

VGR Analys 2021:11 – bilaga 4

Koncernkontoret

2021-04-13

Bilaga 4: Programmet för Hållbara transporter 2017-2020

Innehåll

1. Inledning	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Syfte och mål	4
2. Genomförande.....	5
3. Måluppfyllelse och resultat.....	12

Figur- och tabellförteckning

Figur 1: Beslutade medel (tkr) 2017-2020 fördelade på insatsområden och nämnd	5
Figur 2: Förväntad medfinansiering (tkr) fördelat på medfinansierstyp i beslutade projekt 2017–2020.....	6
Figur 3: Västra Götalandsregionens medfinansiering per projektbeslut.....	6
Figur 4: Hur väl känner du till programmet för hållbara transporter? (N=24)	7
Figur 5: Hur fick du kännedom om programmet hållbara transporter? (N=24)	8
Figur 6: Har det faktum att projektet ingått i programmet haft någon betydelse för genomförande och/eller resultat? (N=24)	9
Figur 7: Har du under eller efter projektets genomförande varit i dialog med andra projektägare inom samma program? (N=24)	10
Figur 8: Har du använt programmet för hållbara transporter som en del i att sprida information om programmet? (N=24)	10
Figur 9: Från projektägarens synvinkel, anser du att programformen är ett bra sätt att organisera insatser inom prioriterade områden? (N=25)	11
Figur 10: Hur ser du på vägledningen från Västra Götalandsregionen i samband med... (N=25).....	12
Figur 11: Bedömer du att resultaten av ert projekt bidragit till programmets målsättning? (N=25).....	13
Figur 12: Uppfattar du att ert projekt nådde den förväntade målsättning som angavs i ansökan? (N=25).....	14
Figur 13: Inom vilket geografiskt område bedömer du att projektet gett resultat? (N=25).16	
Figur 14: Hade ni genomfört projektet utan stöd från Västra Götalandsregionen? (N=25) 17	
Tabell 1: Utfall av VG2020-indikatorer i avslutade projekt	17

1. Inledning

Västra Götalandsregionens program för hållbara transporter 2017–2020 avser hela transportområdet och ska bidra till att nå regionala mål om en fossiloberoende region och nationella mål om en fossiloberoende fordonsflotta. Programmet är antaget av regionutvecklingsnämnden (RUN), miljönämnden (MN) och kollektivtrafiknämnden (KTN).

Programmet hållbara transporter är det enda programmet av de som ingår i utvärderingen som är kopplad till tre nämnder och därmed även tre avdelningar; FoUU, Miljö respektive Kollektivtrafik och infrastruktur. Det har därmed även genomförts intervjuer med tre ansvariga. Två av dem har varit med sedan starten och deltog i framtagandet. En person kom in något senare i arbetet. I intervjuerna beskriver de att det tidigare fanns en programgrupp med någon sorts gemensam beredning, men att det numera rör sig om informationsutbyte och diskussioner om sakfrågan. En av de ansvariga betonar att de tre berörda nämnderna är olika myndigheter med skilda intressen och linjeorganisationer – vilket kan förklara att arbetet till stor del sker i separata spår. Inom kollektivtrafik och infrastruktur finns ett internt team som även inkluderar Västtrafik. Miljöavdelningen har periodvis arbetat med utlysningar i syfte att förstärka utvecklingen inom vissa områden, medan de två övriga avdelningarna haft en löpande ansökningsprocess för projekt. Enkäten gick ut till 65 enskilda mottagare och av dessa var 12 inte leverbara. Antalet som svarade på enkäten är 25 (39%).

1.1 Bakgrund

Det nuvarande programmet är en revidering som i sin tur kom från programmet *In Motion – kraftsamling för miljö, energi och hållbara transportlösningar*¹. Jämfört med föregångaren breddades det nuvarande programmet något vilket enligt en programansvarig gör att det greppar över många sektorer såsom transport, energi, logistik och fordonsindustrin. Detta kan innebära att det är ett program som är svårt att greppa.

Enligt en programansvarig ska programmet ses som en form av explicitgörande av en verksamhet som har vissa utvecklingsbehov. Det är även andra perspektiv som kommer in i programmet, till exempel klimatanpassning. Programmet blir då en hjälp internt att strukturera det regionala utvecklingsansvaret för att se på vad som är effektivt. Programmet bedöms enligt en programansvarig inte styra ansökningarna utan att det snarare handlar om att visa att regionala nivån har en viss förståelse för området.

En annan programansvarig lyfter att det är utifrån miljöfrågan är nödvändigt att arbeta med transportfrågorna. Det finns ingen annan fråga som påverkar miljön så mycket, därav har miljönämnden arbetat med transporter sedan början av 2000-talet. Det finns även en koppling mellan programmet och Klimat 2030 då ett av fyra fokusområden är transporter.

En aspekt som lyfts av programansvarige vid avdelningen kollektivtrafik och infrastruktur är att programmet är tydligt kopplat till trafikförsörjningsprogrammet. Det gör att programmet hållbara transporter ska ses en grundbult i det som ska drivas inom forskning och innovation, det vill säga en typ av genomförande av trafikförsörjningsprogrammet.

¹ Initierades 2009

Utvärdering av programmet hållbara transporter 2013-2016

Inför den nu aktuella programperioden genomfördes en utvärdering av det då aktuella Handlingsprogrammet för Hållbara transporter som fanns under perioden 2013-2016². Bland annat bedömdes programmet ha stärkt förutsättningar för Västra Götalandsregionen och Västra Götaland att gemensamt samlas och positionera sig runt åtgärder viktiga för området. Handlingsprogrammet bedömdes även ha bidragit till en ökad samordning mellan regionutvecklingsnämnden, miljönämnden och kollektivtrafiknämnden – i synnerhet på tjänstemannasidan.

Den plattform som programmet bidragit med bedömdes ha ökat antalet aktörer som engagerat sig i nätverk och samverkansprocesser kring åtgärder inom programmet. I likhet med andra handlingsprogram var en genomgående bedömning att aktörer som finansierats via programmet i relativt låg utsträckning såg sina projekt/verksamheter som en del av ett handlingsprogram. Snarare var det finansieringen från VGR som stod i fokus – inte primärt vilken nämnd eller program som medlen kom från. Utvärderarna lyfte att en anledning till att relativt få projektledare såg sina insatser som en del av ett program, kan i viss utsträckning bero på att handlingsprogrammet levde en rätt anonym tillvaro. Kommunikationen runt programmet bedömdes vara låg. Detta gällde inte specifikt handlingsprogrammet för Hållbara transporter utan generellt för samtliga handlingsprogram som utvärderades vid tidpunkten. Det lyftes saknas en samlad kommunikativ plattform för programmen men även gemensamma rutiner för beredning och beslut.

