförts inom FoU av både staten och industrin.³⁰

Området har under senare år expanderat kraftigt. 2011 fanns över 275 företag med drygt 9 000 anställda inom Lindholmen Science. De största var Ericsson, Semcon, VTEC och SVT/SR. Dessutom studerade över 9 000 studenter på Campus Lindholmen. Störst var Chalmers (ca 3000 studenter), följt av IT-universitet (1000) och KY-Akademien (800). Dessutom fanns åtta gymnasieskolor inom området. (Referens hemsidan)

Utökad basfinansiering

Lindholmen expanderar fysiskt, vilket innebär möjligheter nya centrumbildningar, projektarbetsplatser, labbmiljöer och mötesplatser. För att kunna dra nytta av de möjligheter som expansionen innebär strävar Lindholmen Science Park mot att öka sin verksamhetsvolym och utveckla plattformen för fler insatser inom de existerande fokusområdena.

LSP har en årlig budget på cirka 17 mkr, som dels består av basfinansiering från ägarna, dels resurser för större FoU-projekt från samarbetspartners, inklusive VGR. De 8 miljoner kronor i utökade basverksamheten som beviljats från InMotion för perioden 2009-07-01 till 2011-12-31 avser förstärkning för att utveckla större bredd och ökad volymen i aktiviteterna, genom att stärka befintliga program (TSS och MSB-finansierade Security Arena³¹) och utveckla den fysiska mötesplatsen inom nya komplementära områden.

”Projektet syftar till att på kort sikt skapa förutsättningar för en tillväxt av aktiviteter på Lindholmen Science Park (LSP). Konceptet Open Arena Lindholmen kommer att förstärkas och utvecklas i nya områden, t.ex. virtuell utveckling och tjänsteutveckling. Dessa områden kommer väl att komplettera befintliga områden och skapa synergieffekter. Projektet syftar också till att skapa förutsättningar för en tydligare internationell position inom bl.a. EU. Dessutom vill man skapa en grund för tydligare samverkan mellan innovationssystemets aktörer och Lindholmens arenor.” (Utdrag ur beslut)

De operativa målen gäller etablering av två till tre nya labb (som en del i den regionala forskningsinfrastrukturen för demo, test och validering), 25 procent fler projekt och en ökad synlighet som ska generera nya projekt (3 stycken) med fler engagerade företag (5 stycken) och en position som ett globalt erkänt kluster. Dessutom ska samverkan mellan Lindholmens aktiviteter och innovationssystemet ha utvecklats.

I samband med uppföljningen konstaterades att den förstärkta basfinansieringen inneburit att LSP kunnat växla upp insatser inom alla delar av den ordinarie verksamheten. Vissa insatser har dessutom genomförts under programperioden, som enligt ledningen inte hade varit möjliga utan den extra basfinansieringen. Det gällde bland annat vissa insatser under det svenska EU-ordförandeskapet, exempelvis medverkan vid ett högnivåmöte och marknadsföringssatsningar, bland annat i Almedalen och i Bryssel. Man har även haft möjlighet att förstärka resurserna kring plattformarna med externa tjänster och investeringar i den fysiska miljön, exempelvis inredning av mötesrum. Eftersom den omfattande projektverksamheten ställer stora krav på administration, information och kommunikation har den extra basfinansieringen även utnyttjats för att stärka upp ekonomifunktionen med en extra resurs. Man har även fått tillgång till vissa fria medel, som man tidigare saknat. Detta har inneburit att man haft möjlighet att utan formella projektansökningar genomföra vissa insatser t.ex. mindre studier.

²⁹ <http://www.testsitesweden.com/about-tss>

³⁰ G. Melin, T. Åström, T. Jansson och A. Helmersdotter Eriksson, ”Halvtidsutvärdering av TSS – Test Site Sweden”, VINNOVA, VR 2010:04, 2010.

³¹ Security Arena är en arena med samverkan mellan näringsliv, akademi och samhälle som bedriver forskning och utveckling för att stärka förmågan att hantera kriser och förbättra samhällets möjligheter att klara allvarliga hot och störningar.

Projektramen

Förutom den utökade basfinansieringen beviljades LSP en projektram på 6 mkr. I mitten av december hade beslut fattats om sju förstudier och två större utvecklingsprojekt, motsvarande totalt drygt 4,23 kr.

Det fanns redan i ansökan om basfinansiering en uttalad ambition om att utnyttja medel från InMotion till att utveckla den regionala infrastrukturen i form av nya, kompletterade områden inom den Open Arena som LSP utgör. Eftersom erfarenhet visat att många satsningar inte blir av eller tar längre tid än förväntat så valde man att genomföra förstudier inom flera olika områden.

- Förstudie: Clean Energy Arena – syftade till att ta fram en genomförandeplan för en satsning där industriföretag skulle få möjlighet att på LSP ställa ut produkter inom området "clean energy". Förstudien resulterade i en kreativ dialog, men fick ingen direkt fortsättning.
- Förstudie: Lindholmen Media Arena – syftade till att utreda intresset och ta fram förslag till en fortsatt utveckling av en fysisk arena inom området cross-media. Förstudien är ännu inte avslutad.
- Förstudie: Avancerad elektronikutveckling inom Västra Götaland – syftade till att utreda möjligheterna att omstrukturera elektronikutvecklingen i regionen mot nuvarande och framtida fordon. Förstudien resulterade i en bra dialog och identifiering av legala, juridiska, personliga och affärsmässiga hinder, men fick ingen direkt fortsättning. Konstaterades att processen måste drivas vidare av utvalda företag.
- Förstudie: Demoteater 2.0 – syftade till att sammanföra ingenjörer och konstnärer för att utveckla nya metoder för att presentera forskningsprojekt, komplexa system och tjänster. Projektet byggde vidare på tidigare erfarenheter av samarbete med TSS och Lindholmen i samband med ITS Världskongress i Stockholm 2009.
- Förstudie: Visualiserings Center – syftade till att genom identifiering och involvering av intresserade företag och organisationer ta fram ett underlag för utveckling av ett visualiseringscentrum på LSP. Förstudien resulterade i att Göteborgs stad i slutet av april 2011 fattade beslut om att investera 15 mkr under tre år för utveckling av ett visualiseringscenter.
- Förstudie Sustainable Urban Transport Metabolism – syftade till att färdigställa en projektansökan med inriktning mot hållbara transportlösningar för gods och människor till VINNOVAs utlysning "Miljöinnovationer", med sista ansökningsdatum 2009-10-22. Förstudien resulterade i en ansökan som beviljades 4,5 mkr av VINNOVA. Detta kommer i sin tur bli en del i VINNOVA och Energimyndighetens nya nationella arena för transporteffektivitet (CLOSER).
- Förstudie: API Federation – syftade till att utreda möjligheten att skapa en öppen plattform för utveckling av nya applikationer och tjänster inom IT och ITS i Göteborgsregionen. Förstudien har försenats p.g.a. Volvos omorganisation och Saabs tuffa tider. Samtidigt är de viktiga för att få ihop motfinansieringen. Förstudien är ännu inte avslutad.

Projektledare för flertalet förstudier har varit andra aktörer än LSP, exempelvis konsulter och företag (VTEC och Cybercom). Dessa har ofta kommit i kontakt med InMotion-programmet genom etablerade kontakter med ledningen för LSP. För näringslivet har det varit en förutsättning att kunna finansiera ett mer omfattande arbete med hjälp av förstudiemedel från InMotion. Insatserna från LSP har varierat mellan förstudierna. I de flesta fall har förstudierna genomförts relativt självständigt, med vissa avstämningar med LSP. I något fall har projektledningen inte fungerat helt tillfredsställande, vilket ställt högre krav på insatser och styrning från LSP och andra medaktörer.

Av de sju förstudierna kan vi konstatera att en förstudie har försenats, två har ännu inte avslutats, två har resulterat i beslut om att läggas ner och två har framgångsrikt gått vidare med annan finansiering. Hittills har inget projekt fått fortsatta medel beviljade ur LSP:s projektram från InMotion. Däremot har projektramen använts för finansiering av två större projekt, som båda pågår fortfarande:

- Testmiljö för snabbladdning av elfordon (Beslut: 1,5 mkr t.o.m. 2011-12-31)
- COSMO (Beslut: 998 500 kr t.o.m. 2013-06-01)

Testmiljö för snabbladdning av elfordon syftar till att etablera en testmiljö för snabbladdning av elfordon i Göteborgsområdet. Ambitionen är att installera två snabbladdningsstationer för test och demonstrationer tillsammans med tillverkare av elfordon. Stationerna skall vara anpassade till den standard som utvecklats i ett internationellt konsortium (CHAdeMO³²). Projektet genomförs inom ramen för TSS, som under senare år fått ett ökat fokus mot elfordon. Resultatet kommer att utgöra ett underlag till den svensk-norska arbetsgrupp som tillsatts för att förbättra förutsättningarna för att köra elbil mellan Sverige och Norge. (Utdrag ur projektbeslut)

Projektet drevs i inledningsskedet i samverkan mellan LSP, ABB, Göteborg Energi och Volvo PV. Den inledande ambitionen om att konvertera ett antal Volvobilar godkändes inte av InMotion-programmet utan skalades bort. Istället har det tillkommit ett litet företag, Turning Point Clean Technology, som är återförsäljare av laddningsstationer och agent för ett franskt företag. Turning Point kontaktade projektet, eftersom man var intresserade av att medverka i projektet. Idag har de accepterats som medlemmar i projektet och kommer att leverera en av de två planerade laddningsstationerna, medan den andra levereras av ABB. Hittills har projektet framför allt bidragit till etablering av nya kontakter och en mer formaliserad relation till ABB. Projektet har även fått en förfrågan om deltagande i ett Interreg-projekt.

COSMO (Cooperative systems for sustainable mobility and energy efficiency) är ett EU-projekt som syftar till att i verklig miljö testa lösningar kring trafiksäkerhet och energi-effektivitet. InMotion har medverkat med en femtioprocentig medfinansiering på 998 500 kr. Inom projektet etableras tre testplatser för provning och demonstration av metoder för Co2-reduktion inom Europa. Projektpartner finns i Italien, Österrike och Sverige. LSP och Volvo Technology ansvarar för den svenska testplatsen, där man skall testa och demonstrera kommunikation mellan bussar och trafikljus för ökad energi- och bränsleeffektivitet. Analyser och beräkningar av CO₂-reduktionen görs av VTEC. (Utdrag ur projektbeslut)

Hittills inom projektet har Trafikverket och Svevia engagerats och en sträcka med tre hållplatser för att testa "grön våg" i kollektivtrafiken identifierats. På fordonssidan pågår en förhandling med Västtrafik om att installera utrustning i samband med kommande upphandling av kollektivtrafik. Engagemanget från deltagarna har hittills varit stort och alla är mycket motiverade. Miljön inom LSP har använts bl.a. för olika möten.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att båda utvecklingsprojekten har en nära koppling till den löpande verksamheten inom LSP eftersom projektledaransvaret legat på TSS. Inom Testmiljö för snabbladdning av fordon pågår idag upphandling av en extern projektledare med erfarenhet från ett av de deltagande företagen. Även projektledaren för COSMO har näringslivsbakgrund, med mer än trettio års erfarenhet från olika bolag inom Volvo.

Samtidigt är det tydligt att projekten hittills främst involverat större företag. Det är hittills bara ett mindre företag som medverkar och det har själv tagit initiativ för att bli accepterad i projektet. Däremot ser man en långsiktig potential för mindre företag att komma in i senare skeden som underleverantörer.

"... på sikt finns potential för småföretag, t.ex. konsultfirmor, att genomföra uppdrag. Om miljön etableras och testverksamheten ökar, så öppnar det för tjänsteleverantörer... Det är svårt för små företag att själva driva projekt p.g.a. tung och dyrbar administration. Då är det bra med färdiga miljöer som Innovatum och LSP som kan hantera ansökningar. De små kommer in som utförare (konsulter eller partners)."

³² CHAdeMO (Charge for Moving) är en ett internationellt konsortium som försöker skapa en standardiserad laddningsmetod för el-drivna fordon.

Innovatum Teknikpark

Bakgrund och historik

Innovatum Teknikpark är inrymt i de gamla tegelbyggnaderna i det industriområde i Trollhättan där NOHAB under sin storhetstid utvecklade och exporterade produkter, ur vilka verksamheter som Volvo Aero och Saab Automobile är sprungna. När NOHABs verksamhet avvecklades så fanns området kvar. 1997 bildades Stiftelsen Innovatum för att ta tillvara detta och fylla området med framtidstro och utveckling. Stiftare var Trollhättans Stad, VGR, Saab Automobile AB, Volvo Aero Corporation, Vattenfall AB, Skanska AB och Industrifacket Metall Norra Älvsborg. I samarbete mellan stiftelsen, Trollhättans Tomt AB, Högskolan Väst och Film i Väst AB har det anrika området omvandlats till ett modernt verksamhetsområde med stor utvecklingspotential.

