



VINNOVA RAPPORT
VR 2010:22

FRAMTIDENS PERSONRESOR

En utvärdering av programmet
nytta, relevans och kvalitet



SVEN FAUGERT
TOMMY JANSSON
KARIN EDUARDS
PAULINE MATTSSON
&
MIRIAM TERRELL

FAUGERT & CO UTVÄRDERING AB
TECHNOPOLIS GROUP

Titel: Framtidens personresor - En utvärdering av programmets nytta, relevans och kvalitet

Författare: Sven Faugert, Tommy Jansson, Karin Eduards, Pauline Mattsson & Miriam Terrell - Faugert & Co Utvärdering AB

Serie: VINNOVA Rapport VR 2010:22

ISBN 978-91-86517-28-1

ISSN 1650-3104

Utgiven: December 2010

Utgivare: VINNOVA - Verket för Innovationssystem

Om VINNOVA

VINNOVA utvecklar Sveriges innovationskraft för hållbar tillväxt.

VINNOVA är Sveriges innovationsmyndighet och har som mål att öka konkurrenskraften hos forskare och företag i Sverige. Vi är ett statligt verk under Näringsdepartementet och nationell kontaktmyndighet för EU:s ramprogram för forskning och utveckling.

Vår uppgift är att främja hållbar tillväxt i Sverige genom finansiering av behovsmotiverad forskning och utveckling av effektiva innovationssystem. För att göra detta har vi cirka 2 miljarder kronor att investera i nya och pågående projekt varje år.

Vår roll är att vara en proaktiv aktör i det svenska innovationssystemet där FoU är av kritisk betydelse för tillväxt.

Vår vision är: "VINNOVA bidrar tydligt till att Sverige utvecklas till ett ledande tillväxtland".

En viktig del av VINNOVAs verksamhet är att öka samarbetet mellan företag, högskolor och universitet, forskningsinstitut och andra organisationer i innovationssystemet. Vi gör det på flera sätt, bland annat genom långsiktiga investeringar i starka forsknings- och innovationsmiljöer, genom att investera i projekt som ska öka kommersialiseringen av forskningsresultat eller genom att skapa katalyserande mötesplatser.

Framtidens personresor är ett program som avser att hantera kollektivtrafik i vid mening. Det övergripande syftet är att underlätta resandet genom att bidra till ett effektivt och långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem. Programmet är ett samarbete mellan Banverket, Vägverket och VINNOVA för forsknings- och utvecklingsarbete inom kollektivtrafikområdet. Det omfattar i sin helhet minst 50 miljoner kronor.

I serien VINNOVA Rapport publiceras externt framtagna rapporter, delrapporter, kunskapssammanställningar, synteser, översikter och strategiskt viktiga arbeten från program och projekt som fått anslag av VINNOVA.

FORSKNING OCH INNOVATION FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT

I VINNOVAs publikationsserier redovisar bland andra forskare, utredare och analytiker sina projekt. Publiceringen innebär inte att VINNOVA tar ställning till framförda åsikter, slutsatser och resultat. Undantag är publikationsserien VINNOVA Policy som återger VINNOVAs synpunkter och ställningstaganden.

VINNOVAs publikationer finns att beställa, läsa och ladda ner via www.vinnova.se. Tryckta utgåvor av VINNOVA Analys, Forum och Rapport säljs via Fritzes, www.fritzes.se, tel 08-598 191 90, fax 08-598 191 91 eller order.fritzes@nj.se.

Framtidens personresor

En utvärdering av programmets nytta,
relevans och kvalitet

av

Sven Faugert, Tommy Jansson, Karin Eduards,
Pauline Mattsson & Miriam Terrell

Faugert & Co Utvärdering AB

technopolis [group]

Faugert & Co Utvärdering AB
Grevgatan 15, 1 tr
114 53 Stockholm
Sweden
T +46 8 55 11 81 00
F +46 8 55 11 81 01
E sven.faugert@faugert.se
www.technopolis-group.com

Förord

Framtidens personresor är ett forsknings- och utvecklingsprogram inom kollektivtrafikområdet som drivs gemensamt av VINNOVA och Trafikverket (tidigare Vägverket respektive Banverket). Programmet är unikt då det är det första kollektivtrafikprogram som drivs gemensamt av myndigheterna. Det övergripande syftet är att öka kollektivtrafikens andel av transporterna och uppnå ett mer hållbart transportsystem. Programmet beräknas pågå till och med år 2011.

Under hösten 2010 har en halvtidsutvärdering av programmet genomförts. Utvärderingen fokuserar på programmets nytta, relevans och kvalitet. Utvärderingen har också varit en viktig utgångspunkt i en påbörjad analys av kollektivtrafikområdet i syfte att utröna möjligheterna till ett eventuellt initiativ för att skapa en gemensam och mer kraftfull kunskapsplattform för att utveckla kollektivtrafiken.

Programstyrelsen för Framtidens personresor, december 2010

Cecilia Palm
Trafikverket
Handläggare

Erica Tenevall
VINNOVA
Handläggare

Innehåll

Sammanfattning	7
Executive summary.....	13
1 Inledning	19
1.1 Forskningsprogrammet Framtidens personresor	19
1.2 Uppdraget, utvärderingsfrågor	20
1.3 Uppläggningsen av vårt arbete.....	22
2 Projektportföljen: Finansieringsbild, innehåll och samarbetsmönster	27
2.1 Projektstorlek och finansieringsbild.....	27
2.2 Projektledare, samfinansierare, idégivare och projektfokus	30
2.3 Programmets betydelse för samverkan	35
2.4 Expertgranskning	43
3 Iakttaga och väntade effekter.....	46
3.1 Direkta effekter av programsatsningen	46
3.2 Nyttan för branschaktörerna.....	49
4 Programmets relevans.....	52
4.1 Relevans från intressenternas perspektiv	52
4.2 Spridning och mottagande av resultat	59
5 Programmets vetenskapliga kvalitet	63
5.1 Projektens vetenskapliga kvalitet	63
5.2 Den internationella dimensionen.....	66
5.3 Hur kan den vetenskapliga kvaliteten förbättras?	67
6 Ansökningsförfarande, programledning och administration.....	68
Stöd från programadministrationen i det aktuella projektet.....	69
7 Slutsatser och rekommendationer	72
7.1 Den sammanfattande bilden	72
7.2 Våra rekommendationer till programledningen	77
Bilaga 1. Intervjupersoner	80
Bilaga 2. Enkät till Projektledare med urval av resultat	81
Bilaga 3. Enkät till samfinansierare med urval av resultat.....	89
Bilaga 4. Bortfallsanalys	95
Bilaga 5. Resultat av Peer Review	99

Sammanfattning

Forskningsprogrammet Framtidens personresor är ett samarbete mellan Trafikverket (tidigare Banverket och Vägverket) och VINNOVA för forsknings- och utvecklingsarbete inom kollektivtrafikområdet. Programmet inriktas på kollektivtrafik i vid mening, och det övergripande målet är att underlätta resandet genom att bidra till ett effektivt och långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem. Två delsyften har formulerats. Det ena är att ta fram ny kunskap, nya system, teknik och produkter samt underlag för regler och organisatoriska förändringar som ger attraktivare och effektivare kollektivtrafik och bättre utnyttjande av transportsystemet. Det andra är att öka nyttiggörandet av kvalitetssäkrad kunskap inom kollektivtrafiksystemet.

Sammanlagt 40 projekt har fått anslag och anslagen uppgår i dagsläget till närmare 44 MSEK. Till detta kommer ytterligare cirka 16 MSEK i samfinansiering från olika branschaktörer. Enligt planerna ska programmet löpa intill utgången av år 2011.

Faugert & Co Utvärdering har fått i uppdrag att genomföra en halvtidsutvärdering av Framtidens personresor. Syftet är att skapa ett underlag för beslut om verksamhetens fortlevnad och inriktning efter innevarande programperiods slut. Utvärderingen bör också ge underlag till en lärprocess, som i sin tur kan utgöra underlag för vidareutveckling av verksamheten inom programmet.

Arbetet har omfattat:

- Dokumentstudier
- Djupintervjuer och kompletterande intervjuer med sammanlagt 18 personer.
- Två delvis gemensamt formulerade webbenkäter, en till projektledare (31 svar) och en till projektdeltagare/samfinansierare (51 svar).
- Peer Review där fem experter granskade tolv projekt.
- Nätverksanalys (SNA) av samverkan mellan olika parter inom programmet.
- Projektportföljansly inklusive finansieringsansly.
- Tolkningsseminarium med deltagande från finansierarna till programmet, ledamöter i expertrådet samt representanter från forskning och resultatansvändare.

Projektportföljen innehåller en blandning av små och stora projekt, inriktade mot sex olika temaområden. Den innehåller också både akademiska forskningsprojekt och mer utvecklings- eller demonstrationsriktade projekt med inriktning på att föra ut forskningskunskaper till praktisk tillämpning, helt i enlighet med programmets syften. Även ett antal parter som inte varit samfinansierare har medverkat i programmet. Universitet och högskolor, forskningsinstitut och konsulter svarar för projektledningen i större delen av projekten. Värt att notera är att 15 % av projekten leds av tilltänkta kunskapsansvändare och branschaktörer i form av operatörer och en trafikhuvudman, samt intresseorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Värt att notera är också dels att en rätt

stor del av projekten har byggt på helt nya idéer (resten utgör fortsättningar av tidigare projekt), dels att branschaktörer har medverkat aktivt vid formulering av projektidéerna.

Programmet har i praktiken blivit innehållsmässigt rätt brett, också i enlighet med intentionerna. Bland de olika temaområdena ligger tyngdpunkten, i kronor räknat, på systemfrågor, kompetensuppbyggnad och nyttiggörande av redan befintliga forskningskunskaper och på resenärsfrågor, något mindre tonvikt har lagts på övriga samhällsfrågor, framtidsinriktade forskningsfrågor och styrmedel inom transportpolitiken. De projekt som ingår i programmet verkar också väl ha fångat upp många branschaktörers syften med att delta i projekten.

Samverkan i olika avseenden har en viktig betydelse för att uppnå programmålen i Framtidens personresor. Utbyte av kunskaper och metoder mellan olika forskningsmiljöer är avgörande för att kunna tackla olika tvärvetenskapliga frågeställningar som rör framtidens kollektivtrafik. Det krävs också nära samarbete mellan forskningsutförare och branschaktörer under hela processen från formulering av forskningsfrågor och till implementering av resultaten. Såvitt vi kan se har de olika projekten hittills, i linje med avsikterna bakom Framtidens personresor, både skapat nya och stärkt befintliga samverkansrelationer inom kollektivtrafikforskningen. När det gäller samverkan mellan projekten ser vi samtidigt att det finns behov och utrymme för mer sammanhållning och mer kunskapsutbyte mellan de olika projekt som ingår i programmet.

Vi har i enlighet med uppdraget bedömt programmet i halvtid på fyra punkter.

Nytta eller hittills iakttagna och väntade effekter: Programmet har lyckats engagera nya branschaktörer som medverkande och samfinansiärer och de som har deltagit aktivt är också nöjda med utbytet av sitt deltagande. Finansieringen av programmet har inneburit ett reellt resurstillskott och har också lett till att branschaktörer har mobiliserats till att medverka med egna resurser. En del nya samarbeten har som nämnts inletts inom projekten, även om det är osäkert om och hur de kommer att fortsätta av egen kraft. Samarbetet mellan projekten, det vill säga sammanhållningen inom programmet, verkar däremot ännu svagt eller outvecklat. Motsvarande gäller internationella samarbeten. Vi har ännu sett mycket litet av mobilitet mellan akademi och branschaktörer, något som eftersträvas enligt riktlinjerna för programmet och texten i utlysningen. I övrigt är det alltför tidigt att uttala sig om den slutliga nyttan av programmet, även om de anlitade experterna har bedömt hittillsvarande resultat som tillfredsställande.

Programmets och projektens relevans: Med tanke på att ett syfte med programmet är att öka nyttiggörandet av kunskap, bör förväntningarna på åtgärder från olika parter för spridning och nyttiggörande av projektens resultat ställas jämförelsevis högt. Vad som görs inom projekten varierar emellertid starkt. När det gäller utlysningarnas krav på särskilda exploateringsplaner, eller snarare resultatspridningsplaner, tycks en aktiv uppföljning från programledningens sida inte ha skett. För vissa projekt kan det behövas draghjälp i olika former från programledningen, inklusive kontakter med samfinansiärer och andra medverkande från branschen, om utvecklingen ska skyndas på. Det är viktigt

att de sistnämnda är medvetna om att de medverkar i ett program med övergripande syften, och inte bara som deltagare i enskilda projekt. Vi noterar som positivt att vissa åtgärder för att öka informationen om hela programmet för närvarande vidtas av programledningen. Ett intryck är att avnämarna eller branschaktörerna, i en del projekt fungerar som underleverantörer, med rätt litet inflytande över projektens uppläggning och inriktning. Delvis kan detta säkert tillskrivas en ännu bristande vana vid att samarbeta med forskare och "ta för sig" i samarbetet. Trots krav i utlysningarna om att det ska finnas en referensgrupp för varje projekt, ser vi ganska litet i ansökningar, slutrapporter och delrapporter om detta. Inte heller på detta område har någon aktiv och ingående uppföljning skett från finansiärernas sida.

Programmet och innehållet i projektportföljen är som nämnts brett, helt i linje med syftet och de teman som anges i utlysningen. Vad som innehållsmässigt ändå saknas är, enligt de anlitade experterna, projekt som är inriktade på väntade framtida problem och utmaningar, till skillnad från dagens. Deltagarna i projekten är ändå rimligt nöjda med både projektens fokus och sitt eget utbyte. Den övervägande majoriteten av de samfinansierande branschaktörerna anger att deras utbyte av deltagandet klart överstiger kostnaderna.

Programmets och projektens kvalitet: Experterna förde fram bland annat följande synpunkter och kommentarer: Blandningen av olika kompetenser i projekten har varit bra, även om några önskade mer. Den vetenskapliga kvaliteten är i genomsnitt god, även om den uppvisar ganska stor variation. Experterna efterlyste vetenskapliga referensgrupper som en form för kvalitetssäkring. Den internationella anknytningen är svag och engelskspråkig rapportering borde ha krävts. Inslaget av användning av nya metoder, liksom av vidareutveckling av forskningskunskapen och möjliggörandet av fortsatt forskning, är inte särskilt stort. Projektens fokus varierar, från grundforskningsinriktade till mer tillämpningsinriktade. När det gäller forskningens resultat i olika former, är de för tidiga att bedöma. Inga tecken tydde, enligt experterna, på att de skulle komma att bli ett problem. Experterna var klart positiva – med tanke på programmets bredd - när det gällde projektens uppfyllande av programmålen. De efterlyste samtidigt som nämnts mer av inriktning mot framtida problem, även om de noterade att det fanns ganska litet av sådana projekt bland ansökningarna till programmet.

Programledning och administration: Programledningen från de bägge finansiärerna får allmänt positiv återkoppling från projektledarna. Den har upplevts som smidig när det gäller behandling av ansökningar och projektavtal, möjligen med visst undantag när det gäller att ge de sökande återkoppling i form av motiveringar för besluten. Möjligheten att söka pengar för förstudier har uppskattats. När det gäller stöd under projektens gång överväger också de positiva kommentarerna från de deltagande projektledarna, utom när det gäller stöd för resultatspridning och information om vilka projekt som pågår. Nätverksträffar och gemensamma programkonferenser har uppskattats, samtidigt som man exempelvis efterlyst bättre kontroll och struktur på rapporterna och gärna en publicering i exempelvis VINNOVAS egen rapportserie för att nå större genomslagskraft. Även temainriktade programkonferenser, inom mer avgränsade områden, har

efterlysts som ett forum för erfarenhetsutbyte med personer som arbetar med näraliggande frågor För resultatspridning och information om pågående projekt borde det, menar man, sättas av extra medel.

Samfinansiärerna tycks i allmänhet ha haft liten eller ingen kontakt med programledningen. Mer kontakter mellan programledningen och samfinansiärerna, liksom en mer kraftfull uppföljning av det formella kravet på referensgrupper i varje projekt, skulle ha behövts. Tydligare krav borde också ha ställts på vilka insatser, som bör göras inom ramen för de enskilda projekten för att sprida resultaten.

Det samlade intrycket av Framtidens personresor är alltså att man har lyckats ta de första stegen i en planerad samverkan mellan Trafikverket och VINNOVA och mellan forskare och branschaktörer i det övergripande syftet att öka samarbetet och kunskapsutbytet inom kollektivtrafikforskningen. Med tanke på att det funnits ganska litet av detta i utgångsläget måste detta betraktas som ett gott resultat. De ambitioner, som har uttryckts för programmet, handlar både om att nyttiggöra befintlig forskningskunskap inom kollektivtrafiksystemet och att ta fram ny kunskap genom behovsmotiverad och tvärvetenskaplig forskning på högsta vetenskapliga nivå. I båda dessa avseenden har programmet redan åstadkommit resultat, när ännu ett och ett halvt år återstår av programtiden.

När det gäller initiering av forskningsprojekt kan det på detta område samtidigt vara ändamålsenligt att pröva andra former, som kan fånga upp de för branschen viktiga forskningsfrågorna bättre än traditionella utlysningar. Och det gäller både dagens och morgondagens problem och utmaningar. Både VINNOVA och Trafikverket har erfarenheter av olika former och tillgång till flera instrument för detta. Vidare är det väsentligt att branschens aktörer ges och tar tillfället att engagera sig på tidiga stadier i framtida programarbete.

Hur **kommande forskningssatsningar** på området ska se ut i mer detalj är emellertid något som utreds och övervägs i annat sammanhang och som ligger utanför vårt uppdrag. Några rekommendationer, som vi ändå vill rikta till VINNOVA och Trafikverket på grundval av denna utvärdering, rör följande:

- Deltagande från branschens aktörer, inklusive resenärsföreträdare, är väsentligt redan i programarbetet och även i programledning och expertråd eller motsvarande. Erfarenheterna från Framtidens personresor är positiva på den punkten.
- Någon form av gemensam strategi för vilka forskningsmiljöer man i första hand bör satsa på i syfte att säkerställa viss kontinuitet och åstadkomma en större personlörklighet mellan akademi och bransch borde vara ändamålsenlig. Möjligen skulle också en inriktning mot större projekt kunna dels leda till mer av kritisk massa, dels ge utrymme för samverkan som knyter ihop forskningsmiljöerna bättre.
- En anknytning till näraliggande forskning, inte minst på system- och fordonssidan, som också stöds av de statliga aktörerna borde kunna öka genomslaget av

satsningen. Det gäller exempelvis forskning om miljöfrågor och framtida problem inom kollektivtrafiken.

- En aktiv programledning behövs också, som kan medverka i initieringsskeden och främja resultatspridning på olika vägar och vara tydlig när det gäller projektens egen medverkan i spridning och nyttiggörande av resultat, samt ställa krav på anknytning till internationell forskning och exempelvis vetenskapliga referensgrupper för kvalitetssäkring av forskningen.

Under det, när detta skrivs, dryga ett år som **återstår av programperioden** är det främst två områden som kräver uppmärksamhet.

- 1 **Resultatspridning.** Medel för detta har avsatts och återstår inom programmet. Olika slag av konferenser, samt rapporter som riktar sig till aktuella målgrupper är viktiga, vare sig de ges ut i en tryckt rapportserie eller görs webbaserade. Ett bra exempel är den samlade projektkatalog som är under utarbetande från programledningens sida när detta skrivs. Samtidigt torde samfinansiärerna och övriga medverkande själva spela nyckelroller när det gäller resultatspridningen, och åtgärder för att underlätta detta kan också vara viktiga.
- 2 **Underhåll av nätverk.** En del samarbetskontakter fanns innan programmet och en del har skapats genom projekten. En del kontakter som varit givande kommer säkert att leva vidare av egen kraft, andra kan behöva något slag av krav eller stöd från finansiärerna, för att kunna vidmakthållas i avvaktan på nästa satsning.

Executive summary

The research programme Passenger Transport in the Future is a partnership between the Swedish Transport Administration (earlier the Swedish Road Administration and the Swedish Rail Administration) and VINNOVA, in support of research and development within the area of public transport. The programme focuses on public transport in a broad sense, and its ultimate objective is to facilitate travelling by promoting the development of an efficient and long-term sustainable public transport system. Two specific objectives have been stated. One is to produce new knowledge, new systems, technology and products as well as a basis for new regulations and organizational changes in order to make public transport more attractive and efficient and to improve the utilization of the transport system. The other is to increase the dissemination and implementation of quality-assured knowledge within the public transport system.

A total of 40 projects have been awarded grants, today amounting to approximately 44 MSEK. Another 16 MSEK have been added as co-funding from different actors in the public transport sector. The programme is scheduled to run until the end of 2011.

Faugert & Co Utvärdering has been commissioned to carry out a half-time evaluation of Passenger Transport in the Future. The objective is to produce a basis for decisions about the continuation and direction of the research after the end of the current programme period. The evaluation is also intended to promote a learning process, that can promote a continued development of activities within the current programme.

Our work has included:

- Document studies.
- Interviews of varying depth with 18 interviewees.
- Two partly common web surveys, one directed to project leaders (31 replies received), and one to other project participants/cofounders (51 replies).
- Peer Review, where five experts have assessed twelve projects.
- Social network Analysis (SNA) of cooperation between different partners within the programme.
- Analysis of the project portfolio, including an analysis of project funding.
- A so called interpretation seminar with participants from funding agencies, members of the expert council of the programme, and representatives from research as well as intended users of the results of the research.

The project portfolio contains a mix of small and big projects, focusing on six different thematic areas. Quite in accordance with the objectives of the programme, it also contains academic research projects as well as development or demonstration projects, aiming at bringing research knowledge to practical implementation. A number of partners that have not served as co-funders have also participated in the programme. The majority of projects are managed by project leaders that are affiliated with

Universities and university colleges, research institutes and consultancy firms. Worth observing is that 15% of the projects are lead by intended knowledge users and actors in the public transport sector, namely traffic operators, public transport authorities and the organization Svensk Kollektivtrafik. Worth observing is also the facts that a substantial part of the projects are based on genuinely new research ideas (the rest are continuations of earlier projects), and that actors from the public transport sector have participated actively in formulating many project ideas.

The content of the programme has in practice become rather broad in scope, also in accordance with its objectives. Among the different thematic areas, the emphasis, as measured by project budgets, is on systems issues, competence building and utilization of already existing research knowledge and on travellers issues. Somewhat less emphasis has been put on other societal issues, future directed research issues and regulating measures within the area of transport policy. The projects that are included in the programme also seem to correspond well to the purposes of many project participants from the public transport sector.

Cooperation in different senses is of great importance for the achievement of the objectives of Passenger Transport for the Future. Exchange of knowledge and research methods between different research milieus is a precondition for the tackling of different cross-disciplinary issues concerning the public transport of the future. A close cooperation is also required between researchers and actors from the sector throughout the whole process from the formulation of research issues and up to the implementation of the results. As far as we can judge, the different projects have so far, in accordance with the programme objectives, both created new and strengthened existing cooperative relations within public transport research. As regards cooperation between projects, however, there is at the same time a need, as well as room, for more coherence and more exchange of knowledge between different projects in the programme.

We have, following our mission, assessed the programme at half-time from four different aspects.

Benefits, or observed and expected effects: The programme has succeeded in engaging new actors from the public transport sector as participants and co-funders. Those that have participated actively are also satisfied with their own benefits from their participation. The total funding of the programme has served as a real addition of resources and as a consequence actors from the sector have mobilized their own resources to take part in the actual project work. Some new cooperations have started within the projects, although it is not certain whether and how they will continue of their own force. Cooperation between projects, i. e. the coherence within the programme, seems as yet weak or undeveloped, however. The same seems to characterize international cooperation. We have, as yet, seen very little of mobility between academy and actors in the sector, which is desirable according to the guidelines for the programme and the text of the calls. Apart from this, it is too early to make

statements about the benefits of the programme, even though the experts have assessed the results, produced so far, as satisfactory.

Relevance of the programme and the projects: With reference to the fact that one objective of the programme is to improve the dissemination and implementation of knowledge, one should have comparatively high expectations as to active measures from different parties to this end. The activity level as regards dissemination and implementation within projects varies strongly, however. The programme management seems not to have monitored actively the compliance of projects, with respect to requirements in the calls, for specific results dissemination plans. If development is to be accelerated, some projects may well need assistance in different forms from the programme management, including contacts with co-funders and other programme participants from the public transport sector. It is important that the latter are kept aware of the fact that they participate in a programme with some overarching objectives, and not only act as participants in singular projects. We have observed as something positive, that some measures to improve information about the programme as a whole are currently taken by the programme management. We have the impression that intended knowledge users, or actors from the sector, in some projects serve mainly as suppliers, with little influence over the planning or direction of the projects. This may partly be attributed to the fact that they still lack the experience and habit of cooperation with researchers and of reaping their own benefits of the cooperation. In spite of the fact that reference groups are mandatory for each project, we see few traces of that in applications, part time reports or final reports. Also in this area, there has been a lack of active and thorough monitoring on the part of the programme management.

The programme, as well as the contents of the project portfolio, are as we have mentioned, broad, quite in accordance with the objective and the themes that are indicated in the calls. In spite of this, the experts miss projects that are focused on future problems and challenges in the public transport sector, in contrast to those of today. Participants in the projects are still reasonably satisfied with both the focus of the projects and their own benefits. A clear majority of the co-funding actors from the sector claim that their benefits clearly outweigh their costs.

Quality of the programme and the projects: The experts put forward the following comments: The competence mix in the projects has been satisfactory, even though some had wished for a broader competence mix. The scientific quality is on the average good, though there is a considerable variation. The experts signaled the need for scientific expert groups as a form for quality assurance. The international connection is generally weak and reports in English should have been mandatory. There are few elements of utilization of new methods, of further development of research knowledge and of making continued research possible. The focus of the projects varies, from fundamental research to practical implementation. As regards the results of the projects in their different forms, the experts considered them too early to assess. There were however no signs, according to the experts, that they would become a problem. The experts were clearly positive, considering the broad scope of the programme, as regards the

contributions from individual projects to programme goals. At the same time they wanted more of a focus towards future problems, even though they noted that there were few projects with that focus among the applications.

Programme management and administration: The programme management by the two funding agencies receives generally positive feedback from the project leaders. They experience it as flexible, as regards the handling of applications and project agreements, possibly with some exception in connection with feedback to applicants regarding motives for decisions by the programme management. The possibility to receive grants for pre-studies has been appreciated. Also as regards support during ongoing projects, positive comments from project leaders dominate, with the exception of support for results dissemination and information about other ongoing projects. Network meetings and common programme conferences are appreciated, at the same time as project leaders signal a need for better control and structure of reports and preferably publication in the report series of for example VINNOVA, in order to achieve a greater impact. There is also a demand for thematic programme conferences, focusing on narrower areas, as a forum for exchange of experiences with persons that work with closely related issues. Project leaders also claim that additional funds ought to be set aside for results dissemination and information about ongoing projects.

Co-funders in general seem to have had little or no contact with the programme management. According to our opinion, there should have been more contacts between the programme management and the co-funders, as well as a more forceful monitoring of the formal requirement of reference groups to each project. Likewise, more specific requirements should have been directed to project managers as regards measures to disseminate results from the individual projects.

Thus, our aggregate impression of Passenger Transport for the Future is that the first steps have been successfully taken in a planned cooperation between the Swedish Transport Administration and VINNOVA and between researchers and actors from the public transport sector, with the overarching objective to improve cooperation and knowledge exchange within public transport research in Sweden. This has to be considered a satisfactory result, bearing in mind a starting point where very little of this existed. The ambitions expressed for the programme include both putting existing research knowledge to practical use in the public transport system, and the production of new knowledge through needs oriented and cross disciplinary research at the highest scientific level. In both these respects, the programme has already achieved results, at a point in time when one and a half years of the programme period still remain.

At the same time, it might be appropriate to try other forms for the initiation of research projects in this area, that can absorb those research issues that are important for the sector in a better way than traditional calls. And this is relevant for the problems and challenges of both today and tomorrow. Both VINNOVA and the Swedish Transport

Administration have experiences of different forms, and access to several instruments to this end. It is also essential that the actors in the public transport sector are given, and also take, the opportunity to actively engage themselves at already early stages of future programme work.

The details of **future research initiatives** in this area are, however, something that is investigated in another context, and lie outside the scope of our mission. Still, we want to forward some recommendations to VINNOVA and the Swedish Transport Administration on the basis of this evaluation. They concern the following:

- The participation of actors from the public transport sector is essential already in the early programme work, and also in the programme management and in expert councils or corresponding bodies. The experiences from Public Transport in the Future are encouraging in this regard.
- Some form of common strategy as regards which research milieus should be given priority in order to secure a certain amount of continuity and increase the mobility between the academy and the sector, would be appropriate. Likewise, bigger projects ought to promote more of critical mass and make room for increased collaboration, that more efficiently brings research milieus together.
- A reference to research in related areas, not least in the systems and vehicles areas, that is also supported by the governmental authorities ought to increase the impact of the research efforts. This holds for research on environmental issues as well as future problems in public transport, to take two examples.
- An active programme management, that can participate in the initiation phases of research projects and be specific as regards activities within projects to disseminate and implement results and that can also request connection to international research as well as scientific reference groups as a means to assure the quality of the research, is also needed.

During the more one year that **remains of the programme period** at the time of writing, mainly two areas require attention.

- 1 **Results dissemination.** Funds for this have been set aside within the programme. Different forms of conferences, and reports directed to relevant target groups are important, whether or not they are printed or published at websites. One good example is the aggregate project catalogue that is presently under production by the programme management. At the same time the co-funders and other project participants ought to play key roles as regards results dissemination, and measures to facilitate that may also be important.
- 2 **Maintenance of networks.** Some cooperation contacts existed already before the programme started and some have been created through the projects. Some contacts that have been mutually rewarding will certainly continue to live of their own force, while others may need some form of request or support from the public funders in order to remain, awaiting the next research effort in this area.

1 Inledning

1.1 Forskningsprogrammet Framtidens personresor

Forskningsprogrammet Framtidens personresor är ett samarbete mellan Trafikverket (tidigare Banverket och Vägverket) och VINNOVA för forsknings- och utvecklingssarbete inom kollektivtrafikområdet. Programmet inriktas på kollektivtrafik i vid mening, och det övergripande målet är att underlätta resandet genom att bidra till ett effektivt och långsiktigt hållbart kollektivtrafiksystem. Två delsyften har formulerats. Det ena är att både ta fram ny kunskap, nya system, teknik och produkter samt underlag för regler och organisatoriska förändringar som ger attraktivare och effektivare kollektivtrafik och bättre utnyttjande av transportsystemet. Det andra är att öka nyttiggörandet av kvalitetssäkrad kunskap inom kollektivtrafiksystemet.

Programmet initierades mot bakgrunden av en kritik mot avsaknaden av tillräcklig forskningsfinansiering på kollektivtrafikområdet. Då Kommunikationsforskningsberedningen, KFB, upphörde (myndigheten gick upp i VINNOVA vid dess tillkomst 2001) uppstod ett tomrum i systemet, och många ansåg att VINNOVA inte gjorde tillräckligt på området. Med den gemensamma FUD¹-strategi som VINNOVA år 2004 tog fram tillsammans med Banverket, Vägverket och ytterligare åtta statliga myndigheter och forskningsfinansiärer inleddes en förändring, då det i strategin bland annat sägs att man ska eftersträva samverkan inom kollektivtrafikområdet. FUD-strategin ledde bland annat till bildandet av TRANSAM, ett organ som ska verka för den samordning av FoU-verksamheten inom transportområdet som behövdes.

En gemensam satsning skulle, var tanken, innebära en mera rejäl insats istället för att varje part bedrev liknande program, men i mindre skala. Med Framtidens personresor samverkade de tre forskningsfinansiärerna för första gången i ett forskningsprogram.