I likhet med de andra handlingsprogrammen bedömdes beredningen vara en riskfaktor då den byggdes runt ett fåtal handläggare utan formella rutiner för möten och beredning. Personberoendet för programgenomförandet bedömdes också i sammanhanget vara stort. För att säkerställa kontinuitet och att öka förståelsen och utbytet mellan olika handlingsprogram såg utvärderarna att formaliserade programgrupper inom respektive handlingsprogram och programövergripande forum skulle kunna vara ett sätt.

1.2 Syfte och mål

Programmet för hållbara transporter 2017–2020 ska bidra till målen:

- transporter i Västra Götaland sker effektivt och klimatutsläpp från fossilbränsle minskar genom omställning
- en stärkt innovationskraft i Västra Götaland genom samverkan med näringsliv, forskning och offentlig sektor
- teknik och tjänster utvecklas i regionen som sprids/exporteras och bidrar till minskad användning av fossilbränsle globalt
- kollektivtrafikens behov av att utveckla, testa och demonstrera lösningar i samverkan med andra parter stöttas

De insatsområden som finns är:

- Energieffektivisering
- Förnybara drivmedel och el
- Transporteffektivitet

² Handlingsprogrammen i genomförandet av Vision VGR och VGR 2020 (RUN 2016-01256). Genomförd av Kontigo AB på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

- Automatisering och uppkoppling

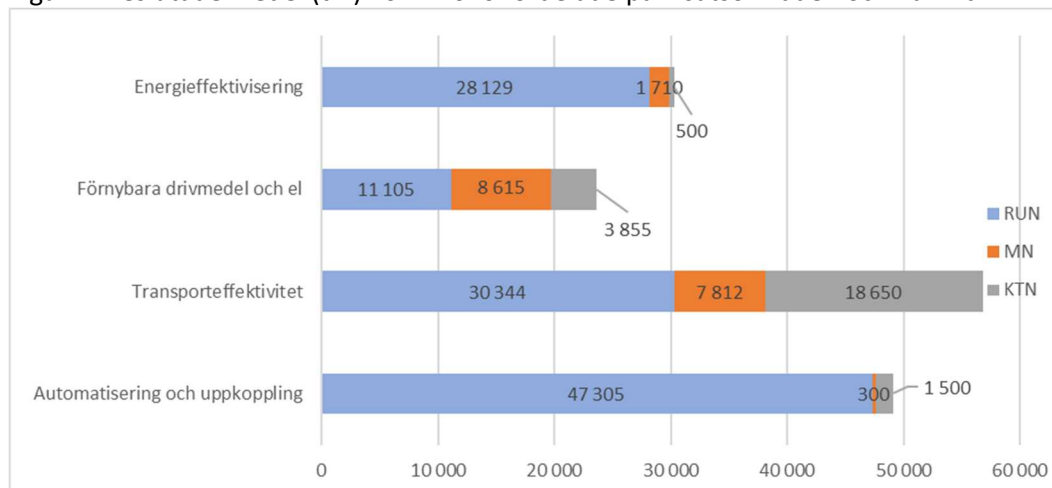
Bilden om det finns en överlappning med andra program eller satsningar verkar variera beroende på vilken inriktning de olika avdelningarna och nämnderna har på programmet. Inom regionutveckling är bedömningen av programansvarig att det inte finns en överlappning. Det är ett program som är behovsdrivet och kopplat till aktörssystemen och sektorer som finns. Däremot utifrån miljönämnden lyfts perspektivet förnybara drivmedel och en överlappning till energiprogrammet, där frågan om bioinnovation hamnar antingen under hållbar energi eller transporter. Programansvarig anger att det är insatserna som överlappat och att det har hanterats från fall till fall, till exempel ligger västsvenska kemi- och materialklustret inom energiprogrammet även om delar faller inom transportprogrammet. Ett tredje perspektiv är att det finns en överlappning med program inom näringsliv vad gäller hållbar mobilitet som är kopplat till KTN. I de insatser som rör mobilitet är det enligt en programansvarig av vikt att Västtrafik är med. Det gör att Västtrafik är centrala i många av de insatser som rör platsutveckling. Detta har lösts genom att man har försökt samordna sig. Då Västtrafik behöver involveras så kan det enligt en programansvarig ha upplevts som trögt, men det är nödvändigt och hans uppfattning är att det inte heller har varit någon större utmaning.

2. Genomförande

Sammanlagt för perioden 2017-2020 har Västra Götalandsregionen medfinansierat 86 projekt och drygt 158 miljoner kronor. Av detta har miljönämnden medfinansierat projekt med drygt 18,4 mnkr, kollektivtrafiknämnden med drygt 24,5 mnkr och regionutvecklingsnämnden med drygt 116,8 mnkr.

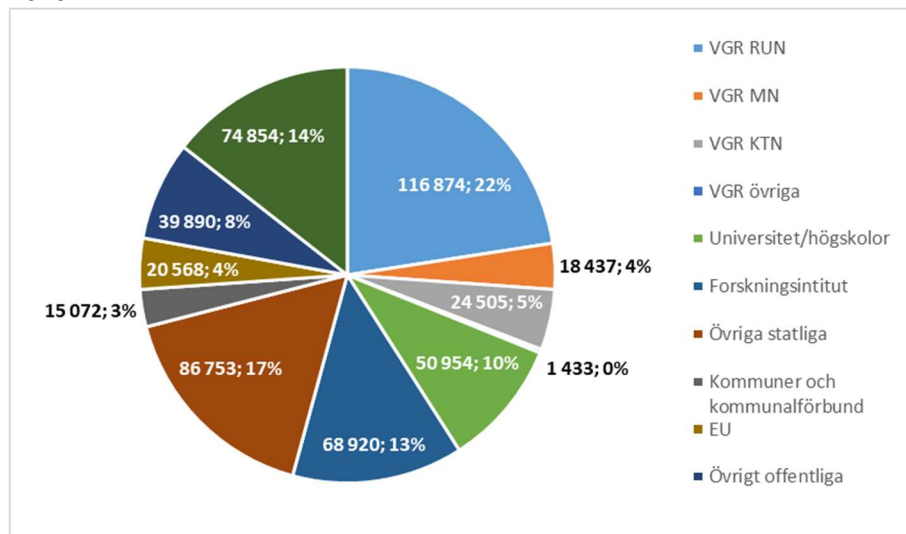
Klart mest medel har gått till insatsområdet transporteffektivitet, följt av området automatisering och uppkoppling.