Stiftelsen Innovatum är huvudman för Innovatumkoncernens verksamhet och deltar aktivt i ledningen och samordningen av verksamheten. Innovatumkoncernen har bildats för att utveckla näringsliv och företagande, tillvarata regionens kulturella och industriella värden samt skapa nya upplevelser och kunskaper. Innovatum AB är helägt bolag till Stiftelsen Innovatum och Innovatum Science Center AB är i sin tur ett helägt bolag till Innovatum AB. Stiftelsen har beslutat att hela koncernen ska ha ett gemensamt varumärke

Innovatum Teknikpark består av en projektarena, en inkubator och ett science center. Projektarenan består av både fysiska resurser och en stödjande organisation, med lokaler, utrustning och erfarna projektledare/rådgivare. Syftet med projektarenan är att stärka konkurrenskraften för svensk industri genom att underlätta samarbete. Arenan vänder sig till företag som vill accelerera sitt utvecklingsarbete tillsammans med företag, entreprenörer och forskare. Alla projektidéer går igenom en utvecklingsprocess i fyra steg; från en första idébedömning (ca 90 per år), eventuellt via en förstudie, till riggning och genomförande av projekt (cirka 20 nya per år). De första tre stegen finansieras genom basverksamheten, för fjärde steget söks extern finansiering. Innovatum har en koordinerande roll i projekten.

Inkubatorn syftar till att hjälpa entreprenörer från idéstadium till kommersialisering. Inkubatorn erbjuder en utvecklingsprocess i tre steg; en första bedömning av idén, en sex månaders förinkubator för utveckling av affärsidén och sedan maximalt tre år inom inkubatorn för utveckling av företag. I konceptet ingår kontorsarbetsplatser, utbildning, handledning och vägledning till finansiering. Inom Innovatum Science Center bedrivs inspirations- och utbildningsinsatser, riktade framför allt mot ungdomar.

Verksamhet drivs inom främst tre fokusområden: produktionsteknik, energi- och miljöteknik samt kreativ näring. Det finns en ambition om att koppla på centrumbildningar med hjälp av medel från bland annat Tillväxtverkets klusterprogram och de Europeiska regionala strukturfonderna. Innovatum har idag ett kompetenscentrum inom produktionsteknik, Produktionstekniskt centrum (PTC), med ett välutrustat laboratorium där företag i nära samverkan med Högskolan i Väst kan utveckla effektiva produktionslösningar. Inom energi- och miljöområdet pågår ett arbete med att etablera ett kompetenscentrum (Green Factory). Verksamheten inom kreativa näringar fokuserar nya affärsmöjligheter inom film och andra medier, samt visualisering och simulering av produkter och produktionsprocesser. Det pågår bl.a. ett arbete med att etablera en mötesplats för företag och utbildningar inom kreativ näring; ACT³³.

Plattformen har en basfinansiering på totalt cirka 12 mkr årligen från VGR (verksamhetsbidrag), kommunalförbundet Fyrbodals (uppdrag) och ett mindre bidrag från Trollhättan stad. Basanslaget finansierar i huvudsak lokaler och löner för sju fast anställda. Det finns en ambition om uppväxling av basfinansieringen med projektmedel från nationella och internationella finansiärer med en faktor 10. Detta har under de senaste åren överträffats. Under det senaste året har ett tiotal personer varit projektanställda.

³³ Projektet stöds av Europeiska regionala utvecklingsfonden, Västra Götalandsregionen och Fyrbodals kommunalförbund

Utökad basfinansiering

I ansökan om utökad basfinansiering betonas syftet att snabbare och mer kraftfullt stödja innovatörer/entreprenörer och befintliga företag i regionen att utvecklas inom energi- och miljöområdet. Ambitionen är att allt arbete ska vara integrerat med verksamheten inom Innovatums projektarena och inkubator. I beslutet från regionutvecklingsnämnden om att avsätta 8 mkr fram till 2011-12-31 har målgruppen breddats till att omfatta såväl entreprenörer och företag, som kompetensinstitutioner och intresseorganisationer inom alla Innovatums fokusområden. Målsättningen formuleras som följer:

”Förstärkning av basverksamheten avser Innovatums mäklande funktion i större FoU-satsningar och i produktnära utvecklingsprojekt, kopplat till samverkan mellan små och medelstora företag. Dessutom ingår utveckling av inkubatorn, insatser för avknoppning samt förstudier.” (Utdrag ur beslut)

I lägesrapporten från december 2010 rapporteras att den utökade basfinansieringen möjliggjort finansiering av en ytterligare projektkoordinator som utvärderat, berett och skrivit ett antal ansökningar, främst riktade mot InMotion-programmet. Fokus har legat på idéer och projekt inom hållbara lösningar för fordonsklustret i Västra Götaland. Vissa resurser hade även lagts på kommunikation och marknadsföring. På grund av flera stora projekt som startade under 2010 uppnåddes inte planerad nivå, men detta beräknas återställas under 2011.

I samband med utvärderingen konstaterades att medel för ökad basfinansieringen huvudsakligen integrerats i de första stegen i utvecklingsprocessen inom projektarenan – idégenerering, förstudier och projektrigging.

Den utökade basfinansieringen möjliggjorde under det första året utarbetandet av ett antal projektförslag som lyftes till InMotion för finansiering av genomförandefasen. Man hade uppfattningen att det fanns möjligheter att söka projektmedel utöver den separata ram på 6 mkr som avsatt för Innovatum. I dialogen med handläggarna insåg man att det inte var möjligt att gå vidare med alla förslag och vissa projekt fick läggas åt sidan. Istället prioriterades några färre och större projekt. Något projekt fick även krympas för att rymmas inom ramen. Det stora antalet projekt som arbetades fram under kort tid innebar att ledningen inte hade tid att sätta sig in i alla projekt och föra en löpande dialog med handläggarna, vilket resulterade i vissa administrativa problem. Som ett resultat av detta har Innovatum arbetat fram nya rutiner och en checklista, som ska underlätta projektriggingfasen i framtiden.

Inom Inkubatorn har den utökade basfinansieringen inneburit vissa möjligheter till utökad företagscoaching och till att frigöra resurser för ett pågående utvecklingsarbete för att tillvarata individers kreativitet och skapa förutsättningar för entreprenörskap och företagande inom fordonsindustrin. I de tidiga skedena fanns en ambition om en 'innovationsfabrik' i samarbete med Saab, men sedan dess har man utvecklat ett koncept för att tillvarata alla idéer med potential, antingen inom Saab eller genom avknoppning till Innovatums inkubator. Hittills har inkubatorn huvudsakligen stöttat entreprenörer inom den kreativa näringen, men förfrågningarna inom produktionssidan har ökat även om flödet fortfarande är måttligt.

Hittills har Innovatum inte utnyttjat alla medel inom den ökade basfinansieringen. Eftersom man inte kunnat matcha det ökade antalet projektförslag med projektfinsiering från InMotion har man dragit ner något på takten. Man har dessutom fått in några andra större projekt, bl.a. genom Energimyndigheten. Innovatum har därför ansökt om möjlighet att omfördela medel till 2011 för att rigga projekt utan koppling till InMotion, satsa mer på pågående projekt, t.ex. hitta in mot EU, och genomföra vissa fördjupade förstudier.

Projektramen

Innovatum beviljades, liksom Lindholmen Science Park, en projektram på 6 mkr från InMotion. Idag har Innovatum fått beslut motsvarande totalt närmare 9,4 mkr för tre större projekt.

Innovatum har inte ansökt om några specifika förstudiemedel, utan de förstudier som genomförts har varit en integrerad del av arbetet inom projektarenan. Dessutom har kommunalförbundet Fyrbodals haft en ambition om att tydligare stötta verksamheten inom Innovatum. Detta avspeglas bland annat i den uppdragsbeskrivning som tagits fram och i beslut om att medfinansiera ett tiotal förstudier på cirka 100.000 kr, för att få en bättre överblick över vilka projektidéer som skulle kunna drivas vidare mot InMotion. Dessa förstudier hade en stor bredd, från vindkraft till biogas. Några förstudier blev senare projekt, medan andra lades ner. En prioritering genomfördes i dialog med kommunalförbundet, som valde att själva gå vidare med två projekt. Även om inte alla projekt senare fick finansiering så bidrog arbetet till att stärka Innovatums visioner.

Efter dialog med handläggarna, omprioriteringar mellan de projektförslag till InMotion som utarbetats inom ramen för projektarenan och vissa budgetjusteringar har tre större projekt beviljats medfinansiering av InMotion. Alla projekten syftar till att utveckla den regionala infrastrukturen för test, demonstration och utveckling.

- Energi- och miljötekniskt centrum (Beslut: 3,97 mkr t.o.m. 2011-12-31)
- EV HUB (Beslut: 2,07 mkr t.o.m. 2011-12-31 efter revidering)
- Flexlean (Beslut: 3,27 mkr t.o.m. 2012-12-31 efter revidering och förlängning)

Energi- och miljötekniskt centrum (Green Factory) syftar till att etablera ett kompetenscentrum av nationell och internationell klass med utgångspunkt i Innovatums systematiska arbete med projektarenan och inkubatorn. Etableringen har fokus på att stärka och bredda näringslivet inom Fyrbodals och Västra Götaland, för ökad kommersialisering av idéer inom energi- och miljöteknik genom gränsöverskridande samverkan mellan fyra branscher; energi, fordon, jord- och skogsbruk, samt bygg- och fastighetssektorn.

Projektet tappade fart i samband med att projektledaren avslutade sin anställning på Innovatum, men under senare delen av 2010 tog projektet ny fart. Hittills har fokus legat på mobilisering, genom ett gemensamt visionsarbete, separata dialoger och konceptutveckling. En kartläggning av behov och hinder bland mindre företag har genomförts. Där konstaterades att dessa knappast hade resurser att medverka i etableringsfasen, men att de kan ta del av information och bjudas in till relevanta aktiviteter. Idag har projektet god fart och nätverk har etablerats inom alla branschområden utom bygg- och fastighet. Initialt etablerades näringslivsdialogen med representanter för stiftarna Skanska, Volvo Aero och Saab, för att sedan breddats. Idag arbetar man vidare med ett antal aktörer som uppgett att man vill medverka i etableringen av ett kompetenscentrum. Projektet har bidragit till fördjupade relationer mellan företag som tidigare inte haft något konkret samarbete. Ytterligare aktörer har uttalat ett intresse av att följa processen och på sikt är ambitionen att involvera fler, exempelvis akademien och leverantörer av bioenergi.

I dialogen med deltagande företag har man konstaterat att mötet är den mest centrala delen i denna typ av samverkansplattform. Man har därför tonat ner ambitionen om att utforma och bygga en test-, demonstrations- och innovationsyta och istället fokuserat utvecklingen av processer och aktiviteter som kan stödja mötet. (Lägesrapport, 2011-03-31) Man har tagit fram informationsmaterial och testat olika verktyg, bland annat för kreativitet och idéinventering. Projektet har genomfört omvärldsanalyser och även en förstudie om riskfinansiering. Däremot konstaterar man att man inte är mogna att arbeta med detta själva, men kontakter med andra aktörer har etablerats.

EV Hub – Elfordonsarena, är ett projekt som bantades kraftigt i dialogen med handläggarna inom InMotion. Från en ursprunglig ansökan om drygt 8,5 mkr har ansökan reviderats och resulterat i ett beslut om 2,1 mkr från den projektram som avsatts för Innovatum. Projektet syftar till att etablera en arena för utveckling av eldrivna fordon i Sverige, för att bl.a. bearbeta befintliga nätverk och finansierare, koordinera olika aktiviteter och identifiera forskningsbehov. Projektet ligger i linje med annan verksamhet inom Innovatum, där man bl.a. driver två stora projekt inom elbilsutveckling (BLIXT och ZE SAAB 9-3).

Enligt lägesrapporterna har projektet bland annat genomfört kartläggningar av komponentleverantörer och seminarier. Ett presentationsmaterial har utformats och en ansökan om en fortsättning av projektet EV Hub ELMER har lämnats till Energimyndighetens program Energi och miljö inom ramen för FFI. Satsningen på EV Hub bygger delvis på samma koncept som Green Factory, men inom en mer avgränsad sektor, och en intern arbetsgrupp för samordning har bildats.

Flexlean (Flexible Manufacturing by Lean Automation) avser att utveckla ett modulariserat och öppet tillverkningskoncept. Med flexibelt avses här ett system som till låg kostnad medger snabb omställning avseende produktinnehåll, tillverkningsmetod, automatiseringsgrad och materialförsörjning. Syftet är även att skapa en fysisk miljö (demonstratorcell) som bas för framtida projekt inom PTC. Projektansökan resulterade i en dialog med representanter för InMotion, vilket innebar en revidering och minskning av det sökta beloppet från drygt 4 mkr till knappt 3,2 mkr. Eftersom projektet var sent i starten beviljades en förlängning av projektperioden till slutet av 2012.