Programmet har utformats i aktivt samarbete med avnämare till forskningsresultaten och ska vara femårigt. Det vänder sig till företag, universitet, högskolor och forskningsinstitut, med en projektportfölj som sträcker sig från forskningsprojekt på högsta vetenskapliga nivå och till verksamhetsnära utvecklingsprojekt och demonstrationsprojekt. En förutsättning för samtliga projekt är att de genomförs i nära samarbete mellan branschaktörer och forskningsutförare. Branschaktörerna bör exempelvis vara med under hela projektiden, från formulering av frågeställningen till implementering av resultaten. Kunskapsutbyte och resultatspridning till avnämarna ses som centralt i programmet, och utöver gängse spridningsvägar genom projekten har programmet även möjlighet att stödja andra resultatspridningsaktiviteter som exempelvis seminarier, workshops och populärvetenskapliga artiklar.

¹ FUD, förkortning av Forskning Utveckling Demonstration.

Två utlysningar har ägt rum inom ramen för programmet, 2007 och 2009. Den första omfattade fem temaområden, och i den andra utlysningen utökades de med ett sjätte. För samfinansieringen med branschaktörer fastställde myndigheterna vissa riktlinjer. De innebar bland annat att det är viktigt att såväl föra in forskningsresultat i den praktiska kollektivtrafiken som att föra in praktiska problem i forskningsmiljöerna, att användare behöver forskarstöd och att projekten ska utföras i nära samarbete mellan branschaktörer och forskare, att starka forskningsmiljöer är en förutsättning, att verksamhetsnära projekt ryms och att branschaktörer förutsätts vara med hela vägen, att kunskapsutbyte ska kunna ske inom projekten och genom särskilda aktiviteter samt att det är viktigt att öka personrörligheten mellan akademi och branschaktörer.

Ansökningarna om projektbidrag bedömdes av en extern expertgrupp med bred representation från såväl forskning som olika intressenter inom kollektivtrafikområdet. Expertgruppen ändrade delvis sammansättning i samband med utlysning 2. Sammanlagt 40 projekt har fått bidrag och bidragen uppgår i dagsläget till över 43 MSEK. Till detta kommer ytterligare cirka 16 MSEK i samfinansiering från olika branschaktörer. Enligt planerna ska programmet löpa intill utgången av år 2011. Programmet leds av en programstyrelse med representanter från Trafikverket och VINNOVA. För närvarande arbetar programstyrelsen med bland annat åtgärder för att sprida information om programmet, inklusive en samlad projektkatalog för båda utlysningarna som avses spridas på Transportforum 2011 och i projektledarnas egna nätverk.

1.2 Uppdraget, utvärderingsfrågor

Banverket² har efter en förstudie uppdragit åt Faugert & Co Utvärdering att genomföra en halvtidsutvärdering av Framtidens personresor. Syftet med utvärderingen är att skapa ett underlag för beslut om verksamhetens fortlevnad och inriktning efter innevarande programperiods slut år 2011. Utvärderingen bör också ge underlag till en lärprocess (formativt syfte) som i sin tur kan utgöra underlag för vidareutveckling av verksamheten inom programmet i syfte att uppnå större effekter och ökad ändamålsenlighet.

De utvärderingsfrågor som vi, i enlighet med uppdraget, har fokuserat på är följande:

lakttagna och väntade effekter (i uppdragsbeskrivningen benämnda "Nytta"):

- Vad har Programmet bidragit till när det gäller kollektivtransportforskning, som annars inte hade kommit till stånd? Vilket mervärde eller utväxling i form av insatser från deltagande aktörer har Framtidens personresor gett upphov till? (Inputadditionalitet)
- Vilka direkta effekter (inklusive deltagande aktörers upplevda måluppfyllelse) har programmet gett eller kan väntas ge upphov till, och vad av detta skulle inte ha kommit till stånd utan Framtidens personresor? Görs tillräckligt för att forskningen vid UoH ska komma till praktisk nytta? (Outputadditionalitet)

² Sedan Banverket upphört och uppgått i den nya myndigheten Trafikverket utgör Trafikverket och VINNOVA uppdragsgivare.

- Har programmet utformats så att projekten sammantagna har (en potential för) tillräckligt allsidig och bred nytta?

Relevans:

- Stämmer programmet tillräckligt väl in på och kompletterar intressenternas strategier och planer? Finns tillfredsställande mekanismer för relevanssäkring?
- Har existensen av programmet någon effekt på intressenternas agerande? Hur använder skilda intressenter och mottagargrupper faktiskt kunskap och resultat från kollektivtrafikforskning? Har Framtidens personresor i det avseendet gjort någon skillnad? (BeteendeadDITIONALITET)

Projektens och programmets kvalitet:

- Vilken vetenskaplig kvalitet håller de forskningsinriktade projekten inom programmet, och vilken är den tekniska kvaliteten i såväl de forskningsinriktade som de mer praktiskt orienterade projekten? Har projektgrupperna en bra blandning av kompetenser och erfarenheter?
- Är kriterierna för projektselektering väl avvägda, och leder de till en projektportfölj av eftersträvat slag?
- Hur kan ett ytterligare nyttiggörande av resultaten främjas? Vad behöver branschens aktörer för att tillvarata resultaten effektivare?

Ansökningsförfarande, programledning och administration:

- Vad i programmets administrativa former kan behöva förbättras?

Utvecklingar i utvärderingens omvärld

Efter det att beslut fattats om att halvtidsutvärdera programmet har dess närmaste "omvärld" utvecklats på några punkter som kan ha viss betydelse i sammanhanget:

- 1 Banverket och Vägverket upphörde och slogs den 1 april 2010 samman i den nya myndigheten Trafikverket. Detta fanns givetvis med i planerna redan då beslutet att utvärdera Framtidens personresor togs, samtidigt som de förändrade förhållandena vad gäller ägarskap och kontaktpersoner för programmet på den nya myndigheten, innebar vissa tempoförluster för utvärderingen.
- 2 VINNOVA fick den 1 januari år 2010 en ny generaldirektör, och en ny organisation. Också detta innebar en viss tempoförlust och påverkade samtidigt å andra sidan transportfrågornas organisatoriska hemvist på ett sätt som, åtminstone som vi uppfattar det, förbättrade möjligheterna att överblicka myndighetens totala insatser på transportområdet.
- 3 Regeringen tillsatte i december 2009 en utredning med uppdrag att utarbeta en strategi med förslag på bland annat förbättrad samverkan om forskning och innovation för utveckling mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Den s.k. Nylanderska utredningen ska presentera sitt slutbetänkande i oktober 2010.

- 4 Ungefär samtidigt med utredningen ovan fick Måns Lönnroth i uppdrag att leverera till Trafikverket, Vinnova och Formas en förstudie³, vars syfte är att utvärdera möjligheterna till ett eventuellt initiativ för att skapa en både bred och djup kunskapsplattform för att utveckla svensk kollektivtrafik. En sådan skulle bland annat kunna stödja kollektivtrafikbranschens s.k. fördubblingsprojekt. Fördubblingsprojektet utgår från ett regeringsuppdrag och har som mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt och fördubbla resandet till 2020, samt att kollektivtrafiken skall vara en självklar del i ett hållbart samhälle. Lönnroth lämnade sitt betänkande den 30 juni 2010, och föreslog etableringen av ett centrum för forskning, utbildning och kunskapsutveckling av kollektivtrafiken på en plats i Sverige. Centret ska ha till uppgift att bedriva grundutbildning och forskarutbildning för en sammanhållen professionalisering, vidareutbildning av praktiker inom branschen, sammanhållna forskningsprogram för att stödja kunskapsutvecklingen samt skapa möjligheter för industridoktorander för företag inom branschen och arbeta med kommunikation och information till parterna och övriga intresserade. Nylanders och Lönnroths utredningar innebär, vilket är viktigt för läsaren att notera, att regeringen och berörda myndigheter får ett underlag för beslut om framtida insatser för transportforskning som är betydligt bredare än denna utvärdering.

Den stora och övergripande frågan är alltså hur kollektivtransportforskningen framgent ska organiseras och genomföras. Vår förhoppning är att denna utvärdering kan bidra med ett underlag till svar på den frågan.

1.3 Uppläggnings av vårt arbete

Datainsamling och analys

Inledningsvis, under vintern 2009/2010, gjordes en begränsad förstudie med syfte att lära känna programmet och kunna formulera relevanta och intressanta utvärderingsfrågor samt lägga upp en plan för den fortsatta halvtidsutvärderingen. Förstudierapporten presenterades för och godkändes av uppdragsgivarna i februari 2010.⁴

Huvudstudien, som avrapporteras i detta dokument, har haft ett upplägg med en bred uppsättning datainsamlingsmetoder. Skälet till detta är dels att de utvärderingsfrågor vi arbetat med har varit många och av skiftande karaktär och kräver olika slags information för tillfredsställande svar, dels att så kallad triangulering av information från flera datakällor stärker tillförlitligheten i de observationer som görs och slutsatser som dras. Avsikten är att det insamlade materialet i denna studie ska utgöra ett heltäckande, allsidigt och tillförlitligt underlag.

Arbetet har, inklusive förstudien, omfattat ett flertal datainsamlings- och analysmoment. Under arbetets gång har kontinuerlig kontakt hållits med uppdragsgivaren. Själva datainsamlingen har bestått i:

³ Lönnroth, M. (2010). *Forskning och kunskapsutveckling för kollektivtrafiken – förstudie till ett eventuellt initiativ om en kunskapsplattform*.

⁴ Faugert & Co Utvärdering: Framtidens personresor – förstudie 2010-02-21

- Dokumentstudier av utlysningarna, ansökningarna, lägesrapporter och slutrapporter med mera.
- Djupintervjuer med elva personer bestående av representanter från Universitet och högskolor (UoH), uppdragsgivarna (VINNOVA och numera Trafikverket), branschorganisationer, trafikhuvudmän och kommuner. Intervjupersonerna valdes ut av oss i samråd med uppdragsgivaren i syfte att få perspektiv på programmets bakgrund och kontext och en representativ bild av olika intressenters erfarenheter av programmet samt synpunkter på det fortsatta arbetet med halvtidsutvärderingen. (Se bilaga 1.)
- Två delvis gemensamt formulerade webbenkäter, en till projektledare varav 22 av 28 har svarat helt eller delvis och en till projektdeltagare/samfinansiärer⁵ varav 47 av 95 har svarat helt eller delvis. Flera projektledare och samfinansiärer har varit involverade i mer än ett projekt och har därigenom ombetts besvara mer än en enkät. Antalet erhållna svar är därför 31 för projektledare - representerande 31 av sammanlagt 40 projekt - och 51 för samfinansiärer, representerande sammanlagt 28 projekt. I princip samtliga kvantitativa uppgifter i rapporten, med undantag av den del av projektportföljsanalysen som redovisas i avsnitt 2.1, bygger på resultaten från dessa enkäter. (Se vidare bilaga 2, 3 och 4.)
- Kompletterande intervjuer med sju personer varav fem i rollen som projektledare och två i rollen som samfinansiärer. Bland dessa sju finns representanter från akademien, trafikhuvudmän, konsulter och näringslivet. Intervjupersonerna valdes ut av oss med syfte att få kompletterande uppgifter och synpunkter på en del resultat från de båda webbenkäterna. (Se bilaga 1.)
- Expertgranskning i form av så kallad Peer Review, där fem experter granskade tolv projekt, åtta projekt från utlysning 2007 och fyra efterföljande fortsättningsprojekt från utlysning 2009. (Att genomföra en Peer Review när programmet pågått bara några år var ett uttryckligt önskemål från våra uppdragsgivare. Se vidare avsnitt 2.4 för en närmare redogörelse för urval av projekt, underlag, granskningsprocedur, generaliseringsmöjligheter etc., samt hur vissa praktiska svårigheter hanterades.)

De särskilda analyser som gjorts är:

- Social nätverksanalys (SNA), grundad på information från projektledar- och samfinansiärsenkäterna (Se avsnitt 2.3.)
- Projektportföljanalys, inklusive finansieringsanalys, grundad på en särskild genomgång av projektdokumentation och kompletterad med några intervjuer och data från projektledar- och samfinansiärsenkäten (Se avsnitt 2.1 och 2.2.)
- Bortfallsanalys av enkätsvar (Se bilaga 4.)

⁵ Enkäten sändes, utöver projektledarna, ut till både organisationer som medverkar i projekten genom att lämna kontantbidrag eller bidra med egen tid eller andra resurser i arbetet, och till organisationer som deltar mer eller mindre aktivt, utan att redovisas som samfinansiärer i rapporteringen från projekten. Av praktiska skäl har vi ställt samma frågor till alla dessa, i syfte att på bredden fånga upp medverkan från andra än forskarna själva, dvs från aktörer i branschen som behöver och antas vara mottagare till och användare av forskningsresultaten. I några fall har dessa aktörer också tagit på sig ansvar som projektledare. I dessa fall har de fått svara på projektledarenkäten.

Vidare hölls ett särskilt så kallat Tolkningsseminarium den 29 september 2010 med deltagande från programledningen och andra representanter för finansiärerna till programmet, ledamöter i expertrådet samt utvalda representanter från forskning och resultatanvändare inom området. Syftet var att diskutera tolkningar och slutsatser av de resultat och iakttagelser vi gjort under arbetet.

Vårt sätt att angripa utvärderingsuppgiften

Denna utvärdering görs ”i halvtid”, dvs. när programmet har pågått i bara några år och en del av programtiden återstår. Den har därför fokuserats på utvärderingsfrågor som är relevanta och kan besvaras vid en sådan tidpunkt och också svarar mot utvärderingens syften att dels bidra med underlag för beslut om fortsatta insatser, dels bidra i en läroprocess hos finansiärerna, tillika uppdragsgivarna. Av motsvarande skäl har datainsamlingen begränsats till källor som är rimligt tillgängliga och enligt våra erfarenheter också är relevanta för uppgiften. Intervjupersoner och enkätrespondenter har vi exempelvis måst söka bland personer som har erfarenheter av och någorlunda god kännedom om programmet. Med ledning av förstudien utformades en plan för datainsamlingen efter dessa principer i samråd med uppdragsgivarna.

Med hjälp av denna breda datainsamling och dessa analyser har vi angripit de ställda utvärderingsfrågorna – som för övrigt överlappar varandra på flera punkter - genom att kombinera olika slags data och analyser på i stort följande sätt.

Nytta, eller observerade tidiga samt troliga framtida effekter är självfallet något som är vanskligt att bedöma för ett program som bara pågått några år och som innehåller många projekt som fortfarande pågår. På detta stadium handlar det mest om att fånga upp olika indikatorer på framtida nytta i egentlig mening. Vi har därför, på följande underlag, sökt bedöma inputadditionalteten, vilka direkta resultat som kommit fram, samt huruvida programmets innehållsmässigt är utformat för att kunna vara till nytta:

- Från enkäterna till projektledare och samfinansiärer har vi hämtat uppgifter om vilken betydelse anslagen från programmet Framtidens personresor har haft för att projekten över huvud taget har kunnat genomföras respektive för att samfinansiärerna har valt att delta med egna resurser, om uppnådda och väntade resultat i olika former - allt från nya arbetssätt och tjänster till nya projekt och forskningsfrågor, publiceringar etc. - samt om vilka mottagare, som forskningsresultaten enligt projektledarna bedöms vara till nytta för.
- Genom Peer Review har vi inhämtat experternas bedömningar av för vilka resultaten redan har kommit till nytta eller kan väntas komma till nytta.
- Genom nätverksanalyserna har vi belyst vissa strukturella effekter av programmet när det gäller att stärka befintliga och skapa nya samarbetsrelationer.

Att bedöma **programmets och projektens relevans** handlar strängt taget om att bedöma vissa nödvändiga villkor eller förutsättningarna för att forskningen ska komma till nytta:

- Från enkäterna till projektledare och samfinansierare har vi hämtat uppgifter om det uppfattade mervärdet av att delta i projekten i relation till de egna kostnaderna och vad mervärdet har bestått i, om de egna vinsterna med att samfinansiera projekten, om hur pass väl projektens inriktning stämmer med de egna kunskapsbehoven, om vilka kategorier deltagare från kollektivtrafikbranschen som programmet lyckats engagera i projekten och om både projektledarnas och samfinansierarnas bedömningar av vilka resultaten är till nytta för.
- Genom Peer Review har vi inhämtat också experternas bedömning av programmets och projektens relevans i förhållande till program- och projektmålen.
- Från enkäterna till projektledare och samfinansierare har vi också inhämtat synpunkter och erfarenheter av olika slag när det gäller vilka kanaler resultaten sprids igenom och hur resultatspridningen skulle kunna förbättras. Detta är förutsättningar som självfallet har stor betydelse för om de ska nå de avsedda användarna och komma till praktisk nytta, en som vi ser det viktig relevansaspekt. (Själva resultatspridningen kan samtidigt ses som ett slags indikator på nytta eller möjliga eller väntade effekter i olika led.)
- Analyserna av projektportföljen har också gett vissa bidrag till relevansbedömningen genom att belysa omfattningen av samfinansiering från branschaktörernas sida, programmets innehållsmässiga balans och fokus, hemvisten för projektledare och samfinansierare, samt projektidéernas ursprung.
- Nätverksanalyserna har belyst programmets relevans genom att kartlägga den faktiska samverkan på projektnivå, motiven för samverkan, samt vilka samarbetspartners som är önskvärda för olika intressenter. Med tanke på programmets syften är detta en central aspekt i utvärderingen.

Att projekten håller en god **kvalitet** är givetvis också ett villkor för att programmet i slutändan ska komma till avsedd nytta för kollektivtrafikbranschen. Vår främsta källa är där Peer Review, som utöver väntad nytta och relevans, framförallt fokuserade på den vetenskapliga kvaliteten, den internationella dimensionen samt hur den vetenskapliga kvaliteten kan förbättras. Som närmare framgår i avsnitt 2.4 bedömer vi resultaten av Peer Review som tillförlitliga, med tillägget att urvalet av projekt i praktiken måste begränsas till sådana som ingick i utlysning 1, eller påbörjades genom förstudier inom utlysning 1, vilket innebär att resultaten i princip är giltiga endast för projekt som ingick i den omgången. Vidare kan projektportföljsanalysen sägas ge ett visst bidrag till en bedömning av förutsättningarna för god vetenskaplig kvalitet genom att belysa projektstorlek och fördelningen på olika forskningsmiljöer och indirekt en del av förutsättningarna för så kallad kritisk massa.

Programledningen och administrationen är ju det som driver och håller ihop programmet och av stor betydelse för nyttan av hela satsningen. Där bygger vi främst på enkäten till projektledare, där vi ställt en rad frågor om dels själva ansökningsförfarandet, dels stödet under pågående projekt och hur dessa skulle kunna förbättras.

Samtliga dessa frågor har vi också belyst och fördjupat genom de intervjuer vi genomfört med olika kategorier av sakkunniga och programdeltagare och genom diskussionerna under tolkningsseminariet. Bredden i dataunderlaget gör att vi bedömer

det som totalt sett tillförlitligt. Vidare ser vi att iakttagelserna från enkäter, intervjuer och Peer Review samt de särskilda analyserna i princip pekar åt samma håll, eller så att säga konvergerar, vilket allmänt styrker våra slutsatser.

Rapportens disposition

Föreliggande rapport är disponerad enligt följande.

Inledningsvis beskrivs programmet Framtidens personresor, vårt uppdrag och det arbete vi genomfört i kapitel ett. I kapitel två behandlar vi de projekt som ingår i programmet, vilken inriktning de har och hur finansieringsbilden för och i dessa projekt sett/ser ut. I samma kapitel redovisar vi även en så kallad social nätverksanalys (SNA) och en analys av programmets innehåll jämfört med de tidigare antagna riktlinjerna för samfinansiering samt en närmare redogörelse för hur expertgranskningen har lagts upp. Tredje kapitlet behandlar redan iakttagna och väntade effekter av programmet, inklusive mervärdet av att branschaktörer medverkat i programmet. Vidare redovisar vi vad vi fått fram om programmets och projektens relevans i kapitel fyra, inklusive relevans utifrån intressenternas, det vill säga samfinansiärernas, perspektiv samt spridning och mottagande av resultat som projekten har lett till. Kapitel fem omfattar projektens kvalitet i olika avseenden, som den bedömts av experterna. Det sjätte kapitlet redogör för projektdeltagarnas upplevelse av programledning och administration, vilket omfattar allt ifrån ansökningsförfarandet till stöd med resultatspridning och uppföljning. Rapporten avslutas med en sammanfattning av våra svar på utvärderingsfrågorna och våra rekommendationer till uppdragsgivarna. I fem bilagor redovisar vi följande: Intervjupersoner (Bilaga 1), enkätformulär till projektledare och samfinansiärer och ett urval av enkätresultaten (Bilaga 2 och 3), bortfallsanalys (Bilaga 4), och resultat av Peer Review (Bilaga 5).

2 Projektportföljen: Finansieringsbild, innehåll och samarbetsmönster

2.1 Projektstorlek och finansieringsbild

Förstudien innehöll en första genomgång av projektportföljen. Efter viss kompletterande insamling av uppgifter i huvudstudien tecknas följande bild av projektens storlek och finansiering m.m.

Programmet omfattar sammanlagt 40 projekt. I den första utlysningsomgången 2007 beviljades 23 projekt medel och i den andra, år 2009, 17 projekt. Fem av projekten i 2009 års omgång är fortsättningsprojekt till projekt, som beviljades medel i 2007 års omgång. Tre av dessa var förstudier som var av begränsad storlek i den första omgången för att sedan bli väsentligt utökade i samband med 2009 års omgång. Samtliga dessa fem för- och fortsättningsprojekt leds av universitetsforskare. För två av projekten som fick medel i utlysningen 2007 gäller att de är fortsättningsprojekt på projekt som tidigare finansierats av Banverket, medan ett av 2007 års projekt är en fortsättning på ett tidigare VINNOVA-finansierat projekt.

Projektportföljen innehåller en blandning av små och stora projekt. I den första utlysningen varierar de statliga anslagen mellan 300 och 1 720 KSEK, i den andra mellan 315 och 2 938 KSEK. Den genomsnittliga projektstorleken skiljer sig markant åt mellan utlysningsomgångarna. I den första omgången är det genomsnittliga anslaget 834 KSEK, i den andra 1 445 KSEK. Den första omgången innehåller alltså fler projekt med i genomsnitt mindre anslag än den andra. Till stor del beror detta på att flera av projekten i omgång ett var förstudier till projekt som beviljades medel för huvudstudier i omgång två.

Utllysningarna omfattade olika temaområden:

- 1 Ökat kunskapsflöde, kompetensuppbyggnad och implementering
- 2 Kollektivtrafikens samhälleliga förutsättningar och roll
- 3 Resenärernas krav och behov
- 4 Trafiksystem, fordon och bebyggelse
- 5 Organisation, finansiering och styrning
- 6 Strategiska forskningsfrågor för nya avancerade kollektivtrafiksystem (endast i utlysningen 2009)

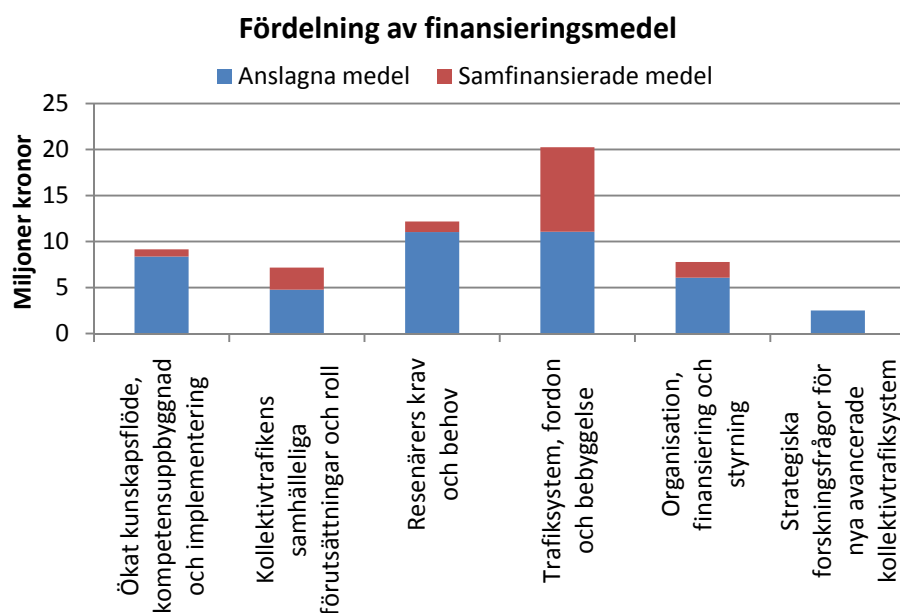
Enligt utlysningarna skulle det inrymmas å ena sidan utvecklingsinriktade projekt med syfte att stimulera ”utbyte mellan forskningsmiljöer och verksamheter inriktade mot kollektivtrafikens praktiska hantering” och å andra sidan ”behovsmotiverad och tvärvetenskaplig forskning på högsta vetenskapliga nivå”. Sammanlagt 24 av de 40 projekten har av VINNOVA klassats som forskningsprojekt och resten som

utvecklings- eller demonstrationsprojekt. Det största antalet projekt – och den största andelen forskningsprojekt – återfinns inom temaområde 4. Projektanslagen är i genomsnitt mindre för projekten inom temaområdena 1, 4 och 5 än inom de övriga. Vidare kan noteras att de projekt som klassats som forskningsprojekt i genomsnitt har fått dubbelt så stora anslag i omgång 2 som i omgång 1 – 1 626 KSEK/projekt fördelat på 10 projekt, jämfört med 814 KSEK/projekt fördelat på 14 projekt.

Totalt sett har för projekten anslagits 43 804 KSEK, varav 20 684 KSEK för omgång 1 och 23 120 KSEK för omgång 2. Till detta tillkommer samfinansiering, till ett värde av ca 9 000 KSEK för omgång 2007 och ca 7 000 KSEK för omgång 2009. Totalt sett har projekten således finansierats till ett värde av ca 60 miljoner kronor. Annorlunda uttryckt har 3 SEK i statliga anslag så att säga ”växlats upp” med ytterligare 1 SEK i samfinansiering från kollektivtrafikbranschen. Samfinansieringen har inte skett främst genom kontanta insatser utan med andra medel såsom exempelvis arbetstid, material, deltagande i seminarier och konferenser samt konsulttid. I många projekt har det också funnits samarbetspartners, som inte har räknats till gruppen samfinansierare.

Den totala budgeten för programmet som helhet, inklusive samfinansieringen, uppdelad per temaområde framgår av figur 2.1.1. Den visar att en tredjedel av den totala budgeten har tilldelats tema 4, Trafiksystem, fordon och bebyggelse. Budgeten i övrigt är relativt jämnt fördelad på övriga temaområden, dock med en viss övervikt för tema 3, Resenärernas krav och behov.

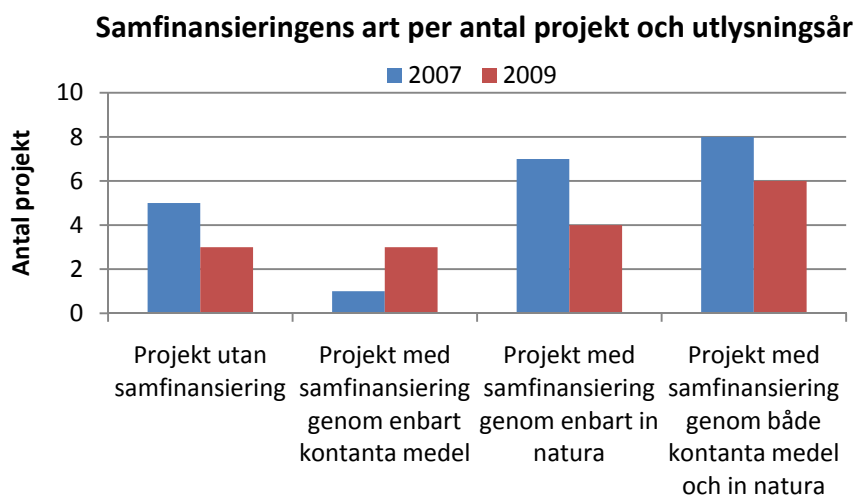
Figur 2.1.1 Programmet budget i anslagna och samfinansierade medel fördelat på programmets temaområden (enligt projektansökningar och tillgängliga projektrapporter)



Det vanligaste är att samfinansieringen sker in natura; detta gäller för 25 av projekten, medan 18 projekt erhåller kontant samfinansiering. I 14 av projekten förekommer bägge formerna, medan nio projekt helt saknar samfinansiering. Det kan också noteras att

antalet projekt som finansieras enbart med statliga medel från programmet har minskat från 2007 till 2009, samt att antalet projekt som finansieras in natura har minskat med en tredjedel från utlysningsperiod 1 till 2 (se vidare figur 2.1.2.). (Finansiering in natura i form av exempelvis arbetstid, material, seminarier, workshops eller resor är svår att kvantifiera, och det saknas tillförlitliga data över fördelningen mellan dessa former värderad i kronor. För tre av projekten saknas helt uppgifter rörande samfinansiering. För några projekt från 2009 var samfinansieringen fortfarande inte beslutad när detta skrevs, dels vad gäller summa, dels från vilken aktör och dels på vilket sätt samfinansiering kommer att ske.).

Figur 2.1.2 Samfinansieringens form, uppdelad på utlysningsår (enligt projektledarenkät och samfinansiärenkät)



Enligt de riktlinjer för samfinansiering från branschaktörer, som de statliga finansierarna antagit, ska projekten samfinansieras till större del, ju närmare de avsedda resultaten ligger praktisk tillämpning. Bland de projekt som har samfinansierats finns som konsekvens av detta en tyngdpunkt på temaområdet 4. Trafiksystem, fordon och bebyggelse för både 2007 och 2009. Bland projekt som saknar samfinansiering ligger tyngdpunkten på temaområde 3. Resenärernas krav och behov för år 2007 och för år 2009 ligger tyngdpunkten på tema 1. Ökat kunskapsflöde, kompetensuppbyggnad och implementering.

I 60 % av projekten finns det förutom samfinansiärer också en eller flera medverkande parter, vilka inte har räknats som samfinansiärer. Flest medverkande parter återfinns i projekt inom temaområdet 4. Trafiksystem, fordon och bebyggelse. I övrigt är deltagandet av medverkande parter jämnt fördelat över de övriga fem temaområdena. I första hand hör de medverkande parterna till kategorierna trafikhuvudman, kommun och branschorganisation. Några representerar även Trafikverket, en företagarförening, företag och forskningsinstitut.

Utmärkande för de projekt som har samfinansiering är den stora andelen samfinansierade medel. I tio av projekten är den samfinansierade summan lika stor som eller

avsevärt större än det statliga bidraget. I dessa fall har det funnits ett förhållandevis stort antal samfinansierare. I ett av projekten stod Storstockholms lokaltrafik (SL) för hela summan (projekt nr 1408: Samband mellan körstil och åkkomfort) av den samfinansierade delen. I de flesta projekten står dock det statliga bidraget för huvudparten av finansieringen.

Sammanfattningsvis ser vi att projektportföljen rymmer både akademiska forskningsprojekt och mer utvecklings- eller demonstrationsriktade projekt med inriktning på att föra ut forskningskunskaper till praktisk tillämpning, helt i enlighet med programmets syften. Projekten är av olika storlek och till de statliga projektanslagen har tillkommit en samfinansiering som i praktiken har ökat budgeten för hela programmet med ungefär en tredjedel. Vidare har ett antal parter som inte har räknats som samfinansierare medverkat i programmet. Vi återkommer längre fram i rapporten till bland annat vad detta kan ha betytt för programmets förmåga att samla olika intressenter och engagera dem i arbetet kring olika för kollektivtrafikens utveckling viktiga teman. Vi kommer också att beröra till vilken betydelse programmedlen kan ha haft för att forskningen har kommit till stånd.

I nästa avsnitt ska vi se närmare på var projektledarna och samfinansierarna finns, varifrån idéerna till projekten kommer och vilket fokus projekten har.

2.2 Projektledare, samfinansierare, idégivare och projektfokus

Med tanke på programmets ambitioner att bidra till ett effektivt och långsiktigt hållbart kollektivtransportsystem är projektledarnas och samfinansierarnas hemvist, projektidéernas ursprung och olika parter uppfattning om projektens fokus av särskild betydelse.