Figur 1: Beslutade medel (tkr) 2017-2020 fördelade på insatsområden och nämnd

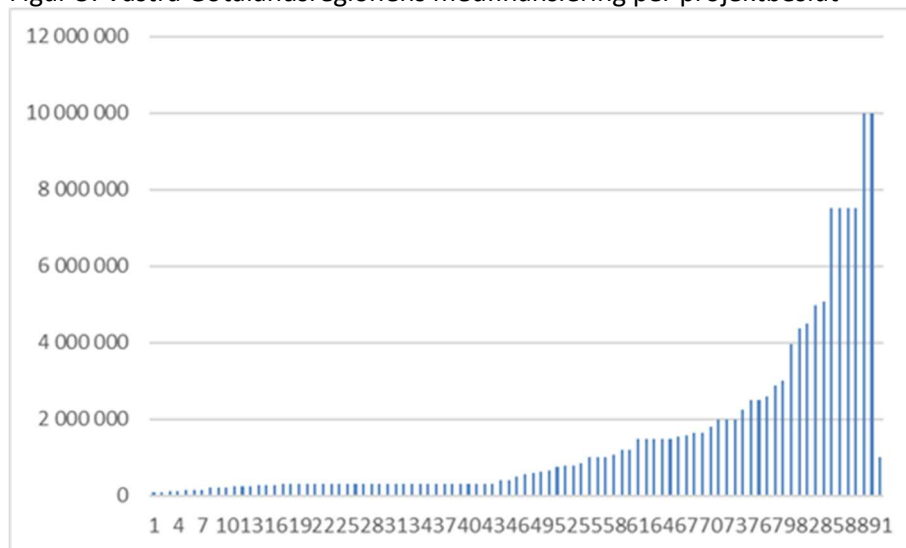


Västra Götalandsregionen har i programmet medfinansierat insatserna till 31 procent. I figuren nedan framgår övriga medfinansierare.

Figur 2: Förväntad medfinansiering (tkr) fördelat på medfinansierstyp i beslutade projekt 2017–2020



Figur 3: Västra Götalandsregionens medfinansiering per projektbeslut



Medianstorleken ligger runt 420 tkr medan genomsnittlig storlek i VGR-medel ligger på 1 493 tkr. Största projekt utifrån VGR-medel är *Vidareutveckling av produktionstekniskt labb för elektriska drivlinor* vid IDC West Sweden AB respektive *AstaZero Mkl-Väderskydd (tältprojektet)* vid AstaZero AB.

Målgruppen för programmet är akademi, institut, företag, offentliga parter och andra organisationer som samverkar och bidrar till ett eller flera av ovanstående mål. En genomgång av projektlistan visar att en stor mottagare av VGR-medel är universitet/högskolor. Sammanlagt har drygt 45 mnkr gått till Chalmers tekniska högskola (25 mnkr), Göteborgs universitet (3,3 mnkr), Lunds universitet (15 mnkr), Högskolan i Väst (1,6 mnkr) och KTH (0,8 mnkr). Därutöver har Lindholmen Science Park (LSP), Innovatum AB och Johanneberg Science Park erhållit cirka 25,8 mnkr i beslut. Av dessa har merparten (95%) gått till LSP. Andra större mottagare av VGR-medel är Asta Zero AB (ca 13,6 mnkr), IDC West Sweden AB (10,6 mnkr) och forskningsinstituten RISE, IVL Svenska Miljöinstitutet respektive SSPA (10,4 mnkr). Därutöver återfinns på projektlistan bland annat kommuner (7,9 mnkr) respektive kommunalförbund och BRG (9,1 mnkr).

Det verksamhetsbidrag som har tagits upp som en del av programmet är Lindholmen Science Park som för 2020 erhöll 8,5 mnkr.

Kunskap om programmet

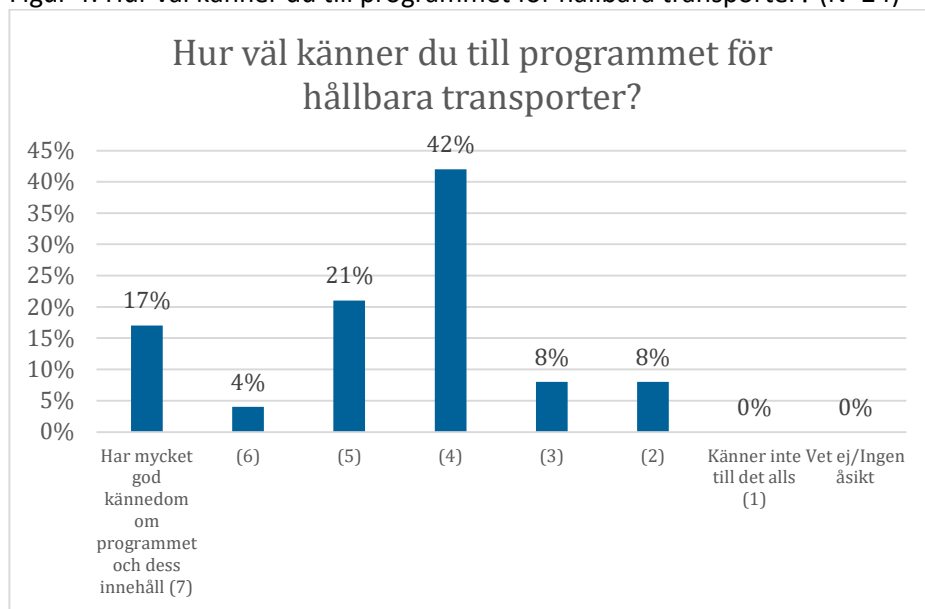
Av de 25 projektägare som svarade på enkäten känner alla utom en till att projektet har beviljats medel från programmet hållbara transporter. Det som lyfts i motiveringar handlar av några om att de har kunskap i programmet efter dialog med ansökan och handläggare:

”I samband med ansökan hade vi flera diskussioner med handläggare och diskuterade vart projektet bäst passade in...”

”Vet att programmet finns, men visste inte att detta projekt ingick”

Som framgår i figuren nedan varierar kännedomen om programmet, där drygt 40 procent svarar mittenalternativet. De övriga som svarar har en viss tyngdpunkt på att det finns kunskap om programmet.