Idén växte fram i en dialog om automatisering inom ramen för FFI, men bedömdes ha en alltför låg forskningsnivå för att passa inom FFI. Företagen, framför allt på användarsidan, fanns på plats redan vid projektstarten, men det har även tillkommit nya utrustningsleverantörer. Deltagarna är flera större svenska företag som Saab, Volvo PV, AB Volvo och LEAX Group, ett par stora utlandsägda utrustningsföretag (KUKA och Trilogic), men även ett litet automationsföretag. Det finns idag ett starkt engagemang från flertalet deltagare. Projektet leds i nära samverkan mellan Innovatum, som projektledare, och Högskolan i Väst, som utförare av forskningsinsatser. Hittills är det främst projektledningen som bromsat projektet, p.g.a. vissa administrativa problem i samband med upphandling och momsredovisning.

Projektet har resulterat i positiva principdiskussioner kring konceptet. Ambitionen är dock att genomföra minst två förstudier, som kan ligga till grund för ansökningar om finansiering för forskningsprojekt från FFI. På längre sikt finns en förväntan om att resultatet ska vara till nytta för att öka kostnadseffektiviteten och konkurrenskraften även i mindre företag.

Möjliga lärdomar

Delaktighet i programstarten

Utvärderingen tyder på att båda samverkansplattformarna har haft en aktiv roll i det arbete som föregick lanseringen av InMotion. Det fanns sedan tidigare en väl etablerad relation mellan plattformarna och representanter för VGR, eftersom man haft en löpande dialog kring samarbetet inom den tidigare satsningen RUM (Regionala utvecklingsmiljöer), som finansierats i samverkan mellan VGR och dåvarande Nutek.

I samband med att krisen drabbade fordonsindustrin under 2008 konstaterades att enskilda aktörer bombarderade regeringen med olika förslag – såväl goda som dåliga. Lindholmen tog därför under våren 2009 ett initiativ till att samla alla aktörer inom fordonsklustret för att identifiera utmaningar och gemensamma behov av framställningar till regeringen, exempelvis om kompetensförsörjning, affärsutveckling, test- och demonstrationsanläggningar.

Innovatum hade under en period drivit frågan om att satsa mer på "grön utveckling", som man bedömer kan ha haft betydelse för programmets utformning. Innovatum satt med i tidiga diskussioner med VGR, Lindholmen och Trollhättan stad i samband med krisen och bidrog även i arbetet med att rigga ett omställningsprojekt inom kommunalförbundet Fyrbodal. Man hade dessutom en idé om att utveckla en megainkubator för avknoppningar av företag med flera personer från Saab, men denna idé passade inte in i den slutliga programutformningen.

Båda plattformarna menar att VGR tagit intryck av deras synpunkter. Programmet gick snabbt att ta fram och det var begränsat med tid för kommunikation, vilket innebar att det inte nådde i ut till företag och institutioner i början. Eftersom det här var ett nytt sätt att arbeta så

fanns det inte alltid kunskapen hos de aktörer som saknade etablerade relation till regionen. I flera fall tog plattformarna därför på sig en roll att informera om principerna för programmet, exempelvis inom näringslivet.

Deltagarnas engagemang

Man konstaterar i samband med intervjuerna att kravet på medfinansiering innebär att det kan vara svårt att involvera små företag, speciellt i utvecklingsprojekten. Det har lyckat bättre i de förstudier som genomförts av Lindholmen och där kravet på medfinansiering varit lägre. Detta är ett generellt problem och det konstateras att det kan finnas skäl att överväga hur man ska värdera olika typer av medfinansiering – exempelvis rena pengar, kunskap eller tid.

I projekten är det hittills främst större företag och offentliga aktörer som medverkar, men engagemanget är i de flesta fall stort. I något fall påpekar man att det finns en uttalad uppbackning från den högsta ledningen, som ser en möjlighet att visa upp sig i internationella sammanhang. Andra företag ser möjligheter att utveckla synergier mellan projekt, vilket gjort det att gått snabbare och lättare att komma igång. I flera fall har projekt föregåtts av tidigare samarbeten, vilket inneburit underlättat startfasen.

Inom akademien har Högskolan i Väst haft en aktiv roll i Innovatums Flexlean-projekt. Inom både Flexlean och EV Hub arena har det funnits ambitioner om forskningsinsatser och kontakter med FFI, medan högskolans roll inom Green Factory hittills har varit relativt begränsad. På Lindholmen har projekten haft tydligare företagsfokus, även om kopplingarna till TSS innebär en närhet till forskningsmiljöer. Även förstudierna har i flertalet fall haft ett mer uttalat företagsfokus, även om exempelvis förstudien Sustainable Urban Transport metabolism resulterat i en gemensam projektansökan med Chalmers.

Resultat och effekter

För båda Innovatum Teknikpark och Lindholmen Science Park har den utökade basfinansieringen haft betydelse. Den ordinarie basfinansieringen syftar i huvudsak till att täcka lokalkostnader och löner, vilket innebär att det saknats fria medel att använda för mindre insatser vid behov. Genom det utökade basfinansieringen har man fått tillgång till sådana medel.

”Det har varit bra för oss med finansieringsramen, eftersom det stärker idén med plattformar som verktyg för regional utveckling. Det behövs lite friare medel för att kunna ta initiativ.”

Inom Lindholmen har man bland annat utnyttjat medlen för att stärka upp ekonomi-funktionen, satsa mer på marknadsföring och investera i utvecklingen av den fysiska miljön. Inom Innovatum utnyttjades medlen i viss mån som förstärkning av resurserna inom inkubatorn, men i första hand till att öka volymen i projektarenan, genom att identifiera och utveckla ett antal projektförslag som sedan lyftes till InMotion.

Eftersom ambitionen har varit att stärka den ordinarie verksamheten inom plattformarna så är det svårt att isolera effekterna av den ökade basfinansieringen. Förutom specifika insatser så har finansieringen inneburit en generell ökning och i vissa fall breddning av verksamheten. Inom Innovatums projektarena kan man konstatera att fler projektidéer genererats och utvecklats, men eftersom man saknat en ”basnivå” för andra år så är det svårt att bedöma exakt hur mycket den totala volymen ökat.

För flera projekt har plattformarna haft betydelse som fysisk miljö, exempelvis för möten mellan företag som tidigare inte haft kontakter. Båda plattformarna har haft en projektram på 6 mkr. I Lindholmens fall återstår fortfarande medel inom ramen, medan Innovatum idag beviljats mer medel än vad som ursprungligen ingick i ramen. Inom båda plattformarna har projektmedlen i första hand utnyttjats för att utveckla den fysiska regionala infrastrukturen för utveckling, test och demonstration av nya system och produkter (varor, tjänster eller processer). Ambitionen är att dessa miljöer (exempelvis arenor eller kompetenscentrum) i

framtiden skall möjliggöra genomförande av nya projekt eller program med extern finansiering från regional, nationell eller internationell nivå.

"InMotion är ett bra program. De enklare processerna med öronmärkta medel till (utvecklings-)miljöerna minskar stressen och ökar kvalitén i projekten."

Användningen av projektramen har däremot varierat mellan plattformarna. Inom Lindholmen har sju förstudier genomförts, i syfte att kartlägga intresse och förutsättningar för genomförande av satsningar som skulle kunna bidra till att bredda verksamheten inom Lindholmen. Två av studierna på Lindholmen har gått vidare med extern finansiering från andra aktörer. Det gäller dels förstudien avseende etablering av ett Visualiseringscentrum som nyligen beviljades 15 mkr från Göteborgs stad, dels ett forskningsprojekt om hållbara stadstransporter som fått finansiering i VINNOVAs utlysning om "Miljöinnovationer". Den senare förstudien bedöms även kunna utgöra en av hörnstenarna i den nya nationella arenan CLOSER, ett centrum för transporteffektivitet som har etablerats under 2010 tillsammans med aktörer inom transportindustrin, Trafikverket och Chalmers. Dessa resultat hade knappast åstadkommits utan förarbetet inom studierna. Två studier fick ingen direkt fortsättning, men man konstaterar att det i vissa fall är bättre att utreda förutsättningar och intresse för en fortsättning genom en studie, istället för att gå in med en omfattande ansökan direkt.

Förutom studierna har två större projekt påbörjats på Lindholmen, dels ett projekt där medlen från InMotion utnyttjats som medfinansiering av ett EU-projekt för att utveckla en testanläggning för CO₂-reduktion genom grön våg i kollektivtrafiken, dels en testinstallation som kan bli del i en svensk-norsk utvecklingsinsats på elfordon. Båda projekten har genom den finansiering som beviljats från InMotion ökat de internationella kontakterna, i ena fallet genom att utnyttja InMotion som medfinansiering av ett EU-projekt, i andra fallet genom att projektet uppmärksammats och gått in i en ansökan till Interreg. I båda fallen finns mer långsiktiga förväntningar från deltagande företag om utveckling och test av nya produkter och tjänster som i framtiden kan erbjudas på en global marknad.

Inom Innovatum har inga medel utnyttjats för studier. Istället har mindre studier finansierats inom ramen för den ordinarie verksamheten och genom en separat överenskommelse med kommunalförbundet i Fyrbodalen. Projektramen har använts för att påbörja (tre) större projekt som syftar till att etablera kompetenscentra eller demonstrationsanläggningar i anslutning till Innovatum. Även på Innovatum lyfter man i samband med utvecklingsprojekten fram vikten av att företagen fått tillfälle att lära känna varandra. I samband med etableringen av Green Factory konstaterades att företag som Saab, Volvo och Trollhättan Energi trots nära geografisk lokalisering eller etablerade leverantörsrelationer inte haft någon tidigare dialog. Genom projektet har företagen fått tillfälle att lära känna varandra, få kunskaper om varandras kompetenser och utveckla den tillit som krävs för framtida samarbete. Man har dessutom genomfört konkreta aktiviteter i form av omvärldsanalyser och utveckling av verktyg. Ett exempel är den modell för idégenerering som testats och resulterat i ett 30-tal idéer, av vilka 18 sedan konkretiserats. Idag kört tre av dessa skarpt inom företagets ordinarie verksamhet och fem betraktas som intressanta att gå vidare med.

"Idag finns ett starkt engagemang internt. Det hade vi inte kommit utan projektet. Det är omöjligt för de enskilda företagen att hantera omvärldsbevakningen."

Som tidigare konstaterats så har plattformarna haft tydlig fokus på utveckling av den regionala infrastrukturen, i form av kunskapscentra eller test- och demonstrationsanläggningar. I det inledande skedet är det främst större företag och offentliga aktörer som medverkat aktivt och nyttan har främst legat i etableringen av nya eller mer formaliserade kontakter med och inom näringslivet. På sikt ökar förutsättningar även för mindre företag att medverka, och det finns förväntningar på att dessa ska kunna utnyttja den infrastruktur som utvecklas och/eller fungera som underleverantörer av underhåll eller konsulttjänster inom IT-området. Dessutom menar flera av de intervjuade att förstärkningen av den regionala infrastrukturen innebär ökade möjligheter att i framtiden få del av nya projekt, program och etableringar inom regionen.

InMotions betydelse

Lindholmen och Innovatum har båda fått en utökad basfinansiering med 8 mkr och en projektram på 6 mkr från InMotion. Som någon påpekade hade det kanske varit märkligt om regionen inte dedicerat vissa medel till plattformarna, eftersom det finns en tydlig strategi från regionen att stärka dessa miljöer.

Att regionen gör en kraftfull satsning uppfattas av de intervjuade personerna både inom plattformarna och i de enskilda projekten som positivt. Man uppskattar att man från regionen tagit ett samlat grepp i programform, något som man inte tycker sig ha upplevt tidigare. Detta menar man ingöt en tro på möjligheterna att agera inom regionen under en period av krisstämning. Samtidigt konstateras är det viktigt att ha ett bredare perspektiv än enbart det regionala. Det menar intervjupersonerna att man har inom VGR, men det måste bli tydligt även för andra aktörer. I viss mån finns fortfarande en viss misstänksamhet mellan de olika regiondelarna, vilket man behöver jobba vidare med.

Det fanns inom Innovatum förväntningar om att kunna söka en större projektvolym utöver den avsatta projektramen från InMotion och ett stort antal projektförslag utvecklades och presenterades. I dialog med representanter för VGR tvingades man minska budgetvolymen och prioritera ett begränsat antal projektförslag. Vid utvärderingens genomförande hade trots det en större volym än projektramen beviljats. I samband med ansökningsprocessen uppmärksammades vissa interna problem avseende administrativa rutiner. Detta har bidragit till utveckling av verksamheten i form av nya rutiner och checklistor i samband med riggning av projekt. Man konstaterade även att det saknas enhetliga bedömningskriterier från olika finansiärer, exempelvis avseende värdering av företagens medfinansiering.

Ett av de större företagen påpekar att man tidigare inte haft så väl etablerade relationer inom regionen, men att detta har förbättrats genom kontakterna med representanterna för InMotion. Samma företag lyfter fram regionens behov av att tydligare kommunicera sin roll i det regionala utvecklingsarbetet.