Projektledarnas och samfinansierarnas hemvist

För flertalet projekt gäller att projektledarna är verksamma forskare vid etablerade svenska Universitet och högskolor. Det gäller för 25 av de 40 beviljade projekten – 70 % i första utlysningen 2007 och 58 % i den andra utlysningen 2009. KTH och Lunds tekniska högskola (LTH) är hemvisten för sammanlagt hälften av projektledarna, resten är mer utspridda på andra universitet/högskolor. Nio projekt drivs av projektledare vid kunskaps- och utvecklingsföretag av olika slag, inklusive konsultföretag, där WSP Analys & Strategi ansvarar för tre projekt (två i 2007 års utlysning och ett i 2009 års utlysning) och forskningsinstitut, där VTI står för två (båda i 2007 års utlysning). Fyra projekt drivs av operatörer, som Veolia och Upplands Lokaltrafik, ett av en trafikhuvudman och ett projekt drivs av intresseorganisationen Svensk Kollektivtrafik.

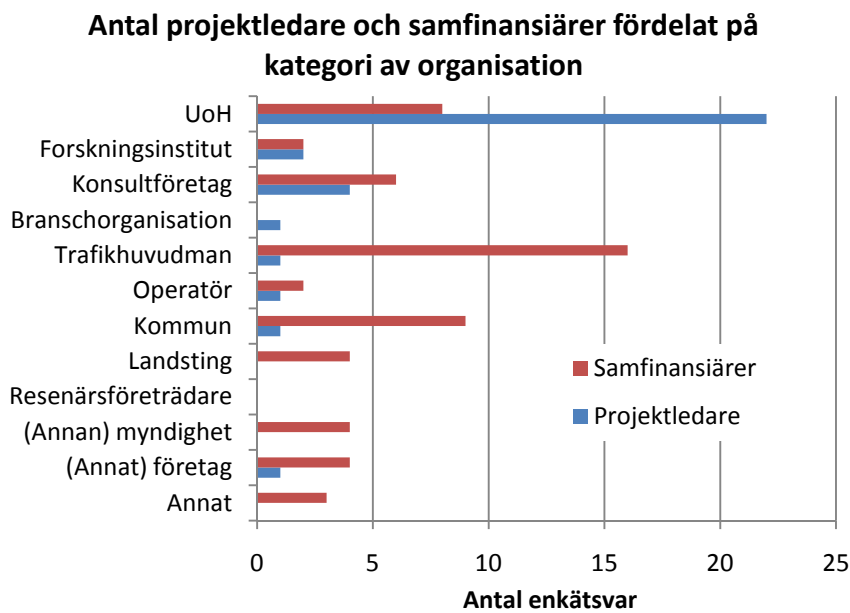
Vidare har som nämnts 24 av projekten klassificerats som *forskningsprojekt*, varav 14 i första utlysningen och tio i den andra. Till stor del genomförs forskningsprojekten vid universitets och högskolemiljöer, men också vid forskningsinstitut, där vissa fungerar som branschkonsulter. I några få av forskningsprojekten förekommer doktorander, som till viss del fungerar som bärare av kunskap mellan exempelvis olika forskningsmiljöer,

eller mellan forskning och verksamhet inom kollektivtrafiken. Några forskningsprojekt drivs av konsultföretag eller transportutförare, i syfte att utveckla sin egen verksamhet vad gäller t.ex. servicenivå eller funktionalitet.

I några få fall driver högskolorna *utvecklings- och/eller demonstrationsprojekt*, t.ex. KTH, Centrum för transportstudier vid KTH, som driver projektet ”Lånecyklar, det nya kollektiva färdmedlet”. Det projektet är också en del av ett EU-finansierat demonstrationsprojekt, OBIS, där totalt 15 organisationer deltar. Ett annat exempel är Chalmers, Institutionen för arkitektur, som driver projektet ”Effektivare pendling till större perifera arbetsplatser” där lokal samverkan har etablerats för ett testprojekt i Sisjön och med Volvo som arbetsgivare.

I det stora flertalet projekt, ungefär 70 %, är det som nämnts representanter från Universitet och högskolor som är projektledare. Bland samfinansiärerna som besvarat enkäten är betydligt fler kategorier representerade. Den största gruppen utgörs av trafikhuvudmän (32 %), kommuner (18 %) och konsultföretag (12 %). (Bland samfinansiärerna utgör Universitet och högskolor 16 %, vilket avspeglar att vissa projekt är ett samarbete mellan forskningsmiljöer vid flera lärosäten.) Se vidare figur 2.2.1.

Figur 2.2.1 **Figur 2.2.1. Fördelning av deltagande parter bland projektledare och samfinansiärer (enligt projektledarenkät och samfinansiärenkät)**



Att universitet och högskolor, forskningsinstitut och även konsulter svarar för projektledningen i 85 % av projekten är att vänta i ett forskningsprogram. Med tanke på programmets syfte är det samtidigt värt att notera att 15 % av projekten i stället leds av tilltänkta kunskapsanvändare och branschaktörer i form av operatörer och en trafikhuvudman, samt intresseorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Av samma skäl bör noteras att operatörer, trafikhuvudmän, kommuner och landsting, som nämnts, har satsat

av egna resurser och engagerat sig som samfinansierare. Det kan tolkas som åtminstone ett första steg i en utveckling som gör hela branschen till en aktiv delägare i ett gemensamt forsknings- och utvecklingsprogram, som syftar till en långsiktig utveckling av kollektivtrafiken.

Projektidéernas ursprung

I ansökningarna angav några av de sökande att de tidigare haft finansiering för liknande projekt, ofta finansierade av VINNOVA, Banverket eller Vägverket. I enkäten till projektledarna frågade vi därför om projektidéns ursprung, om vilka som tidigare finansierat projektet och huruvida idén var ny. Vi delade upp projektledare efter angiven tillhörighet – Universitet eller Högskola (22 st svarande i enkäten), forskningsinstitut (två svarande), konsultföretag (fyra svarande) eller branschaktörer i form av branschorganisation, trafikhuvudman, operatör och kommun (sammanlagt fyra svarande).

Enligt enkäten har *tidigare projekt*, som har legat till grund för projekt inom programmet, finansierats av Banverket (sju projekt), Vägverket (fem projekt), VINNOVA (13 projekt) och EU (ett projekt). Andra finansierare, som omnämns i svaren är TFD (Transportforskningsdelegationen) och KFB, i ett fall vardera. Andra finansierare än dessa förefaller enligt enkäten inte ha förekommit i relation till de projektidéer som erhållit medel via Framtidens personresor.

Enligt enkäten var projektidén *helt ny* för hälften av projekten (flera projekt har en bakgrund i projekt som haft två eller flera finansierare). Det gäller för åtminstone ett av de konsultledda projekten och för elva av de Universitets och högskoleledda projekten.

Vilka som *definierade* frågeställningarna, som projektidén grundats på, är också av intresse i sammanhanget. Enkäten gav bland annat följande bild:

- I samtliga konsultdrivna projekt har branschaktörer varit med och definierat frågorna, och i drygt hälften (62 %) av projekten drivna av Universitet och/eller högskolor.
- I ett av de konsultdrivna projekten (25 %) var forskare med och definierade frågeställningarna.
- Forskare var själva med och definierade frågeställningarna i tre fjärdedelar av projekten som drivs av universitet och högskolor.
- Konsultföretagen var med och formulerade frågorna i en tredjedel av de projekt som drevs av forskare vid universitet och högskolor och i hälften av dem som drevs av konsultföretagen själva.

Värt att notera mot bakgrund av programmets syften här är dels att en rätt stor del av projekten verkar ha byggt på helt nya idéer, dels att branschaktörer tycks ha medverkat aktivt vid formulering av projektidéerna, dels att konsulter tycks ha spelat en viktig roll vid problemformuleringen. I intervjuer har det sistnämnda kommenterats med att konsulter har närmare till branschorganisationer och andra branschaktörer och därför troligen lättare att uppfatta branschens behov än forskarna i akademien.

Projektens fördelning på temaområden och fokus

Vid tilldelningen av anslag grupperades projekten av programledningen för överblickens skull efter de fem, i andra omgången sex, *temaområden*, som angavs i utlysningarna. (Den indelningen användes till exempel i projektkataloger för programmet.) I tabell 2.2.1 finns en sammanställning över projekten, med uppgift om vilken kategori projektledaren tillhör, samt vilket tema de närmast sorterades in under. Projektens titel och temaområdet ger en översiktlig bild av ämnet.

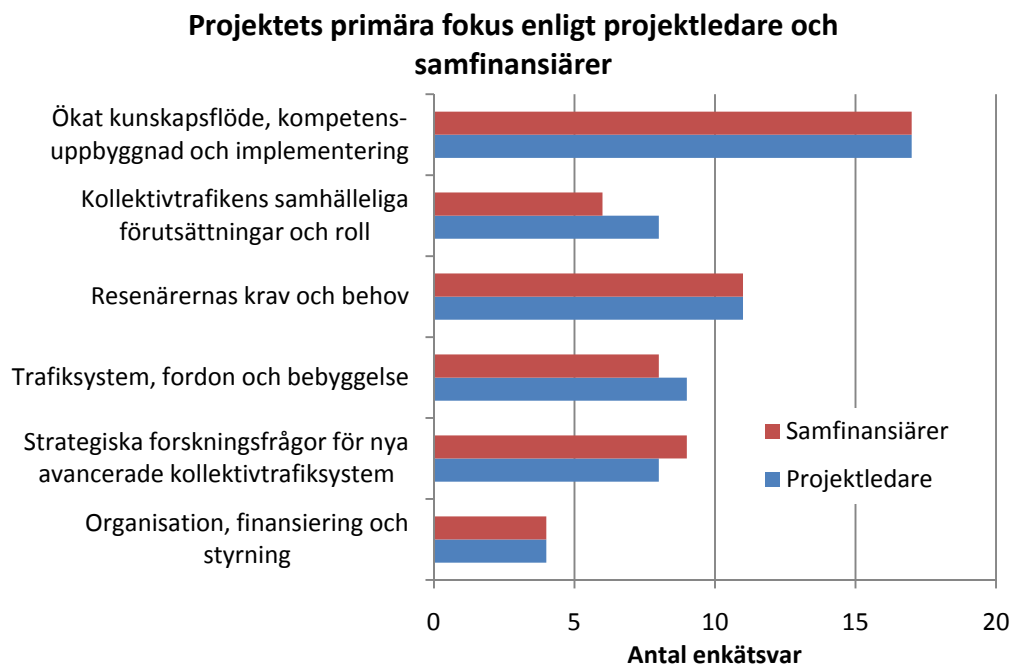
Tabell 2.2.1 Projektens huvudsakliga fördelning på temaområden i utlysning 2007 respektive 2009

2007 års utlysning	2009 års utlysning
Tema 1. Ökat kunskapsflöde, kompetensuppbyggnad och implementering	
Tryggt - Tillgängligt - Tilltalande – konferens (THM)	Kunskapslyft för Kollektivtrafikbranschen (branschorg)
Bus Rapid Transit kunskapssammanställning (U/H)	En permanent världsutställning i Karlstad (operatör)
Kompetensspridning och implementering av forskning och utveckling, KOMIMP (THM)	Tjänsteutveckling med hjälp av kundnära medarbetare (operatör)
Kunskapsproduktion och kunskapsanvändning ur ett operatörsperspektiv (Operatör)	
Tema 2. Kollektivtrafikens samhälleliga förutsättningar och behov	
Effekter av regionaltågssatsningar (U/H)	Kollektivtrafikens långsiktiga samhällsnytta - fallstudie Stockholms tunnelbana (konsult)
Effektivare pendling till större perifera arbetsplatser (U/H)	Kollektivtrafiken i kommunernas planering (U/H)
	Klimat- och miljökalkylverktyg för personresor (konsult)
Tema 3. Resenärernas krav och behov	
Vad gör man när man reser? Hur människor använder sin restid i regional kollektivtrafik. (U/H)	Vad gör man när man reser? Etapp 2 (U/H)
Genusperspektiv på kollektiva färdssätt (forskinst)	Barn och unga i kollektivtrafiken (U/H)
Barns användande av kollektivtrafik (U/H)	Botniabanan - nya spår mot framtidens personresande? (U/H)
Vidareutvecklade resegarantier (konsult)	
Tema 4. Trafiksystem, fordon och bebyggelse	
Utveckling av planeringsmetoder för samhällsbetalda resor (U/H)	Dynamisk Modellering av Buss- och Biltrafik II (U/H)
Optimal bil- och kollektivtrafik i Stockholm (U/H)	Robusta tidtabeller för järnvägstrafik (U/H)
Kollektivtrafik i starka korridorer buss, spår eller parallell trafikering (U/H)	En transportslagsövergripande jämförelse av resenärsperspektivet i kollektivtrafiken (forskinst)
Helhetsorienterad utvärdering av kollektivtrafikåtgärder (U/H)	Lånecyklar - det nya kollektiva färdmedlet (U/H)
Samband mellan körstil och åkkomfort (U/H)	Attraktiva, innovativa bytespunkter för ökat resande (konsult)
Dynamisk modellering av buss- o biltrafik (U/H)	Planering av särskild kollektivtrafik: effektivisering av beräkningsmetoder (U/H)
Spårbilar - från vision till verklighet: pilotförberedelser (konsult)	
Effekter av en resenärsinformationstjänst (U/H)	
Tema 5. Organisation, finansiering och styrning	
Effektiva angreppssätt i samspelet (konsult)	Bus Rapid Transit och Transit-Oriented Development. Vilka krav ställer attraktiv busstrafik? (U/H)
Interventioner inom långväga kollektivtrafik (U/H)	
Drivkrafter för måluppfyllelse i kollektivtrafik (forskinst)	
Utformning och finansiering av långväga kollektivtrafik (U/H)	
Trafikhuvudmannaskap: om länstrafikansvar, organisationsform och konsekvens för kollektivtrafiken (U/H)	
Tema 6. Strategiska forskningsfrågor för nya avancerade trafiksystem.	
	Utformning och finansiering av långväga kollektivtrafik (U/H)

Denna sortering på temaområden ger emellertid inte hela bilden av projektportföljens innehåll. Dessutom tillkom tema 6 först i andra utlysningen. Projektledarna och samfinansiärerna fick i webbenkäten själva ange vilket eller vilka av programmets teman som de uppfattar att deras projekt bidrar till. Som exempel kan nämnas att omkring en tredjedel av de svarande, i både projektledarenkäten och samfinansiärens enkäten, uppger att tema 6. Strategiska forskningsfrågor för nya avancerade kollektivtrafiksystem, är deras projekts primära eller sekundära fokus, trots att inte mer än ett projekt av programledningen har sorterats in under detta tema. Den huvudsakliga bilden är att en majoritet av svarande projektledare och samfinansiärer menar att projektets primära eller sekundära fokus handlar om tema 1. Ökat kunskapsflöde, kompetensbyggnad och implementering. På motsvarande sätt, menar mellan en fjärdedel och hälften av dem att projektet handlar om tema 2. Kollektivtrafikens samhälleliga förutsättningar och roll respektive tema 3. Resenärernas krav och behov.

Det förekommer alltså inga större skillnader mellan hur projektledare och samfinansiärer ser på vilka teman som projekten bidrar till att uppfylla. Se vidare figur 2.2.2.

Figur 2.2.2 Projektets primära fokus enligt projektledare respektive samfinansiärer (enligt projektledarenkäten och samfinansiärens enkäten)



Denna bild kan tolkas som att programmet i praktiken har blivit innehållsmässigt brett, i enlighet med intentionerna. Den kan också tolkas så tyngdpunkten innehållsmässigt ligger på kompetensuppbyggnad och nyttiggörande av redan befintliga forskningskunskaper och på resenärsfrågor och att något mindre tonvikt i praktiken har lagts på övriga

samhällsfrågor, systemfrågor, framtidsinriktade forskningsfrågor och styrmedel inom transportpolitiken. Samtidigt är en uppdelning på sex teman ett rätt onyanserat sätt att beskriva projektinnehållet.

Vi frågade därför också projektledarna och samfinansiärerna vad de upplevde att deras projekt har för fokus när det gäller själva syftet med projektet. Utifrån programmets syften såsom de angavs i utlysningarna och de egna beskrivningarna av syftena i ansökningarna, valde vi ut de mest vanligt förekommande formuleringarna. Sedan bad vi i webbenkäten projektledarna och samfinansiärerna att ta ställning till huruvida de såg dessa syften som projektens primära eller sekundära fokus. (Se vidare Bilaga 2, fråga 23, respektive Bilaga 3, fråga 17).

Projektledarna såg för sin del *skapa bättre nyttjandegrad av kollektivtrafiken, skapa bättre underlag för beslut inom kollektivtrafiken och skapa fler nöjda resenärer* som de viktigaste syftena för projekten, medan till exempel att *främja en servicekultur, främja regionförstoring och öka kollektivtrafikens positiva hälsoeffekter* angavs som mindre viktiga syften för de aktuella projekten.

Samfinansiärerna å sin sida, såg exempelvis i proportionerligt högre grad *driva på kvalitetsförbättringar*, och i mindre grad *skapa bättre underlag för beslut och främja regionförstoring* som syften med projekten jämfört med projektledarna.

Underlaget är inte tillräckligt för en djupare analys av skillnader mellan projektledare och samfinansiärer, eller mellan olika kategorier projektledare och samfinansiärer, på denna punkt. En uppenbar iakttagelse är hursomhelst att projektportföljen totalt sett verkar kunna fånga upp många intressenters syften med att delta i programmet.

2.3 Programmetts betydelse för samverkan

Samverkan i olika avseenden har en viktig betydelse för att uppnå programmålen i Framtidens personresor. Utbyte av kunskaper och metoder mellan olika forskningsmiljöer är avgörande för att kunna tackla olika tvärvetenskapliga frågeställningar som rör framtidens kollektivtrafik. Det krävs också nära samarbete mellan forskningsutförare och branschaktörer under hela processen från formulering av forskningsfrågor och till implementering av resultaten. I detta avsnitt analyserar vi vilka effekter de olika projekten och hela programmet haft på samverkansmönstren mellan involverade aktörer, vilka drivkrafterna för samverkan har varit och vilket utrymme som kan finnas för att utveckla samverkan ytterligare.

Samverkan på projektnivå

Samarbeten mellan olika organisationer som medverkat i Framtidens personresor illustreras i figur 2.3.1. Resultaten baseras på den enkät som skickades ut till samtliga projektledare och samfinansiärer. Noderna representerar de organisationer som medverkat i projekten. Cirklar markerar de organisationer som agerat projektledare och kvadrater representerar organisationer som endast medverkat – som samfinansiärer eller

utan att formellt samfinansiera. Färgerna på noderna representerar olika typer av organisationer, se nedan.

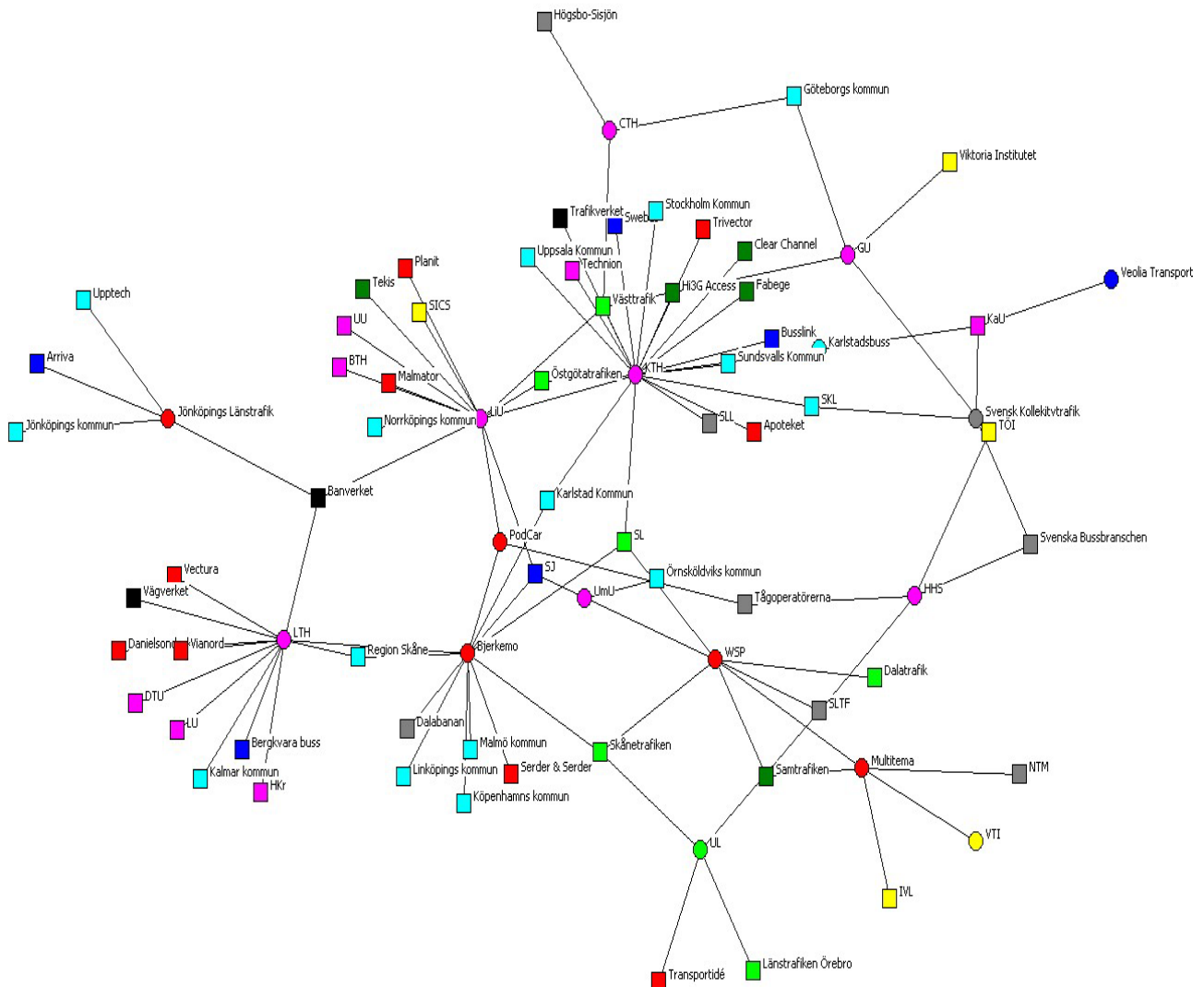
Tabell 2.3.1 Förklaring till figur 2.3.1

Organisation	Färg
Konsult företag	Röd
UoH	Rosa
Forskningsinstitut	Gul
Trafikhuvudman	Ljusgrön
Kommun	Ljusblå
Branschorganisation	Grå
Operatör	Mörkblå
Myndighet	Svart
Andra företag	Mörkgrön

Det är som framgår främst forskare vid UoH som har agerat projektledare och som har haft flest samarbeten, störst nätverk, med alla typer av organisationer. När forskare vid UoH har medverkat i projekt har det antingen skett som projektledare eller i ett projekt där forskare vid andra UoH agerar projektledare. När personer vid konsultföretag förekommer som projektledare sker samarbeten först och främst med kommuner och projektnätverken involverar färre organisationer än vad som är fallet för UoH.

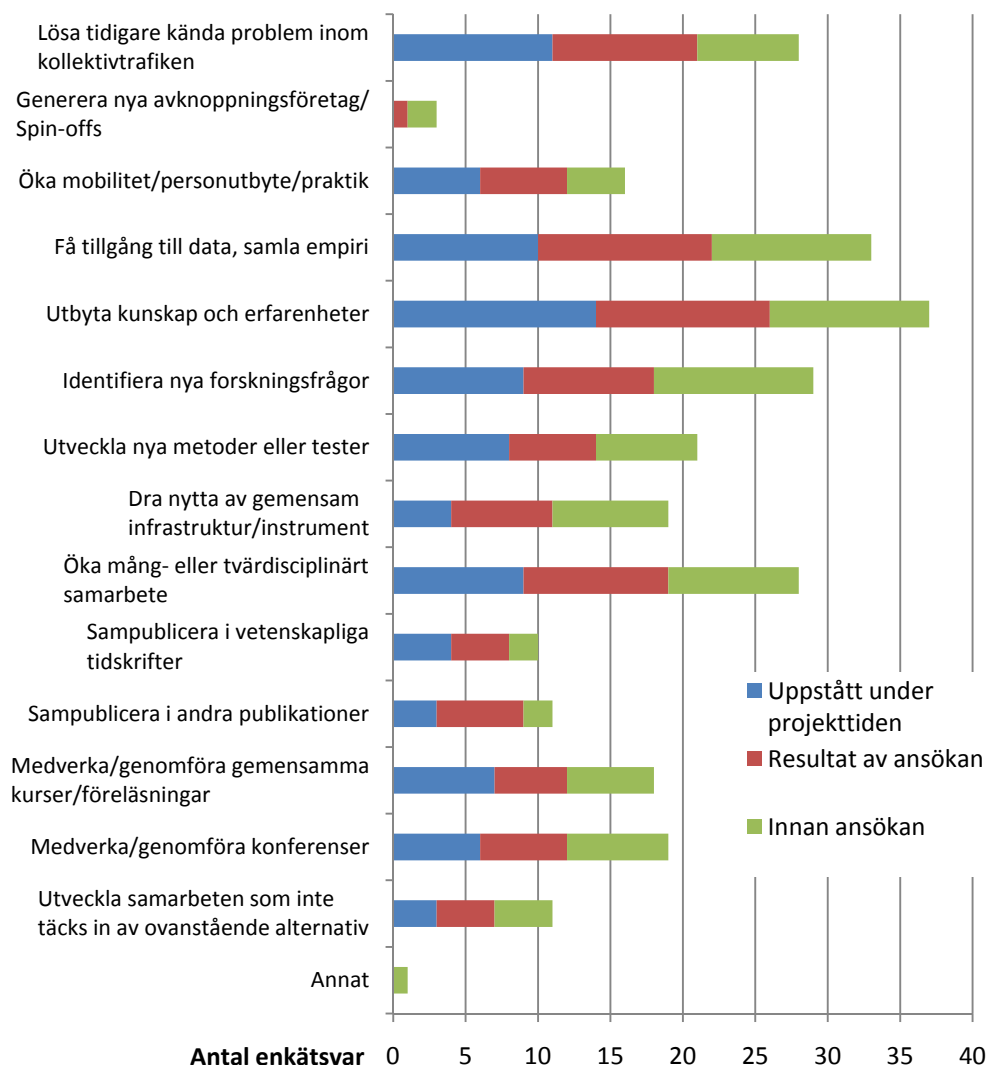
Majoriteten av alla samarbeten existerade redan innan arbetet med ansökan till Framtidens personresor påbörjades. Det bör samtidigt påpekas att ett flertal respondenter anger att dessa samarbeten har stärkts då man medverkat i programmet. När det gäller samarbeten som uppstod först som ett resultat av ansökan respektive senare under projektiden är bådadå lika vanliga. De samarbeten som har uppstått på detta sätt har främst involverat olika branschaktörer.

Figur 2.3.1 Samarbetsnätverk mellan organisationer (enligt projektledarenkäten och samfinansiärsenkäten)



Enligt de projektledare som svarat på enkäten är det främst utbyte av kunskap, tillgång till data och empiri, lösa tidigare kända problem, och ökad interdisciplinärhet som motiverar till samarbeten med andra organisationer. Detta svarsmönster varierar inte nämnvärt beroende på om samarbetena redan existerade innan ansökan, uppstod som ett resultat av ansökan, eller om de uppstod under projektiden. Mönstret skiljer sig inte heller nämnvärt mellan olika typer av organisationer. Se vidare figur 2.3.2.

Figur 2.3.2 Faktorer som motiverar samarbeten (enligt projektledarenkät)

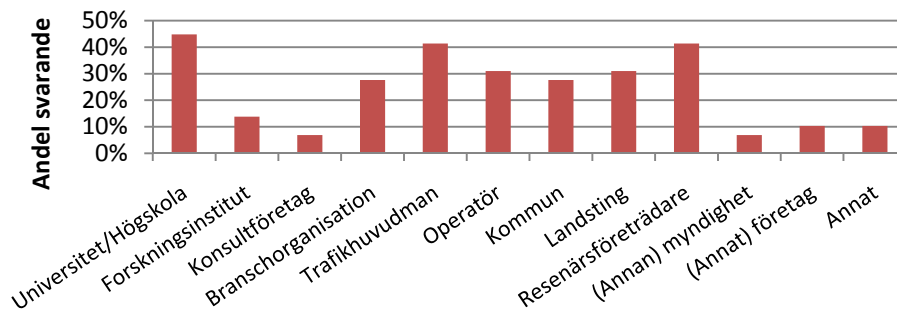


Enligt enkäten (se figur 2.3.3) är vidare UoH den typ av organisation som är mest önskvärd att samarbeta med, som projektet inte samarbetar med idag. Även trafikhuvudmän och resenärsföreträdare anges som önskvärda samarbetspartners. Intressant är att konsultföretag är den organisation som anges som minst önskvärd att samarbeta med. Om detta beror på att projektledarna redan anser att dessa samarbeten existerar eller om man har dålig erfarenhet av att samarbeta med konsultföretag framgår inte av enkätsvaren.

Om vi endast analyserar svaren från forskare vid UoH är trafikhuvudmän den organisationstyp som är mest önskvärd att samarbeta med följt av forskare vid UoH, operatörer, och resenärsföreträdare. Enligt en projektledare som vi intervjuat försökte man engagera trafikhuvudmännen men de var endast måttligt intresserade. Trots att trafikhuvudmännen var med och finansierade projektet ville de inte delta utan snarare vänta och se vad som kom ut från projektet. Resultaten tyder också på att det finns ett intresse hos forskare vid UoH att samarbeta mer med andra forskare vid UoH. Detta

skulle kunna tyda på att forskarna behöver tillgång till ökad interdisciplinaritet genom t.ex. metodutbyte, teorier och ökat utbyte mellan teknisk och samhällsvetenskaplig forskning. Enligt en intervjuperson vid UoH innebär det en begränsning att ämnet kollektivtrafik främst härbärgerats av de tekniska högskolorna de senaste 20 åren. Det innebär ett glapp gentemot mer samhällsvetenskapligt inriktade discipliner.