Figur 4: Hur väl känner du till programmet för hållbara transporter? (N=24)



Den viktigaste källan för att få kännedom om programmet genom handläggare på VGR följt av samarbetspartners (se figuren nedan). Ett par som kommenterar sitt svar lyfter att de fick information av kollegor inom den egna organisationen:

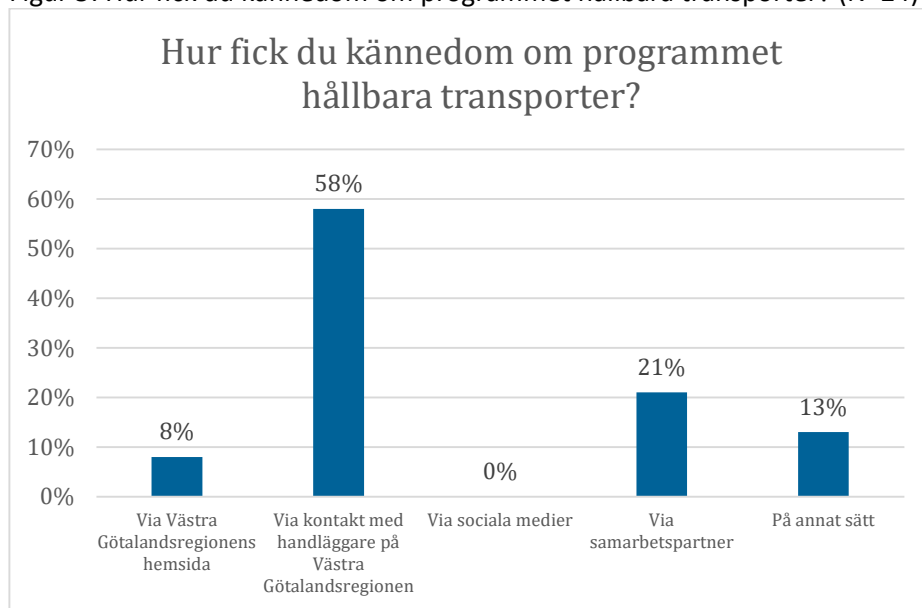
”Via kollega på Lindholmen Science Park...”

Därtill lyfts kontakter med VGR – på två olika sätt:

”VGR har varit en aktiv part ... där kopplingen varit stark till programmet.”

”Vi fick bra guidning av VGR för att ”hitta rätt” program och inriktning.”

Figur 5: Hur fick du kännedom om programmet hållbara transporter? (N=24)

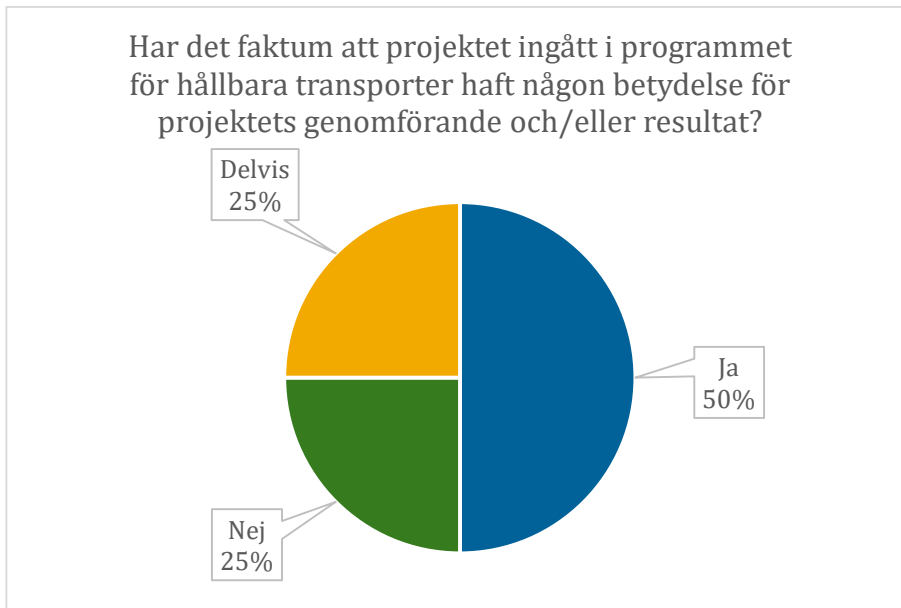


Såväl fördelar som utmaningar att arbeta i program

Programmet beskriver, enligt de ansvariga tjänstepersonerna, viktiga utvecklingsområden på ett sätt som tydligt kan kommuniceras till externa aktörer. En förutsättning för att det ska fungera är dock att det finns en flexibilitet för projekt som inte exakt faller inom ramen för prioriteringarna i programmet – men som kan vara en viktig insats för att nå till exempel miljömålen. En utmaning med att ha en enhetlig programstruktur är att styrkeområdena är av så pass olika karaktär och omfattning. Samtidigt arbetar vi med flera områden som inte finns beskrivna i något program, men som är av stor betydelse för Västra Götalands utveckling.

Diagrammet nedan visar att hälften av projektägarna som besvarat enkäten anser att det faktum att projektet ingått i programmet haft betydelse för dess genomförande och/eller resultat. I kommentarerna framgår att programmet gjort det lättare att närma sig aktörer inom samma verksamhetsområde, att det varit avgörande för kvalitet i genomförandet samt att det genom programmet skett en utvidgning av insatsen till fler kommuner i Västra Götaland.

Figur 6: Har det faktum att projektet ingått i programmet haft någon betydelse för genomförande och/eller resultat? (N=24)



"På flera sätt. Dels innebär programmet att det finns tydliga ramar/inriktning vilket är ett bra stöd för själva ansökan. Dels samverkar vårt projekt med flera av de andra projekt som också bedrivs inom programmet, dvs det finns en sammanlänkande funktion som nog inte skulle vara lika stark om det inte fanns ett sammanhållande program."

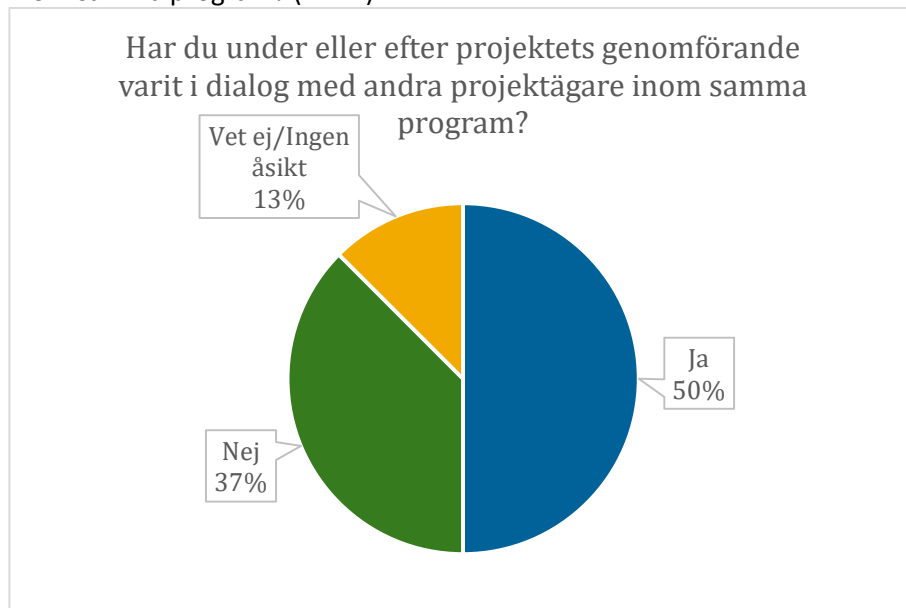
En strukturerad projektsamverkan som utgår ifrån identifierade behov

Inom programmet hållbara transporter har det inte varit aktuellt med större gemensamma träffar med projektägare. Snarare har VGR:s samordningsuppdrag inneburit att likartade insatser har sammanförts och getts möjlighet till utbyte.