”Regionen kanske borde tydliggöra sin roll i den regionala utvecklingsprocessen? Jag förstår att VINNOVA har god relation till regionen, men det är inte så uppenbart för oss i näringslivet på regional nivå. Kanske p.g.a. att vi som stora etablerade företag jobbar mer nationellt och på EU-nivå? Kanske SME har mer vana att jobba lokalt/regionalt? Både vi och regionen kan utveckla samarbetet!

Det finns lite delade meningar inom företaget om betydelsen av regionala satsningar. Sverige och Göteborg är en liten del av marknaden och man får inte låta de regionala nätverken styra utvecklingen, utan måste balansera och undvika ’ankdammen’. Däremot är det en fördel med demo- och testmiljöer i regionen. Om lösningen inte fungerar på hemmaplan så blir det svårt att bevisa värdet för andra...”

Sammanfattningsvis kan man konstatera att det påbörjats en rad utvecklingsprocesser med stöd av programmet, av vilka flera troligen inte kommit gång utan de friare medel som tillhandahållits genom de två samverkansplattformarna. Andra satsningar menar man kanske hade blivit av ändå, men då troligen betydligt senare.

Frågor inför framtiden

En fråga som infinner sig med utgångspunkt i detta är vilket ansvar ett program som InMotion skall ta för att skapa beredskap för fortsatta insatser efter en förstudie eller projektansökan? Inom Lindholmen har två av förstudierna gått vidare till genomförande med annan finansiering, medan Innovatum haft problem med att balansera den ökade mängden projektförslag med annan finansiering än InMotion. Grundar sig detta på missförstånd i samband med programmets lansering och kan det undvikas om principerna för fortsatt finansiering kommuniceras tydligare? Bör det finnas en tydligare diskussion om balansen avseende storlek och inriktning på basfinansiering och projektramen vid plattformarna? Kan en regional aktör som VGR ta ett större ansvar för att samordna sina utlysningar med nationella och internationella programsatsningar? Bör det finnas möjligheter för plattformarna att utöver projektpotten konkurrera med andra projekt om större investeringsvolym?

Lärdomar av programmet

Programmets effektivitet

Bra organisation och arbetssätt

Även om inte alla intervjuade personer har full inblick i organisationen bakom programmet så menar flera personer att det varit positivt att InMotion samordnat olika regionala insatser i ett gemensamt program. Tidigare har miljönämnden och regionutvecklingsnämnden haft egna program och projektinsatser, men genom samverkan mellan de båda nämnderna minskar riskerna för fragmentering. Relationerna mellan de båda nämnderna tycks ha fungerat väl både på politisk och på tjänstemannanivå.

”Man har jobbat med (dessa) frågor i regionen under lång tid... Det man gjort nu är att skapa en tydlighet genom att samla allt inom detta program och samtidigt stärka resurserna... Man tar ett samlat grepp, vilket är väldigt positivt.”

Den beredningsgrupp som bildades för att hantera det operativa arbetet med programmet har bestått av representanter för miljösekretariatet och regionutvecklingssekretariatet. Det har inneburit att man kunnat komplettera varandra vad gäller kompetensområden. Gruppens medlemmar får mycket beröm för sitt engagemang i projekten.

”Även om inte handläggare för InMotion är experter inom de områden som vi arbetar med, så har de uppvisat stort intresse och professionalitet när det gäller att förstå de utvecklingsbehov som finns i regionen. De har kunnat matcha behoven mot den innovationskompetens som finns.”

VGR har haft en viktig roll i utvecklingen av projekten och som kravställare på projektägare. I några fall har VGR ställt krav på samverkan mellan flera, delvis överlappande, projekt. I andra fall har moment som gällt stöd till enskilda företag fått strykas. Ibland har finansieringen från InMotion villkorats av att projektägaren lyckas säkra kompletterande medfinansieringen. Det har även funnits en stor flexibilitet för att göra justeringar i projekten, exempelvis när deltagare bytts ut. Däremot konstateras att de personella resurserna varit begränsade och att arbetsbelastningen, speciellt under inledningskedet, var hög. Det minskar möjligheten att vara det aktiva stöd som VGR önskar och som efterfrågas från de sökande.

En fråga är om detta skulle kunna lösas genom att frigöra ytterligare resurser eller om det finns potential för att utveckla interna rutiner och arbetssätt. För genomförande av insatsområde 5 (företagsinsatser) har beredningsgruppen förstärkts med interna resurser och en extern expertpanel, med representanter för bland annat VINNOVA, för bedömning av ansökningar om så kallade FoU-kort. Ambitionen var att göra detta inom andra områden, men det blev bara aktuellt i ett fall (Bränslecellscentrum). I framtiden skulle beredningen även inom andra program kunna läggas ut till organisationer på regional eller nationell nivå med viss sakkompetens. En komplikation i sammanhanget kan vara att om en forskningsmiljö eller samverkansplattform med specifik kompetens deltar i beredningsarbetet så finns risk för att det uppstår jävsituationer eller att organisationen helt diskvalificeras för att söka medel från programmet.

Uppskattat ansökningsförfarande

Generellt sett är de flesta aktörer och projektledare nöjda med hur ansökningsförfarandet gick till. De uppskattar dialogen mellan sökande och VGR:s handläggare, och upplever att handläggarna varit professionella. Det uppskattades även att de sökande tilldelades en kontaktperson, så de fick möjlighet att ställa frågor till kring ansökningsförfarandet. Att det förekommit en löpande, strategisk dialog har dessutom underlättat för de sökande att utveckla projekten och att samverka med andra sökande.

”Det var väldigt lätt att arbeta med handläggarna och vi fick bra stöd och bra relationer. Totalt sett tycker jag att de kontakter vi haft fungerat bra och det hela har varit mycket smidigt. Det ställdes relevanta krav och det var inte överadministrerat. Vi har haft en bra dialog helt enkelt.”

Flertalet projektledare understryker att de sedan tidigare program och samarbeten haft täta och goda relationer med programhandläggarna på VGR, vilket dels bidragit till att de fått information om programmet, och dels har underlättat ansökningsförfarandet. De sökande aktörerna har även uppskattat att ansökningsförfarandet har präglats av mindre formalia, restriktioner och regler, i jämförelse med ansökningsförfarandet till nationella och europeiska forskningsprogram. Det är bara i vissa delar som det uppstått problem, exempelvis i samband med diskussionen om indikatorer inom jämställdhetsområdet.

Merparten av de intervjuade har även beskrivit att de tycker att administrationen kring programmet varit smidig och relativt lätthanterlig, vilket har underlättat för projektledarna att administrera sina projekt. Enligt vissa har resultatrapporteringen till olika finansiärer underlättats genom att VGR godkännt den ekonomiska redovisningen som gjorts till andra aktörer.

Vikten av transparens

Samtidigt är det viktigt att ansökningsprocessen präglats av transparens och öppenhet så att det inte uppfattas som att vissa aktörer favoriseras i ansökningsprocessen.

”Det viktig att urvalet sker i en öppen process. Risken är att vissa uppfattas som favoriter. Detta är en stor utmaning för VGR när de arbetar på det här sättet, eftersom handläggare/tjänstemän förfogar över relativt mycket makt över vad som ska hända, samtidigt som de lätt kan hamna i situationer där de riskerar bli partiska. Det blir lite lurigt när det blir processer i slutna rum, eftersom dessa kan bli exkluderande.”

En annan synpunkt som kommit fram i vissa intervjuer gällde möjligheterna att löpande hålla sig uppdaterad om hur ansökningsprocessen framskred. I de flesta fall gick det snabbt att få beslut, men i andra fall tog det längre tid. Här påpekar några av projektledarna att det hade varit positivt om programmet, liksom VINNOVAs och Energimyndighetens, tillämpat en digitaliserad ansökningsprocess, där man löpande kan följa sin ansökan. Någon påpekade även att det vore intressant om man kunde få tillgång till information om projektportföljen, på liknande sätt som man kan få genom Tillväxtverkets projektdatabas över regionala strukturfondsprojekt. Trots nära relationer med VGR konstaterade denne projektledare att han inte hade någon aning om vilka projekt som fått medel från InMotion.

Enhetliga krav, regler och begrepp

Det påpekas att olika krav på avrapportering och redovisning från olika finansiärer är en faktor som ofta försvårar för projektledningen i komplexa projekt med många partners. Det framkommer även synpunkter på specifika områden där det finns skäl att överväga om VGR kan utveckla tydligare regler, gärna samordnade med andra finansiärer som VINNOVA, Tillväxtverket och Energimyndigheten. Det gäller exempelvis användning av olika begrepp, redovisning av externa tjänster, värdering av ”in-kind”-insatser, momshantering och upphandlingsregler.

”Vi har två huvudsakliga finansiärer, VGR och VINNOVA, och då är det helt klart olika regelverk som gäller. Det är lite olika fokus på vad man tycker är kärnan i verksamheten. En viktig del i InMotion-programmet är att stimulera utvecklingen av små- och medelstora företag, medan innovationskomponenten är väldigt tydlig inom VINNOVA. InMotion skiljer sig även gentemot VINNOVA:s program, på så sätt att man får medel efter att ha genomfört aktiviteterna. Från VINNOVA får man medel direkt och sedan visa att man att de använts på korrekt sätt. Men detta är inget problem, de kompletterar varandra.”

Något som också framkommit i samband med utvärderingen gäller de begrepp som används inom programmet och som inte fullt ut överensstämmer med andra finansierares tillämpning av begreppen. Det gäller exempelvis användningen av begreppen insatsområden, finansieringsformer och fokusområden, där det dessutom förekommer överlappningar mellan de olika begreppen. Detta framkom tydligt i samband med den analys som utvärderarna gjort av projektportföljen och där företagsfinansiering och samverkansplattformar definieras som såväl insatsområden som finansieringsformer och som fokusområden. Denna begrepps-tillämpning bör ensas inför framtida program.

Behov av mer kommunikation

Programmet lanserades i juni 2009 och av budgettekniska skäl skulle beslut fattas under 2009-2010. Det innebar att det blev begränsat med tid för beredningsgruppen att kommunicera programmet och för sökande att få fram ansökningar. Sökande med etablerade relationer till VGR, exempelvis inom samverkansplattformarna och vissa större forskningsorganisationer, deltog redan i den förberedande processen och fick relativt enkelt information om att programmet var på gång. Detta har resulterat i viss kritik.

"Trots att jag arbetat relativt mycket med handläggarna på regionen och haft regelbunden kontakt med dem... så har det varit lite dålig kommunikation att de hade en stor satsning på gång... (Informationen om programmet) har främst skett genom personliga kontakter."

"När programmet introducerades upplevde jag att det gick ganska snabbt. Detta kan vara en kritik. Vi som är på utsidan uppfattade det som lite förvirrande i samband med introduceringen... De nätverk och strukturer som miljösekretariatet byggt upp känner inte regionutvecklingssekretariatet lika väl. De har andra strukturer och relationer... (Dessa) fick kanske en liten gräddfil in..."

Kännedomen om programmet är fortfarande låg i många kretsar, exempelvis bland mindre företag och enskilda forskare, men också i stora företag. I vissa fall har samverkansplattformar och forskningsinstitut själva tagit på sig en roll att informera om programmet i sina nätverk. Detta tyder på ett behov av mer information och marknadsföring i tidiga programskedan, speciellt om framtida program vill nå aktörstyper som VGR tidigare inte haft relationer till. Däremot påpekade någon att det inte var några problem att hitta information om programmet på hemsidan, när man väl visste om att det fanns...

"Möjligen kan jag tycka att InMotion-programmet är lite anonymt. Det var lite en tillfällighet att vi råkade träffa VGR och få reda på det. Det är ett kanonprogram... så kanske lite mer information om programmet. Jag hoppas att vi kan bidra till att sprida information om InMotion. Vi informerar alltid om vilka som finansierat våra projekt när vi har workshops och på vår hemsida."

"Stora företag har bättre bevakningssystem för t.ex. upphandlingar och programsatsningar (än små företag). Om regionen vill göra satsningar inom ett visst område så kanske de skulle bjuda in till informationsmöten? Alla företag har inte länkar till universitet eller samverkansplattformar – hur når man dem?"

En del av dessa tillkortakommanden vad gäller att göra programmet känt en sannolikt en engångseffekt, eftersom det troligen var få som såg VGR som en möjlig finansierare av denna typ av insatser när programmet lanserades. I och med InMotion har fler potentiella deltagare blivit medvetna om möjligheterna, så inför liknande framtida satsningar torde informationsbehoven delvis vara annorlunda än inför InMotion.

Flera aktörer har påpekat att VGR även borde marknadsföra InMotion och dess resultat mer, exempelvis genom att ta fram och sprida goda exempel på aktiviteter och resultat. Programmet skulle därigenom kunna lyftas fram mer och bli mindre anonymt. VINNOVA är i många fall framgångsrikt när det gäller att få uppmärksamhet för sina satsningar. Kanske VGR kan dra lärdomar från dem? Att marknadsföra InMotion kan vara ett tillfälle för VGR att

lyfta fram vilka insatser som genomförs på den regionala nivån och att öka kunskapen om VGR:s roll i den regionala utvecklingen i bredare kretsar.