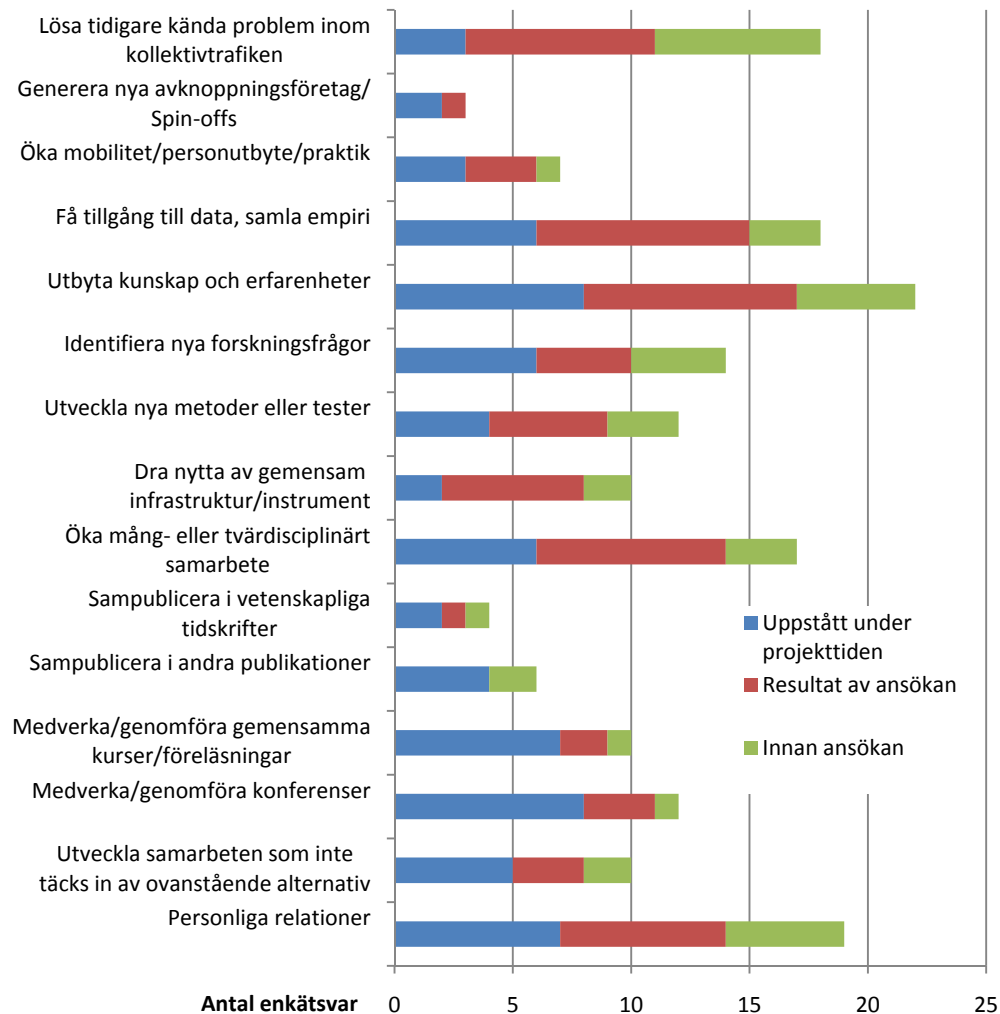
Figur 2.3.3 Önskvärda samarbetspartners (enligt projektledarenkät)



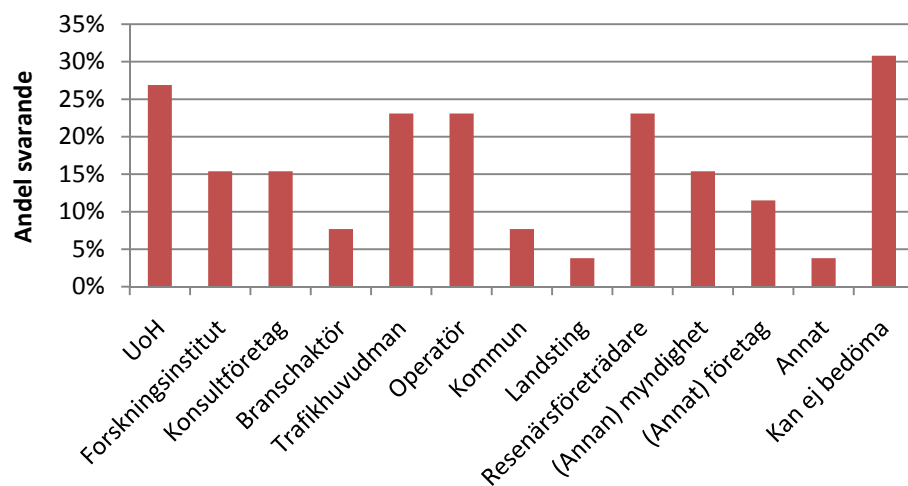
Precis som i enkäten till projektledarna anger samfinansiärerna att utbyte av kunskap är det viktigaste skälet till varför man samarbetar med andra organisationer. Alternativet personliga relationer saknades i projektledarenkäten men för medfinansiärerna är detta den näst viktigaste orsaken till varför samarbeten initieras. Liksom i projektledarenkäten är även alternativen att lösa tidigare kända problem, tillgång till data och empiri, och ökad interdisciplinaritet viktiga.

Även när det gäller önskvärda samarbetspartners, som inte ingår i projektet, stämmer svarsalternativen mellan projektledare och samfinansiärer överens. Universitet och högskolor är den mest önskvärda organisationen. Värde att notera är den höga andelen respondenter som inte kan bedöma huruvida man skulle vilja samarbeta mer med andra organisationer. En förklaring till detta kan vara att samfinansiärerna inte har varit tillräckligt involverade och samverkat med andra organisationer inom projektet för att kunna bedöma huruvida samarbete med ytterligare kompetens skulle vara önskvärd. Det bör dock tilläggas att det finns projekt där samarbete mellan alla organisationer som ingår i projektet medverkar likvärdigt.

Figur 2.3.4 Faktorer som motiverar samarbeten (enligt samfinansieringsenkät)



Figur 2.3.5 Önskvärda samarbetspartners (samfinansieringsenkät)



Såvitt vi kan se tyder dessa resultat på att de olika projekten hittills, i linje med syftena bakom Framtidens personresor, både skapat nya och stärkt befintliga samarbetsrelationer inom kollektivtrafikforskningen. Däremot finns det ett behov att involvera samfinansierare till ett större del vilket skulle kunna förbättras genom att projekten på ett mer tydligt sätt måste redovisa för i sin ansökan hur man tänker samverka i projekten. Samtidigt är det viktigt att projekten faktiskt adresserar problem och områden som är av intresse och betydelse för samfinansierarna. Detta skulle även möjliggöra en ännu tydligare spridning och nyttiggörande av resultaten. Motiven för samverkan handlar om kunskapsutbyte, gemensam problemlösning inklusive tillgång till empiriska data samt önskemål om större tvärvetenskaplig bredd inom detta tillämpade forskningsområde. Det är i sig ett värdefullt resultat och ett tecken på framgång för programmet. Samtidigt indikerar de att det finns behov och önskemål om att öka samverkan, både mellan olika akademiska forskningsmiljöer och mellan forskare å ena sidan och branschaktörer såsom främst trafikuvudmän och även operatörer och resenärsföreträdare å den andra. Det är en utmaning för kommande satsningar på området.

Samverkan på programnivå

För att få en bättre förståelse för samverkan mellan projekten användes enkätresultaten också för att illustrera de olika projektens interaktioner med varandra. Resultaten baseras på projektledarnas svar. Detta innebär att det kan finnas existerande samverkan som saknas i denna analys på grund av att inte alla projektleddare svarat på enkäten. De olika projekten illustreras med en nod och ett nummer, se tabell 2.3.2.

Tabell 2.3.2 Numrering av projekten för analys av samverkan

Nr	Projekt nr	PL	Nr	Forts projekt	Forts PL
1	2007-01375	VTI	21	2009-01225	
2	2009-01287	KTH	22	2009-01307	KTH
3	2007-01436	LiU	23	2009-01234	HHS
4	2007-01387	LTH	24	2009-01266	LiU
5	2009-01233	KTH	25	2009-01295	Karlstadsbuss
6	2007-01376	GU	26	2009-01151	Bjerkemo
7	2007-01448	LTH	27	2007-01434	Svensk Kollektivtrafik
8	2009-0255	TFK	28	2007-01444	CTH
9	2009-01256	UmU	29	2007-01439	HHS
10	2007-01396	KTH	30	2007-01451	Veolia Transporter
11	2007-01430	KTH	31	2007-01443	WSP
12	2007-01417	UL	32	2007-01419	WSP
13	2009-01302	LiU	33	2007-01406	VTI
14	2007-01408	KTH	34	2007-01402	KTH
15	2009-01276	Multitema	35	2009-01275	Veolia Transporter
16	2007-01412	Jönköpings Länstrafik	36	2009-01232	KTH
17	2009-01253	KTH	37	2007-01381	KTH
18	2007-01399	LTH	38	2009-01103	GU
19	2009-01244	LTH	39	2007-01441	LU
20	2007-01148	LTH	40	2007-01390	KTH

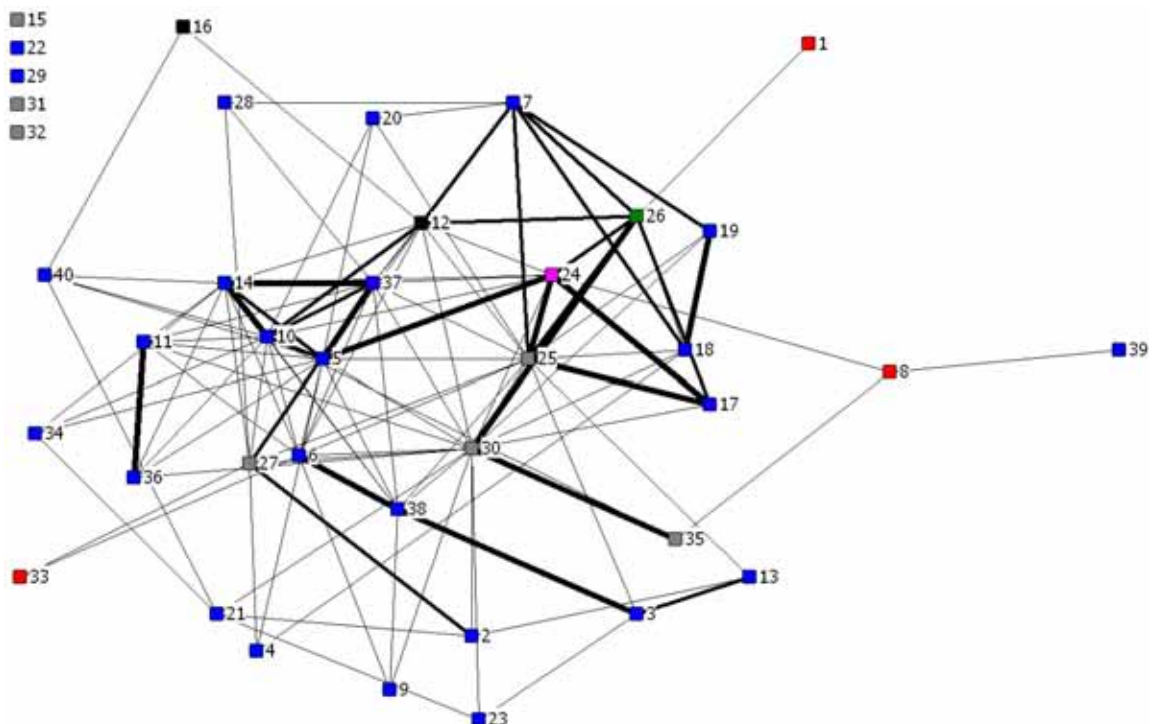
Färgerna på noderna anger vilken typ av organisation projektledaren representerar, se tabell 2.3.3. Tjockleken på länkarna anger graden av kontakt mellan projekten dvs. ju tjockare länk desto tätare kontakt.

Tabell 2.3.3 Förklaring till figur 2.3.6

Organisation	Färg
Konsult företag	Grå
UoH	Blå
Forskningsinstitut	Röd
Trafikhuvudman	Svart
Operatör	Rosa </td
Branschorganisation	Grön

Majoriteten av de svarande, som anger att det förekommer kontakt, anger att detta endast är viss kontakt. Det är svårt att veta vad detta verkligen innebär eftersom varje individ kan ha en egen uppfattning om vad *viss kontakt* står för. Om man undersöker de länkar som representerar *tät kontakt* eller *organiserat samarbete* finner man att det i de flesta fall är samma person eller organisation som medverkar i de två olika projekten, detta gäller främst för UoH. Ett flertal projekt är fortsättningsprojekt vilket självklart innebär att det är naturligt att det finns ett organiserat samarbete t.ex. projekt 5-37 (Bus Rapid Transit I och II), 11-36 (DYMOBUS I och II), 6-38 (Vad gör man när man reser? I och II). Slutsatsen blir att interaktionen mellan olika projekt inom programmet endast är ytlig.

Figur 2.3.6 Samverkan mellan de finansierade projekten



Enligt enkäten till samfinansiärerna känner endast ett fåtal till att det förekommit kontakt med andra projekt och i dessa fall har de angivit endast ”viss kontakt”. Om detta beror på att samfinansiärerna inte är tillräckligt involverade för att ha en uppfattning eller om det främst är projektledaren som har kontakt med andra projektledare är inte helt klart. Enligt de intervjuer som genomförts verkar det som om det i många projekt först och främst är projektledarna som styr och genomför projekten och samfinansiärerna snarare fungerar som leverantörer av resultat, vilket stöder båda dessa tolkningar.

Våra analyser gällande samverkan mellan projekten tyder på att det finns behov och utrymme för mer sammanhållning och mer kunskapsutbyte mellan de olika projekt, som ingår i programmet. Det gäller både för projektledare inom och utom akademien och för övriga medverkande från kollektivtrafikbranschen. Och det kan vara betydelsefullt för att nå programmets mål. Lämpliga former för detta är också en uppgift för kommande satsningar på området.

2.4 Expertgranskning

Ett av utvärderingens delmoment var som nämnts att genomföra en s.k. Peer Review av ett antal utvalda projekt. Peer Review är en process där en forskares akademiska arbete, forskning, eller idéer granskas av experter inom samma område. Målet var att bedöma de finansierade projektens vetenskapliga kvalitet, relevans och nytta.

För att kunna värdera ett forskningsprojekts vetenskapliga kvalitet måste man ha specifik kunskap om forskningsområdet. Vi kontaktade därför fem experter, vilket visade sig vara ett lämpligt antal, inom transportområdet och med erfarenheter från akademien, branschen och operatörerna för att medverka vid denna Peer Review, se nedan.

Tabell 2.4.1 Experter som deltog vid Peer Review

Expert	Organisation, erfarenhet
Olof Nordell	Vianord AB, tidigare VD Svensk kollektivtrafik
Lars-Göran Mattsson	KTH
Tora Friberg	Linköpings universitet
Preben Vilhof	COWI Consultancy, expert inom kollektivtrafiken
Mats Börjesson	Transportidé Uppsala AB, expert inom persontransporter

Av totalt 40 finansierade projekt valdes 12, varav 4 var fortsättningsprojekt, ut för expertgranskningen. Kriterierna för detta urval som skedde i samråd med uppdragsgivaren var att projekten skulle ha projektledare från både UoH och konsultbolag och täcka in alla fem temaområden. Eftersom de projekt som finansieras i andra utlysningen (2009) pågått en alltför kort tid, valdes endast projekt från första utlysningen ut för vidare bedömning. I tabell 2.4:2 redovisas de olika projekten, vilka av projektdeltagarna

som medverkade vid Peer Review och vilka experter som utvärderade de olika projekten.

Tabell 2.4.2 Utvärderade projekt

Titel	Diarienummer	Projektdeltagare (organisation), roll i projektet	Experter
Helhetsorienterad utvärdering av kollektivtrafikåtgärder	2007–01387	Lena Hiselius (LTH), PL	Olof Nordell Lars-Göran Mattsson
Barns användande av kollektivtrafik – faktorer och möjligheter	2007–01399	Stina Johansson (LU), PL	Tora Friberg Preben Vilhof Olof Nordell
Barn och unga i kollektivtrafiken	2009–01244		
Genusperspektiv på kollektiva färdssätt och strategier kring miljörisker	2007–01406	Jane Summerton (VTI), PL Emmy Dahl (VTI), doktorand	Lars-Göran Mattsson Preben Vilhof
Effektiva angreppssätt i samspelet mellan huvudmän och operatörer	2007–01419	Sara Björlin Lidén (Grontmij, tidigare WSP), PL	Preben Vilhof Lars-Göran Mattsson
Dynamisk modellering av buss- och biltrafik (DYMOBUS)	2007–01430	Wilco Burghout (KTH), PL Oded Cats (KTH), doktorand	Olof Nordell Lars-Göran Mattsson
Dynamisk modellering av buss- och biltrafik II (DYMOBUS II)	2009–01232	Harilaos Koutsopoulos (KTH), projektdeltagare	
Utveckling av planeringsmetoder för samhällsbetalda resor	2007–01436	Carl-Henrik Häll (LiU)	Mats Börjesson Lars-Göran Mattsson
Planering av särskild kollektivtrafik: effektivisering av beräkningsmetoder	2009-1302		Preben Vilhof
Utformning och finansiering av långväga kollektivtrafik	2007–01439	Staffan Hultén (HHS), PL	Lars-Göran Mattsson
Utformning och finansiering av långväga kollektivtrafik - fortsättningsansökan	2009–01307	Gunnar Alexandersson (HHS), doktorand	Mats Börjesson Olof Nordell
Kunskapsproduktion och kunskapsanvändning ur ett operatörsperspektiv	2007–01451	Rita Koskinen (Veolia), projektdeltagare Jessica Bång Thorsson (Veolia), projektdeltagare	Tora Friberg Mats Börjesson

Varje projekt granskades av två eller tre experter, och dessa fick ta del av publicerat material som producerats av de olika projekten fram till datum för själva granskningen. Denna Peer Review genomfördes 25-26 augusti i VINNOVAs lokaler. En timme avsattes för diskussion av varje projekt. Timmen inleddes med en kortare presentation på 10-15 minuter från projektledaren, varefter experterna ställde sina frågor under återstoden av tiden. Eftersom inte alla projektledare kunde delta på plats genomfördes Peer Review av fyra projekt (2007-01439; 2007-01451; 2007-01406; 2007-01387) istället per telefon under tiden närmast efter. En presentation från projektledarna skickades ut i förväg till experterna. Detta gjorde det lättare för dem att följa med. I övrigt följdes i princip samma procedur som den 25 – 26 augusti.

Denna Peer Review mötte vissa praktiska problem pga. att allt publicerat material inte fanns tillgängligt för experterna innan Peer Review genomfördes. Innan experterna lämnade in sina bedömningar hade de dock fått tillgång till allt publicerat material. Vid kontakter med experterna efteråt har vi fått bekräftat att detta, samt det faktum att vissa Peer Reviews måste genomföras per telefon, inte har inverkat på kvaliteten av expertbedömningarna.

Varje expert besvarade totalt 22 frågor för varje projekt. Varje fråga hade antingen en kvantitativ eller kvalitativ bedömningsskala graderad från 1 till 5, se bilaga 5. Dessutom ombads experterna att för varje fråga särskilt motivera sin bedömning. I de fall där det inte fanns tillräckligt med material för att bedöma en fråga ombads experterna att skriftligt ange detta. Eftersom många av projekten just har avslutats och vissa fortfarande pågår bad vi experterna att identifiera och bedöma potentiella effekter relaterade till nytta, spridning och relevans.

Resultaten och slutsatserna av Peer Review presenteras i Kapitel 5. Genomsnittlig poäng och variationsvidd för bedömningen av projekten presenteras i Bilaga 5.

3 Iakttagna och väntade effekter

Till skillnad från tidigare satsningar inom kollektivtransportforskningen fokuserar Framtidens personresor mer på spridning och nyttiggörande av forskningsresultat. Tidigare analyser har visat att forskningsresultat inte används i den utsträckning som skulle kunna önskas. Bland annat av den anledningen menar flera intervjupersoner att det är bra att konsulter deltar i så pass stor omfattning i programmet. De är till stor nytta, översätter akademins forskningsresultat till praktisk verklighet och besitter stor samlad kunskap.

I detta kapitel söker vi svar på frågan om programmets och de enskilda projektens upplevda och väntade nytta för främst trafikhuvudmän, trafikföretag, kommuner och forskarvärlden samt för Trafikverket. Det vi kan se i denna halvtidsutvärdering är främst vilka direkta effekter programmet hittills gett (eller väntas ge) upphov till, och hur skilda intressenter och mottagargrupper nu bedömer nyttan och faktiskt använder kunskap och resultat från programmet.

3.1 Direkta effekter av programsatsningen

Finansieringen har möjliggjort ny forskning

Den kanske största direkta effekten av programmets satsningar är själva finansieringen av projekten, att ett antal projekt har kunnat genomföras, som annars inte hade kommit till stånd. Det framkommer i både intervjuer och enkätsvar att urvalet av finansiärer för dylika projekt är begränsat till VINNOVA, Trafikverket, EU och möjligen någon annan finansiär för vissa specifika projekt. Satsningen är unik i sitt slag och har varit viktig för både den akademiska forskningen och branschaktörerna, vilket framgår av enkätresultaten.

I enkätsvaren uppger 77 % av projektledarna (23 av 30 svarande) att projekten inte hade genomförts om de inte hade fått finansiering genom Framtidens personresor. Ingen av projektledarna svarar att projektet hade kunnat genomföras med annan finansiering, och enbart ett fåtal uppger att delar av projektet hade genomförts ändå (fyra av 30 svarande).

Nästan hälften av de svarande i samfinansiärsenkäten menar att deras beslut att samfinansiera projektet påverkades av att projektet fick pengar från Framtidens personresor (35 % av de svarande kan ej ta ställning). Om vi antar att de som ej kan ta ställning i frågan inte heller tog del i beslutet att samfinansiera, leder detta oss till att tro att finansieringen från Framtidens personresor i det stora flertalet projekt faktiskt var avgörande för att samfinansiering från branschaktörer skulle ske. Detta ligger i linje med en iakttagelse i föregående kapitel att det i en del projekt är projektledarna som driver hela arbetet i projekten med övriga projektdeltagare som underleverantörer. Det bör samtidigt påpekas att detta inte är fallet för alla projekt, utan att det finns exempel

på projekt där alla parter samarbetar i olika arbetsuppgifter och utbyter kunskap och information.

Inom forskarvärlden är det vanligt att forskare inte blir beviljade det belopp som man har ansökt om. I den enkät som skickades ut till projektledarna efterfrågades därför huruvida man fått det belopp som man budgeterat för. Majoriteten av projektledarna (63 %) uppgav att det ansökta beloppet beviljades, medan 33 % uppgav att man inte beviljades det ansökta beloppet. I en efterföljande fråga uppmanades projektledarna ange hur och i vilken grad projektets genomförande påverkades av det förändrade beloppet. Svaren visar att det framförallt är forskningstid (enligt åtta projektledare) och samverkan och samarbeten utanför projekten (enligt sex projektledare) som har påverkats negativt av den minskade finansieringen. Även projektledning, konsulter, resor och konferensdeltagande (fem projektledare) minskade till viss grad. Det bör även påpekas att några projektledare angav att ovannämnda delar i projekten faktiskt ökade som ett resultat av den förändrade budgeten.

Uppnådda resultat

Eftersom merparten av projekten nyligen har startat eller endast pågått ett par år kan det vara svårt att se direkta effekter av programmet. I enkäten frågade vi projektledare och samfinansierare vad projekten resulterat i eller förväntas resultera i, se tabell 3.1.1.

Tabell 3.1.1 Uppnådda och förväntade resultat enligt projektledare (samfinansierare)

Resultat	Har redan uppnått	Kommer uppnås inom två år	Uppnås i lägre grad än väntat	Uppnås i högre grad än väntat	Kan ej bedöma
Nya arbetssätt	9 (5)	2 (9)	0 (2)	0 (0)	9 (8)
Nya lednings- och styrsystem	0 (1)	3 (2)	1 (0)	0 (0)	8 (11)
Mobilitet/personutbyte, praktik, företagsdoktorander	1 (1)	0 (1)	3 (0)	0 (0)	7 (10)
Nya sätt att samordna verksamheter och trafikslag	1 (1)	7 (7)	1 (1)	0 (0)	6 (8)
Nya metoder eller tester	9 (6)	5 (8)	0 (0)	0 (0)	4 (8)
Nya projekt	9 (5)	5 (8)	1 (0)	0 (0)	8 (10)
Nya tjänster	8 (1)	3 (3)	0 (1)	0 (0)	6 (9)
Nya kontakter	20 (11)	2 (2)	0 (0)	0 (1)	1 (10)
Inköp av ny utrustning	1 (0)	2 (3)	1 (0)	1 (0)	2 (10)
Mång- eller tvärvetenskapligt samarbete	13 (7)	2 (2)	2 (1)	2 (0)	4 (11)
Publiceringar i vetenskapliga tidskrifter	1 (3)	15 (2)	1 (0)	0 (0)	4 (14)
Publiceringar i andra tidskrifter	4 (3)	11 (2)	1 (0)	1 (1)	4 (13)
Patentansökningar	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	4 (11)
Medverkan/genomförande av gemensamma kurser/föreläsningar	16 (8)	4 (4)	0 (0)	0 (1)	4 (8)
Nya forskningsfrågor som avses tas vidare	11 (8)	8 (4)	0 (0)	0 (0)	4 (9)
Annat	0	0	0	1	3

De resultat som i störst utsträckning redan uppnåtts är *nya kontakter* (80 % av de projektledare som svarat på frågan) och *medverkan/genomförande av gemensamma kurser/föreläsningar* (62 %), detta överensstämmer även med samfinansiärernas svar. Av de resultat som kommer att uppnås inom två år efter projektets slut tror 56 % av de projektledare som svarat på frågan att man kommer att publicera i vetenskapliga tidskrifter. Man tror även att publikationer i andra tidskrifter kommer att uppnås. Bland samfinansiärerna tror endast två av de svarande att publicering i vetenskapliga tidskrifter kommer att uppnås. Samfinansiärerna tror snarare att nya arbetssätt, metoder och tester kommer att uppnås inom de kommande två åren efter projektslut. Resultaten återspeglar de svarandes organisationstillhörighet, bland projektledarna kommer majoriteten från akademien medan samfinansiärerna i stor utsträckning representerar trafikhuvudmän där exempelvis vetenskapliga publikationer inte är lika förekommande.

Skillnaderna i projektledarnas enkätsvar vad gäller utlysning 2007 och utlysning 2009 är små. Medverkande/genomförande av gemensamma kurser/föreläsningar, *nya kontakter*, *mång- eller tvärvetenskapligt samarbete*, *nya tjänster* och *nya arbetssätt* har kommit till stånd även i projekt i den andra utlysningen. Flera av dessa effekter uppstår ofta tidigt i projekten eller rent av redan i själva initieringsprocessen.

Representanter för alla projekt utom ett anger att *patentansökningar* inte är aktuellt. Projektet Kollektivtrafikens långsiktiga samhällsnytta - fallstudie Stockholms tunnelbana (WSP), svarar att patentansökningar kommer ske i högre grad än väntat. Inte heller *inköp av utrustning*, *mobilitet/personutbyte*, *praktik*, *företagsdoktorander* och *nya tjänster* är aktuellt enligt både projektledare och samfinansiärer.

Nya forskningsfrågor som avses tas vidare, har uppstått i flera av projekten (elva projektledare och åtta samfinansiärer anger detta) och ytterligare forskningsfrågor antas komma att uppstå inom två år efter projekttidens slut. En tredjedel av projekten (nio projektledare) har lett till *nya projekt* och sådana antas även komma att uppstå inom två år efter projekttidens slut (fem projektledare). De som svarat *nya projekt* (nio) inom projekttiden är primärt projektledare från Universitet och högskolor, men även från två branschorganisationer. Bland dem som förväntar sig *nya projekt* inom två år efter projektets avslut återfinns, förutom Universitet och högskolor, även Svensk Kollektivtrafik.

I samfinansiärsenkäten är det proportionerligt fler som svarat att de inte kan bedöma om projektet resulterat i något av de alternativ som anges. Det kan bero på att dessa samfinansiärer inte har varit tillräckligt involverade i projekten för att bedöma vilka resultat som har kommit fram.

Mobilitet

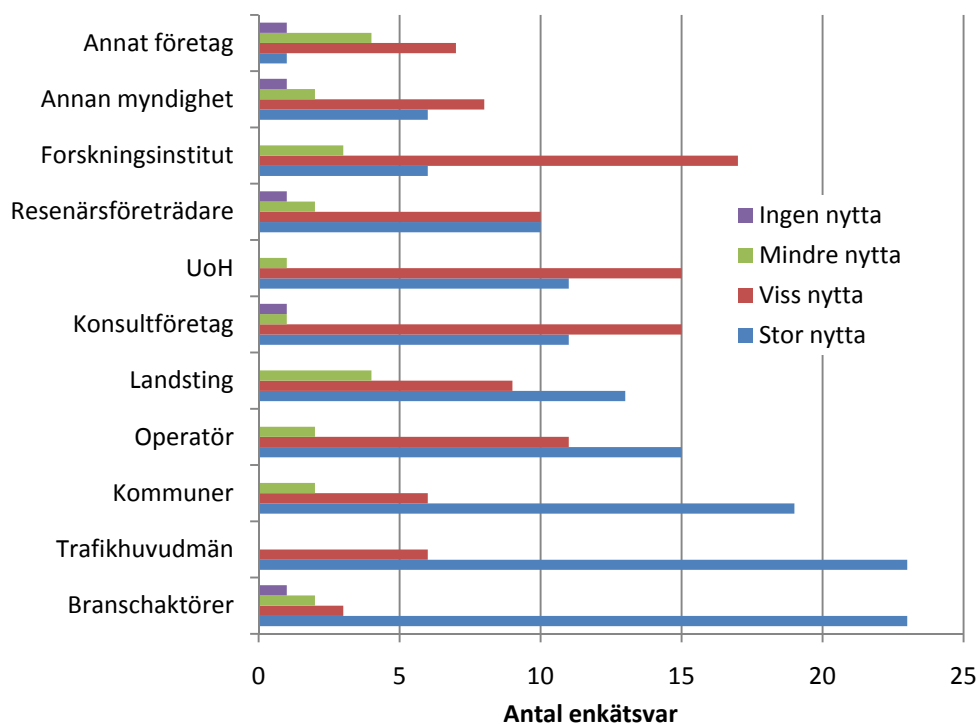
Till skillnad från många andra forskningsprogram som syftar till att öka kunskapsflödet och till kompetensuppbyggnad kan ökad mobilitet inte i någon större utsträckning skönjas som ett resultat av programmet Framtidens personresor. Detta framgår av enkätsvaren, där endast en projektledare och två samfinansiärer svarar att detta redan

uppnått eller kommer uppnås inom två år. I de intervjuer och den Peer Review vi genomförde framgår att mobilitet och utbyte är viktigt för branschen och skulle bidra till att möjliggöra spridning av resultaten och den kunskap som byggts upp i projekten. Ett förslag som fördes fram under Peer Review är att programmet skulle kunna finansiera industridoktorander, vilka kunde fungera som gränsgångare mellan trafikhuvudmän, kommuner, operatörer och UoH.

3.2 Nyttan för branschaktörerna

Ett av huvudsyftena med denna halvtidsutvärdering har varit att identifiera för vilka organisationer och i vilken grad projektens resultat kan tänkas vara till nytta. I den enkät som skickades ut till alla projektledare efterfrågades för vem eller vilka han/hon uppfattade att resultaten är till nytta eller kommer att leda till nytta, se figur 3.2.1.

Figur 3.2.1 Projektledarnas uppfattning om för vem resultaten är av nytta (enligt projektledarenkät)



Branschaktörerna och trafikhuvudmännen är de organisationer som de flesta projektledarna uppfattar att resultaten skulle vara till nytta för. En intressant observation är att endast ett begränsat antal företrädare för branschorganisationer deltar i projekten, trots att uppfattningen är att nyttan för dessa är stor. För forskningsinstitut, UoH och konsultföretag, som är de organisationer som agerat projektledare, anser projektledarna att resultaten är av viss nytta. Andra organisationer som resultaten skulle kunna vara av

stor nytta för är landsting, operatörer och kommuner. Dessa har medverkat i viss grad i projekten. Resenärsföreträdare lyser med sin frånvaro i projekten trots att en stor del av projektledarna anser att resultaten till nytta för dem.

Också enligt den Peer Review som genomfördes med tolv utvalda projekt bedöms projekten främst vara till nytta för kommuner och trafikhuvudmän. Även politiker, operatörer och branschaktörer nämns. Experterna bedömde även i vilken grad resultaten redan nyttjats av användarna. Experterna menar att de i genomsnitt endast används i liten grad. Orsaken till detta är att projekten endast pågått ett par år och har ännu inte hunnit nå användarna. I andra projekt finns det ännu inga utvecklade resultat som kan användas. Det finns samtidigt exempel på resultat som redan kommit till nytta för avnämarna.

”Resultaten har utnyttjats i ett annat projekt inom organisationen.”

”Vissa tillämpningsstudier har gjorts med planeringsverktyget i Stockholm.”

”Resultaten används av konsultföretaget men inte av andra.”

Experterna fick även frågan till vilken grad man tror att resultaten kan tänkas användas i framtiden. Svaren varierar mellan projekten, men i genomsnitt förväntas resultaten användas i hög grad av de olika användarna.

”Enligt min bedömning har det planeringsverktyg som fortfarande håller på att utvecklas goda möjligheter att bli implementerat i en framtida kommersiellt tillgänglig programvara. Det kan då bli använt i mycket stor utsträckning nationellt och internationellt.”

”Med de goda kontakter som projektet har finns det mycket goda förhoppningar om att resultaten från de båda projekten i hög grad kommer att användas.”