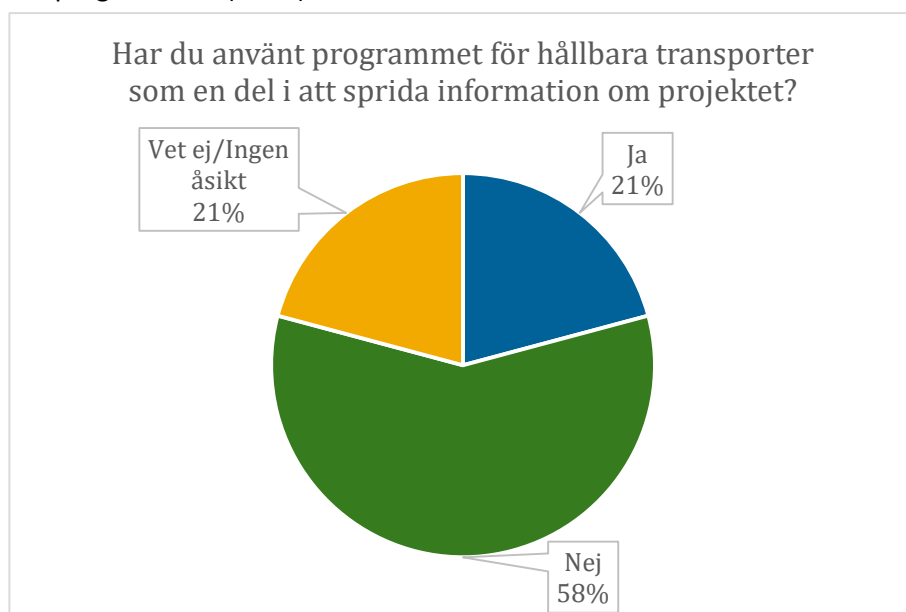
Av de projektägare som besvarat enkäten är det hälften som anger att de varit i dialog med andra projektägare inom samma program (se figur nedan). Några motiverar sina svar med att samverkan sker på regelbunden basis. Andra beskriver att de är osäkra på om dialogen med samarbetspartners sker inom ramen för programmet, eller att utbyte hittills inte har skett men vore intressant.

"VGR har en referensgrupp för projekt inom hållbara transporter som jag deltar i. Ett bra initiativ av regionen."

Figur 7: Har du under eller efter projektets genomförande varit i dialog med andra projektägare inom samma program? (N=24)



Figur 8: Har du använt programmet för hållbara transporter som en del i att sprida information om programmet? (N=24)



Merparten (58 %) har inte använt programmet som en del i att sprida information om projektet. Ett par av respondenterna beskriver att så inte sker, men att det tydligt framgår att VGR är medfinansierad. Andra menar att det än så länge inte varit aktuellt, eller att projektet istället kommuniceras genom Klimat 2030.

Önskemål om framtida utveckling av det interna arbetet – projektägarna nöjda med programformen

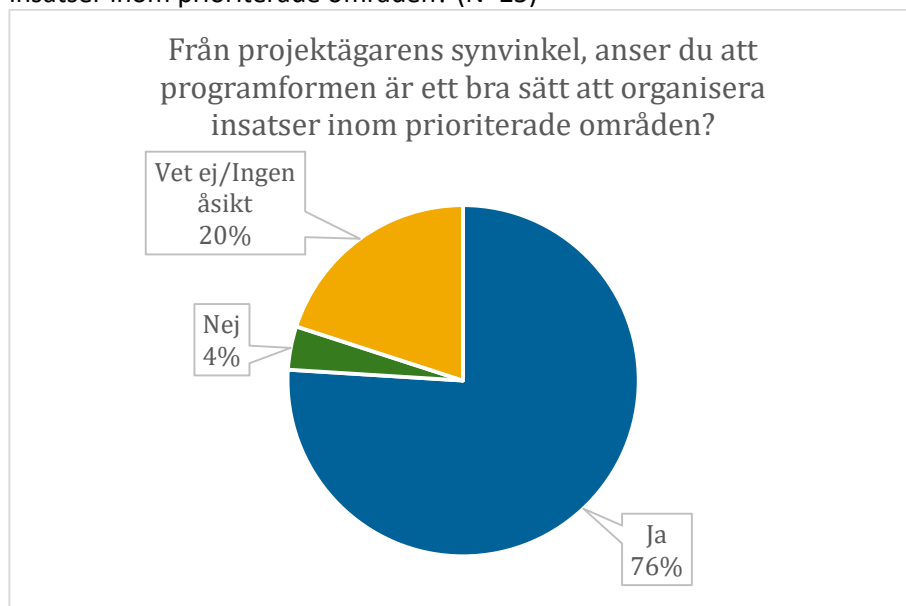
Programmet har, beskriver en av de ansvariga, fyllt en viktig funktion i det avseendet att insatsområdena baserats på branschens verkliga behov och därtill ger en helhetsbild ut ett långsiktigt perspektiv. Vi behöver även fortsättningsvis tydliggöra för politiken att vi stöttar långsiktiga processer även om projektbesluten kan vara årsvisa. Eventuellt behöver

vi i ökad utsträckning kommunicera en tidslinje och det större sammanhanget, ha mindre fokus på enskilda projekt och mer tyngdpunkt i den förflyttning som de tillsammans bidrar till. Ytterligare önskemål som lyfts fram av de programansvariga är digitalisering av blanketter, vägledning till ovana sökande samt en ökad samordning av den ekonomiska uppföljningen. Därtill är det av stor betydelse att resursfrågan ses över, då personalomsättning resulterat i att vissa frågor inte omhändertas i tillräcklig uträkning.

Av de projektägare som besvarat enkäten anser en stor del av de svarande (76 %) att programformen är ett bra sätt att organisera insatser inom prioriterade områden. I kommentarerna nämns att programmet är ett viktigt dokument, men att det exempelvis i större utsträckning behöver innehålla mer betoning på forskning, sektorsövergripande miljöarbete, prioriteringar inom fysisk planering samt stöd inför större Interreg-projekt.

”Vidare kanske man skulle kunna få ännu mer ”utväxling” på finansieringen genom mer samarbete (synergier) mellan de olika projekten.”