”Jag tycker att VGR har alldeles för lite resurser för att ta hand om och presentera den nytta man faktiskt gör.”

Frågan om marknadsföring och spridning av programmets resultat har diskuterats inom VGR, men man har hittills gjort bedömningen att det är för tidigt att göra några större insatser på området.

Projektportföljen

Mix av projekt

I analysen av projektportföljen kan vi konstatera att det finns en balanserad mix med ett 20-tal förstudier och ett 30-tal större utvecklingsprojekt. Två tredjedelar av utvecklingsprojekten gäller hållbara transporter (fokusområde 1) och en tredjedel energi- och miljöområdet (fokusområde 2). Samtidigt utgör ett enskilt projekt (ASTA) nästan hälften av finansieringen inom hållbara transporter. Sammantaget tyder detta på en god spridning mellan programmets huvudsakliga fokusområden.

Som tidigare konstaterats så dominerar projekt inom insatsområde 1 (Miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration) både i antal och i finansieringsvolym. Däremot har flera av förstudierna och utvecklingsprojekten inom detta insatsområde haft som syfte att bygga upp regionala strukturer som långsiktigt kan bidra till utveckling av nya produkter (insatsområde 2) och till ökad internationalisering och export för deltagande aktörer (insatsområde 3). Det innebär att även om antalet projekten inom insatsområde 2-3 varit få så kan programmet mycket väl medverka till goda effekter även inom dessa insatsområden.

Det är bara inom insatsområde 4 (Marknadspåverkan) som inga projekt genomförts. Det fanns i programmet en ambition att bidra till både metodutveckling och genomförande av två skarpa projekt avseende innovativ upphandling. Ett skäl till att detta inte blev av kan vara att dessa processer tar längre tid att implementera än vad som var möjligt inom programmet. Det finns idag begränsad kunskap i det svenska systemet om hur man kan använda upphandling som drivkraft för innovation. Det pågår idag ett arbete med stöd av VINNOVA för att öka användningen av upphandling som drivkraft för innovation och utveckling. Erfarenheterna av att arbeta med innovativ upphandling inom VGR var begränsade och det interna stödsystemet för upphandling var under omorganisation. Samtidigt är insatsområdet av betydelse för att bidra till utvecklingen av nya marknader. I framtida satsningar finns därför skäl att närmare undersöka möjligheterna att utnyttja befintliga erfarenheter inom området, bland annat genom fortsatt samarbete med VINNOVA.

Med utgångspunkt i den regionala innovationsstrategin och tidigare insatser så blir satsningarna på att stärka samverkansplattformarna LSP och Innovatum naturliga. Däremot är det intressant att notera hur olika de båda plattformarna valt att utnyttja den projektram som avsatts. I ena fallet har man fokuserat på att agera som en katalysator för utveckling av nya samverkansarenor, genom finansiering av ett stort antal förstudier – ofta med externa projektledare. I det andra fallet har man inom ramen för den egna basfinansieringen utvecklat en rad projektförslag. Efter dialog med programmet så har tre av dessa prioriterats för genomförande, huvudsakligen med hjälp av intern eller projektanställd personal. I båda fallen har fokus legat på att utveckla nya miljöer eller så kallade öppna arenor inom kompletterande kompetensområden, som exempelvis energi, produktionsteknik och tjänstesektorn.

Styrkor och svagheter med förstudier

Flera av intervjupersonerna menar att förstudier skapat möjligheter att genomföra en kartläggning, att mobilisera deltagare inför framtida satsningar, att utforma en mer genomarbetad projektansökan – till InMotion eller till andra program – eller att avbryta en satsning efter förstudien om deltagarna kommer fram till att idén inte bär. Detta minskar risken för att stora projekt onödigtvis startas och senare misslyckas.

”Det är bra att få testa i liten skala. Det är dumt att söka medel för en idé som inte förankrats eller stämmts av. Om vi inte gjort förstudien hade vi troligen gjort sådant som redan gjorts... Vi började med en liten förstudie för att jobba ihop gruppen och utveckla konceptet. Initialt hade vi mer tekniskt fokus, men idag är det mindre tekniskt... Vi upptäckte att mycket redan var gjort, så (vissa delar) lades ner... Det är bättre med en liten förstudie än med ett misslyckat projekt.”

En stor andel av förstudierna har utnyttjats för att samla aktörer inom vissa områden i syfte att kartlägga intresse och engagemang för framtida insatser. Det innebär att flera förstudier haft till resultat att man konstaterat att det inte funnits tillräckligt intresse eller finansiering för att driva projektet vidare i full skala. I andra fall har förstudierna snarare utnyttjats för att ta fram underlagsmaterial, för att i nästa skede gå vidare med förankringsprocessen.

Överlag menar intervjupersonerna att förstudierna har inneburit en snabb och smidig möjlighet att få möjlighet att utveckla sina projektidéer. Att medfinansieringskravet varit begränsat till 25 procent tycks i vissa fall ha haft betydelse för att kunna involvera även mindre aktörer, som små företag och mindre kommuner. Många mindre aktörer har behov av stöd i tidiga skeden och i det inledande ansökningsförfarandet, eftersom de ofta saknar kompetens, tid och resurser att genomföra större utvecklingsprojekt och -processer.

Ett generellt problem som framkommit i samband med förstudierna gäller risken för att projektidéer tappar tid och engagemang om det dröjer för lång tid efter en mobiliseringsinsats innan en långsiktig finansieringslösning kan säkras. I det läget kan det finnas behov av kompletterande finansiering.

”Förstudier bör ha en beredskap för att drivas vidare om de lyckas – det saknas idag! Först efter förstudien har man något att kommunicera, sedan tar det tid att få igång ett stort projekt – ofta minst 6 månader. Man borde reservera medel för att kunna lyfta upp framgångsrika förstudier till nämnden, med vissa förbehåll eller kriterier.”

I något sammanhang konstateras att förstudier kan skapa orealistiska förväntningar på fortsatt finansiering. Här skulle regionala aktörer eventuellt kunna ta en roll i koordineringen med andra finansieringskällor.

”Inte självklart att det alltid är bra med förstudier. Finns inga stora medel så kanske det inte är någon mening med 10 förstudier? I vårt fall hade VINNOVA medel, men det finns en risk att man investerar mycket energi till ingen nytta. Det finns inte så många finansieringskällor i det svenska systemet och det vore bra om det utvecklas en bra dialog/koordinering mellan regionala och nationella aktörer.”

Detta ställer även krav på projektledningen för förstudien, att skapa realistiska förväntningar och att säkerställa att det finns en långsiktig potential för framgångsrika projektet att leva vidare efter förstudiens slut, antingen av egen kraft eller med annan finansiering. Av programbeskrivningen för InMotion framgår att ”Förstudier kan bidra till att skapa förutsättningar för projekt av mer genomarbetad och konkret karaktär.” Denna formulering bör eventuellt kompletteras för att tydliggöra att detta inte enbart eller kanske inte ens huvudsakligen handlar om projekt som skall finansieras av InMotion.

Målgruppsanalys

En ambition med programmet är att bidra till ökad samverkan mellan näringsliv, kunskapsorganisationer och offentlig sektor. Många av de intervjuade betonar att de projekt som genomförts inom ramen för InMotion har bidragit till nya kontakter och ökad samverkan, ofta mellan branscher och sektorer. En analys av deltagandet i det urval av projekt som granskats inom ramen för denna utvärdering visar emellertid att det framför allt är större företag och offentliga aktörer som varit aktiva, speciellt i projektens tidiga skeden. Trots att små och medelstora företag varit en uttalad målgrupp för programmet så tycks det i många fall ha varit svårt för dessa att medverka.

Ett av skälen som lyfts fram är kravet på 50 procent medfinansiering i de större utvecklingsprojekten. Många mindre företag bedöms ha svårt att avsätta resurser, både i tid och kapital, för att medverka. Samtidigt konstateras i något projekt att mindre företag kan medverka med kompetens och nätverk, men att det saknas tydliga riktlinjer för hur den typen av "in-kind"-insatser ska värderas. Ett annat problem för många mindre företag är att de är relativt okända för de större aktörer som tar initiativ till projekten. Ett litet företag menade att de själva varit tvungna att ta kontakt och argumentera för sin medverkan, innan företaget accepterades av projektgruppen. Dessutom tycks VGR ha haft svårt att nå ut i den bredare kretsen av företag. Här bör samverkansplattformar som LSP och Innovatum kunna ha en viktig roll, genom att samla mindre företag och förse dem med information om pågående satsningar.

När det gäller forskningsorganisationer som Chalmers och SP så har dessa hittills främst medverkat som operatörer av stora projekt. I vissa projekt fungerar de som underleverantörer av kunskapsunderlag, men i andra projekt har de hittills varit relativt osynliga. Även inom bredare forskarkretsar tycks kännedomen om programmet vara måttlig.

Nytta och förväntade resultat/effekter

Kortsiktiga resultat och nytta av projekten

Exempel på aktiviteter som genomförts inom ramen för projekt som finansierats genom InMotion är bland annat etableringen av nya mötesplatser, gemensamma omvärldsanalyser och tillämpning av nya verktyg och rutiner. Dessa aktiviteter har redan varit till nytta för flera av deltagarna. Det kanske viktigaste resultatet på kort sikt har, enligt flera intervjupersoner, varit etableringen av nya kontakter med företag och andra aktörer. Några företag påpekar att de, trots geografisk närhet, tidigare inte haft några konkreta samarbeten, men att projektet bidragit till att utveckla gemensamma intressen. I andra fall lyfts betydelsen av att få kontakt med aktörer inom andra branscher och sektorer. Detta gäller även större företag och offentliga aktörer. Här har troligen programmets bredd och tvärsektoriella inriktning bidragit till nya kontakter, exempelvis mellan fordonsindustrin och energisektorn.

Även om de nya kontakter som etablerats ännu inte bidragit till så många konkreta resultat, så skapar de förutsättningar för erfarenhetsutbyte och gemensamma satsningar i framtiden. Dessutom har några projekt redan idag gett resultat. Ett företag menar att samarbetet inom ett av projekten redan bidragit till att det fått möjlighet att utveckla konkreta projektidéer, som företaget annars inte hade fått möjlighet till. Ett annat företag har fått möjlighet att genomföra en konkret installation i en testanläggning, vilket resulterat i nya förfrågningar. I något fall har projektet bidragit till en etablering av ett utländskt underleverantörsföretag i regionen.

För vissa av de större företagen har InMotion-programmet bidragit till att företagen, förutom de redan etablerade relationerna till forskningsorganisationer och nationella myndigheter, fått anledning att utveckla relationerna till den regionala nivån. Några av projekten har även resulterat i fortsatt finansiering genom andra aktörer, både på nationella och på internationell nivå. I ett fall har en förstudie använts för att ta fram en ansökan som sedan tilldelats medel i utlysningen av VINNOVA:s program för miljöinnovationer. I andra fall har finansieringen från InMotion använts som medfinansiering för att säkra medel från EU:s strukturfonder. I något fall har projektet uppmärksammats internationellt, vilket resulterat i nya kontakter och förfrågningar om framtida samverkan och ansökningar.

"Det är bra att det går att matcha EU-finansiering med InMotion. Kanske borde det finnas en EU-ram för detta? Ibland är det tungrott att hitta 50 procent via ordinarie ansökningsförfaranden. Projekt som godkänts av EU är dessutom redan kvalitetssäkrade."

Förväntade resultat och långsiktiga effekter

Den dominerande delen av finansieringen från InMotion har använts för att bygga upp en långsiktig regional struktur och miljö för kunskapsutveckling, test och demonstration. Flertalet utvecklingsprojekt är dessutom fortfarande pågående. Det är därför nödvändigt att se projekten ur ett långsiktigt perspektiv, vilket gör det svårt att redan idag uttala sig om resultat och långsiktiga effekter.

Däremot är förväntningarna på framtida resultat och effekter bland projektdeltagarna stora. Genom att utveckla starkare regionala miljöer hoppas många på en ökad attraktivitet som kan skapa intresse för investeringar och samverkan med aktörer i regionen bland externa aktörer. Dessutom menar flera av de intervjuade att en stark regional förankring och utvecklade miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration kan bidra till att öka företagets legitimitet internationellt. Genom att kunna erbjuda regionala referensobjekt ökar den framtida exportpotentialen.

"Kortsiktigt kan jag se resultat i form av kunskap och demonstrationsanläggningar, men långsiktigt är ambitionen att detta ska medföra ökad export..."

Dessutom lyfter flera intervjupersoner fram möjligheten att utnyttja de miljöer och kontakter som utvecklas i framtida projektsatsningar.