”Det finns mycket i projektet som borde vara av intresse för branschen. Det är dock svårt att säga i detta skede i vilken utsträckning branschen verkligen kommer att ta tillvara denna kunskap.”

”Projektet borde även kunna användas i det transportpolitiska arbetet, förutsatt att det presenteras och marknadsförs på ett bra sätt för politiker.”

Våra analyser tyder sammanfattningsvis på att de resultat som kommit ut från projekten är begränsade på grund av den korta tiden som passerat sedan projekten fick finansiering. Enligt enkätresultaten har programmet hittills framförallt skapat nya kontakter, tvärvetenskapligt samarbete och gemensamma kurser. Både experterna som medverkade vid Peer Review-granskningen och projektledarna själva förutsätter att projekten kommer att leda till resultat såsom publikationer, nya sätt att samordna verksamheter och trafikslag och nya forskningsfrågor. Även projektens möjligheter att användas av

branschaktörerna, trafikhuvudmännen, och kommuner anses goda trots att resultaten idag endast nyttjas i begränsad utsträckning. Ett hinder, som skulle kunna leda till att resultaten inte utnyttjas fullt ut, är att vissa organisationer som skulle kunna använda sig av resultaten endast medverkar till viss grad i projekten. För att möjliggöra högsta möjliga nytta bör framförallt aktörer från branschorganisationer och resenärsföreträdare involveras till en högre grad i olika faser i projekten.

4 Programmets relevans

Föregående kapitel handlar om vilka eventuella effekter vi kan vänta, eller redan nu kan se att programmet Framtidens personresor har resulterat i. Dessa effekter kommer i senare led förhoppningsvis att leda till nytta för kollektivtrafiksystemet av det slag programmet syftar till. I detta kapitel behandlar vi vissa andra förutsättningar för att nytta ska uppstå i framtiden. De har här samlats under rubriken relevans. Det handlar bland annat om huruvida projekten är relevanta för programmets mål och syften, om programmet och projekten riktar sig mot problem och utmaningar som är viktiga för målgruppen, och om resultaten sprids effektivt genom olika kanaler och når användarna.

4.1 Relevans från intressenternas perspektiv

Värdet av att delta i ett projekt i relation till kostnaden

I enkäten till samfinansiärerna frågade vi hur värdet av utbytet av deltagandet i projektet förhåller sig till kostnaden. Svaret blev att värdet är lika stort (16 %), något högre (29 %) eller mycket högre (32 %) än kostnaden (se vidare Bilaga 3). I kommenterarna till denna fråga ger respondenterna uttryck för mervärden som till exempel möjlig kommersialisering av resultaten, högt kunskapsutbyte, väsentligt utbyte av samarbetet med en annan part i projektet, möjlighet att anta en doktorand, stort värde av kontakter som knöts i referensgruppen och värdet av att lära sig från andra i liknande situationer. En person skriver

”att få inblick i och möjlighet att ta del av goda exempel från Europa i övrigt stärker unga medarbetares kompetens, de kan dessutom utveckla sitt kontaktnät i och med mötet med kompetenser inom ämnet. Allt detta är värdefullt för framtida uppgifter och uppdrag”.

Endast en person anger att värdet av deltagandet i projektet är något mindre än kostnaden. Samma person svarar i andra frågor att utbytet vad gäller kunskaps- och kompetensöverföringar mellan projekt och verksamhet inte har fungerat som avsett, att samfinansieringen inte har bidragit till önskat resultat och att de själva bara till viss del kunnat erbjuda projektet det som avsågs i form av kunskap eller dylikt. Respondenten menar trots detta att projektet varit ett bra forum för att diskutera frågor som är gemensamma för flera trafikhuvudmän och att projektets resultat bör kunna vara till nytta för flera av branschens aktörer, framförallt universitet och högskolor, forskningsinstitut och konsultföretag.

Att drygt 60 % av de samfinansiärer som kunde bedöma detta, uppger att de erhållit något eller mycket högre värde än kostnaden, är självklart positivt. Det visar på ett tydligt upplevt mervärde av att finansiera och delta i projekt i Framtidens personresor.

Vad kan mer sägas om vad detta mervärde består i och om vilka förväntningar hos deltagarna som uppfylls?

Samfinansiärerna fick i en av enkätfrågorna ta ställning till en rad påståenden som berör deras medverkan i respektive projekt, mellan 42-44 svarade på varje påstående. De förefaller överlag uppfatta att de får sina förväntningar mötta i projekten. Det kan ur diagrammet nedan (Figur 4.1.1) exempelvis utläsas att *Inriktningen på projektet* stämmer i hög grad *med kunskapsbehoven i samfinansiärernas ordinarie verksamhet*, enligt hälften av de svarande. Nästan hälften uppfattar att de i hög grad har kunnat *erbjuda projektet det som avsågs i form av kunskap eller dylikt*. Över hälften instämmer i hög eller viss grad i att de uppfattar *tydliga mervärden* i att samfinansiera och att *samfinansieringen hittills bidragit till önskat resultat*.

För påståenden som handlar om väl fungerande samarbete, tydliga mervärden, att den samfinansiering som beskrivits i ansökan har betalats ut, att de har nått önskat resultat och att finansieringen från programmet var avgörande för deras medverkan i projektet är det samtidigt relativt många som anger att de inte kan ta ställning. Detta, liksom en del andra resultat i denna halvtidsutvärdering, tyder på att dessa samfinansiärers medverkan och aktivitet i projekten hittills varit begränsad. Framförallt tyder det på att de har haft ganska begränsad kontakt med andra samfinansiärer inom projektet.

Sju av de svarande samfinansiärerna anger svarsalternativet *stämmer inte* vid påståendet *Vårt beslut att samfinansiera påverkades av att projektet fick finansiering från Framtidens personresor*. Det tyder på att de aktuella projekten var högst relevanta och intressanta att medverka i, alldeles oavsett om de finansierades med statliga medel.

Vad gäller samfinansiärernas möjlighet att påverka projektets innehåll och upplägg uttrycker en av intervjupersonerna att de (den egna organisationen) har påverkat innehållet och upplägget i hög grad och att idén bakom projektet uppstod i dialog med projektledare:

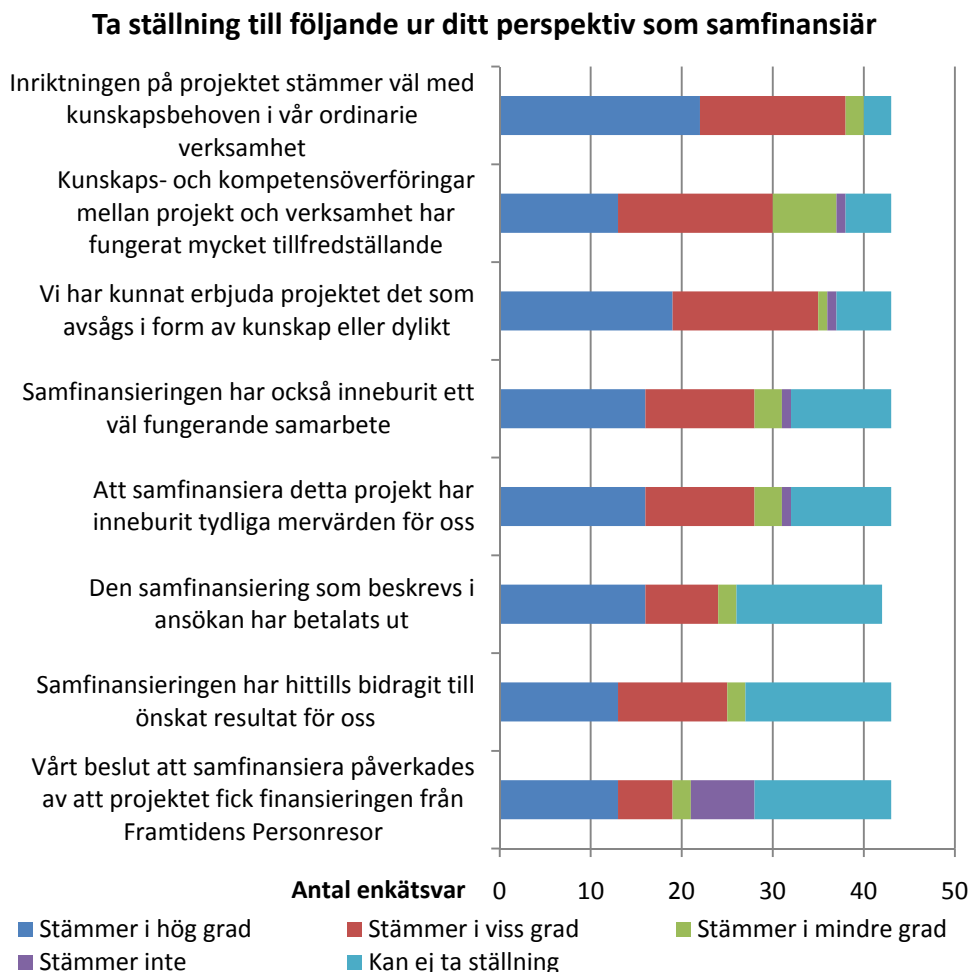
”det är det som är meningen när man kommer från olika håll... något som växer fram”.

En annan intervjuperson har motsatt erfarenhet:

”Vi har inte haft särskilt mycket kontakt... varit en väldigt liten spelare i det hela... UoH har helt stått för upplägget av detta projekt”.

Eftersom detta är en halvtidsutvärdering och många projekt antingen är i startgrupparna eller inte ens hunnit starta när detta skrivs, väljer vi att tolka de sistnämnda iakttagelserna positivt och se dem som en indikation på att det finns möjligheter att öka utbytet och kunskapsöverföringen under resterande programtid. Samtidigt tyder dessa iakttagelser på att det också behövs åtgärder, från programledningens sida, för att inkludera samtliga projektdeltagare och framför allt involvera samfinansiärerna i högre utsträckning än hittills.

Figur 4.1.1 Samfinansiärernas upplevelse av medverkan i respektive projekt (enligt samfinansiärenkät)



Dessa enkät- och intervjuresultat uppfattar vi så att programmet i allmänhet och de enskilda projekten i synnerhet är relevanta för kollektivtrafikens behov, åtminstone för de allra flesta av de branschaktörer som valt att delta i projekten, och att de som deltar aktivt också får gott utbyte för sina insatser. Samtidigt tycks betydligt färre samfinansiärer hittills ha deltagit så litet i projekten att de har svårt att ta ställning, antingen beroende på att de anser att frågorna i projekten inte har så hög prioritet eller på att projekten knappt har kommit igång ännu. Åtminstone i det sistnämnda fallet finns det alltså utrymme för att involvera dem mer och att öka deras utbyte.

Den samlade bilden på dessa punkter är att programmet och projekten är relevanta för kollektivtrafiken, såtillvida att de svarar mot kunskapsbehoven hos deltagarna från branschen och att de branschaktörer som deltar aktivt får gott utbyte för sina insatser. Samtidigt finns det uppenbarligen utrymme för många projektdeltagare att öka sin aktivitet och att engagera sig mer i inriktningen av arbetet i projekten.

Motiv för samfinansiering

För att få ytterligare en bild av relevansen hos programmet frågade vi också i samfinansiersenkäten vilka motiv eller vinster man ser med samfinansiering av projekten. De 31 samfinansierare som svarade på frågan representerar 21 projekt. Denna fråga besvarades med öppna svar, vilka grupperade sig kring främst tre faktorer, som alla står i god överensstämmelse med de syften som angivits för programmet (några svarande uppger mer än ett motiv):

- Nyttan av samverkan (enligt 15 svarande)
- Vikten av forskning och ny kunskap (enligt tio svarande)
- Driva på utvecklingen inom kollektivtrafiken (enligt åtta svarande)

Nyttan av samverkan beskrivs i svaren som nyttan med och vikten av att hitta bra forum för samverkan med andra intressenter, såsom branschaktörer, kommuner, trafikhuvudmän och andra, i syfte att främja kollektivtrafikens utveckling. De svarande skriver att det erbjuder möjligheter såsom *”förbättrade affärsrelationer, att samla flera intressenter kring samma projekt”* och *”delad finansiering, tydligare nyttor, åtaganden och ansvar”*. Några beskriver också varför detta är viktigt:

- för att möjliggöra *”...planering av bättre kollektivtrafik utan att försämrade för andra trafikslag”*
- *”...viktigt med en fungerande kollektivtrafik för att säkerställa tillgång till kompetens i regionen”*
- att *”mer resurser till projekten ger en bättre branschförankring”* (genom att de möjliggör mer samverkan)

Vikten av forskning och ny kunskap angavs som ytterligare ett motiv för att samfinansiera projekt inom Framtidens personresor. Det handlar om att bidra till *forskning, ökad kunskap, och kompetensutveckling*. En av de svarande beskriver detta som en möjlighet att *få förkovra sig och få tillgång till andras kunskaper* på andra sätt än som annars är brukligt.

Att driva på utvecklingen inom kollektivtrafiken anges som ett tredje motiv till samfinansiering. Att driva på utvecklingen handlar om att driva på både den gemensamma utvecklingen för kollektivtrafiken och den egna verksamhetens utveckling, eftersom de går hand i hand. Någon beskriver att det skapas mervärden i att driva på frågorna gemensamt, vilket stärker det egna arbetet, och inspirerar till att pröva nytt och se på problem på ett nytt sätt. Tre av de svarande beskriver sina motiv enligt följande:

”Vi kan hjälpa till med erfarenheter och data så att projektet kommer nära verkligheten”

”Vi ville ställa upp med vårt kunnande för branschens bästa och visste inte om vi skulle få ut något själva av det”

”Vårt övergripande mål är fler och mer nöjda resenärer. Vi tror att bättre komfort för våra kunder kan bidra till det”

Troligen är det också så i flera av projekten, att det inte enbart är bidragen från de statliga myndigheterna som möjliggjorde projektets genomförande, utan även att de medel som samfinansiärerna bidragit med har varit en förutsättning för genomförandet. Detta var också ett av programmens syften, att branschen själva skulle vara aktiva i projekten, från ax till limpa.

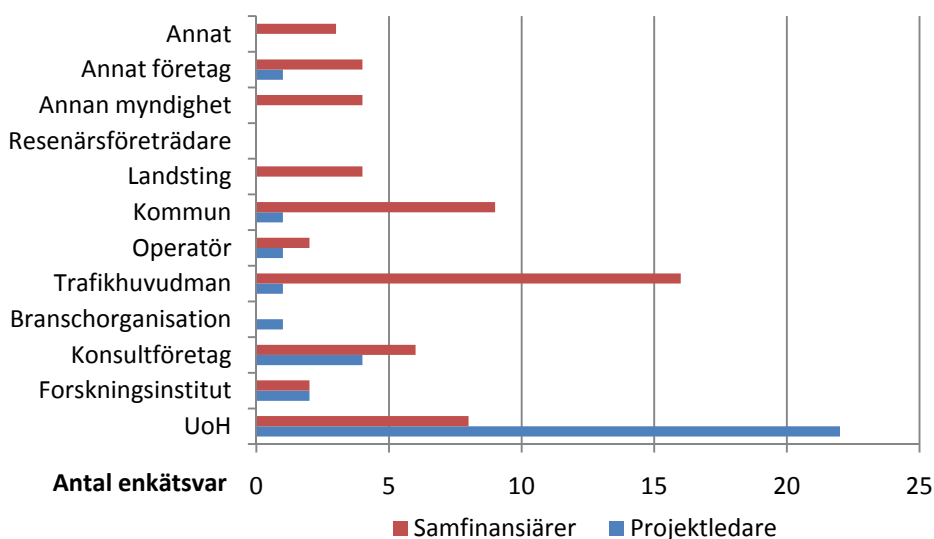
Även när vi ser på motiven för att delta är det samlade intrycket att projekt och program i huvudsak är relevanta för branschen.

Vilka deltar i programmet?

Respondenterna gavs möjlighet att ange flera kategoritillhörigheter i enkäterna, varför summan av siffrorna i diagrammet nedan (Figur 4.1.2) överstiger antalet samfinansiärer och projektledare. Fördelningen av programdeltagarna ser naturligt nog olika ut för projektledare respektive samfinansiärer. Störst grupp bland projektledarna utgörs, som nämnts tidigare, av representanter från akademien (22) medan den största gruppen bland samfinansiärerna utgörs av representanter från kategorin trafikhuvudman (16). Bland de svarande samfinansiärerna finns också, i sammanhanget, relativt många representanter för kategorierna kommun (nio), UoH (åtta) och konsultföretag (sex). Näst största gruppen bland projektledare är konsultföretag, med fyra representanter. Gemensamt för både projektledare och samfinansiärer är att det bland dem inte finns någon representant för kategorin resenärsföreträdare.

Med undantag för sistnämnda bedöms programmet som relevant, såtillvida att det i huvudsak tycks ha lockat rätt kategorier deltagare från kollektivtrafikens område.

Figur 4.1.2 Antal programdeltagare uppdelat på kategori av organisation (enligt projektledarenkät och samfinansiärenkät)



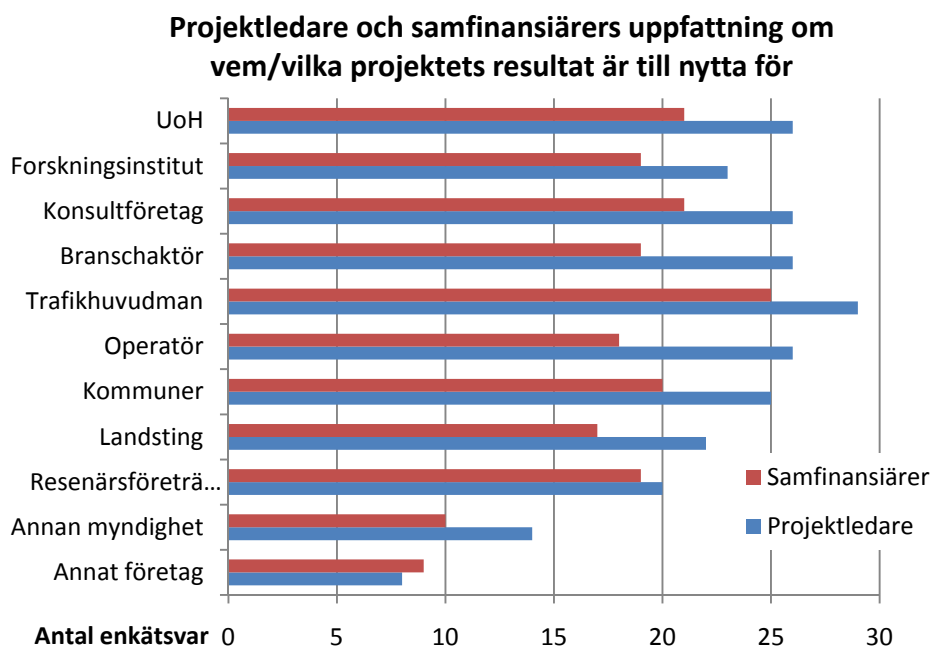
Nytta för vem?

Vi frågade också projektledarna och samfinansiärerna om för vem de uppfattade att projektets resultat är till nytta. Mellan 21-26 samfinansiärer och 18-29 projektledare bedömde graden av nytta för olika kategorier av organisationer. Svarsalternativen var *stor*; *viss*; *mindre*; *ingen nytta* eller *kan ej bedöma*. I diagrammet nedan (Figur 4.1.3) har vi slagit ihop de två svarsalternativen stor och viss nytta för att kunna urskilja eventuella likheter och skillnader mellan projektledares respektive samfinansiärers svar. Det kan nämnas att inte fler än två förekom i kolumnen *ingen nytta* för någon av kategorierna. Motsvarande siffra för kolumnen ”mindre nytta” är som högst fyra.

Både projektledare och samfinansiärer anser att trafikhuvudman är den kategori som projektens resultat kommer till stor nytta för. I övrigt ser fördelningen på kategorier rätt jämn ut för både projektledare och samfinansiärer. Som nämnts ovan var svarsfrekvensen för projektledare något högre på denna fråga, vilket också syns tydligt i diagrammet nedan.

Ett intressant resultat är att många av de svarande bland både projektledare och samfinansiärer anser att resultaten är till stor eller viss nytta för resenärsföreträdare. Föregående figur (4.1.2) visade dock att denna kategori inte alls finns med bland programdeltagarna. Kanske skulle de kunna dra nytta av programmet i ännu högre utsträckning om de också var aktiva deltagare i både projekten och i själva utformningen av programmet. Motsvarande gäller även operatörer och branschorganisationer, som har låg representativitet bland programdeltagarna, samtidigt som de bedöms ha nytta av projektens resultat. Ett sätt att öka programmets relevans skulle kunna vara att engagera dessa målgrupper ytterligare.

Figur 4.1.3 Organisationskategorier som har stor eller viss nytta av projektens resultat (enligt projektledarenkät och samfinansiärenkät)



Experternas syn på programmets och projektens relevans

I den Peer Review som genomfördes med ett antal utvalda projekt identifierade experterna för vem eller vilka projekten var av relevans. Eftersom projekten har tämligen olika syften skiljer sig de identifierade målgrupperna åt mellan projekten. Trafikhuvudmän och operatörer är de aktörer som oftast nämns som relevanta mottagare av projektens resultat. Även kommuner och kollektivtrafikbranschen nämns som relevanta. Andra aktörer, som vissa av projekten skulle kunna vara av relevans för, är landsting och även politiker. Möjligheten att involvera politiker i projekten diskuterades av experterna. Det fanns en enighet bland experterna om att inte involvera politiker på alltför tidigt stadium, utan låta forskare och projektdeltagare arbeta ”i fred” och sedan sprida resultaten till relevanta beslutsfattare.

Vidare utvärderade experterna huruvida projekten uppfyller aktuella och förutsedda behov hos användarna. Det fanns en gemensam uppfattning och en enighet om att alla utvärderade projekt uppfyller behov hos användare, samtidigt som det kan vara svårt att engagera berörda aktörer. Nedan följer ett antal exempel på kommentarer när det gäller behoven hos användarna:

”De problem som studeras är viktiga problem för huvudmän och operatören. Att förbättra kvaliteten i kollektivtrafiken är angeläget för politiker och inte minst för resenärerna.”

”Det verkar finnas en svårighet att få med alla relevanta aktörer vilket tyder på att projekts relevans inte är uppenbart för alla.”

”Linjebunden kollektivtrafik, färdtjänst, sjukresor, skolskjutsverksamhet står tillsammans för mycket stora kostnader för den offentliga sektorn. Att kunna minska kostnaderna genom bättre samordning mellan dessa olika former eller kunna effektivisera verksamheten inom var och en av dessa former skulle potentiellt kunna leda till stora besparingar eller möjligheter till serviceförbättringar.”

Enligt experterna är fokus i alla projekten lämpligt valda. Eftersom inget projekt kan täcka in alla aspekter av ett problemkomplex tar varje projekt upp vissa aspekter på ett mer djupodlande sätt. Experterna bedömde därför huruvida projekten har lämpligt fokus utifrån de projektmål som angavs i ansökan.

I genomsnitt uppfyller projekten i mycket hög grad angivna projektmål. I endast ett projekt bedömde experterna att man i alltför liten utsträckning kritiskt granskat de synpunkter och goda exempel som huvudmän och operatörer fört fram. Experterna gjorde ingen skillnad mellan de projekt som är mer tillämpnings- eller forskningsinriktade. Eftersom flera av de projekt som utvärderades ännu inte är avslutade påpekade experterna att de snarare bedömde förutsättningarna att uppnå målen. Gällande programmålen i Framtidens personresor uppfylls dessa i genomsnitt i mycket hög grad av projekten. Fokus på programmet har som tidigare diskuterats varit väldigt brett vilket innebär att projekten inte kan uppfylla alla programmål utan måste fokusera på ett eller

några mål. Dessutom är flera av programmålen långsiktiga och det kan därför vara svårt att bedöma till vilken grad projekten redan uppnått målen. Det blir snarare en fråga om potentialen att uppnå programmålen.

Nedan följer några citat från experterna, som visar hur de ser på projekten i relation till programmålen:

”Projektet bidrar till kunskapsuppbyggnad av strategiska akademiska forskningsmiljöer och också till utvecklingen av samspelet mellan forskare och praktiker.”

”Ett projekt kan svårligen uppfylla alla programmål. Detta projekt är i första hand inriktat på att förbättra planeringshjälpmidlen. Projektet har mycket goda förutsättningar att leda till ett nytt och användbart planeringsverktyg.”

”Effektivare planering kan göra resorna långsiktigt mer hållbara, men inte öka marknadsandelen.”

”Projektet kommer att bidra till att förbättra kunskapsunderlaget för organisation, finansiering och styrning av den långväga kollektivtrafiken med buss och tåg. Frågor kring betydelsen av bytespunkter och biljettsystem kan komma att behandlas.”

Huvudintrycket även från expertgranskningen är att programmet och projekten är relevanta i förhållande till program- och projektmålen, samtidigt som också experterna noterade både vikten och svårigheten att tillräckligt aktivt engagera resultatanvändarna.

4.2 Spridning och mottagande av resultat

Både projektledare och samfinansierare ombads i enkäten ange vilka kanaler som används för resultatspridning inom respektive projekt samt bedöma vilken betydelse varje kanal har. Detta har (som framhållits i avsnitt 1.3) stor betydelse för om projektens resultat ska nå de avsedda avnämarna och komma till praktisk nytta, detta anser vi är en viktig relevansaspekt. Antalet svar för varje typ av kanal varierar för både projektledare (23-29) och samfinansierare (24-26). I båda enkäterna gavs också möjlighet att kommentera svaren. Gemensamt för både projektledare och samfinansierare är att samtliga angivna kanaler har stor eller viss betydelse för resultatspridning.

Av enkätsvaren att döma verkar det finnas ett betydande mervärde i att andra aktörer än projektledarna eller samfinansierarna själva deltar i projekten och använder sina nätverk för resultat- och kunskapsspridning. Drygt 50 % av projektledarna och 45 % av samfinansierarna uppger att övriga projektdeltagares kontaktnät har stor betydelse för resultatspridningen från projektet (se tabell 4.2.1 och 4.2.2). Samtidigt finns här, sannolikt, en outnyttjad potential; drygt en av fyra projektledare menar att samfinansierarnas nätverk skulle kunna ha betydelse eller kan inte bedöma om så är fallet, medan

37 % av samfinansierarna inte kan bedöma detta. Med tanke på att många projekt ännu inte är avslutade är det dessutom troligt att nätverkens betydelse kommer att öka när flera forskningsresultat har kommit fram.

Kanaler som används för resultatspridning enligt projektledare

Tabellen nedan (tabell 4.2.1) visar att de flesta av de kanaler som anges i enkäten verkar ha stor betydelse för resultatspridning enligt projektledare (kanaler som media och internet finns inte med bland alternativen men kan tänkas fångas upp i "andra publikationer" och "annan"). Mest utmärkande är *egna nätverk* och *konferenser* och tätt därefter följer *rapporter*, *föreläsningar*, *vetenskapliga tidsskrifter* och *samfinansierarnas nätverk*. Att *vetenskapliga tidsskrifter* används i större utsträckning av projektledare än samfinansierare är inte så överraskande med tanke på att flera bland projektledarna än samfinansierarna representerar akademien. Vad gäller *andra publikationer* har lika många angett stor som mindre betydelse. Fem personer anger att *nyhetsbrev* inte har någon betydelse medan tio personer anger att de skulle kunna ha betydelse men inte används. Även *facktidningar* upplevs ha potential att vara viktiga för resultatspridning enligt projektledarna, sju anger att de har stor betydelse och nio att de skulle kunna ha betydelse men inte används.

Några projektledare har kommenterat sina svar och bedömningar och flera anger att det är för tidigt i projektarbetet för att kunna uttala sig om resultatspridning, något projekt är exempelvis försenat. Ett par svarande problematiserar att målgruppen har stor betydelse för vilken kanal för resultatspridning som används,

"Med samhälle (inkl. grundutbildning) och industri är det oftast enklast att kommunicera forskningsresultat genom muntliga presentationer medan inom forskarsamhället är publikationer på engelska det allra viktigaste. Att presentera på konferenser är även mycket viktigt men tidskriftsartiklar rankas allra högst".

Någon framhåller:

"I Sverige definieras forskningsbehov av forskare för forskare och genomförs av forskare för forskare och utvärderas också ofta av forskare".

I några av de kompletterande intervjuerna med projektledare framkommer även att resultatspridning anses vara mycket viktigt för projektet och att de planerade och genomförda publikationerna och aktiviteterna inte alltid är tillräckliga. Två respondenter nämner hemsidor som målet med projektet. Vilka kanaler som används för spridning är givetvis även beroende av vilket område projektet rör sig inom, vilka deltagarna är och hur stort projektet är.

Tabell 4.2.1 Kanaler för resultatspridning använda av projektledare samt bedömning av deras betydelse (enligt projektledarenkät)

Fråga 27: Vilka kanaler används för att sprida projektets resultat?						
	Stor betydelse	Mindre betydelse	Ingen betydelse	Skulle kunna ha betydelse, men används inte	Kan ej bedöma	Antal svar
Konferenser	83 % (24)	3 % (1)	-	14 % (4)	-	29
Föreläsningar	65,5 % (17)	19 % (5)	-	4 % (1)	11,5 % (3)	26
Kursverksamhet	35 % (9)	27 % (7)	8 % (2)	19 % (5)	11 % (3)	26
Rapporter	71 % (20)	18 % (5)	7 % (2)	-	4 % (1)	28
Nyhetsbrev	9 % (2)	17 % (4)	22 % (5)	43 % (10)	9 % (2)	23
Facktidningar	29 % (7)	25 % (6)	4 % (1)	37 % (9)	8 % (2)	25
Vetenskapliga tidskrifter	54 % (14)	19 % (5)	4 % (1)	23 % (6)	4 % (1)	27
Andra publikationer	35 % (8)	35 % (8)	4 % (1)	17 % (4)	8 % (2)	23
Egna nätverk	96 % (26)	4 % (1)	-	-	-	27
Samfinansiärers nätverk	52 % (13)	16 % (4)	4 % (1)	12 % (3)	16 % (4)	25
Annan	25 % (2)	-	25 % (2)	-	50 % (4)	8

Kanaler som används för resultatspridning enligt samfinansiärer

Jämfört med projektledare är det fler samfinansiärer bland de svarande som anger att de inte kan bedöma vilken betydelse de olika kanalerna för resultatspridning har (se tabell 4.2.2). Färre samfinansiärer än projektledare använder sig samtidigt av svarsalternativet *ingen betydelse*.

I kolumnen *stor betydelse* i båda tabellerna kan man utläsa att de fyra kanaler som flest anger ha stor betydelse för resultatspridning är desamma för både projektledare och samfinansiärer. Dessa är *egna nätverk*, *konferenser*, *rapporter*, och *föreläsningar*. Även *samfinansiärernas nätverk* (för samfinansiärerna själva gäller detta andra samfinansiärers nätverk) har stor betydelse för båda grupperna. Åtminstone i det avseendet bedömer vi förutsättningarna för att resultaten ska kunna spridas till och nå målgrupperna som goda.

Inte heller samfinansiärer verkar använda *nyhetsbrev* i någon större utsträckning, flera anger dock att detta skulle kunna ha stor betydelse för resultatspridning. Liksom för projektledarna anges *kursverksamhet*, *facktidningar* och *andra publikationer* ha betydelse (mer eller mindre). Här finns rimligen en god potential för att sprida resultat allteftersom de kommer fram.

Med tanke på det sistnämnda finns det bland samfinansiärernas enkätcommentarer och i en intervju indikationer på att projektens resultat indirekt har fått stor spridning i allmänna medier. Med tanke på vilka användarna och projektens målgrupp är kan spridning i allmänna medier enligt vår bedömning ha minst lika stor betydelse och inverkan som spridning i andra mer vetenskapligt inriktade kanaler. Bland

kommentarerna ges även uttryck för önskan om branschvänliga spridningskanaler. Det vill säga med mer betoning på branschmedia och utbildningsmaterial för förare samt spridning till kommuner och länsstyrelser. (Vissa intervjupersoner menar att de inte har någon uppfattning om vad som gjorts inom projektet för att sprida resultat utöver det som genomförts internt i den egna organisationen. Detta bekräftar vad vi tidigare sett om samfinansiärernas i många fall passiva roll.).