Figur 9: Från projektägarens synvinkel, anser du att programformen är ett bra sätt att organisera insatser inom prioriterade områden? (N=25)



Kontakten med Västra Götalandsregionen

Såväl processen för ansökan som rapportering ges ett gott betyg av de projektägare som besvarat enkäten. Avseende ansökningsprocessen anger hela 72 % alternativ 7 eller 6 på en 7-gradig skala där 7 = *Mycket nöjd*. Likväl är det en hög andel (68 %) som menar att det fungerat *mycket* eller *ganska bra* att rapportera projektet och rekvirera pengar. Flera respondenter lyfter i sina kommentarer att de haft värdefullt stöd av och god dialog med handläggare på VGR. Angående blanketterna framgår något skilda synpunkter. Några beskriver ansökningsprocessen med tillhörande blankett som tydlig, medan några lyfter att mallarna för rekvirering är svåra att förstå och att de olika kostnadsslagen skulle behöva förtydligas. Övriga exempel på föreslagna förbättringsåtgärder från projektägarna är en övergång till digitala blanketter i en portal för ansökan och rapportering. Därtill lämnas en kommentar om att projektindikatorerna upplevs vara abstrakta och ”svåra att uppskatta på ett bra sätt”.

”En personlig handledare för projekt är en förutsättning för genomförandet av en ansökan och att projekt ska genomföras utifrån ett förväntat resultat.”

Figur 10: Hur ser du på vägledningen från Västra Götalandsregionen i samband med... (N=25)



Projektägarna är överlag mycket nöjda med vägledningen från Västra Götalandsregionen – särskilt avseende ansökningsförfarandet där hela 60 % anser att vägledningen varit *mycket bra*. Återigen motiveras svaren med att handläggarna är tillmötesgående och tillgängliga.

3. Måluppfyllelse och resultat

Programmet har inriktningsmål som anger att insatser ska bidra till angivna mål (*Avsnittet Syfte och mål*). Insatsområdena berör energieffektivisering, förnybara drivmedel och el, transporteffektivitet samt automatisering och uppkoppling.

Ett område som förändrats mycket över programtiden

De tre programansvariga ger en förhållandevis liknande bild över att programmet har arbetat i linje med målen. Då målen är skrivna som inriktningsmål gör att måluppfyllelsen fungerar. Enligt programansvarig vid FoUU-avdelningen har det skett en förflyttning vad gäller tyngdpunkten inom programmet över tid, men i grunden fungerar balansen. En utmaning är att hållbara transporter är ett område där regionen inte har en roll, samt att området har utvecklats över tid. Detta blir även tydligt i fördelningen av medel där elektrifiering i starten av programmet var industriell som regionen inte hade någon påverkan på. Sedan kom ElectricCity där dess partnerskap är ett huvudskäl till storskalig utrullning av elbussar i ordinarie kollektivtrafiksystem. Under de senaste åren går sedan stora delar av medlen till elektrifiering. Den externa utvecklingen innebär vidare att det i programmet inte är tydligt formulerat/beskrivet att autonoma fordon ingår. Den här typ av förändring är dock enligt programansvarig hanterbar.

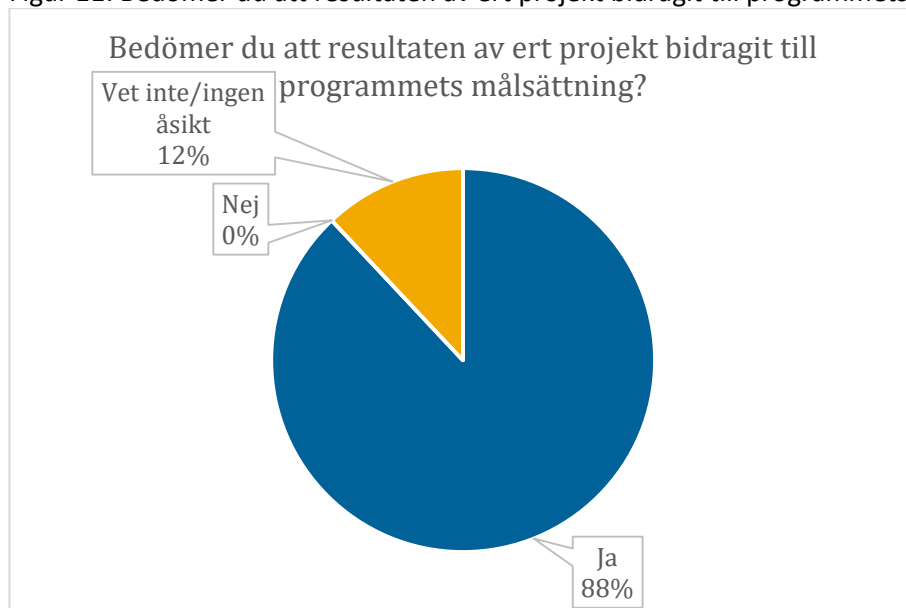
Tjänstepersonen vid miljöavdelningen lyfter att programmet möjliggör att man kan se på hela resultatet. För läggs alla projekt oavsett nämnd samman är bedömningen att man ligger rätt bra till med måluppfyllelsen. Programmet har även en viktig koppling till klimatmålen som innebär att inga projekt skrivs fram som inte ligger i linje med de målen.

Den programansvarig vid avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur lyfter att programmet är tekniskt inriktat men att det har blivit mjukare satsningar över åren – så hans bild är att de har lyckats balansera mot målen. En aspekt kopplat till programmet är att det ses utifrån KTN som en del av ett genomförande av Trafikförsörjningsprogrammet.

Projekten lyfter själva att de bidrar till målen

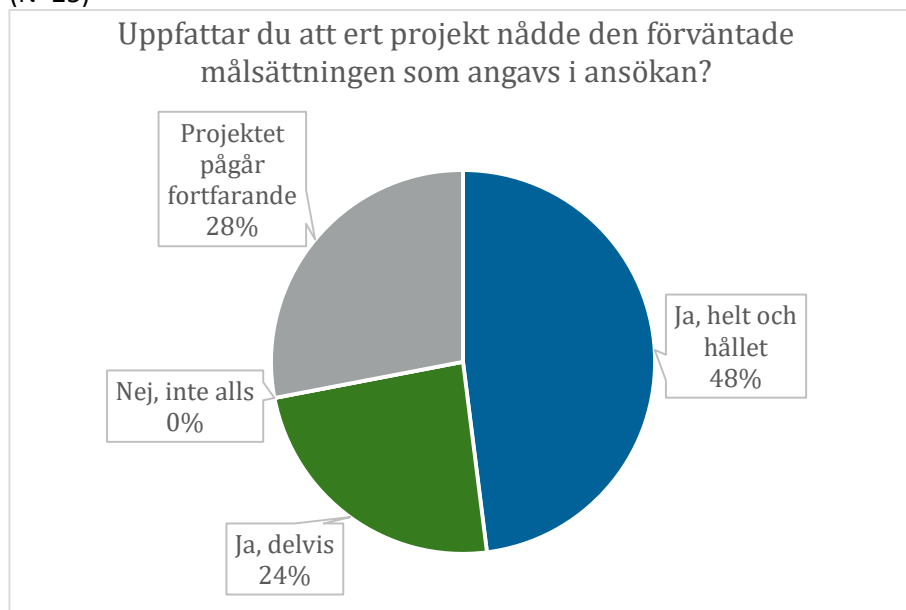
När projekten själva tillfrågas svarar merparten att de bidrar till programmets mål. Av de 25 som svarade på enkäten anser 22 att deras projekt bidragit till programmets mål samt tre anger att de inte vet/inte har någon åsikt.