"Projektet har varit en bra kontaktyta, för att lära känna fler personer. Det kan resultera i nya aktiviteter och kontakter. Projektet kan fungera som språngbräda för nya projekt..."

Även om antalet deltagare bland små och medelstora företag hittills har varit begränsat så är det flera projektledare som påpekar att detta inte är så märkligt. För att etablera miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration krävs ofta stora investeringar, vilket kräver engagemang från större företag och offentliga aktörer. Däremot är det flera personer som hävdar att miljöerna i framtiden kommer att skapa förutsättning även för mindre företag att dels utveckla och testa nya varor, tjänster och processer, dels förse miljöerna och användare av dessa med olika typer av varor och tjänster. I vilken omfattning små regionala företag kan konkurrera med andra företag om att bli underleverantörer till dessa miljöer återstår att se, men en viktig roll är att säkerställa att de åtminstone har kännedom om miljöerna och eventuella upphandlingar inom dessa.

"På sikt finns en potential för småföretag, t.ex. konsultfirmor som kan göra jobb i projekten. Idag används mycket konsulter. Om miljön etableras och testverksamheten ökar så öppnar det för tjänsteleverantörer och teknikföretag..."

I vissa projekt finns även en konkret ambition om att bidra till nya produkter. Ett exempel på ett projekt som syftar till ökad kostnadseffektivitet genom utveckling av produktionsprocesser är Flexlean, som drivs av Innovatum i samarbete med bland annat Högskolan i Väst och representanter för näringslivet. Detta är ett relativt konkret projekt som kan få effekter även på mindre företag på medellång sikt.

Programmets mervärde

Flera intervjupersoner menar att finansieringen från InMotion haft stor ekonomisk och psykologisk betydelse under en period av ekonomisk osäkerhet.

"Det var ett vältajmat projekt och en behövlig injektion för att få igång utvecklingen inom olika områden i samband med krisen. Idag rullar projekten på för fullt och kan få effekter i framtiden."

"Det väckte mycket förhoppningar när man gjorde en kraftsamling kring InMotion. Att ta ett samlat grepp i programform hade inte upplevts tidigare från regionen... (Satsningen) på energi och miljö under kärva tider ingöt tro – vi kan agera inom VGR!"

Programmet har även haft ett viktigt signalvärde gentemot andra finansiärer. VGR har i vissa projekt tagit en kalkylerad risk och gått in som tidig finansiär, innan övrig finansiering varit säkrat. I några fall har detta skett genom villkorade avtal, med krav på kompletterande finansiering. Det är det flera som hävdar att programmet bidragit till nya kontakter och extern finansiering som man inte fått del av utan InMotion.

"Dessa projekt hade inte kunnat genomföras utan InMotion. De var en förutsättning för att skapa de internationella relationerna. InMotion-medlen är i jätteviktiga (eftersom) innovationsmiljöerna fått medel som stöd när rena forskningsmedel inte kunnat användas."

Eftersom tiden för genomförande av programmet var begränsad så har en stor del av finansieringen riktats mot pågående insatser. Det är därför inte är så förvånande att flera projekt menar att man kanske gått vidare även utan InMotion, men däremot inte lika snabbt eller med samma omfattning.

"Generellt sett hade en del projekt säkert kommit igång också utan medel från InMotion, men de hade blivit mindre och hade nog genomförts under längre tid."

Dessutom påpekas att det finns en risk med att på kort sikt gå in med stora insatser i komplexa projekt. Här finns en principiell parallell i MERA-programmet i vilket flera av aktörerna i InMotion också deltog. Offentliga satsningar som på kort tid innebär att "systemet" tillförs stora pengar kan i värsta fall vara närmast skadliga både för FoU-utförarna och för företagen om de inte får efterföljare.³⁴ Den FoU-kapacitet och de nätverk som byggs upp förutsätter en kontinuitet och en förutsägbarhet för aktörerna, eftersom FoU innebär långsiktiga tidsförlopp och gradvis uppbyggnad av förtroende. Det är mot denna bakgrund som InMotion fokuserat på redan pågående satsningar för att hantera den akuta kris-situationen i regionen.

InMotions roll i innovationssystemet

Betydelsen av regionala satsningar

Merparten av de intervjuade aktörerna betonar betydelsen av ett regionalt insatsprogram för att stärka regionala utvecklingsmiljöer och forskningsinsatser. Den regionala finansieringen har en viktig funktion som komplement till nationell och europeisk finansiering, eftersom de regionala satsningarna ofta upplevs som mer tillämpade och bättre anpassade till de lokala och regionala behoven.

"Den regionala finansieringen är mycket mer lättroblig, snabbare och smidigare. Det är mindre administration, formalia och regler. Man kan på ett tydligare sätt se att de regionala/lokala nyttorna realiserar... Regionen är även mer riskbenägen och satsar på mer osäkra projekt. Det kan inte de nationella myndigheterna göras."

Det har vidare påpekats att de regionala satsningarna har ett betydande mervärde genom att de skapar ett regionalt engagemang kring insatser inom både transport- och miljöområdet. Detta bidrar även till att utvecklingsprojekten och processerna får en tydligare regional förankring och legitimitet, vilket i sin tur gör regionala aktörer starkare när de deltar i nationella och europeiska satsningar.

En annan viktig aspekt som framhävts är att regionen tagit ett samlat grepp i programform och paketerat projektfinansieringen inom transport- och miljöområdena till ett gemensamt program. Detta har skapat en ökad tydlighet gentemot regionens företag och organisationer samt gentemot nationella aktörer. InMotion-programmets samordnade struktur bidrar även på detta sätt till att VGR kan positionera sig mot andra regioner, vilket inte minst är viktigt i ett globalt perspektiv. VGR konkurrerar till stor del med internationella regioner om att attrahera investeringar, företag och humankapital.

³⁴ T. Åström, T. Jansson, L. Niklasson och S. Faugert, "Utvärdering av MERA-programmet", VINNOVA, VA 2008:14, 2008.

Flera av intervjupersonerna menar dock att InMotion var en förutsättning för att genomföra projektet och för att få tillgång till kompletterande finansiering från nationella eller som europeiska finansiärer.

Samspel med nationella och internationella aktörer

Även om den svenska regeringen i samband med den ekonomiska krisen 2008 tog flera initiativ med inriktning mot fordonsindustrin i Västra Götaland så fanns det en viss besvikelse på regional nivå. De nationella satsningarna tog lång tid att få igång och de små och medelstora företagens möjligheter att medverka var måttliga.

I utvecklingen av InMotion-programmet har VGR haft en tydlig ambition om samverkan med nationella aktörer. Detta har uppskattats både av aktörer på regional och på nationell nivå, men det inte alltid varit så enkelt. När det gäller samspelet med de nationella myndigheterna så har detta varierat. I tidiga skeden fanns en nära dialog med framför allt VINNOVA och Energimyndigheten. Från VINNOVA involverades flera personer, även den dåvarande t.f. generaldirektören, i olika faser av utveckling och implementering av programmet. Dessa deltog i seminarier, tog del av underlagsmaterial och bidrog i programutformningen. Det fanns även en tidig dialog med Energimyndigheten, men där konstaterades senare att regelsystemen skilde sig åt, varför Energimyndigheten inte kunde gå in i samma projekt som VGR. I något fall fick det till konsekvens att Energimyndigheten drog sig ur ett projekt, i ett annat fall att ett projekt fick delas upp i två fristående delar. Samarbetet med Tillväxtverket har varit mer ad hoc och baserat på etablerade relationer med handläggare för vissa program, snarare än på en strategisk dialog med ledningen. Representanter för de nationella aktörerna menar att samverkan med VGR har fungerat bra.

”Regionala program, som InMotion, fyller en viktig funktion och VGR är drivande regional aktör. Det får ett stort signalvärde att en regional aktör genomför en så pass omfattande satsning. Vår samverkan har utvecklats under de senaste åren, bland annat inom ramen för InMotion-programmet. Förhoppningsvis leder arbetet med InMotion till ett mer långsiktigt och bestående samarbete efter programmets slut.”

Även om flera projekt inom InMotion har nära kopplingar till Tillväxtverket och Energi-myndigheten så är det framför allt kopplingarna till VINNOVA som lyfts fram i samband med intervjuerna. Dessa relationer bygger i huvudsak på tidigare samarbeten, framför allt inom fordonsområdet, men VINNOVA har även haft en operativ roll i expertpanelen för beslut om företagsfinansiering (insatsområde 5) med hjälp av FoU-kort. InMotion har även skapat förutsättningar för regionens aktörer att samlas och utforma ansökningar till nationella program, exempelvis FFI och VINNOVA:s program för miljöinnovationer. I några fall har detta resulterat i fortsatt finansiering. Dessutom har InMotion bidragit till att flera projekt fått möjlighet att koppla upp sig mot internationella miljöer och finansiering, framför allt inom ramen för EU:s strukturfonder.

En fråga som framkommit gäller vilken roll VGR skall ta när det gäller att koordinera kontakterna med andra aktörer, på nationell och regional nivå.

Programlogik

Med tanke på utmaningarna att ställa om till ett mer hållbart samhälle och att anpassa strukturerna inom fordonsindustrin till rådande förhållanden, så har programmet haft en viktig roll. Programmets relativt *breda inriktning* mot miljö, energi och hållbara transportlösningar har dessutom anpassats efter de regionala förutsättningarna. Merparten av de intervjuade har inga konkreta åsikter om programmets inriktning. De flesta påpekade att programmet har haft en relativt bred inriktning och många olika projekt rymts inom InMotion.

I intervjuerna har det framkommit att de deltagande anser att det är centralt att komplettera de nationella och europeiska *finansieringsmöjligheterna* med regionala. De fördelar med ett regionalt program som framhålls är att bl.a. att en regional satsning ofta blir mer flexibel än jämförbara nationella och europeiska satsningar.

Att programmet fokuserat på att *stödja pågående insatser*, snarare än att initiera helt nya aktiviteter, är rimligt, med tanke på den korta tid som stod till förfogande. Även om ambitionerna var höga så var utrymmet för kommunikation om programmet i inledningskedet begränsat. Det var framför allt aktörer som sedan tidigare hade etablerade relationer till VGR som snabbt fick kännedom om programmet. Det var dessutom kort om tid för att skriva ansökningar och föra dialog med VGR. Samtidigt innebär en satsning på pågående aktiviteter att det blir svårare att i efterhand utvärdera vilka effekter programmet haft, eftersom många projekt och insatser troligen genomförts ändå men kanske i mindre omfattning eller under en längre tidsperiod. Dessutom finns det en risk att vissa aktörer, som inte tidigare haft en väl etablerad relation till VGR, känt sig uteslutna.

Att satsa extra medel på att stärka de befintliga *samverkansplattformarna* LSP och Innovatum tycks naturligt, eftersom regionen har under flera år aktivt bidragit till utvecklingen av dessa och andra liknande plattformar. Det är därför rimligt att utnyttja dessa som verktyg för att snabbt nå ut i en bredare krets. Plattformarna har dessutom haft en egen projektram, vilket möjliggjort löpande finansieringsbeslut under hela 2011, d.v.s. även efter den sista tidpunkten för de formella besluten inom InMotion.

Vad gäller *företagsfinansiering* så har satsningen delvis byggt vidare på tidigare erfarenheter från VINNOVA:s program Forska&Väx, som fått stor uppskattning inom näringslivet. VGR har etablerat ett nära samarbete med VINNOVA, som bl.a. medverkat i en extern panel för bedömning av ansökningar. Delprojekten inom detta område tycks enligt andra utvärderingar ha fungerat väl, trots att de tidigare erfarenheterna av att hantera liknande program-satsningar mot enskilda företag varit begränsade inom regionutvecklingssektariatet. Däremot har detta insatsområde haft en viktig roll som komplement till övriga satsningar, eftersom detta var den enda del av programmet där enskilda företag hade möjlighet att söka finansiering.

Sammanfattningsvis kan utvärderarna konstatera att programmets logik fungerat väl.

Måluppfyllelse

Programmet har nått stor framgång när det gäller ambitionen att attrahera medfinansiering till två strategiska utvecklingsområden i regionen; energi- och miljöområdet samt hållbara transporter. I det ursprungliga programförslaget fanns en ambition om att växla upp den regionala finansieringen med minst det dubbla. I december 2010 hade programmet uppnått en total volym, inklusive medfinansiering, på närmare 600 mkr, vilket innebär en tredubbling av de regionala medlen.

När det gäller uppföljning av de sex insatsområdena kan vi konstatera att utfallet varierat mellan dem. Den absolut största andelen av finansieringen har gått till insatsområde 1 (miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration). Samtidigt kanske detta inte är så förvånande eftersom dessa satsningar kan skapa långsiktiga förutsättningar för att söka kompletterande finansiering eller initiera konkreta projekt t.ex. för utveckling av nya produkter (insatsområde 2) och internationalisering (insatsområde 3).