Tabell 4.2.2 Kanaler för resultatspridning använda av samfinansiärer samt bedömning av deras betydelse (enligt samfinansiärenkät)

Fråga 21: Vilka kanaler används för att sprida projektets resultat, vad du vet?						
	Stor betydelse	Viss betydelse	Ingen betydelse	Kunde ha stor betydelse, men används inte	Kan ej bedöma	Antal svar
Konferenser	46 % (12)	27 % (7)	-	4 % (1)	23 % (6)	26
Föreläsningar	50 % (12)	21 % (5)	-	4 % (1)	25 % (6)	24
Kursverksamhet	12 % (3)	32 % (8)	-	-	56 % (14)	25
Rapporter	54 % (14)	27 % (7)	-	-	19 % (5)	26
Nyhetsbrev	17 % (4)	21 % (5)	8 % (2)	21 % (5)	33 % (8)	24
Facktidningar	12,5 % (3)	37,5 % (9)	4 % (1)	8,5 % (2)	37,5 % (9)	24
Vetenskapliga tidskrifter	8 % (2)	21 % (5)	17 % (4)	8 % (2)	46 % (11)	24
Andra publikationer	4 % (1)	32 % (8)	8 % (2)	8 % (2)	48 % (12)	25
Egna nätverk	52 % (13)	20 % (5)	-	-	28 % (7)	25
Samfinansiärers nätverk	46 % (11)	17 % (4)	-	-	37 % (9)	24

Föreliggande rapport är en halvtidsutvärdering varför många av programmets projekt antingen inte hunnit starta eller inte hunnit publicera och sprida resultat. Många enkätrespondenter och intervjupersoner uttrycker också att det är alltför tidigt i processen för att kunna bedöma dels vilka kanaler man kommer att använda för resultatspridning, men också vilken betydelse de kommer att ha för deras projekt. Som noterats ovan torde målgrupp och ämnesområde ha stor betydelse för valet av kanal för resultatspridning. Den viktigaste spridningskanalen är samtidigt i de flesta fall enskilda människor. Vad som därför också torde ha stor betydelse för resultatspridningen är projektets syfte och projektgruppens sammansättning samt projektledarens och övriga deltagares individuella bakgrund. I intervjuerna framkommer även att man inte har känt till möjligheten att kunna söka avsätta medel för resultatspridning. En intervjuperson nämner att detta först blir aktuellt när det är dags för att sprida resultaten. För att, inom programmets alla projekt, effektivt kunna sprida resultat och säkerställa att de når rätt målgrupp krävs att samtliga deltagare medverkar aktivt i projekten, under såväl startfas och projektgenomförande som resultatspridning och uppföljning.

5 Programmetts vetenskapliga kvalitet

En förutsättning i alla offentligfinansierade FoU-inriktade program är att de projekt som får bidrag ska bedrivas med hög vetenskaplig kvalitet. Eftersom det är svårt att värdera denna, om man inte har ämnesspecifik kunskap, har vi använt oss av experter inom området för att utvärdera projektens kvalitet ur ett antal aspekter. En utförlig beskrivning av hur denna så kallade Peer Review genomfördes lämnas i avsnitt 2.4. I detta kapitel presenteras och analyseras resultaten från denna Peer Review. Under Peer Review, som bland annat inkluderade ett gemensamt möte med experter och ett urval av projektledare, diskuterades även ett antal förslag till hur den vetenskapliga kvaliteten skulle kunna stärkas ytterligare. Dessa presenteras i slutet av detta kapitel. I Bilaga 7 presenteras poäng enligt en femgradig skala samt variationsvidd för varje kvalitetsaspekt som experterna utvärderade.

5.1 Projektens vetenskapliga kvalitet

Enligt experterna håller projekten genomsnittlig vetenskaplig kvalitet. Om man studerar enskilda projekt varierar samtidigt den vetenskapliga kvaliteten kraftigt. I ett projekt kan resultatet vara en typisk konsultrapport som inte genomgått någon vetenskaplig granskning. I flera andra projekt kan kvaliteten vara av högsta internationella klass. Eftersom projekten ännu är relativt nystartade har majoriteten av dem endast resulterat i en begränsad vetenskaplig produktion. Detta innebär att flera projekt snarare bedömdes utifrån den potential de har att kunna uppnå hög vetenskaplig kvalitet, än utifrån de resultat man uppnått hittills. Här följer ett antal kommentarer från experternas utvärdering:

”Forskningen har goda förutsättningar att bli av hög kvalitet. Ännu har dock bara en artikel publicerats så den vetenskapliga kvaliteten är ännu inte bevisad.”

”Som jag kan bedöma utifrån ansökan och de tre forskningsrapporterna har forskarna en hög kompetens och det som rapporterats håller en hög akademisk kvalité. Rapporterna är välskrivna.”

”Detta är ett doktorandprojekt och ännu är den vetenskapliga produktionen begränsad.”

”Det material som samlats in är mycket intressant och gediget insamlat. Rapporten från förstudien är innehållsrik. I rapporten finns inte några mer teoretiska resonemang vilket kanske inte kan krävas. Förhoppningsvis kommer slutrapporten att lägga större tyngdpunkt på det.”

De metoder som används i projekten är i genomsnitt mer etablerade snarare än nya. När personer från konsultföretagen är projektledare använder man sig i lägre grad av nya forskningsmetoder. Detta innebär ändå att metoderna fortfarande kan vara nya för projektdeltagarna. Det finns även exempel på metoder som redan är etablerade inom andra forskningsdiscipliner, och som samtidigt är nya för transportforskningsområdet. De metoder som används är av både kvalitativ och kvantitativ karaktär. Kvalitativa metoder som används är surveys, intervjuer och fallstudier. Av kvantitativa metoder nämns dynamiska simuleringsverktyg och statistiska metoder.

Vidare utvärderade experterna i vilken grad projekten bidrar till att vidareutveckla forskningen. I de projekt där projektledaren har sin hemvist i UoH vidareutvecklas forskningskunskapen i högre grad än i projekt där projektledaren har sin hemvist i ett konsultföretag. Detta är ett naturligt resultat eftersom forskare strävar efter att utveckla forskningskunskapen, medan konsulterna snarare har som syfte att föra ut kunskap, synpunkter och erfarenheter för utbyte och diskussion om användning med huvudmän och operatörer. Exempel på ny kunskap som har tagits fram i projekten inkluderar vidareutveckling av forskning om barn och barns villkor inom kollektivtransport, nya algoritmer, användning av tekniska verktyg för att lösa nya problem och ökad förståelse hur trafiken kan och bör organiseras för att uppnå samhällsmål.

I de projekt som har varit mer grundforskningsinriktade, i huvudsak projekt med projektledare från UoH, har finansieringen från Framtidens personresor i hög grad bidragit till att möjliggöra fortsatt forskning inom området. I de projekt som har varit mer tillämpade, dvs. i huvudsak konsultprojekten, har finansieringen endast till viss utsträckning möjliggjort ytterligare forskning inom området. Här följer ett antal citat från experterna gällande projektens betydelse för fortsatt forskning:

”Genom en bra förstudie fick forskarna möjlighet att få ett större anslag och därigenom också få till stånd mer forskning inom området. Slutredovisningen av sättningsprojektet får visa vad som slutligen åstadkommit.”

”Finansieringen av projektet har varit en förutsättning för att få i gång detta slag av forskning inom transportområdet. Det kan noteras att doktoranden blivit mycket eftertraktad i andra projekt och som föredragshållare.”

”Den aktuella forskningen skulle knappast ha kommit till stånd utan det aktuella anslaget. Projektet bidrar till den forskningsmiljö som byggts upp och till att forskarna kan fortsätta sin forskningsverksamhet.”

”Programmet har varit den enda bidragskällan för projektet.”

”Forskningen har gett uppslag till nya frågor att studera.”

Av naturliga skäl varierar fokus i projekten från mer grundforskningsinriktad till mer tillämpad forskning. De konsultprojekt som utvärderades är mer tillämpade och ämnade

att komma företagen och operatörerna till nytta inom en snar framtid. Bland de projekt som har en projektledare från UoH återfinns både de som är mer forskningsinriktade och de som är mer tillämpningsinriktade. När tänkta användare, såsom kommuner, operatörer och andra branschaktörer, medverkar är projekten ofta av mer tillämpad karaktär vilket tyder på att användarna har varit med och påverkat projektens inriktning. Även i forskningsprojekt där dessa samarbeten inte förekommer finns det ofta ett syfte och en ambition att kunna bidra med kunskap och praktiska lösningar för myndigheter, operatörer, kommuner och andra tänkbara användare.

Eftersom projekten endast har pågått i högst tre år, fränsett de projekt som bygger vidare på tidigare projekt som finansierats av andra medel, var det svårt för experterna att bedöma huruvida resultaten i form av exempelvis antal publikationer och konferensdeltaganden, är tillfredställande. Generellt sett brukar man räkna med att det tar ett antal år innan forskningsprojekt resulterar i vetenskapliga publikationer, vilket förklarar den begränsade vetenskapliga produktionen.

Eftersom projekten är av olika karaktär har resultaten presenterats på olika sätt. I de projekt som har en tydlig forskningsinriktning har man använt sig av traditionella vetenskapliga kanaler såsom vetenskapliga Peer Review artiklar och konferensdeltaganden. I de mer tillämpningsinriktade projekten har workshops med branschen, rapporter och presentationer används för att presentera resultaten. Det bör påpekas att det material som funnits tillgängligt för experterna varierar mellan projekten. I några projekt existerade redan flera artiklar vilka även angetts i projektens slutrapport, i andra projekt fanns endast slutrapporten att tillgå, trots att det under den muntliga utvärderingen med projektledarna framkom att projekten resulterat i konferensdeltaganden, presentationer, artiklar och andra outputs. Med beaktande av detta bedömde experterna dels till vilken grad projekten uppnått resultat i jämförelse med vad som kan förväntas efter endast ett par års forskning, dels till vilken grad det finns en potential att producera resultat. I genomsnitt bedömde experterna därvid att outputs från projekten är mycket tillfredställande. Följande är exempel på kommentarer som återfinns i experternas utlåtanden:

”Rapporten från förstudien var mycket bra och innehållsrik. Det är inte möjligt att nu värdera hela projektet.”

”I projektet har producerats en rad texter samt två internationella konferensrapporter. Projektet är som doktorandprojekt ännu i sin början. Det finns goda skäl att tro att den slutliga outputen i form av vetenskapliga publikationer, konferensdeltagande etc. kommer att bli mycket tillfredställande.”

”Med tanke på projektets syfte kan kanske projektets outputs i form av en konsultrapport, ett antal workshops samt några presentationer för olika branschrepresentanter anses någorlunda tillfredsställande.”

”Jag hade gärna sett en mer specifik vetenskaplig artikel men det är troligt att forskarna kommer att använda sig av den kunskap som utvecklats inom projektet även om det inte finns med som publikation i slutredovisningen. Kunskap växer och det är sällan möjligt att direkt peka ut att en viss kunskap genererats av ett enda specifikt projekt. Det är en ackumulerande process.”

5.2 Den internationella dimensionen

Kollektivtrafik förekommer i de flesta områden i världen, ofta med liknande problemställningar, förutsättningar och villkor som i Sverige. Trots detta förefaller inte forskningsprogrammet Framtidens personresor ha någon större ambition att utbyta kunskaper på en internationell nivå och diskuterar inte heller detta i någon större grad i utlysningarna. Bland själva projekten är det enbart några få som har internationell anknytning, med bland annat Norge, Danmark och Israel, relationer som till stor del fanns redan innan programmets utlysning. I begränsad utsträckning innebär dessa projekt internationell förankring, spridning och lärande.

Enligt Peer Review-granskningen är forskningen som bedrivs i projekten av mycket hög relevans ur ett internationellt perspektiv. Detta gäller både projekten som har en projektledare från UoH och konsultprojekten. Vissa projekt är unika och liknande forskning bedrivs inte i andra länder. Dessutom är flera av projektfrågeställningarna relevanta från ett internationellt perspektiv eftersom liknande problem existerar även utanför Sveriges gränser.

”Kunskapen om barn och unga inom kollektivtrafiken är liten, även i ett internationellt perspektiv, och projektet bidrar till att höja kunskapsnivån”

”Problemet finns inom all kollektivtrafik i alla länder”

”Mycket relevant, eftersom Sverige ligger i framkant beträffande avreglering och omreglering av kollektivtrafik.”

”I många länder strävar man efter att föra över biltrafik till kollektivtrafik. För att lyckas med detta måste kollektivtrafiken bli snabbare, tillförlitligare och i övrigt mera attraktiv. Att få tillgång till bättre planeringsverktyg för busstrafik, där olika åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv kan utvärderas på ett tillförlitligt sätt, är därför i högsta grad relevant i såväl industrialiserade länder som i utvecklingsländer.”

”Frågeställningarna som tas upp i projektet är relevanta för huvudmän och operatörer i andra länder.”

”Färdtjänst är en verksamhet som kostar samhället mycket i de flesta utvecklade länder. Servicekraven på färdtjänsten kan vara något annorlunda. Det är inte alla länder som erbjuder de färdtjänstberättigade

möjligheten att beställa resor med kort varsel. Det gör att planeringsmetoderna för att effektivisera en färdtjänst som uppfyller de krav som finns i Sverige inte har studerats särskilt mycket internationellt. Det kan också uttryckas som att den svenska forskningen på detta område ligger i framkant.”

För att också göra forskningen, som har en potentiell relevans ur ett internationellt perspektiv, tillgänglig för forskare i andra länder måste projektdeltagarna medvetet se till att föra ut kunskapen. Experterna såg mot den bakgrunden med viss oro på att majoriteten av det skriftliga material som kommer ut från projekten är på svenska. För att sprida resultaten internationellt måste arbetsspråket vara engelska, menade de. Dessutom bör projektdeltagarna uppmuntras till att delta vid internationella konferenser och möten.

5.3 Hur kan den vetenskapliga kvaliteten förbättras?

I den avslutande diskussionen med experterna fördes olika idéer fram om hur den vetenskapliga kvaliteten i projekten skulle kunna förbättras ytterligare. Här följer en sammanfattning av denna diskussion och de förslag som lades fram.

- Experterna efterfrågade en internationell förankring, som även skulle resultera i en förbättring av den vetenskapliga kvaliteten i projekten. Programledningen skulle exempelvis kunna ställa ytterligare krav på projekten redan i utlysningssfasen för att säkerställa spridning av resultaten internationellt, genom att i ansökningarna t.ex. redogöra för internationella samarbeten och kopplingen till den internationella forskningen.
- Det finns ett behov av att brygga över olika transportslag och hämta kunskap från andra sektorer. Detta bör projektledarna uppmuntras till genom att samarbeta över traditionella transportslagsgränser.
- Vetenskapliga referensgrupper saknas i många projekt, trots att sådana uppmuntrades i utlysningen. Referensgrupperna skulle kunna fungera som bollplank och kvalitetssäkrare, vilket skulle höja den vetenskapliga kvaliteten ytterligare.
- En av de viktigaste förutsättningarna för att säkerställa vetenskaplig kvalitet är att möjliggöra kontinuerlig forskning. Detta kan endast möjliggöras om det finns en långsiktig finansieringskälla.
- Experterna identifierade ett behov av ökat nätverkande och bättre samarbete mellan existerande forskningsmiljöer. Detta skulle möjliggöra ökad kompetensspridning och ökad interdisciplinärhet. Ett möjligt instrument skulle vara gemensamma doktorandkurser och andra aktiviteter som främjar mobilitet.
- Inriktningen på forskningen har dålig framförhållning i förhållande till morgondagens problem. Projekten bör därför uppmuntras till att koppla forskningen till globala utmaningar relaterade till t.ex. miljö, klimat, energi och hälsa, och till framtida samhällstrender t.ex. urbanisering, ökade inkomster och ökad andel äldre resande.

6 Ansökningsförfarande, programledning och administration

Ansökningarna i båda utlysningarna har bedömts av ett externt expertråd, med representation från både akademien och ett flertal av kollektivtrafikbranschens aktörer. Dess sammansättning har förändrats något under programmets gång, exempelvis tillkom en representant från Resenärsforum i samband med utlysning 2. Beslut om anslag har sedan fattats av en programstyrelse med representanter för finansiärerna. Programstyrelsen har sedan svarat för ledning och administration av programmet.

I enkäten till projektledare ställs tre frågor om ansökningsförfarandet samt ledning och administration av programmet. Den ena (Jfr. Figur 6.1) behandlar själva ansökningsförfarandet och relationerna med programadministrationen i det sammanhanget. Frågan inkluderar sex påståenden som projektledarna fick ta ställning till. Den andra frågan (Jfr. Tabell 6.2) inkluderar sju påståenden som tar upp frågor om huruvida man anser sig ha fått stöd från programadministrationen under genomförandet av det projekt man leder. Den tredje frågan gäller huruvida projektledarna saknar några väsentliga inslag i relation till sitt projekt.

Ansökningsförfarandet och relationerna med programadministrationen

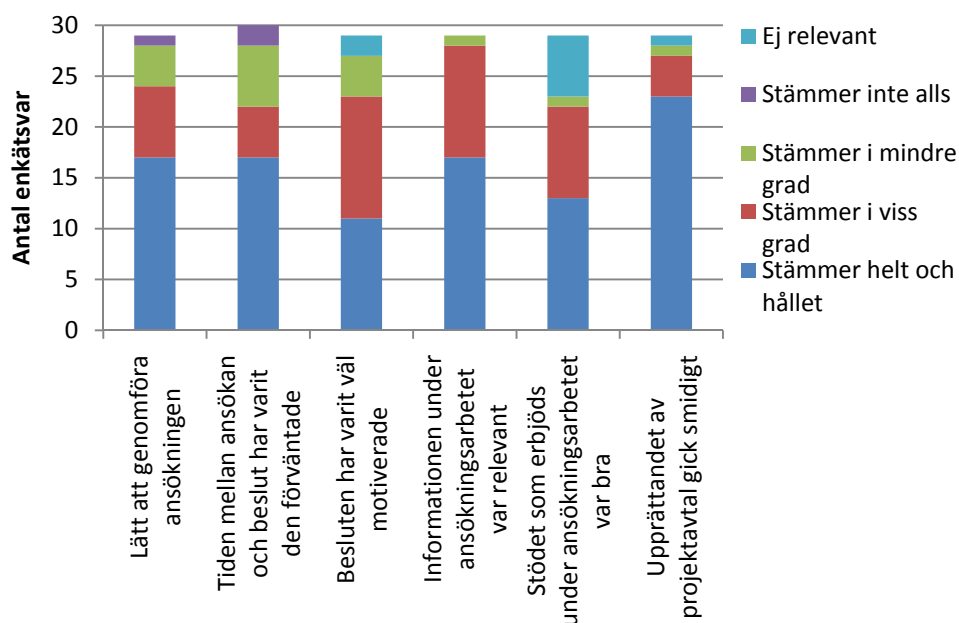
När det gäller ansökningsförfarandet och relationerna med programadministrationen (fråga 14 i enkäten, se Bilaga 2) i det sammanhanget, visar enkätresultatet att projektledarna i stort sett genomgående har en positiv upplevelse.

Över hälften av de svarande har sålunda angett (*”stämmer helt och hållet”*) att det har varit lätt att genomföra ansökan, att tiden mellan ansökan och beslut har varit den förväntade och att informationen under ansökningsarbetet var relevant. Nära 80 % instämmer helt och hållet i att upprättandet av projektavtal gick smidigt. (En kommentar vi fått är att detta inte i alla lägen är självklart positivt. En oklar reglering av immateriella rättigheter kan, till exempel, ställa till med problem i senare skeden i vissa projekt.)

Ett påstående gällde att *”Stödet som erbjöds under ansökningsarbetet var bra”*. Majoriteten av projektledarna (13) anger *stämmer helt och hållet* vid samma påstående, samtidigt som relativt många (9) anger *stämmer i viss grad*. Vid intervjuerna har också framkommit att många har uppskattat möjligheterna att först söka pengar för förstudier. (Att sex svarande har angett svarsalternativet *Ej relevant* vid detta påstående kan bero på att man inte önskat/efterfrågat något stöd och därför inte kan bedöma om det var bra eller inte.) Majoriteten av de svarande har alltså en positiv inställning till och upplevelse av ansökningsförfarandet, och av relationerna med programadministrationen, även på denna punkt.

För påståendet *Besluten har varit väl motiverade* är fördelningen däremot jämn mellan de två svarsalternativen *Stämmer helt och hållet* och *Stämmer i viss grad*. Genom våra intervjuer har vi också fått indikationer på att programledningen upplever sig ha haft svårt att ta sig tid till detta. Vi har exempelvis sett att de ansökta beloppen, som är vanligt i sådana sammanhang, har prutats ned i flera fall. Exempelvis har en projektledare i intervju angett att vederbörande då inte har fått tillfälle att föra en egentlig dialog med programledningen om motiven för prutningarna och vilka konsekvenser för projekten de borde få. (Detta är i och för sig inte i sig så anmärkningsvärt, många forskare räknar kallt med viss prutmån i sina ansökningar. En eller annan, däremot, har när de fått besked om anslag behövt planera om delar av sina projekt, utan att de fått någon vägledning från programledningen, jfr. avsnitt 3.1).

Figur 6.5.3.1 Ansökningsförfarandet och relationerna med programadministrationen (enligt projektledarenkät)



Stöd från programadministrationen i det aktuella projektet

Bilden är något mer blandad, om än till största delen positiv, när det gäller stödet till projektledarna under genomförandet av projekten. Se vidare tabell 6.1.

En klar majoritet av projektledarna (20 respektive 19 av de svarande) anger (*stämmer helt och hållet*) att kontakter med administrationen möter deras behov vad gäller innehåll och periodicitet och att administrationen förefaller vara väl organiserad. Mer än två tredjedelar anser också att påståendet "Administrationen är ett stöd i genomförandet av projektet" *stämmer helt och hållet* eller *stämmer i viss grad*. Vi har fått flera positiva kommentarer i våra intervjuer på dessa punkter, exempelvis att "kontakterna under gång har varit bättre än dem man har med forskningsråden" eller att programledningen har verkat klart intresserad och har haft "koll" på vad som sker i de olika projekten. Nära

hälften anger också att nätverksträffar och andra aktiviteter har varit mycket givande. De programkonferenser som har hållits har uppskattats och har upplevts som ett stöd för projektledarna, genom att de har tvingat fram ett slags avrapporteringar av det pågående arbetet.

Nära hälften anser också att programadministrationen efterfrågar relevant information om projektet. Samtidigt menar en av sex svarande att det bara ”Stämmer i mindre grad”. Detta stämmer med den bild vi fått från intervjuerna, där det bland annat framgick att programledningens uppföljning av projekten i flera fall mest har handlat om en formell kontroll av lägesrapporterna. Ingen av dem vi intervjuat har exempelvis kunnat peka på att programledningen aktivt har efterfrågat information om hur – de enligt utlysningen obligatoriska – referensgrupperna har fungerat eller hur resultatkommunikationen från projekten har målgruppsanpassats. Då ett av huvudsyftena med Framtidens personresor är att ”öka nyttiggörandet av kvalitetssäkrad kunskap inom kollektivtrafiksystemet”, är resultatspridningen genom de olika projekten av central betydelse och då kan en brist på aktiv uppföljning från programledningens sida visa sig vara en svaghet. En av projektledarna har exempelvis anmärkt att projektet, delvis beroende på den egna projektgruppen, inte har fått den kännedom det förtjänar, trots att det är bra och intressant för branschen och borde få mer finansiering. I utlysningarna angavs att medel inom programmet ska kunna utnyttjas för att stimulera andra former av kunskapsutbyte och spridning till avnämarna, än olika programaktiviteter och det kunskapsutbyte som sker inom de enskilda projekten. Inga av de projektledare vi intervjuat visade sig ha kännedom om detta. Vilket ansvar, mera konkret, som de olika projekten har när det gäller att föra resultaten vidare uppfattar vi som oklart i flera fall. Vi återkommer i nästa avsnitt med synpunkter på vad som kan göras åt detta under den återstående programtiden.

När det gäller informationsspridningen mer explicit är också bilden ännu mer splittrad. Att det finns fungerande system för spridning av information om projektet är något som många stämmer in i. Hälften anger att detta ”Stämmer i viss grad” medan klart färre, 28 %, anger att det ”Stämmer helt och hållet”. Bara en av fem instämmer helt i påståendet att fungerande stöd för spridning av projektets resultat erbjuds, medan nästan en tredjedel menar att detta stämmer bara i viss grad och lika många att det stämmer i mindre grad. Ofta återstår mycket att göra för att sprida resultaten när projektet väl är avslutat. Kommentarer vi fått på denna punkt i intervjuerna har rört önskemål om att ordna mera temainriktade konferenser och om att ställa krav på projektledarna så att det kan ske en samlad publicering av projektresultat i VINNOVAs rapportserie i syfte att öka chansen att rapporterna verkligen blir lästa.

Projektledarna fick också svara på om de ansåg att det saknades några väsentliga inslag i programmets aktiviteter, i relation till deras eget projekt. Hälften svarade ”Nej” och drygt en tredjedel kunde inte bedöma detta, bland annat med hänvisning till att projektet bara hållit på en kort tid. Ett par tog upp de mera övergripande synpunkterna att det borde vara ett väsentligt bättre samspel yrkesliv/yrkeserfarenhet, myndighets-

administration och forskarvärld och att trafikhuvudmän borde finansiera programmet och också – på både politiker- och tjänstemannaplanen – ta emot resultaten.

Tabell 6.5.3.1 Stöd från programadministrationen i genomförandet av det aktuella projektet (enligt projektledarenkät)

Fråga 15	Hur väl stämmer följande påståenden på det stöd du får från programadministrationen för just det här projektet?					
	Stämmer helt och hållet	Stämmer i viss grad	Stämmer i mindre grad	Stämmer inte alls	Ej relevant	Antal svar
Kontakter med administrationen möter våra behov vad gäller innehåll och periodicitet	67 % (20)	27 % (8)	-	-	7 % (2)	30
Administrationen förefaller vara väl organiserad	65 % (19)	24 % (7)	3 % (1)	-	7 % (2)	29
Administrationen är ett stöd i genomförandet av projektet	29 % (8)	46 % (13)	11 % (3)	-	14 % (4)	28
Nätverksträffar och andra aktiviteter har varit givande	41 % (12)	31 % (9)	7 % (2)	-	21 % (6)	29
Fungerande system för spridning av information om projektet finns	28 % (8)	48 % (14)	10 % (3)	3 % (1)	10 % (3)	29
Fungerande stöd för spridning av projektets resultat erbjuds	21 % (6)	31 % (9)	31 % (9)	3 % (1)	14 % (4)	29
Programadministrationen efterfrågar relevant information om projektet	45 % (13)	28 % (8)	17 % (5)	-	10 % (3)	29

7 Slutsatser och rekommendationer

7.1 Den sammanfattande bilden

Vi kan mot bakgrund av de föregående kapitlen ge följande sammanfattande svar på de ställda utvärderingsfrågorna.

Fråga 1: Nyttan, eller Observerade tidiga samt troliga framtida effekter

Programmet har lyckats engagera nya branschaktörer som medverkande och *samfinansierar* och de som har deltagit aktivt är också nöjda med *utbytet* av sitt deltagande. Det ser vi mot bakgrund av programmets syfte som klart positivt, även om också en del branschaktörer i vissa projekt snarast agerar underleverantörer, som förser forskarna med underlag.

Finansieringen av programmet har inneburit ett reellt *resurstillskott*. Den har inte ersatt annan forskningsfinansiering, utan har lett till mer kollektivtrafikforskning än annars. Den har också lett till att branschaktörer i en del fall har mobiliserats att medverka med egna resurser. I andra fall torde de ha valt att medverka ändå.

När det gäller effekterna på samarbetet mellan forskningsutförare och branschaktörer kan vi notera följande. En del nya samarbeten har inletts *inom projekten*, även om det är osäkert om och hur de kommer att fortsätta av egen kraft. (Rimligen beror detta till en del på om programmet får någon efterföljare.) Konsulter har säkert i flera projekt spelat en roll som mäklare för att underlätta sådana samarbeten. Samarbetet *mellan projekten*, sammanhållningen inom programmet, verkar däremot ännu svagt eller outvecklat. Motsvarande gäller *internationella* samarbeten, även om detta inte uttryckligen varit ett krav för anslag.

Vi har ännu sett mycket litet av *mobilitet* mellan akademi och branschaktörer, något som eftersträvas i riktlinjerna för programmet och i utlysningen. Det har, bör vi notera, visserligen gått rätt kort tid sedan programmet började. Frågan är samtidigt vad man kan vänta sig av ett så pass relativt kortsiktigt program och, i huvudsak, relativt små och korta projekt.

I övrigt är det alltför tidigt att uttalas sig om den slutliga *nyttan* av programmet även om de anlitade experterna bedömt hittillsvarande produktion som tillfredsställande.

Fråga 2: Programmets och projektens relevans

Med tanke på att ett av två syften med programmet är att öka nyttiggörandet av kunskap, och att projekt som stimulerar utbyte mellan forskningsmiljöer och ”verksamheter inriktade på kollektivtrafikens praktiska hantering” ska prioriteras, bör förväntningarna på olika slags åtgärder för spridning och nyttiggörande av resultat ställas högt.

Vad som görs *inom* projekten varierar starkt, och - som det verkar - beror mycket på projektens innehåll. Utlysningarnas krav på exploateringsplaner, eller snarare *resultat-spridningsplaner* avspeglas tydligt i bara vissa av ansökningarna och del- eller slutrapporterna. En aktiv uppföljning av detta från programledningens sida har såvitt vi förstått inte skett.

Många branschaktörer har engagerats, i olika grad. Många deltagare önskar också ännu mer medverkan av branschaktörerna. Kunskapsöverföringen torde till följd av detta bli varierande. För att det ska bli en tillfredsställande kunskapsöverföring från *detta* program måste självklart branschaktörerna själva visa sitt intresse för att lösa dagens problem och morgondagens utmaningar och medverka i både problemformulering och resultatspridning. För vissa projekt innebär det att resultaten nog sprids och nyttiggörs "av egen kraft". I andra fall kan det behövas draghjälp i olika former från programledningen, inklusive kontakter med samfinansiärer och andra medverkande från branschen, om utvecklingen ska skyndas på. Det är viktigt att de sistnämnda är medvetna om att de medverkar i ett program med övergripande syften, och inte bara som deltagare i enskilda projekt. Detta torde ha stor betydelse för den slutliga "nyttan" av hela programmet. En åtgärd i denna riktning har när detta skrivs redan påbörjats från programledningens sida i form av en samlad projektkatalog som avses spridas vid Transportforum 2011 och inom projektledarnas egna nätverk.

Vi noterar som positivt att branschaktörer som nämnts uppträder som sökande/projektledare och idégivare i flera projekt. Mot bakgrund av programmets syfte och med tanke på utgångsläget är detta tillfredsställande. Ett intryck är samtidigt att avnämarna eller branschaktörerna, även om de medverkar i många projekt, i vissa projekt fungerar som *underleverantörer* med rätt litet inflytande över projektens uppläggning och inriktning. Delvis kan detta bero på att de kommit in i projekten på ett sent stadium i planeringen, delvis kan det säkert också tillskrivas en ännu bristande vana vid att samarbeta med forskare och "ta för sig" i samarbetet.

Programmet och innehållet i projektportföljen är brett, helt i linje med syftet och de teman som anges i utlysningen. Vad sin innehållsmässigt saknas är enligt de anlitade experterna projekt som är inriktade på väntade *framtida problem och utmaningar* till skillnad från dagens – vilket möjligen kan te sig överraskande med tanke på programmets titel! Att hålla programmet brett kan vara en strategi för att fånga upp relevanta frågor i början av den gemensamma satsningen och sedan fokusera det mer i senare eventuella programetapper. Samtidigt har programmets bredd nog också att göra med att det är fråga om en kompromiss mellan finansiärernas respektive önskemål. Ett program som ska "täcka allt" har både för- och nackdelar. Vissa näraliggande forskningsfrågor, som gäller exempelvis trafikpolitik, kan i princip också behandlas i andra forskningsprogram, exempelvis VINNOVAs program Infrastruktur och effektiva transportsystem. De expertråd som har bedömt ansökningarna i omgång ett respektive två, och rekommenderat vilka projekt som bör få stöd, har i praktiken en stor betydelse för den slutliga balansen och den innehållsmässiga fokuseringen i programmet.