Figur 11: Bedömer du att resultaten av ert projekt bidragit till programmets målsättning? (N=25)



Tillika angav alla med avslutade projekt (18 respondenter) att deras projekt nått sin förväntade målsättning helt och hållet (67%) eller delvis (33%).

Figur 12: Uppfattar du att ert projekt nådde den förväntade målsättning som angavs i ansökan? (N=25)



Kommentarerna kopplat till den förväntade målsättningen handlar till stor del om att man helt eller delvis lyckas genomföra i linje med den förväntade inriktningen.

”Även om vissa delar främst avseende aktiviteter som planerades för fysisk närvaro på grund av Corona på gott och ont istället fick genomföras digitalt på distans”

”Ett av våra mål var att utveckla planeringsverktyg. Detta genomfördes. Men den tekniska komplexiteten gjorde att förväntan om användarvänlighet inte kunde uppnås.”

Västra Götalandsregionens roll

Enligt en programansvarig har regionen en roll i att agera smart och putta saker i en riktning samt facilitera samverkan. Västra Götalandsregionen kan därmed ha en roll även om man är en liten spelare inom området. Andra exempel på vad regionen kan göra är att bidra till möjligheten att tidigarelägga under förutsättningar att industrins parter är där och vill. Så om och när industrins parter är närvarande i ett område kan regionen vara med och påverka. Det innebär enligt programansvarig att en viktig del för programmet är att tidigarelägga och samverka. Nyttan med programmet och hur programmet har fungerat ligger i linje med hans förväntningar. Det är några projekt som har beslutats som kanske mer handlar om att få till en aktivitet på en ort, men alla projektbeslut är i grunden relevanta utifrån målen.

En annan aspekt utifrån genomförande av programmet är att när det sker en ändring i ekosystemet som till exempel elektrifiering behövs utbildning och kompetensutveckling. Det gör att programmets gång in i programmet för arbetsmarknad och utbildning utifrån kompetensutveckling för fordonskomponentgruppen. Bedömningen av en programansvarig är att just nu behöver regionen arbeta mycket närmare företagen jämfört med tidigare. Och arbetet kopplat till elektrifiering är bara i uppstarten för det kopplar an till elförsörjning och laddinfrastruktur som är nya områden som skulle behövas programifieras.

Insatser utöver projekt

En uppgift som ligger i linje med programmets område är att agera på nationell nivå. Ett exempel är enligt programansvarig vid FoUU, projektet RegionEl som från ett mindre projekt växte till ett nationellt forum om laddinfrastruktur. Genom en mindre summa pengar och att ta initiativ till satsningen, så möjliggjordes en större satsning. Ett liknande arbete pågår även vad gäller bränslecellsfrågorna. Även insatserna kopplade till det som genomförs i programmet kopplat till KTN inbegriper att delta i nationella nätverk kring mobilitet och strategier samt i forum som inbegriper forskning och innovation. De har till exempel medverkat i att forma nationella program som aktörer från området kan söka och då har sedan regionens medel kunna användas som medfinansiering.

Klimat- och miljömålen

Programansvarig vid miljöavdelningen lyfter att arbetet med transportprogrammet handlar om att arbeta i linje med det som vi har lovat vad gäller klimat- och miljömålen – med fokus på transportsnålhet, bränsle och bilen. Uppfattningen är att de har jobbat med de tre delarna. Där man har mest kvar att göra handlar om att förändra beteende, men även inom det området finns exempel på projekt som handlar om till exempel effektiva godstransporter och fossilfri region som jobbar med beteende en del. Den programansvarige upplever att bränslefrågan utifrån förnybart bränsle är en viktig fråga medan allt mer nu handlar om elektrifiering. Det i sin tur kan innebära problem då det finns trafikslag som inte kan elektrifieras som flyg och sjöfart.

Näringslivet deltagande

I uppföljningsrapporterna lyfts flera samverkansprojekt som startat eller utvecklats. Det handlar till exempel om CLOSER med fokus på transporteffektiva godstransportlösningar, ElectriCity med elbussar, det nationella AI-projektet samt testanläggningen AstaZero. Projektet lyfts som integrerade med näringslivets och utvecklingsaktörernas prioriteringar. Vad gäller de satsningar som KTN har medfinansierat lyfter programansvarig att näringslivet saknas. Det handlar bland annat om att det inom kollektivtrafiken finns ett fåtal stora multinationella företag som är världsomspännande om man undantar utförare av kollektivtrafik och företag med koppling till IT-verktyg.

Våga misslyckas – men se på långsiktigheten

En viktig del enligt en programansvarig är att man måste våga att misslyckas för alla projekt kommer inte att fortsätta på egen kraft. Samtidigt är det viktigt att redan i ansökningsfasen inte lägga medel på något som inte kommer att fungera. Enligt hen kan det vara enkelt att till exempel få medel till testbäddar men det är viktigt att även marknaden kan ta hand om det. Sedan behövs det också analyser vilka faktorer som regionen kan påverka.

Långsiktighet var även en fråga vi ställde i enkäten. Där svarade merparten att deras projekt har bidragit till långsiktiga och bärkraftiga effekter. Av 25 svarande svarade 68 procent ja på den frågan medan 28 procent inte vet/har ingen åsikt. En respondent anger nej på frågan. Ett fåtal motiverar sitt svar med att det är för tidigt att svara på. Några andra lyfter konkreta resultat som till exempel skapandet av en plattform/mötesplats, förstärkt innovationskapacitet, industriell bas och infrastruktur, skapande av kontakter, utveckling av verktyg samt ny kunskap och kompetensuppbyggnad.

”Vi har skapat en plattform/mötesplats där startups från hela världen kopplas ihop med rätt person hos våra industriparters. Våra

industripartners har fått en ökad överhörning, kunskapsöverföring och samverkan sinsemellan.”