Vad som möjligen är något förvånande är att det inte tagits några beslut om finansiering av projekt inom Insatsområde 4 (marknadspåverkande insatser). Inom detta insatsområde var satsningar för att genom offentlig upphandling stimulera innovation och utveckling tänkta att ingå. Här kan vi konstatera att det inom miljösektariatet fanns erfarenhet av att använda upphandling inom som stöd för utveckling av den egna verksamheten. Däremot tycks erfarenheterna inom regionutvecklingssektariatet ha varit mer begränsade.

Vad gäller insatser för att förstärka de regionala plattformarna så har dessa varit uppskattade och bidragit till en ökad volym i verksamheten. Plattformarna har olika inriktning, där Lindholmen i högre grad fungerar som en mötesplats och katalysator för samverkan mellan olika aktörer, medan Innovatum i högre grad självt fungerar som en utförare av olika typer av utvecklingsinsatser, allt från idéinventering, riggning och genomförande av projekt till

operativt stöd för nyföretagande. Även om finansiering av medel från InMotion har möjliggjort en bredare basverksamhet och vissa konkreta insatser så är det svårt att separera resultat och effekter från den ordinarie verksamheten.

I tabell 7 sammanfattas utvärderarnas analys av programmets måluppfyllelse i ett tidigt skede. Någon analys av kvantitativa indikatorer har dock inte varit möjlig. Sammantaget bedöms måluppfyllelsen vara god vad gäller insatsområde 1, som dominerar såväl antal projekt som finansieringsbudgeten. Det finns en tydlig inriktning mot prioriterade områden och en stärkt förankring hos deltagande aktörer. I vilken utsträckning detta kommer att få konkreta effekter i framtiden återstår dock att se.

Även inom insatsområde 2 och 3 kan vi förvänta oss positiva resultat, trots att många projekt ännu befinner sig i ett tidigt skede. Antalet konkreta utvecklingsprojekt och insatser för internationalisering kan förväntas öka i framtiden om den pågående etableringen av miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration blir framgångsrik. Även insatsområde 6 bedöms ha haft ett positivt resultat, trots problem med att separera effekter av InMotion från löpande verksamhet. Däremot finns det skäl att i framtiden ännu tydligare definiera förväntningar och roller för de regionala samverkansplattformarna i denna typ av utvecklingsinsatser.

Inom insatsområde 4 fattades aldrig några beslut och insatsområde 5 har inte ingått i denna utvärdering.

Sammanfattande reflektioner

Programmets måluppfyllelse

Avslutningsvis kan utvärderarna konstatera att det är för tidigt att bedöma programmets måluppfyllelse. Programmet har dock varit uppskattat och det finns goda förutsättningar att uppnå de flesta målen, framför allt vad gäller utveckling av innovativa miljöer. En sammanfattning av utvärderarnas bedömning av måluppfyllelse inom de olika insatsområdena presenteras i Tabell 7.

Tabell 7. Utvärderarnas sammanfattande analys av måluppfyllelse

Insatsområde	Mål	Uppföljning
1. Miljöer för kunskapsutveckling, test och demonstration	Bidra till utvecklings av....	Tydligt fokus i beslutade insatser, goda förutsättningar för nya arenor och testmiljöer
2. Utvecklingsprojekt – produkter	Nya varor, tjänster och processer...	Hittills relativt få konkreta resultat, enstaka affärer och idéer
3. Internationalisering	Positionering av västsvenska aktörer på internationella arenor	Vissa resultat, t.ex. deltagande i eller ansökan till EU-projekt, långsiktig exportpotential
4. Marknadspåverkande insatser	Utveckla metoder för innovationsupphandling och två skarpa projekt	Ingen insats genomförd
5. Företagsfinansiering	Stärka SME genom kunskapsöverföring	Ingår inte i uppdraget
6. Förstärkning av samverkansplattformarna	Stärka Innovatum och Lindholmen	Positivt, men svårt att särskilja från ordinarie verksamhet

Programmets styrkor

Några av de viktigaste styrkorna hos programmet som lyfts fram är följande:

- Programmet har haft ett stort värde genom att signalera regional handling i en orolig tid
- Bra att fokusera och samla de regionala satsningarna i ett gemensamt program för att undvika fragmenterade insatser från två olika nämnder
- Regionala satsningar blir mer flexibla och kommer närmare kommersiella tillämpningar än t.ex. nationella och internationella forskningsprogram
- Deltagarna har uppskattat dialogen och utvecklat relationerna till VGR
- Bra komplement till andra satsningar – programmet fyllde ett gap och har underlättat tillgången till regional, nationell och internationell finansiering
- Nya samarbeten mellan olika aktörer och mellan branscher har utvecklats och värderas högt
- Programmet har haft hög relevans för företag och FoU-utförare

Programmets utmaningar

Även om InMotion har uppskattats av deltagarna så kan utvärderarna konstatera att programmet har ställts inför vissa utmaningar.

- Det fanns begränsad tid och resurser inom programorganisationen. Detta skulle eventuellt kunna åtgärdas genom att avsätta mer administrativa resurser, skapa tydligare rutiner eller samverka mer med andra aktörer i beredningsarbetet.

- Programmet har varit relativt anonymt i bredare kretsar. Detta tyder på att det finns behov av mer information och marknadsföring, kanske via andra aktörer och samverkansplattformar
- Stora företag är ofta drivande i starten av projekt. Det är viktigt att skapa möjligheter för mindre företag att i högra utsträckning medverka i eller dra nytta av projekten på längre sikt
- Svårigheter att avgränsa och följa upp effekter av programmet eftersom de utgår från pågående satsningar
- Det finns önskemål om långsiktig finansiering från VGR. Här skulle VGR kunna reservera följdfinansiering, hänvisa till andra aktörer eller ta ansvar för att koordinera olika program

Inför framtida program

Inför framtida programsatsningar kan VGR dra följande lärdomar av satsningen på InMotion.

- Långsiktiga satsningar ger störst effekt. Ge tidig signal om möjlighet till kontinuitet. Programsatsningar är ofta mer effektiva än enskilda projekt.
- Att bygga vidare på tidigare satsningar skapar förutsättningar för effektivitet och långsiktighet. Samtidigt är det viktigt med öppenhet och bred kommunikation, för att skapa förutsättningar för nya aktörer att delta. Annars finns en risk att kritiseras för att "bara stötta befintliga aktörer och strukturer".
- Förstudier är uppskattade och bör användas oftare. Däremot är det viktigt att skapa realistiska förväntningar på fortsatt finansiering. Tydliggör skillnaden mellan olika typer av förstudier, t.ex. analysprojekt, mobiliseringsatsningar och utformning av projektansökningar, eftersom förväntningarna på resultat kommer att variera.
- Våga satsa på högriskprojekt, kanske genom att öronmärka en del av budgeten för detta. VGR har en viktig roll som katalysator av extern medfinansiering.
- Se över de begrepp som används inom programmet (t.ex. insatsområden, finansieringsformer och fokusområden) dels för att undvika överlappningar och otydlighet inom programmet, dels för ökad transparens gentemot andra finansiärer
- Stäm av regelsystem och administrativa krav med andra aktörer (t.ex. värdering av OH-kostnader, "in-kind"-insatser, rapporteringskrav)
- Utnyttja befintlig kompetens och erfarenhet internt och hos andra organisationer ännu mer, exempelvis som stöd i beredningsarbetet och vid innovativ upphandling.
- Tydliggör kopplingarna mellan insatsområden; utveckling av innovativa miljöer skapar förutsättningar för utvecklingsprojekt och internationalisering, upphandling kan bidra till att utveckla nya marknader och företagsfinansiering genom FoU-checkar kan öka engagemanget även bland mindre företag

Referenser

Böcker och rapporter

Equest AB (2010), Utvärdering och rekommendationer för fortsatt verksamhet Biogas Väst, April 2010

Nutek (2009), Fordonsindustrin betydelse i nationell och regional belysning

MISTRA, Årsrapport 2010 – Mistra Investerar i forskning som löser miljöproblem

Regionala utvecklingsmiljöer för innovation och förnyelse, En utvärdering av Open Arena Lindholmen och Innovatum Projektarena genomförd av FBA Holding AB i samverkan med Intersecta AB, Utvärderingsrapporter 2008:03 – Regionutveckling, Nutek och Västragötalandsregionen.

G. Melin, T. Åström, T. Jansson och A. Helmersdotter Eriksson, (2010), Halvtidsutvärdering av TSS – Test Site Sweden, VINNOVA Rapport VR 2010:04

T. Åström, T. Jansson, L. Niklasson och S. Faugert, "Utvärdering av MERA-programmet", VINNOVA, VA 2008:14, 2008.

Västra Götalandsregionen (2005), Vision Västra Götaland – Det Goda Livet, framtagen i samverkan mellan Region Västra Götaland och de fyra kommunförbunden, och i dialog med regions övriga aktörer

Västra Götalandsregionen (2009), InMotion – kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar, programbeskrivning

Möten med uppdragsgivarna

Startmöte, 2011-03-18

Helena L. Nilsson, FoU-ansvarig regionutvecklingssekreteriatet, VGR

Mats Granér, Analysansvarig regionutvecklingssekreteriatet, VGR

Agneta Mårdsjö, Näringslivsansvarig regionutvecklingssekreteriatet, VGR

Monica Emanuelsson, Analys/utvärderingar regionutvecklingssekreteriatet, VGR

Avstämningsmöte, 2011-05-25

Helena L. Nilsson, FoU-ansvarig regionutvecklingssekreteriatet, VGR

Agneta Mårdsjö, Näringslivsansvarig regionutvecklingssekreteriatet, VGR

Mats Granér, Analysansvarig regionutvecklingssekreteriatet, VGR

Monica Emanuelsson, Analys/utvärderingar regionutvecklingssekreteriatet, VGR

Tomas Österlund, Expert miljösekreteriatet, VGR

Intervjuer

Lokala/regionala offentliga aktörer

Andreas Göthberg, projektledare nätverket för Centre of Visualisation, Business Region Göteborg.

Bernt Svensén, projektledare BIMi Trucks och Klimatsmart Citydistribution, Business Region Göteborg,

Roland Annerqvist, kommunstrateg, Gullspångs kommun/kontaktperson Förstudie Otterbäckens Energikombinat

Kunskapsinstitutioner

Anders Hjalmarsson, kontaktperson/delprojektledare Innovation för hållbart vardagsresande, Viktoriainstitutet,

Anna Nilsson-Ehle, direktör/ kontaktperson SAFE MOVE for older drivers och SMART – Automotive Sensing, SAFER Chalmers

Bengt Steen, Chalmers

Dan Andersson, Ass. Professor/deltagare i Sustainable Urban Transport, Chalmers Transport & Logistik

Göran Johansson, VD, ETC Battery and Fuel Cells Sweden AB

Ingrid Nyström, projektledare för F3 Svenskt kunskapscentrum för förnyelsebara drivmedel, Chalmers Industri Teknik

Jan Jacobson, SP Sveriges Forskningsinstitut

Jessica Algehed, Sektionschef/kontaktperson Förstudie för att finna samverkansmekanismer och metoder för att öka Västsveriges EU-finansiering inom energiområdet, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitutet,

Kaj Abbestam – Regionchef/Projektledare FordonsLeverantörsOmställning/Produktutveckling i fokus, Stiftelsen Svensk Industridesign,

Kjell Gustavsson – Projektledare/koordinator BIOM - Odling för bioenergi, vattenmiljö och markvård. AGROVÄST

Magnus Karlström, Vätgas Sverige

Mats Emilsson – VD/Projektledare BIOM – Odling för bioenergi, vattenmiljö och markvård, AGROVÄST

Ola Carlsson, Projektledare SWPTC, Chalmers

Samverkansplattformar

Helena Bredin, projektkoordinator EV Hub/Green factory, Innovatum

Kjell-Åke Johansson, koordinator Projektarenan, Innovatum

Lillemor Lindberg, ansvarig Energi och miljö/projektledare EV Hub/Green Factory, Innovatum

Lars Anger, ansvarig produktionsteknik/projektledare Flexlean, Innovatum

Linda Bohlin Trajkovski, affärsrådgivare, Innovatums inkubator

Martin Borgqvist, projektledare Testsite Sweden/, Lindholmen SP

Niklas Wahlberg, VD, Lindholmen Science Park

Peter Follin, Projektledare CVIS, Lindholmen Science Park

Peter Öhman, Test Site Sweden, Lindholmen Science Park

Näringsliv

Anders Berger, Forskningsledare VTEC

Carl-Johan Mattson, Turning Point Clean tech AB

Ingmar Bengtsson, Cybercom

Karin Stenlund, Trollhättan Energi AB

Katarina Gögelein, SWPTCs styrelse, Göteborg Energi AB

Lars Andersson, Volvo PV

Per Ekdunge, PowerCell AB

Stefan Ivarsson, SWPTCs styrelse, General Electric Wind

Stig-Håkan Nilsson, Autoliv

Sven-Åke Berglie, VD, Fordonskomponentgruppen/projektledare för Förstudie: Nuläge för leverantörer av teknisktjänster till fordonsindustrin