Med sistnämnda i åtanke verkar deltagarna vara rimligt nöjda med både projektens fokus och sitt eget utbyte. Den övervägande majoriteten av de samfinansierande branschaktörerna anger att deras utbyte av deltagandet klart överstiger kostnaderna.

När det gäller effekter på branschaktörernas kunskapsanvändning är det väl tidigt att bedöma detta. Vad finansiärerna gör och vad som kommer efter detta program, får rimligen stor betydelse. Med tanke på att många har engagerats bör det finnas en viktig *potential* för effekter på detta område.

Trots krav i utlysningarna om att det ska finnas en *referensgrupp* för varje projekt, en potentiellt viktig mekanism för relevanssäkring av projekten och för resultatöverföring, ser vi ganska litet i ansökningar och slutrapporter och delrapporter om detta. Såvitt vi förstått tycks sådana grupper ha funnits åtminstone på papper i de flesta projekt. Däremot har aktiviteten varierat väsentligt och någon aktiv och ingående uppföljning av detta har inte skett från finansiärernas sida. Inte heller tycks programledningen ha haft särskilt mycket kontakt med samfinansierarna i de olika projekten.

Fråga 3: Projektens kvalitet

Den genomförda expertgranskningen ledde fram till bland annat följande omdömen och kommentarer:

- *Blandningen av olika kompetenser* i projekten har varit bra, även om några experter önskade mer.
- Den vetenskapliga kvaliteten uppvisar ganska stor variation - även om det delvis har att göra med programmets breda syften - och experterna efterlyste *vetenskapliga referensgrupper* som en form för kvalitetssäkring, även om det inte var ett krav i utlysningen.
- Den *internationella anknytningen* är svag. Den borde ha varit ett krav i utlysningen. Engelskspråklig rapportering borde ha efterfrågats i större utsträckning, oavsett vilken disciplin forskningen tillhör (alltså även för samhällsvetare). Här finns en outnyttjad potential.
- Inslaget av användning av *nya metoder*, liksom av *vidareutveckling* av kunskapen och möjliggörandet av *fortsatt forskning*, är inte särskilt stort. Detta är kanske naturligt, med tanke på programmets bredd och syften. Samtidigt kan det vara viktigt att hålla i minnet att metoder kan vara nya för en viss användare, vilket kan vara ett bra resultat, även om de inte är nya för forskningen.
- Bedömningarna av projektens fokus varierar, av samma skäl.
- Projektens resultat i olika former är det för tidigt att bedöma på detta stadium. Enligt experterna verkar det finnas en potential till intressanta vetenskapliga resultat i många av projekten. Det är därför viktigt att dessa resultat finner olika lämpliga spridningskanaler.
- Experterna såg inte heller några problem när det gäller vilka frågor som adresseras i projekten, deras innehållsmässiga fokus, för vilka de är relevanta eller uppfyllelsen av projektmål.

- Experterna var positiva – med tanke på programmets bredd - när det gällde projektens uppfyllande av *programmålen*. Det innebär ett indirekt gott betyg till *projekturvalsprocessen*, åtminstone när det gäller innehållet.
- När det gäller resultatens relevans för andra industriella sektorer bedömde experterna att denna torde vara rätt liten, samtidigt som de efterfrågade mer inspiration från andra sektorer när det gäller metoder och problemställningar.
- Experterna efterlyste även mer av inriktning mot *framtida problem*. Samtidigt bör noteras att det fanns ganska litet av sådana projekt bland ansökningarna till programmet.
- ”Spridning till användarna” fick låg poäng av experterna. (Detta anknyter till vad vi noterat om kraven på referensgrupper i det föregående.) Däremot ansåg de som nämnts ett det finns en god spridningspotential i många projekt.

Fråga 4: Programledning och administration

Programledningen från de bägge finansörerna får allmänt positiv återkoppling från de deltagande projektledarna. Samfinansörerna tycks i allmänhet ha haft liten eller ingen kontakt med programledningen. Programledningen har upplevts som smidig när det gäller behandling av ansökningar och projektavtal, möjligen med vissa undantag när det gäller att ge de sökande återkoppling i form av motiveringar för besluten. Möjligheten att söka pengar för förstudier har uppskattats.

Några deltagare har kommenterat att programledningen har varit mer engagerad under projektens gång än vad som är vanligt bland andra forskningsfinansörer. När det gäller stöd under projektens gång överväger också de positiva kommentarerna från de deltagande projektledarna, utom när det gäller stöd för resultatspridning och information om vilka projekt som pågår. Nätverksträffar och gemensamma programkonferenser har uppskattats, samtidigt som man exempelvis efterlyst bättre kontroll och struktur på rapporterna och gärna en publicering i exempelvis VINNOVAs egen rapportserie för att nå större genomslagskraft. Även mer temainriktade programkonferenser, inom avgränsade områden, har efterlysts som ett forum för erfarenhetsutbyte med personer som arbetar med näraliggande frågor, även för dem som inte medverkat i programmet. För resultatspridning och information om pågående projekt borde det, menar flera deltagare, avsättas extra medel. Samtidigt har många visat sig inte känna till att det i princip funnits möjlighet att söka medel specifikt för resultatspridning.

Vi har också berört att mer kontakter mellan programledningen och samfinansörerna, liksom en mer kraftfull uppföljning av det formella kravet på referensgrupper i varje projekt, sannolikt skulle ha behövts och även att tydligare krav borde ha ställts på vilka insatser som bör göras inom ramen för de enskilda projekten för att sprida resultaten.

Det samlade intrycket...

... av programmet Framtidens personresor är alltså att man har lyckats ta de första stegen i en planerad samverkan mellan Trafikverket och VINNOVA och mellan forskare och branschaktörer med det övergripande syftet att öka samarbetet och kunskapsutbytet inom kollektivtrafiken. Med tanke på att det funnits ganska litet av

detta i utgångsläget måste det betraktas som ett gott resultat. De ambitioner som uttryckts för programmet handlar både om att nyttiggöra befintlig kunskap inom kollektivtrafiksystemet och att ta fram ny kunskap genom behovsmotiverad och tvärvetenskaplig forskning på högsta vetenskapliga nivå. I båda dessa avseenden har programmet, när ett och ett halvt år återstår av programtiden, visat sig kunna åstadkomma vissa resultat. De antagna riktlinjerna för samfinansiering har man i stort lyckats följa.

Till följd av programmet har således forskningsvolymen ökats, främst genom att det möjliggjort fortsatt forskning för flera kollektivtrafikforskare, flera branschaktörer har börjat uppträda som ”delägare” i programmet och huvudmän för projekt, nya samarbetskontakter har knutits, samverkan inom kollektivtrafikforskningen har ökat och vissa forskningsresultat har börjat spridas. Vi har noterat bland annat följande:

- Reella tillskott till forskningsfinansieringen från VINNOVA och Trafikverket har gjort det möjligt att öka forskningsinsatserna på kollektivtrafikområdet, då inga lämpliga finansiärer för det slags projekt det rör sig om funnits tillgängliga. En rad projekt inriktade på för branschen väsentliga frågeställningar har genomförts och genomförs. Uppskattningsvis tre fjärdedelar av projekten hade inte kommit till stånd utan finansieringen från programmet.
- Forskningsfinansieringen har ökats med ytterligare en tredjedel genom samfinansiering från branschen, främst in natura men också genom kontanta insatser. Den helt dominerande uppfattningen bland samfinansiärerna är att detta har gett dem betydligt mer än det kostat.
- Många av projekten bygger på initiativ från branschens aktörer. I två tredjedelar av projekten har de aktivt medverkat i att definiera forskningsfrågorna. I hälften av projekten är själva projektiden ny, resten är fortsättningar av tidigare satsningar.
- I flera tillämpningsinriktade projekt, som har varit inriktade på att nyttiggöra befintlig kunskap, har branschaktörer engagerat sig aktivt som projektledare.
- En mängd nya kontakter mellan branschaktörer och forskare har knutits. I vissa fall är det fråga om ett samarbete mellan likställda parter, i andra fall är branschaktörernas roll mest att som underleverantörer förse forskarna med dataunderlag.
- Många samfinansiärer från branschen har dessutom upplevt ett egenvärde i att öka sin samverkan med olika intressenter i syfte att främja och driva på kollektivtrafikens utveckling.
- Ömsesidig medverkan i kurser har i flera fall aktivt bidragit till att sprida kunskaper från forskningen.
- Tvärvetenskapligt samarbete har uppnåtts inom ramen för många projekt.
- Experter som har kvalitetsbedömt forskningen anser att den svarar mot olika intressenters behov, att den uppfyller både projekt- och programmål, att den är av genomsnittligt god akademisk kvalitet och att den både vidareutvecklar forskningskunskap och har möjliggjort fortsatt forskning. De anser också att output hittills är över förväntan.
- Nya arbetssätt, metoder och tester har kommit fram och publiceringar av resultat i olika fora sker löpande och väntas ske under de närmaste åren.

Programledningen från myndigheterna har också utfört ett uppskattat arbete i många avseenden. Det har också framkommit en del tydliga behov av bland annat bättre stöd på olika sätt i genomförandet av projekten och för att sprida resultaten.

Samtidigt är det uppenbart för oss att programmet är förhållandevis brett och ambitiöst och att förväntningarna om effekter av programmet, åtminstone som de formulerats i utlysningarna, är högt ställda och knappast möjliga att helt uppfylla inom den innevarande programperioden. Dessutom är det en svår balansgång att nå mål om både överföring av befintlig kunskap till branschaktörerna och framtagande av ny kunskap på högsta vetenskapliga nivå. Både de statliga finansörerna och de branschaktörer som har ansvar för att utveckla kollektivtrafiken behöver satsa mer i olika avseenden, och också vidareutveckla samarbetsformerna, om man ska nå det man önskar. Det gäller självfallet fortsatta resurssatsningar och kan också handla om sådant som:

- En ännu mer aktiv programledning, som inte minst lägger kraft på mer aktiv uppföljning av projekten när det gäller deras åtgärder för att nå kunskapsanvändarna inom branschen och föra ut resultaten till dem, exempelvis när det gäller att engagera olika parter i referensgrupper och sprida resultat i form av olika typer av konferenser och målgruppsanpassade publikationer.
- Formulering av en gemensam och samlad strategi för att satsa på produktiva forskningsmiljöer som både kan hantera projekt av olika storlek och samtidigt svara för en tillväxt av forskningskompetens och forskningskunskap som kan användas av branschens aktörer. I det nuvarande programmet är projektledningen förlagd till fyra universitetsstäder (Stockholm, Lund, Linköping och Göteborg) för drygt hälften av projekten, medan resten av projekten är utspridda på olika orter.
- Tydliga krav på att forskarna anknyter sin forskning till vad som pågår internationellt, genom att bland annat publicera på andra språk än svenska och sätta in sina projekt in i en internationell kontext.

Även när det gäller initiering av projekten kan det på detta område vara ändamålsenligt att pröva andra former som kan fånga upp de för branschen viktiga forskningsfrågorna bättre än traditionella utlysningar. Det gäller både dagens och morgondagens problem och utmaningar. Både VINNOVA och Trafikverket har erfarenheter av olika former, och tillgång till flera instrument, för att initiera forskningsprojekt. Vidare är det väsentligt att branschens aktörer ges, och också tar vara på, tillfället att engagera sig på tidiga stadier i programarbetet.

Hur kommande forskningssatsningar på området ska se ut i mer detalj är emellertid något som utreds och övervägs i annat sammanhang och som ligger utanför vårt uppdrag. Några rekommendationer som vi vill rikta till VINNOVA och Trafikverket på grundval av denna halvtidsutvärdering för vi fram i nästa avsnitt.

7.2 Våra rekommendationer till programledningen

Under det, när detta skrivs, dryga år som återstår av programperioden är det som framgått främst två områden som kräver uppmärksamhet.

- *Resultatspridning.* Medel för detta har avsatts och återstår inom programmet. Olika slag av konferenser, som riktar sig till både deltagare i programmet och till andra intresserade inom kollektivtrafikbranschen, är viktiga för att sprida resultat, underhålla intresset för forskning på området och öka samarbetet mellan de parter som redan engagerat sig i programmet. Rapporter som riktar sig till aktuella målgrupper är viktiga av samma skäl, vare sig de ges ut i en tryckt rapportserie eller görs webbaserade. Samtidigt torde samfinansiärerna och övriga medverkande i projekten själva kunna spela nyckelroller när det gäller resultatspridningen. Åtgärder för att underlätta för dem att göra detta på olika sätt, inklusive åtgärder för ökad mobilitet mellan akademin och kollektivtrafikbranschen, kan också vara en viktig uppgift för programledningen. Vi noterar som positivt att programledningen arbetar med en samlad projektkatalog som avses presenteras för olika målgrupper i början av 2011.
- *Underhåll av nätverk.* En del samarbetskontakter fanns innan programmet och en del nya har skapats genom projekten. En del kontakter som varit givande kommer säkert att leva vidare av egen kraft. Andra kontakter, både nya och tidigare befintliga, kan behöva något slag av krav eller stöd från finansiärerna i olika former, för att kunna vidmakthållas i avvaktan på nästa satsning.

Om det ska göras en fortsatt satsning och hur den ska utformas är som nämnts något som utreds i annat sammanhang och ligger utanför vårt uppdrag. Vissa av de hittillsvarande erfarenheterna från Framtidens personresor kan möjligen ändå ge viss ledning. Resultatspridning och underhåll av nätverk torde givetvis vara viktiga även i fortsättningen. Med utgångspunkt från utvärderingen vill vi också bidra med följande reflektioner:

- En hög grad av deltagande från branschens aktörer redan i programarbetet, är väsentligt både för att fokusera på "rätt" frågeställningar och för att säkerställa tillräckligt engagemang av tid och pengar i genomförandet av satsningen, inte minst med tanke på omfattningen av den verksamhet de ansvarar för. Erfarenheterna av Framtidens personresor är positiva på den punkten. Flera trafikhuvudmän har stora resurser och god kompetens som borde kunna engageras. Resenärsföreträdare borde i högre grad kunna komma in som "delägare" på ett tidigt stadium, utifrån sina förutsättningar. Även i styrningen av genomförandet av nästa satsning, inklusive formuleringen av urvalskriterier för projekten, torde en medverkan i programledning och expertråd eller motsvarande från branschen vara nödvändig.
- Någon form av gemensam strategi för vilka forskningsmiljöer man i första hand bör satsa på borde också vara ändamålsenlig för att säkerställa viss kontinuitet och åstadkomma en större personalrörlighet mellan akademi och bransch. Möjligen skulle också inriktning mot större projekt kunna dels leda till mer av kritisk massa, dels ge utrymme för samverkan som knyter ihop forskningsmiljöerna bättre.
- En anknytning till och samordning med näraliggande forskning, inte minst på system- och fordonssidan, som också stöds av de statliga aktörerna borde kunna öka genomslaget av satsningen. Det gäller exempelvis forskning om miljöfrågor och framtida problem inom kollektivtrafiken.

- En aktiv programledning behövs också, som kan medverka i initieringsskeden och främja resultatspridning på olika vägar och vara tydlig när det gäller krav på projektens medverkan i spridning och nyttiggörande av resultat, samt vara bollplank och ställa krav på anknytning till internationell forskning och exempelvis vetenskapliga referensgrupper för kvalitetssäkring av forskningen.

Bilaga 1. Intervjupersoner

Namn	Titel	Arbetsplats/organisation
Einar Tufvesson		Trafikverket (Vägverket vid intervjun)
Björn Sundvall		Svensk Kollektivtrafik
Leif Blomqvist	Styrelseordförande	Västtrafik
Hans Wreber	Utredningschef	Rikstrafiken
Agneta Marell	Professor	Handelshögskolan vid Umeå universitet
Bengt Holmberg	Professor	Lunds Tekniska Högskola
Bengt Stålnér	Kollektivtrafikstrateg	Linköpings kommun, tidigare VINNOVA
Henrik Edwards		Vectura
Emma Gretzer	Handläggare	VINNOVA
Lars Wollter		Västtrafik
Claes Westberg		VD Mobility Systems, Volvo bussar
Eva Thulin	PhD, forskare	Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
Yngve Westerlund	Konsult	Yngve Westerlund Konsult AB
Carl Henrik Häll	Doktorand	Linköpings universitet
Hans Andersson	VD	PLANit Sweden AB
Rolf Hedberg		Scania bussar
Lisa Warsén	Konsult	Minsann Consulting AB

Bilaga 2. Enkät till Projektledare med urval av resultat

För fråga 1, 3, 11, 17-21 och 27-28 och 30 redovisas endast antal svarande.

1. Vilket av Framtidens Personresors projekt åsyftas i denna enkät? Välj projektitel, projektdnr från rullgardinen.		
	<i>answered question</i>	31
	<i>skipped question</i>	0

2. Vilken kategori av organisation arbetar du för?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Universitet eller Högskola	71,0%	22
Forskningsinstitut	6,5%	2
Konsultföretag	12,9%	4
Branschorganisation	3,2%	1
Trafikhuvudman	3,2%	1
Operatör	3,2%	1
Kommun	3,2%	1
Landsting	0,0%	0
Resenärsföreträdare	0,0%	0
(Annan) myndighet	0,0%	0
(Annat) företag	3,2%	1
Annat	0,0%	0
	<i>answered question</i>	31
	<i>skipped question</i>	0

3. Välj den organisation du representerar i rullgardinen nedan.		
	<i>answered question</i>	31
	<i>skipped question</i>	0

4. Inom vilket område skedde din grundutbildning?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
ekonomi/ledning/organisation	6,7%	2
medicin	0,0%	0
naturvetenskap	13,3%	4
organisation	0,0%	0
psykologi/beteendevetenskap	3,3%	1
samhällsvetenskap	30,0%	9
teknik/IT	56,7%	17
vård och omsorg	0,0%	0
annat	0,0%	0
Om annat, ange gärna		0
	<i>answered question</i>	30
	<i>skipped question</i>	1

5. Inom vilket område arbetar du nu?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
ekonomi/ledning/organisation	20,0%	6
medicin	0,0%	0
naturvetenskap	3,3%	1
organisation	3,3%	1
psykologi/beteendevetenskap	3,3%	1
samhällsvetenskap	43,3%	13
teknik/IT	43,3%	13
vård och omsorg	0,0%	0

annat	3,3%	1
Om annat, ange gärna		1
answered question		30
skipped question		1

6. Av vilka definierades de frågeställningar som ligger till grund för projektet? (Flera svar möjliga)		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Branschorganisationer eller aktörer	66,7%	20
Forskare eller dylikt	63,3%	19
Konsultföretag	26,7%	8
Resenärsföreträdare	13,3%	4
Annan	6,7%	2
Av mig	53,3%	16
Av dessa i samverkan	33,3%	10
vet ej	0,0%	0
Om annan, ange gärna		1
answered question		30
skipped question		1

7. Om projekttiden härrör från tidigare projekt, ange gärna finansören för de tidigare projekten. (Flera svar möjliga) Om projekttiden är helt ny, klicka i första rutan.		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Projekttiden är helt ny	50,0%	15
Banverket	23,3%	7
Vägverket	16,7%	5
VINNOVA	43,3%	13
EU	3,3%	1
KK-stiftelsen	0,0%	0
Energimyndigheten	0,0%	0
Annan	10,0%	3
Om annan, ange gärna		3
answered question		30
skipped question		1

8. Vad hade det inneburit om projektet inte fått finansiering genom Framtidens Personresor?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Projektet hade ändå genomförts med annan finansiering	0,0%	0
Vi hade genomfört delar av projektet ändå	13,3%	4
Projektet hade inte genomförts	76,7%	23
Vet ej	6,7%	2
Annat, vänligen kommentera	3,3%	1
answered question		30
skipped question		1

9. Beviljades Framtidens Personresor-projektet det ansökt beloppet?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Ja	63,3%	19
Nej, vi fick mindre pengar	33,3%	10
Nej, vi fick mer pengar	0,0%	0
Kan ej bedöma	3,3%	1
answered question		30
skipped question		1

10. Hur påverkades projektets genomförande av det förändrade beloppet? Ta ställning till följande: Mängden...				
Answer Options	Färre/ mindre	Ingen förändring	Fler/mer	Response Count
Forskare	4	20	1	25
Forskningstid	8	14	2	24
Projektleddning	5	17	2	24
Annan projekt- eller arbetstid	5	16	2	23
Konsulter	5	16	2	23
Samverkan och samarbeten utanför projektet	6	16	2	24
Samfinansiering	0	23	0	23
Pengar till resor och konferensdeltagande	5	18	0	23
Utrustning/infrastruktur eller data	3	20	1	24
Annat	0	17	0	17
Kommentera gärna ditt svar				7
answered question				28
skipped question				3

11. Vilka har samfinansierat eller samfinansierar projektet? Ange belopp och cash/in kind, tex KK-stiftelsen 200.000kr/0kr, Dalatrafik 0kr/50.000kr arbetstid eller annat.	
answered question	30
skipped question	1

12. Har andra parter medverkat i arbetet utan att räknas som samfinansierare?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Nej	40,0%	12
Ja	60,0%	18
Vet ej	0,0%	0
Om Ja, vilka är de och varifrån har de fått sin finansiering?		18
answered question		30
skipped question		1

13. Ta ställning till följande om samfinansiering:						
Answer Options	Ja, helt och hållet	I viss grad	I mindre grad	Nej, inte alls	Kan ej bedöma	Response Count
Den samfinansiering som beskrevs i ansökan har betalats ut	10	5	1	1	10	27
Samfinansieringen har hittills bidragit till önskade resultat	11	7	1	0	10	29
Påverkades samfinansieringen av att projektet fick pengar från Framtidens Personresor?	13	5	2	1	9	30
Vänligen kommentera ditt svar						13
answered question						30
skipped question						1

14. Hur väl stämmer följande påståenden om ansökningsförfarandet och relationerna med programadministrationen i just det här projektet?						
Answer Options	Stämmer helt och hållet	Stämmer i viss grad	Stämmer i mindre grad	Stämmer inte alls	Ej relevant	Response Count
Lätt att genomföra ansökningen	17	7	4	1	0	29

Tiden mellan ansökan och beslut har varit den förväntade	17	5	6	2	0	30
Besluten har varit väl motiverade	11	12	4	0	2	29
Informationen under ansökningsarbetet var relevant	17	11	1	0	0	29
Stödet som erbjöds under ansökningsarbetet var bra	13	9	1	0	6	29
Upprättandet av projektavtal gick smidigt	23	4	1	0	1	29
answered question						30
skipped question						1

15. Hur väl stämmer följande påståenden på det stöd du får från programadministrationen för just det här projektet?						
Answer Options	Stämmer helt och hållet	Stämmer i viss grad	Stämmer i mindre grad	Stämmer inte alls	Ej relevant	Response Count
Kontakter med administrationen möter våra behov vad gäller innehåll och periodicitet	20	8	0	0	2	30
Administrationen förefaller vara väl organiserad	19	7	1	0	2	29
Administrationen är ett stöd i genomförandet av projektet	8	13	3	0	4	28
Nätverksträffar och andra aktiviteter har varit givande	12	9	2	0	6	29
Fungerande system för spridning av information om projektet finns	8	14	3	1	3	29
Fungerande stöd för spridning av projektets resultat erbjuds	6	9	9	1	4	29
Programadministrationen efterfrågar relevant information om projektet	13	8	5	0	3	29
answered question						30
skipped question						1
16. Saknas några väsentliga inslag i programmets aktiviteter, i relation till just det här projektet, enligt dig?						
Answer Options			Response Percent		Response Count	
Nej			50,0%		15	
Ja			13,3%		4	
Kan ej bedöma			36,7%		11	
Om ja, beskriv gärna vad du saknar:					5	
answered question					30	
skipped question					1	

17. Med vilka av de som deltar i projektet förekom samarbeten redan innan arbetet med ansökan till Framtidens personresor påbörjades? Ange namn, organisation samt ort. Om inga, skriv "inga", tack.	
answered question	29
skipped question	2

18. Vilka av projektets samarbeten uppstod som ett resultat av arbetet med ansökan till Framtidens personresor? Ange namn, organisation samt ort. Om inga, skriv "inga", tack.	
<i>answered question</i>	29
<i>skipped question</i>	2

19. Har ytterligare samarbeten uppstått under projektiden genom just det här projektet? Ange namn, organisation samt ort. Om inga, skriv "inga", tack.	
<i>answered question</i>	29
<i>skipped question</i>	2

20. Varför initierades dessa samarbeten? Ta ställning till följande och kryssa i det som är aktuellt: Samarbeten initierades för att (valt svarsalternativ) och gäller för samverkan som (valt svarsalternativ)...	
<i>answered question</i>	29
<i>skipped question</i>	2

21. Har du kontakt med något av de andra projekten som finansierats av framtidens personresor? Om ja, fyll i grad av kontakt: (projekten står i dnr-ordning).	
<i>answered question</i>	29
<i>skipped question</i>	2

22. Finns det andra organisationer som vore önskvärda att samarbeta med inom ramen för projektet, som projektet inte samarbetar med idag? Ange gärna område och organisation.		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Universitet/Högskola	44,8%	13
Forskningsinstitut	13,8%	4
Konsultföretag	6,9%	2
Branschorganisation	27,6%	8
Trafikhuvudman	41,4%	12
Operatör	31,0%	9
Kommun	27,6%	8
Landsting	31,0%	9
Resenärsföreträdare	41,4%	12
(Annan) myndighet	6,9%	2
(Annat) företag	10,3%	3
Annat	10,3%	3
Ange gärna namn på lämplig organisation		9
<i>answered question</i>		29
<i>skipped question</i>		2

23. Ta ställning till följande: Projektets syfte och resultat är att...						
Answer Options	Projektets primära fokus	Projektets sekundära fokus	Berörs i mindre grad	Inte aktuellt	Vet ej	Response Count
Samla kunskap om hur resenärer väljer transportform	5	7	9	5	0	26
Öka kollektivtrafikens positiva miljöeffekter	3	10	12	3	0	28
Öka kollektivtrafikens positiva hälsoeffekter	2	5	9	10	0	26
Skapa fler nöjda resenärer	8	13	4	3	0	28
Skapa bättre nyttjandegrad av kollektivtrafiken	13	12	2	0	0	27
Öka kollektivtrafikens andel av resandet genom teknisk utveckling	8	5	10	4	0	27
Öka kollektivtrafikens andel av resandet genom organisatorisk utveckling	7	8	8	5	0	28
Främja en servicekultur inom kollektivtrafiken	7	4	10	7	0	28

Främja bättre samordning mellan trafikslag	8	8	6	5	0	27
Främja bättre samverkan mellan aktörer	11	9	5	3	0	28
Främja regionförstoring	4	7	6	9	0	26
Skapa bättre underlag för beslut inom kollektivtrafiken	11	11	3	3	0	28
Driva på kvalitetsförbättringar inom kollektivtrafiken	9	10	6	4	0	29
Om annat, ange i en kort formulering						3
answered question						29
skipped question						2

24. Vilka av programmets teman uppfattar du att projektet bidrar till att uppfylla?						
Answer Options	Projektets primära fokus	Projektets sekundära fokus	Berörs i mindre grad	Inte aktuellt	Vet ej	Response Count
Ökat kunskapsflöde, kompetensuppbyggnad och implementering	17	9	1	1	0	28
Kollektivtrafikens samhälleliga förutsättningar och roll	8	12	4	4	0	28
Resenärernas krav och behov	11	7	4	4	0	26
Trafiksystem, fordon och bebyggelse	9	4	10	4	0	27
Strategiska forskningsfrågor för nya avancerade kollektivtrafiksystem	8	2	7	10	0	27
Organisation, finansiering och styrning	4	5	8	8	1	26
answered question						29
skipped question						2

25. Har projektet redan resulterat i något av följande?						
Answer Options	Har redan uppnått	Kommer uppnås inom två år efter projekttidens slut	Uppnås i lägre grad än väntat	Uppnås i högre grad än väntat	Kan ej bedöma	Response Count
Nya arbetssätt	9	2	0	0	9	27
Nya lednings- och styrsystem	0	3	1	0	8	25
Mobilitet/personutbyte, praktik, företagsdoktorander	1	0	3	0	7	24
Nya sätt att samordna verksamheter och trafikslag	1	7	1	0	6	24
Nya metoder eller tester	9	5	0	0	4	26
Nya projekt	9	5	1	0	8	26
Nya tjänster	8	3	0	0	6	25
Nya kontakter	20	2	0	0	1	25
Inköp av ny utrustning	1	2	1	1	2	25
Mång- eller tvärvetenskapligt samarbete	13	2	2	2	4	24
Publiceringar i vetenskapliga tidskrifter	1	15	1	0	4	27
Publiceringar i andra tidskrifter	4	11	1	1	4	25
Patentansökningar	0	0	0	1	4	25

Medverkan/genomförande av gemensamma kurser/föreläsningar	16	4	0	0	4	26
Nya forskningsfrågor som avses tas vidare	11	8	0	0	4	27
Annat	0	0	0	1	3	8
Om annan eller annat, ange gärna vad						3
answered question						29
skipped question						2

26. För vem/vilka uppfattar du att projektets resultat är till nytta eller kommer att leda till nytta?						
Answer Options	Stor nytta	Viss nytta	Mindre nytta	Ingen nytta	Kan ej bedöma	Response Count
Universitet och Högskolors forskning	11	15	1	0	0	27
Forskningsinstitut	6	17	3	0	1	27
Konsultföretag	11	15	1	1	1	29
Branschaktörer	23	3	2	1	0	29
Trafikhuvudmän	23	6	0	0	0	29
Operatör	15	11	2	0	0	28
Kommuner	19	6	2	0	1	28
Landsting	13	9	4	0	2	28
Resenärsföreträdare	10	10	2	1	4	27
(Annan) myndighet	6	8	2	1	4	21
(Annat) företag	1	7	4	1	5	18
Annat	1	1	0	0	3	5
Om annan eller annat, ange gärna vad						4
answered question						29
skipped question						2

27. Vilka kanaler används för att sprida projektets resultat?	
answered question	29
skipped question	2

28. Kommentera gärna dina svar om spridning av projektets resultat:	
answered question	7
skipped question	24

29. Vad har deltagandet Framtidens personresor och just det här projektet betytt för dig personligen?						
Answer Options	Stor betydelse	Viss betydelse	Mindre betydelse	Ingen betydelse	Kan ej bedöma	Response Count
Ökad kännedom om vilken forskning som bedrivs inom Sverige	9	13	4	1	0	27
Ökad kännedom om vilken forskning som bedrivs internationellt	7	10	8	0	2	27
Ökad kunskap om forskning inom andra discipliner	2	11	7	4	3	27
Medverkan till att skapa ett nytt forskningsområde	10	9	3	2	3	27
Nya värdefulla kontakter med andra organisationer.	17	6	5	0	0	28
Fördjupade kontakter med andra organisationer.	17	8	2	0	1	28
Nya värdefulla kontakter med forskare	13	5	6	1	1	26

Fördjupade kontakter med forskare	11	9	5	0	0	25
Nya värdefulla kontakter med praktiker	14	11	2	0	0	27
Fördjupade kontakter med praktiker	13	12	1	0	2	28
Jobb inom ett relevant ämnesområde	7	6	1	9	2	25
Startat nytt företag/spin-off	2	1	0	14	4	21
answered question						29
skipped question						2

30. Vi tackar för din medverkan. Vill du tillägga något?	
answered question	4
skipped question	27

Bilaga 3. Enkät till samfinansierare med urval av resultat

För fråga 1, 3, 8-9, 11-15 och 21-22 och 24 redovisas endast antal svarande.