”Framförallt kompetensuppbyggnad i (och utanför) regionen. En långsiktig satsning på ett forskningslabb av den här typen ger också möjlighet att bygga upp resurser och kompetens som varar över lång tid och som man kan bygga vidare på i kommande projekt utan att behöva ”börja från noll” igen.”

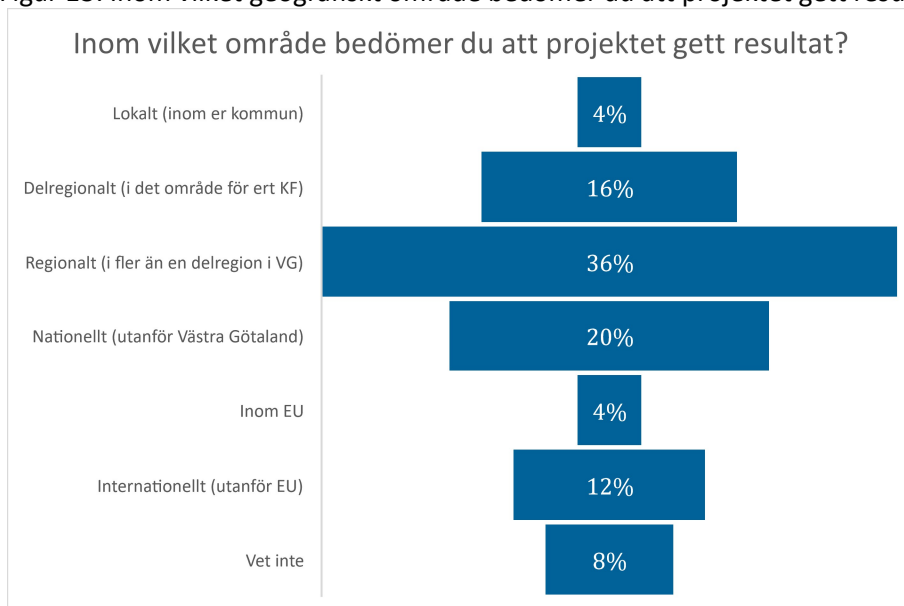
Den geografisk påverkan är främst regional

Den geografiska påverkan som främst anges vara främst regional. Det finns dock här en spridning från de som ser att resultaten har skett lokalt till de som hamnar på en internationell nivå.

”Deltagare i projektet har varit både från kommuner, delregionala, regionala och nationella aktörer. Men jag bedömer att den regionala nivån är den som har påverkats mest av resultat.”

”Baserat regionalt, får effekter nationellt och internationellt via de partner som deltar”

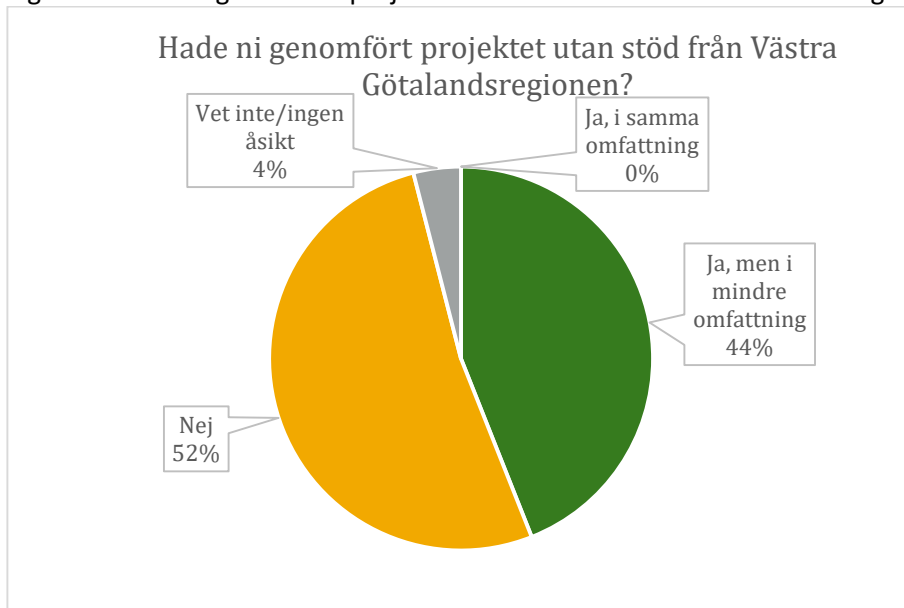
Figur 13: Inom vilket geografiskt område bedömer du att projektet gett resultat? (N=25)



Utan medel skulle hälften av projekten inte ha genomförts

För att bedöma behovet av programmet ställde vi frågan om projekt skulle ha genomförts utan programmets medfinansiering. Av de 25 som svarade är det 44 procent (11 respondenter) som anger att de skulle ha genomfört projektet ändå men i mindre omfattning. Det är dock fler som svarar att man inte hade genomfört projektet.

Figur 14: Hade ni genomfört projektet utan stöd från Västra Götalandsregionen? (N=25)



En aspekt som lyftes upp i en kommentar kopplat till behov och långsiktighet som projektet ska skapa är:

”Det finns helt klart ett stort behov av projektet så i någon form hade det säkert kommit till. I och med stödet från VGR ges möjligheten att jobba mer långsiktigt och bygga upp något som blir varaktigt över tid och som inte bara ”försvinner” efter projektets slut.”

Indikatorutfall

Indikatorutfallet är i några fall bättre än förväntat. Det gäller till exempel *antal företag och organisationer i kompetenshöjande aktivitet*. Däremot är det något lägre i utfall om man ser på till exempel indikatorn *antal företag som utvecklar produkter*.

Tabell 1: Utfall av VG2020-indikatorer i avslutade projekt

Indikatorer	Förväntat resultat			Utfall		
	Kvinnor	Män	Tot*	Kvinnor	Män	Tot*
Antal privata och/eller offentliga företag och organisationer som samverkar	31	38	261	36	44	248
Antal företag som får finansiering			1			0
Antal företag som får rådgivning			15			25
Antal företag som utvecklar produkter	3	3	64	6	14	21
Antal nya eller utvecklade produkter som har kommersialiserats			10			3

Ökade arbetstillfällen			2	1	1	2
Antal forskare som deltar i utbyte			10			25
Antal kronor i FoU-resurser (miljoner SEK)			300			750
Antal organisationer och företag som deltar i internationella FoU-program			10			15
Antal affärsmodeller			1			2
Antal innovations- och demonstrationsprojekt			1			2
Antal test- och demonstrationsarenor			2			2
Antal nya nätverk och samarbetsprojekt			3			6
Antal företag och organisationer i kompetenshöjande aktiviteter			173			356
Antal nya metoder, verktyg och arbetssätt	2	1	13	2	1	13
Antal individer i kompetensutvecklingsinsats	140	168	308	15	15	295