Nationella aktörer

Joakim Tiséus, chefsstrateg Transport, Avd Transport och Miljö, VINNOVA

Ewa Andersson, programansvarig Klusterprogrammet, Tillväxtverket

Bilaga 1 Förkortningar

ASTA	Active Safety Test Area
BRG	Business Region Göteborg AB
COSMO	Cooperative systems for sustainable mobility and energy efficiency
ETC	Energiteknikcentrum för Batterier och Bränsleceller AB
EU	Europeiska unionen
FFI	Fordonsstrategisk forskning och innovation
HiS	Högskolan i Skövde
ITS	Intelligent Transport Systems and Services
FKG	Fordons Komponent Gruppen
Flexlean	Flexible Manufacturing by Lean Automation
KTH	Kungliga tekniska högskolan
LSP	Lindholmen Science Park
LTU	Luleå tekniska universitet
LU	Lunds universitet
MSB	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
PTC	Produktionstekniskt centrum
RUM	Regionala Utvecklingsmiljöer
SAFER	Vehicle and traffic safety Centre at Chalmers
SBCC	Svenskt BränsleCellsCentrum
SHC	Svenskt hybridfordonscentrum
SP	Sveriges Tekniska Forskningsinstitut AB
SVID	Stiftelsen Svensk Industridesign
SWPTC	Swedish Wind Power Technology Centre
TSS	Test Site Sweden
VGR	Västra Götalandsregionen
ViP	Virtual Prototyping and Assessment by Simulation
VINNOVA	Verket för innovationssystem
Volvo PV	Volvo Personvagnar AB
VTEC	Volvo Technology AB
VTI	Statens Väg- & Transportforskningsinstitut

Bilaga 2 Översikt projekt

Organisation, projekt, insatsområde, beviljade medel samt total budget

Organisation	Projekt	Insats- område	Beviljat	Tot. Budget	Börjar	Slutar	Avslutat
Förstudier (Insatsområde 1-4)							
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Förstudie Smart Grids demonstration region	1	150 000	600 000	2010-03-01	2010-07-31	x
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Förstudie för att finna samverkansmekanismer för energi	3	200 000	400 000	2009-11-01	2010-04-30	x
Business Region Göteborg	Det västsvenska Petroklustrets bidrag till klimatsmarta lösningar	1	150 000	250 000	2010-02-15	2010-05-31	x
Chalmers Industriteknik	Hållbar produktutveckling för export i SMF	3	125 000	200 000	2009-01-01	2009-10-31	x
Chalmers Industriteknik	Förstudie Urban Plattform Pnrn 100050		70 000	197 000	2010-06-15	2010-09-20	x
Chalmers Tekniska Högskola	VEHELEC	3	200 000	400 000	2009-11-16	2010-01-14	x
Elteknik, Chalmers	Förstudie InOcean - Centrum för marin energiteknik		225 000	300 000	2010-06-07	2010-10-31	x
ETC Battery and Fuelcells of Sweden	Testcentrum för bränsleceller	1	300 000	400 000	2009-12-31	2010-05-30	x
ETC AB	Allians för framtida batteriproduktion	1	300 000	400 000	2010-02-15	2010-06-30	x
Högskolan i Skövde	Envolve: Information Fusion for Energy Efficiency Modelling pre-study		200 000	350 000	2010-08-15	2011-06-01	
Högskolan i Skövde	Envolve: Information Fusion for Energy Efficiency Collection pre-study		200 000	350 000	2010-08-15	2011-06-01	
IT-forskningsinstitutet Victoria	ITS stöd för ökad godstransport på Göta Älv		260 000	760 000	2010-05-01	2010-12-15	x
Fordonskomponentgruppen	Nuläge för leverantörer av tekniktjänster till fordonsindustrin	2	170 000	290 000	2010-01-01	2010-03-31	x
Gullspång kommun	Förstudie, Otterbäckens Energikombinat	1	550 000	5 919 000	2009-06-01	2009-12-31	x
S:a			3 100 000	10 816 000			
Utvecklingsprojekt (Insatsområde 1-4)							
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Active Safety Test Arena (ASTA)	1	35 000 000	300 000 000	2010-01-01	2012-12-31	
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Active Safety Test Arena (ASTA) - underlag för projektering	1	600 000	2 000 000	2009-08-17	2010-12-31	x
SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut	Waste Refinery	1	4 000 000	30 000 000	2010-01-01	2011-12-31	
Business Region Göteborg	BiMiTrucks	1	6 525 000	13 050 000	2010-01-01	2012-12-31	
Business Region Göteborg	Klimatsmart Citydistribution	1	5 270 000	10 540 000	2010-01-01	2012-12-31	x
Chalmers Industriteknik	F3: Svensk kunskapscentrum för förnybara drivmedel etapp 1	1	1 050 000	30 740 000	2010-07-01	2013-06-30	
Chalmers Industriteknik	Kunskapscentrum för alternativa drivmedel	1	100 000	2 100 000	2009-07-01	2010-05-31	x
Elteknik, Chalmers	Etablerande av Svenskt centrum för förnybar marin energiteknik		6 000 000	12 500 000	2011-01-01	2014-02-01	

Chalmers Tekniska Högskola	Mötesplats Vindkraftsteknik	1	10 000 000	10 000 000	2010-01-01	2013-12-31	
Chalmers Tekniska Högskola	Provplats Göteborg Chalmers Vindkraftsteknik		11 000 000	22 000 000	2011-01-01	2013-12-31	
ETC	Etablering av svenskt bränslecellscentrum (SBCC) steg 1		6 000 000	12 000 000	2010-08-01	2011-07-30	
SAFER	Utv. Av strategisk allians mellan SAFER - Moveo Delprojekt SMART	3	2 000 000	8 000 000	2010-09-01	2012-09-01	
SAFER	Utv. Av strategisk allians mellan SAFER - Moveo Delprojekt older dr	3	2 000 000	7 521 000	2010-09-01	2012-12-31	
Högskolan i Skövde	WeShare 2012	1	1 500 000	12 425 977	2010-01-01	2012-12-31	
Victoriainstitutet	Tjänster för hållbart vardagsresande	2	3 294 000	12 601 000	2010-01-01	2012-12-31	
Victoriainstitutet	Elbilsintegration genom intelligent infrastruktur	2	1 000 000	5 176 000	2010-06-01	2010-12-31	
Stiftelsen Svensk Industridesign SVID	Fordonsleveratörsomställning - produktutveckling i fokus	2	4 500 000	15 000 000	2010-03-01	2012-12-31	
Stiftelsen Svensk Industridesign SVID	Design Open	2	500 000	3 500 000	2009-07-01	2010-12-31	x
SWEREA SICOMP Mölndal	Batteriinneslutande box av fiberkomposit till elbilar	2	300 000	700 000	2010-02-01	2010-12-31	x
GR Göteborgsregionens Kommunförbund	Clean Shipping Business Development	2	450 000	1 171 740	2010-07-01	2012-06-30	
AGROVÅST Livsmedel AB	Odling för bioenergi, vattenmiljö och markvård	1	2 640 000	11 140 000	2010-01-01	2012-12-31	
Västsvenska Industri och Handelskammaren	Mer vind i seglen	2	300 000	500 000	2009-05-31	2009-12-31	x
S:a			104 029 000	522 665 717			
Företagsfinansiering (Insatsområde 5)							
Innovationsbron AB, Region Väst	Sweden Cleantech Incubators - uppstart och etablering i Västsverige	5	3 000 000	10 000 000	2010-01-01	2012-12-31	
Holdingbolaget Göteborgs Universitet	Finansiering av idéer	5	4 000 000	4 000 000	2009-09-01	2011-12-31	
Västra Götalandsregionen	Ramprogram för FoU i SME	5	8 000 000	8 000 000	2009-01-01	2010-12-31	x
S:a			15 000 000	22 000 000			

Samverkansplattformar (Insatsområde 6)							
Lindholmen Science Park AB	Lindholmen Science Park - utökad basfinansiering	6	8 000 000	8 000 000	2009-07-01	2011-12-31	
Lindholmen Science Park AB	Demoteater ver. 2.0	6	300 000	400 000	2010-04-01	2010-12-31	x
Lindholmen Science Park AB	Förstudie visualiseringscenter i Göteborg	6	225 000	300 000	2009-11-01	2010-01-31	x
Lindholmen Science Park AB	Clean Energy Arena	6	300 000	400 000	2010-01-01	2010-04-01	x
Lindholmen Science Park AB	Sustainable Urban Transport Metabolism	6	200 000	300 000	2009-09-01	2009-11-01	x
Lindholmen Science Park AB	Lindholmen Media Arena	6	300 000	400 000	2011-02-01	2011-09-30	
Lindholmen Science Park AB	Testmiljö snabbbladdning av elfordon	6	1 500 000	3 000 000	2010-01-11	2011-12-31	
Lindholmen Science Park AB	The API Federation	6	210 000	280 000	2010-09-13	2010-12-31	x
Lindholmen Science Park AB	COSMO	6	998 500	1 997 000	2010-01-11	2013-06-01	x
Lindholmen ISEA	Avancerad elektronikutveckling inom Västra Götaland	6	200 000	400 000	2009-11-16	2010-02-15	x
Innovatum AB	Etablering av Energi- och miljötekniskt centrum Innovatum Teknipark	6	3 974 500	7 949 000	2009-09-09	2011-12-31	
Innovatum AB	EV Hub - Fordonsarena	6	2 106 000	4 212 000	2010-06-01	2011-12-31	
Innovatum AB	Utökad finansiering av Innovatum Teknipark	6	8 000 000	8 000 000	2009-08-01	2011-12-31	
Innovatum AB	Flexlean	6	3 272 000	6 903 800	2010-10-01	2012-12-31	
S:a			29 586 000	42 541 800			
S:a InMotion-programmet			151 715 000	598 023 517			

Bilaga 3 Tabeller

Tabell 8 *Sysselsättning inom Fordonsindustri, fördelning per län*

	1993	2006	2008	Andel 1993	Andel 2006	Andel 2008
Västra Götalands län	30527	39537	38207	50,0	51,3	50,1
Blekinge län	4272	4058	3501	7,0	5,3	4,6
Västerbottens län	1562	3035	3098	2,6	3,9	4,1
Kalmar län	2590	3388	3298	4,2	4,4	4,3
Västmanlands län	2495	3246	3355	4,1	4,2	4,4
Norrbottnens län	659	1282	1520	1,1	1,7	2,0
Stockholms län	6023	7807	9162	9,9	10,1	12,0
Kronobergs län	1842	1837	1985	3,0	2,4	2,6
Södermanlands län	1513	1082	1420	2,5	1,4	1,9
Hallands län	858	1160	1163	1,4	1,5	1,5
Örebro län	1264	1155	1350	2,1	1,5	1,8
Jönköpings län	1426	2465	2229	2,3	3,2	2,9
Värmlands län	957	1054	1074	1,6	1,4	1,4
Skåne län	1924	2962	2556	3,2	3,8	3,3
Dalarnas län	613	1396	773	1,0	1,8	1,0
Uppsala län	126	293	298	0,2	0,4	0,4
Gävleborgs län	252	442	506	0,4	0,6	0,7
Östergötlands län	1366	722	637	2,2	0,9	0,8
Jämtlands län	35	84	90	0,1	0,1	0,1
Gotlands län	80	6	9	0,1	0,0	0,0
Västernorrlands län	654	73	77	1,1	0,1	0,1
Totalt riket	61038	77084	76308	100	100	100

Tabell 9 *Regionens sysselsättning inom Fordonsindustri som andel av total sysselsättning i regionen*

	1993	2006	2008
Västra Götalands län	4,9	5,3	5,0
Blekinge län	6,8	5,8	5,1
Västerbottens län	1,4	2,6	2,6
Kalmar län	2,6	3,2	3,1
Västmanlands län	2,3	2,9	3,0
Norrbottnens län	0,6	1,1	1,3
Stockholms län	0,7	0,8	0,9
Kronobergs län	2,3	2,0	2,1
Södermanlands län	1,5	1,0	1,3
Hallands län	0,8	0,9	0,9
Örebro län	1,1	0,9	1,0
Jönköpings län	1,0	1,5	1,3
Värmlands län	0,8	0,9	0,9
Skåne län	0,4	0,6	0,5
Dalarnas län	0,5	1,1	0,6
Uppsala län	0,1	0,2	0,2
Gävleborgs län	0,2	0,4	0,4
Östergötlands län	0,8	0,4	0,3
Jämtlands län	0,1	0,1	0,2
Gotlands län	0,3	0,0	0,0
Västernorrlands län	0,6	0,1	0,1
Riket	1,6	1,8	1,7

Region	Andel av sysselsättning exklusive offentliga och primära sektorn	Andel av finansiering från InMotion
Fyrbodal	15,1	12,1
Göteborgsregionen	57,3	53,1
Sjuhärad	12,5	31,3
Skaraborg	15,2	3,5