1. Vilket av Framtidens Personresors projekt åsyftas i denna enkät? Välj projektitel, projektdnr från rullgardinen.		
	<i>answered question</i>	50
	<i>skipped question</i>	1

2. Vilken kategori av organisation arbetar du för?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Universitet eller Högskola	16,0%	8
Forskningsinstitut	4,0%	2
Konsultföretag	12,0%	6
Branschorganisation	0,0%	0
Trafikhuvudman	32,0%	16
Operatör	4,0%	2
Kommun	18,0%	9
Landsting	8,0%	4
Resenärsföreträdare	0,0%	0
(Annan) myndighet	8,0%	4
(Annat) företag	8,0%	4
Annat	6,0%	3
Om annan, kommentera gärna		6
	<i>answered question</i>	50
	<i>skipped question</i>	1

3. Vilken organisation representerar du? Välj i rullgardinen nedan.		
	<i>answered question</i>	50
	<i>skipped question</i>	1

4. Inom vilket område skedde din grundutbildning?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
ekonomi/ledning/organisation	14,0%	7
medicin	0,0%	0
naturvetenskap	18,0%	9
organisation	2,0%	1
psykologi/beteendevetenskap	2,0%	1
samhällsvetenskap	34,0%	17
teknik/IT	34,0%	17
vård och omsorg	0,0%	0
annat	12,0%	6
Om annat, ange gärna		7
	<i>answered question</i>	50
	<i>skipped question</i>	1

5. Inom vilket område arbetar du nu?		
Answer Options	Response Percent	Response Count
ekonomi/ledning/organisation	24,0%	12
medicin	0,0%	0
naturvetenskap	6,0%	3
organisation	10,0%	5
psykologi/beteendevetenskap	2,0%	1
samhällsvetenskap	24,0%	12

teknik/IT	30,0%	15
vård och omsorg	0,0%	0
annat	24,0%	12
Om annat, ange gärna		16
answered question		50
skipped question		1

6. Av vilka definierades de frågeställningar som ligger till grund för projektet? Flera svar är möjliga		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Branschorganisationer eller aktörer	47,8%	22
Forskare	58,7%	27
Konsultföretag	23,9%	11
Resenärsföreträdare	6,5%	3
Annan	4,3%	2
Av dessa i samverkan	13,0%	6
Vet ej	10,9%	5
Om annan, ange gärna		4
answered question		46
skipped question		5

7. Ta ställning till följande ur ditt perspektiv som samfinansör:						
Answer Options	Stämmer i hög grad	Stämmer i viss grad	Stämmer i mindre grad	Stämmer inte	Kan ej ta ställning	Response Count
Inriktningen på projektet stämmer väl med kunskapsbehoven i vår ordinarie verksamhet	22	16	2	0	3	43
kunskaps- och kompetensöverföringar mellan projekt och verksamhet har fungerat mycket tillfredställande	13	17	7	1	5	43
Vi har kunnat erbjuda projektet det som avsågs i form av kunskap eller dylikt	19	16	1	1	6	43
Samfinansieringen har också inneburit ett väl fungerande samarbete	16	12	3	1	11	43
Att samfinansiera detta projekt har inneburit tydliga mervärden för oss	12	16	7	0	9	44
Den samfinansiering som beskrevs i ansökan har betalats ut	16	8	2	0	16	42
Samfinansieringen har hittills bidragit till önskat resultat för oss	13	12	2	0	16	43
Vårt beslut att samfinansiera påverkades av att projektet fick finansieringen från Framtidens Personresor	13	6	2	7	15	43
answered question						44
skipped question						7

8. Hur mycket bidrar ni med till projektet? Ange gärna värdet av era insatser i kontanter eller annat, t ex aktiviteter, arbetstid eller infrastruktur i cash/in kind.	
answered question	31
skipped question	20

9. Vilka motiv eller vinster ser ni med att samfinansiera projektet?		
	<i>answered question</i>	31
	<i>skipped question</i>	20

10. Hur förhåller sig värdet av utbytet och arbetet i projektet i relation till kostnaden? (Värde för pengarna) Inkludera alla former av värden, såsom sociala värden, kunskapsutbyte, good will etc		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Mycket högre värde	32,3%	10
Något högre värde	29,0%	9
Lika stort	16,1%	5
Något mindre värde	3,2%	1
Mycket mindre värde	0,0%	0
Kan ej bedöma	19,4%	6
Kommentera gärna ditt svar, något kort om vilka värden du inkluderat		9
	<i>answered question</i>	31
	<i>skipped question</i>	20

11. Med vilka av de som deltar i projektet förekom samarbeten redan innan arbetet med ansökan till Framtidens personresor påbörjades? Ange namn, organisation samt ort. Om inga, skriv "inga", tack.		
	<i>answered question</i>	27
	<i>skipped question</i>	24

12. Vilka av projektets samarbeten uppstod som ett resultat av arbetet med ansökan till Framtidens personresor? Ange namn, organisation samt ort. Om inga, skriv "inga", tack.		
	<i>answered question</i>	27
	<i>skipped question</i>	24

13. Har ytterligare samarbeten uppstått under projektiden genom just det här projektet? Ange namn, organisation samt ort. Om inga, skriv "inga", tack.		
	<i>answered question</i>	27
	<i>skipped question</i>	24

14. Varför initierades dessa samarbeten? Ta ställning till följande och kryssa i det som är aktuellt: Samarbeten initierades för att (valt svarsalternativ) och gäller för samverkan som (valt svarsalternativ)...		
	<i>answered question</i>	27
	<i>skipped question</i>	24

15. Har du/ni kontakt med något av de andra projekten som finansierats av framtidens personresor genom just det här projektet? Om ja, fyll i grad av kontakt: (projekten står i dnr-ordning)		
	<i>answered question</i>	26
	<i>skipped question</i>	25

16. Finns det andra organisationer som vore önskvärda att samarbeta med inom ramen för projektet, som projektet inte samarbetar med idag? Ange gärna område och organisation.		
Answer Options	Response Percent	Response Count
Forskning Universitet/Högskola	26,9%	7
Forskningsinstitut	15,4%	4
Konsultföretag	15,4%	4
Branschaktör	7,7%	2
Trafikhuvudman	23,1%	6
Operatör	23,1%	6
Kommun	7,7%	2
Landsting	3,8%	1
Resenärsföreträdare	23,1%	6
(Annan) myndighet	15,4%	4
(Annat) företag	11,5%	3
Annat	3,8%	1

Kan ej bedöma	30,8%	8
Ange gärna namn på lämplig organisation		8
answered question		26
skipped question		25

17. Ta ställning till följande: Projektet och dess resultat syftar till att...						
Answer Options	Projektets primära fokus	Projektets sekundära fokus	Berörs i mindre grad	Inte aktuellt	Kan ej bedöma	Response Count
Samla kunskap om hur resenärer väljer transportform	6	5	7	6	1	25
Öka positiva miljöeffekter	4	5	8	6	3	26
Öka positiva hälsoeffekter	3	3	8	9	3	26
Skapa fler nöjda resenärer	11	7	4	1	2	25
(direkt) ökat resande med kollektivtrafiken	10	10	0	3	1	24
Skapa bättre nyttjandegrad av kollektivtrafiken	12	9	2	1	1	25
Öka kollektivtrafikens andel av resandet genom teknisk utveckling	3	7	8	5	1	24
Öka kollektivtrafikens andel av resandet genom organisatorisk utveckling	5	7	5	6	1	24
Främja en servicekultur inom kollektivtrafiken	5	9	4	5	1	24
Främja bättre samordning mellan trafikslag	6	9	5	3	1	24
Främja bättre samverkan mellan aktörer	5	11	2	5	1	24
Främja regionförstoring	1	7	4	11	2	25
Skapa bättre underlag för beslut inom kollektivtrafiken	9	6	7	0	2	24
Driva på kvalitetsförbättringar inom kollektivtrafiken	11	8	3	0	2	24
Om annat, ange i en kort formulering						3
answered question						26
skipped question						25

18. Vilka av programmets teman uppfattar du att projektet bidrar till att uppfylla?						
Answer Options	Projektets primära fokus	Projektets sekundära fokus	Berörs i mindre grad	Inte aktuellt	Vet ej/kan ej bedöma	Response Count
Ökat kunskapsflöde, kompetensuppbyggnad och implementering	17	7	1	0	1	26
Kollektivtrafikens samhälleliga förutsättningar och roll	6	8	9	1	2	26
Resenärernas krav och behov	11	9	5	0	1	26
Trafiksystem, fordon och bebyggelse	8	4	6	6	2	26
Strategiska forskningsfrågor för nya avancerade kollektivtrafiksystem	9	5	6	4	2	26
Organisation, finansiering och styrning	4	6	4	10	2	26
answered question						26
skipped question						25

19. Har projektet redan resulterat i något av följande, enligt dig?						
Answer Options	Har redan uppnått	Kommer uppnås inom två år efter projekttidens slut	Uppnås i lägre grad än väntat	Uppnås i högre grad än väntat	Kan ej bedöma	Response Count
Nya arbetssätt och metoder	5	9	2	0	8	25
Nya lednings- och styrsystem	1	2	0	0	11	24
Mobilitet/personutbyte, praktik, företagsdoktorander	1	1	0	0	10	23
Nya sätt att samordna verksamheter och trafikslag	1	7	1	0	8	24
Nya metoder eller tester	6	8	0	0	8	26
Nya projekt	5	8	0	0	10	26
Nya tjänster	1	3	1	0	9	24
Nya kontakter	11	2	0	1	10	25
Inköp av ny utrustning	0	3	0	0	10	24
Mång- eller tvärvetenskapligt samarbete	7	2	1	0	11	25
Publiceringar i vetenskapliga tidskrifter	3	2	0	0	14	25
Publiceringar i andra tidskrifter	3	2	0	1	13	24
Patentansökningar	0	0	0	0	11	24
Medverkan/genomförande av gemensamma kurser/föreläsningar	8	4	0	1	8	24
Nya forskningsfrågor som avses tas vidare	8	4	0	0	9	25
Om annan eller annat, ange gärna vad						3
<i>answered question</i>						26
<i>skipped question</i>						25

20. För vem/vilka uppfattar du att projektets resultat är till nytta?						
Answer Options	Stor nytta	Viss nytta	Mindre nytta	Ingen nytta	Kan ej bedöma	Response Count
Universitet och Högskolor	9	12	2	1	1	25
Forskningsinstitut	8	11	1	1	4	25
Konsultföretag	10	11	2	1	2	26
Branschorganisationer	10	9	2	1	2	24
Trafikhuvudmän	17	8	0	0	0	25
Operatör	14	4	4	1	1	24
Kommuner	13	7	2	1	1	24
Landsting	7	10	3	1	2	23
Resenärsföreträdare	8	11	2	1	2	24
(Annan) myndighet	6	4	2	2	7	21
(Annat) företag	4	5	2	2	8	21
Annat	2	1	0	2	12	17
Om annan eller annat, ange gärna vad						4
<i>answered question</i>						26
<i>skipped question</i>						25

21. Vilka kanaler används för att sprida projektets resultat, vad du vet?	
<i>answered question</i>	26
<i>skipped question</i>	25

22. Kommentera gärna dina svar om spridning av projektets resultat:		
<i>answered question</i>		6
<i>skipped question</i>		45

23. Vad har deltagandet i Framtidens personresor och detta projekt betytt för dig personligen?						
Answer Options	Stor betydelse	Viss betydelse	Mindre betydelse	Ingen betydelse	Kan ej bedöma	Response Count
Ökad kännedom om vilken forskning som bedrivs inom Sverige	7	10	4	1	3	25
Ökad kännedom om vilken forskning som bedrivs internationellt	3	6	7	8	2	26
Ökad kunskap om forskning inom andra discipliner	3	6	6	9	2	26
Medverkan till att skapa ett nytt forskningsområde	3	10	2	8	3	26
Nya värdefulla kontakter med andra organisationer	13	5	2	4	1	25
Fördjupade kontakter med andra organisationer	14	4	3	3	1	25
Nya värdefulla kontakter med forskare	11	7	1	5	1	25
Fördjupade kontakter med forskare	11	4	4	4	2	25
Nya värdefulla kontakter med praktiker	6	3	7	6	3	25
Fördjupade kontakter med praktiker	5	2	9	6	3	25
Jobb inom ett relevant ämnesområde	1	4	0	10	10	25
Startat nytt företag/spin-off	0	0	0	13	11	24
<i>answered question</i>						26
<i>skipped question</i>						25

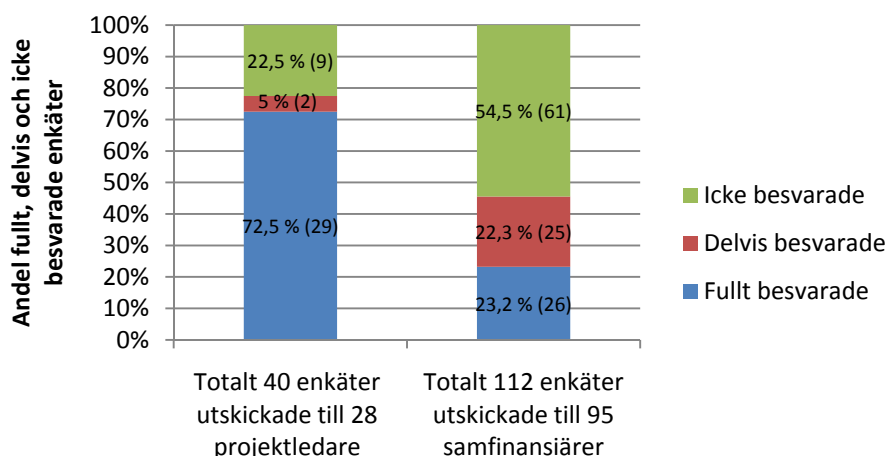
24. Vi tackar för din medverkan och undrar om du vill tillägga något?		
<i>answered question</i>		3
<i>skipped question</i>		48

Bilaga 4. Bortfallsanalys

I enkätundersökningen tillfrågades 28 projektledare att besvara sammanlagt 40 enkäter, varav 22 av dem har besvarat enkäten helt eller delvis. Eftersom vissa har lett flera projekt överstiger summan av enkäterna antalet respondenter. Vad gäller samfinansiärer sändes totalt 112 enkäter ut till 95 samfinansiärer. Även för dessa överstiger summan av enkäterna antalet respondenter. Av de 95 samfinansiärerna har 47 besvarat enkäten helt eller delvis.

Diagrammet nedan visar att drygt 70 % av de enkäter som skickats till projektledare besvarades helt komplett. Två enkäter besvarades delvis medan nio förblev obesvarade. Siffrorna för samfinansiärerna lutar istället åt ett annat håll, då lite mer än hälften (61) av de 112 utskickade enkäterna lämnades helt obesvarade. Den andra hälften består av i stort sett lika många fullt (26) som delvis (25) besvarade enkäter. En del av de tillfrågade som valt att avstå från att besvara enkäten meddelar att de inte är rätt person att besvara frågorna och en del tycker att det är för tidigt i projektet för att kunna svara, andra har inte haft tid och ett par stycken arbetar inte längre kvar i den organisation som medverkat i projektet.

Figur B4.1 Andel (antal) fullständigt, delvis och icke besvarade enkäter bland projektledare respektive samfinansiärer



Påminnelser skickades ut i tre omgångar via mejl till samtliga projektledare och samfinansiärer. Utöver detta kontaktades projektledarna enskilt per telefon vilket resulterade i att ytterligare en del av dem besvarade enkäten.

Både projektledare och samfinansiärer har (som svar på fråga 2) haft möjlighet att ange fler än en kategoritillhörighet när det gäller vilken typ av organisation de tillhör. Totalsummorna av kolumnerna för fullt och delvis besvarade i tabellerna nedan överstiger därför antalet respondenter. Kolumnen *Totalt* är en summering av de fullt och delvis

besvarade enkäterna, exklusive de icke besvarade. De som inte har svarat har istället tilldelats *en* kategoritillhörighet vid bortfallsanalysen. Med detta i åtanke ser fördelningen ut som följer.

Bortfallsanalys för projektledare

Bland de 33 fullständiga svaren, räknade på detta sätt, finns 22 representanter för Universitet eller Högskola, nästa grupp i storleksordning är konsultföretag med fyra representanter. Bland resterande kategorier gällande fullständiga svar är fördelningen jämn med en eller två representanter för varje. En representant vardera från Universitet eller Högskola och Forskningsinstitut besvarade enkäten delvis. Sex enkäter besvarades inte alls, bland dessa finns representanter från både akademi (2), forskningsinstitut (2), konsult- (1) och andra företag (1). Som nämns ovan är/har en del projektledare varit involverade i flera projekt och därför tillfrågats att besvara en separat enkät för varje projekt. Bland projektledare är Universitet eller Högskola den kategori där flest ombetts besvara enkäten, siffran för bortfall i samma kategori är dock jämförelsevis den lägsta. Bortfallet bland projektledare beror i något fall på sjukdom, några har bytt arbetsplats och därför inte mottagit mejl om enkäten. För övriga har vi ingen information om varför de inte har svarat. En förklaring kan vara att de som varit projektledare för flera projekt har valt att lämna bara ett svar. Andra förklaringar är också tänkbara. Vår bedömning är, mot den bakgrunden, att bortfallet inte snedvrider resultaten, utan att enkätresultaten tillräckligt väl representerar aktuella kategorier projektledare i programmet.

Tabell 7.2.1 Antal projektledare uppdelat på fullständigt, delvis och icke besvarade enkäter samt kategoritillhörighet

Kategori av Organisation	Fullt besvarade	Delvis besvarade	Totalt	Icke besvarade
Universitet eller högskola	22	1	23	2
Forskningsinstitut	2	1	3	2
Konsultföretag	4	-	4	1
Branschorganisation	1	-	1	-
Trafikhuvudman	1	-	1	-
Operatör	1	-	1	-
Kommun	1	-	1	-
(Annat) företag	1	-	1	1
Totalt	33	2	35	6

Bortfallsanalys för samfinansiärer

Bland samfinansiärerna finns tre kategorier där antal icke svarande överstiger antalet helt och delvis svarande, dessa kategorier är Forskningsinstitut, Branschorganisation och Annat företag (se tabellen nedan). Bland kategorierna Universitet eller Högskola och Annat är antalet helt eller delvis svarande i stort sett lika många som icke svarande. För resterande kategorier bland samfinansiärerna är antalet helt eller delvis svarande dubbelt eller mer än dubbelt så många som de icke svarande. Även bland samfinan-

siärerna finns som sagt de som är/har varit involverade i flera projekt och därför ombetts besvara en separat enkät för varje projekt, vilket kan förklara en del av bortfallen. Respondenter från akademien verkar ha en uppfattning om att de inte agerat samfinansierare utan endast deltagit i projektet med arbetstid som resurs, därmed upplever de svårigheter att besvara enkäten och har i många fall därför avstått. Det kan förklara ytterligare en del bortfall. Högsta siffran för bortfall, i relation till antalet tillfrågade, finns i kategorin branschorganisation där tre personer ombetts att svara och samtliga avstått. Bortfallen är även relativt höga bland forskningsinstitut och företag. När det gäller särskilt sistnämnda kategori har vi genom intervjuer och dokumentstudier sett att vissa deltagit tämligen perifert i projekten och rimligen måste ha haft svårt att besvara enkätfrågorna. En del av bortfallen torde alltså helt enkelt bero på att vissa respondenter aldrig borde ha fått enkäterna. En annan förklaring kan vara att en del samfinansierare i praktiken är rätt passiva och inte upplever att de medverkar i ett program med ett övergripande syfte. Mot bakgrund av att de viktigaste kategorierna att fånga upp i enkäten till samfinansierare är användarna eller mottagarna av forskningsresultaten – vilket här betyder i första hand Trafikhuvudman, Operatör, Branschorganisation, Kommun, Landsting – bedömer vi representativiteten ändå som hyfsad, sånär som när det gäller Branschorganisation. (Det sistnämnda har vi sökt kompensera genom valet av intervjupersoner och deltagare i tolkningsseminariet).

Tabell 7.2.2 Antal samfinansierare uppdelat på fullständigt, delvis och icke besvarade enkäter samt kategoritillhörighet

Kategori av Organisation	Fullt besvarade	Delvis besvarade	Totalt	Icke besvarade
Universitet eller högskola	8	5	13	11
Forskningsinstitut	2	1	3	8
Konsultföretag	6	5	11	4
Branschorganisation	-	-	0	3
Trafikhuvudman	16	7	23	11
Operatör	2	1	3	-
Kommun	9	4	13	7
Landsting	4	1	5	-
(Annan) myndighet	4	3	7	1
(Annat) företag	4	-	4	8
Annat	3	2	5	4
Totalt	58	29	87	57

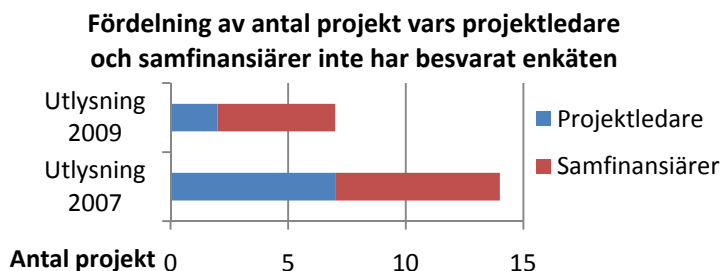
Bortfall relaterat till kategoritillhörighet och utlysningssomgång

Projektledare har som nämnts avstått från att besvara enkäten för sammanlagt nio projekt (22,5 % av totalt 40 stycken), några av dem har lett flera projekt varför det totalt är sex personer som avstått från att svara. Sju av dessa projekt tillhör utlysningssomgång 2007 (30,4 % av totalt 23 stycken) och två projekt tillhör utlysningssomgång 2009 (12 % av totalt 17 stycken). Då en del av de tillfrågade varit projektledare för flera projekt kan

en del av bortfallet bero på att de valt att besvara enkäten för ett projekt men inte ett annat. I de fall projektet är ett fortsättningsprojekt kan en del av bortfallet i utlysning 2007 bero på att de svarat på enkäten endast för det senare projektet (utlysning 2009).

Vad gäller samfinansiärerna är det sammanlagt tolv projekt (30 % av totalt 40 stycken) som helt saknar svarande. Sju av dem tillhör utlysningssomgång 2007 (30,4 % av totalt 23 stycken) och resterande fem tillhör utlysningssomgång 2009 (29,4 % av totalt 17 stycken). Vid två projekt, det ena från omgång 2007 och det andra från omgång 2009, har samtliga tillfrågade (projektledare och samfinansiärer) helt avstått från att svara. För dessa gäller att projektledarna tillhör kategorierna företag respektive forskningsinstitut. Projekt där samfinansiärer helt avstått från att besvara enkäten leds till störst del av projektledare från Universitet eller Högskola (totalt sju personer, varav två har lett två projekt var). Resterande fem projekt där ingen samfinansiär besvarat enkäten har projektledare tillhörande kategorierna företag (3) och forskningsinstitut (2). Inte heller när det gäller kategoritillhörighet och utlysningssomgång ser vi några tendenser till att bortfallet skulle kunna snedvridera enkätresultaten.

Figur B4.2 Antal projekt vars projektledare och samfinansiärer inte har besvarat enkäten fördelat på utlysningssomgång



Bilaga 5. Resultat av Peer Review

Vid Peer Review fyllde experterna i nedanstående mall ("Template") för vart och ett av de granskade projekten. Resultaten sammanfattas här i form av dels en genomsnittlig bedömning i en skala 1 – 5 för de 12 projekten, dels variationsvidd för bedömningarna (lägsta – högsta poäng).

Template

Projekt information

Datum	
Expert namn	
Projekttitel	
Projektledare	

Dokument som använts för Peer Review

Lista med dokument som skickats ut av Faugert	
Websida	
Annat	

Projektnivå

1. Är tilldelad budget lämplig för att uppnå projektmålen?	
Gradera från 1 (för liten budget) till 5 (för stor budget)	
1 för liten budget 2 3 optimal 4 5 för stor budget	
Kommentarer	Genomsnitt 3,08 Spridning 2-5

2. Till vilken grad är "mixen" av kompetenser tillfredsställande i projektet?	
Gradera från 1 (i mycket låg grad) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket låg grad 2 3 4 5 i mycket hög grad	
Kommentarer	Genomsnitt 3,89 Spridning 2-5

Vetenskaplig kvalitet

3. Är forskningen som bedrivs i projektet av hög akademisk kvalitet?	
Gradera från 1 (inte acceptabelt) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket låg grad	2 3 4 5 i mycket hög grad
Kommentarer	Genomsnitt 3,58 Spridning 1-5

4. I vilken utsträckning använder sig projektet av nya metoder? (eller används redan etablerade metoder)	
Gradera från 1 (i liten utsträckning) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket liten utsträckning	2 3 4 5 i mycket hög utsträckning
Kommentarer	Genomsnitt 2,82 Spridning 1-5

5. Till vilken grad hjälper projektet till att vidareutveckla forskningskunskapen?	
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad
Kommentarer	Genomsnitt 3,65 Spridning 1-5

6. Till vilken grad har projektet möjliggjort fortsatt forskning inom området?	
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad
Kommentarer	Genomsnitt 3,50 Spridning 1-5

7. Till vilken grad är forskningen relevant ur ett internationellt perspektiv?	
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket liten grad 2 3 4 5 i mycket hög grad	
Kommentarer	Genomsnitt 4,00 Spridning 2-5

8. Vilket fokus har projektet haft?	
Gradera från 1 (forskning) till 5 (tillämpbar/applicerbar)	
1 mer 2 3 balans mellan de 4 5 mer tillämpbar/ forskningsinriktad båda applicerbar	
Kommentarer	Genomsnitt 3,63 Spridning 1-5

9. Är outputs från projekten tillfredsställande? (antal publikationer, i vilka tidsskrifter/medier har man publicerat, konferensdeltagande)	
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket liten 2 3 4 5 i mycket hög grad grad	
Kommentarer	Genomsnitt 3,72 Spridning 2-5

Relevans

För vem är resultaten av betydelse? Detta betyder inte nödvändigtvis att resultaten kommer att användas direkt av organisationen, det kan snarare vara en indirekt påverkan t.ex. kan ett resultat vara av relevans för att fatta ett beslut (policy relevans).

10. För vem är projektet av relevans?	
Ange organisationer/branscher	Se kapitel 4
Kommentarer	

11. Till vilken grad är projektet av relevans? (för de som identifierats ovan)					
Organisation/bransch 1 _____ Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					
Organisation/bransch 2 _____ Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					
Organisation/bransch 3 _____ Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					
Kommentarer					

12. Vilka problem adresseras i projektet?	
Ange problem	Alla projekt Ja
Kommentarer	

13. Uppfyller projektet aktuella och förutsedda behov hos användarna?	
Ange Ja eller Nej	Alla projekt Ja
Kommentarer	

14. Har projektet ett lämpligt fokus?	
Ange Ja eller Nej	Alla utom ett projekt Ja
Kommentarer	

15. Till vilken grad uppfyller projektet projektmålen?					
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>					
Kommentarer	Genomsnitt 3,88 Spridning 2-5				

16. Hur pass väl uppfyller projektet programmålen?					
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>					
Kommentarer	Genomsnitt 3,80 Spridning 2-5				

17. Till vilken grad har projektet potential att påverka andra industriella sektorer?					
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>					
Kommentarer	Genomsnitt 1,47 Spridning 1-4				

Nytta

Vem kommer att använda sig av resultaten? Detta innebär att en organisation direkt använder sig av resultaten för att förbättra någonting.

18. För vem är projektet av nytta?	
Ange organisationer/branscher	Se kapitel 3
Kommentarer	

19. Till vilken grad är projektet av nytta? (för de som identifierats ovan)					
Organisation/bransch 1 _____					
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>					
Organisation/bransch 2 _____					
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>					
Organisation/bransch 3 _____					
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)					
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad				
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%; height: 20px;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>					
Kommentarer					

20. I vilken utsträckning sprids resultaten till användarna?	
Gradera från 1 (i liten utsträckning) till 5 (i mycket hög utsträckning)	
1 i mycket liten utsträckning	2 3 4 5 i mycket hög utsträckning
Kommentarer	Genomsnitt 2,59 Spridning 1-4

21. Till vilken grad har resultaten redan nyttjats av användarna?	
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad
Kommentarer	Genomsnitt 2,38 Spridning 1-3

22. Till vilken grad kan resultaten tänkas användas i framtiden?	
Gradera från 1 (i liten grad) till 5 (i mycket hög grad)	
1 i mycket liten grad	2 3 4 5 i mycket hög grad
Kommentarer	Genomsnitt 3,62 Spridning 1-5

VINNOVAs publikationer

December 2010

För mer info eller för tidigare utgivna publikationer se www.VINNOVA.SE

VINNOVA Analys VA 2010:

- 01 Ladda för nya marknader - Elbilens konsekvenser för elnät, elproduktionen och servicestrukturer
- 02 En säker väg framåt? - Framtidens utveckling av fordonssäkerhet
- 03 Svenska deltagandet i EU:s sjunde ramprogram för forskning och teknisk utveckling - Lägesrapport 2007 - 2009. *Finns endast som PDF. För kortversion se VA 2010:04*
- 04 SAMMANFATTNING av Sveriges deltagande i FP7 - Lägesrapport 2007 - 2009. *Kortversion av VA 2010:03*
- 05 Effektanalys av stöd till strategiska utvecklingsområden för svensk tillverkningsindustri. *För kortversion på svenska respektive engelska se VA 2010:06 och VA 2010:07*
- 06 Sammanfattning - Effektanalys av stöd till strategiska utvecklingsområden för svensk tillverkningsindustri. *Kortversion av VA 2010:05, för engelsk kortversion se VA 2010:07*
- 07 Summary - Impact analysis of support for strategic development areas in the Swedish manufacturing industry. *Engelsk kortversion av VA 2010:05, för svensk kortversion se VA 2010:06*
- 08 Setting Priorities in Public Research Financing - context and synthesis of reports from China, the EU, Japan and the US
- 09 Effects of VINNOVA Programmes on Small and Medium-sized Enterprises - the cases of Forska&Väx and VINN NU. *För svensk kortversion se VA 2010:10*
- 10 Sammanfattning - Effekter av VINNOVA-program hos Små och Medelstora Företag, Forska&Väx och VINN NU. *Svensk kortversion av VA 2010:09*
- 11 Trämanufaktur i ett uthålligt samhällsbyggande - Åtgärder för ett samverkande innovationssystem. *Finns endast som PDF*

VINNOVA Information VI 2010:

- 01 Transporter för hållbar utveckling
- 02 Fordonsstrategisk Forskning och Innovation FFI
- 03 Branschforskningsprogrammet för skogs- och träindustrin - Projektkatalog 2010
- 04 Årsredovisning 2009
- 05 Samverkan för innovation och tillväxt. *För engelsk version se VI 2010:06*
- 06 Collaboration for innovation and growth. *För svensk version se VI 2010:05*
- 07 Cutting Edge. *Kinesiskt/engelskt VINNOVA Magasin*
- 08 Vinnande tjänstearbete - Tio forsknings- & utvecklingsprojekt om ledning och organisering av tjänsteverksamhet. *Finns endast som PDF*
- 09 NO WRONG DOOR Alla ingångar leder dig rätt - Erbjudande från nationella aktörer till SMF - Små och Medelstora Företag.
- 10 Därför behöver Sverige en innovationspolitik
- 11 Omställningsförmåga & kompetensförsörjning - Projektkatalog. *Finns endast som PDF*
- 12 Smartare, snabbare, konvergerande lösningar - Projektkatalog. Adresserar området IT och data/telekommunikation och ingår i IKT-programmet "Framtidens kommunikation"
- 13 Mobilitet, mobil kommunikation och bredband - Projektkatalog. Branschforskningsprogram för IT & telekom

VINNOVA Policy VP 2010:

- 01 Nationell strategi för nanoteknik - Ökad innovationskraft för hållbar samhällsnytta
- 02 Tjänsteinnovationer för tillväxt. Regeringsuppdrag - Tjänsteinnovationer. *Finns endast som PDF*

VINNOVA Rapport VR 2010:

- 01 Arbetsgivarringar: samverkan, stöd, rörlighet och rehabilitering - En programuppföljning
- 02 Innovations for sustainable health and social care - Value-creating health and social care processes based on patient need. *För svensk version se VR 2009:21*
- 03 VINNOVAs satsningar på ökad transportsäkerhet: framtagning av underlag i två faser. *Finns endast som PDF*
- 04 Halvtidsutvärdering av TSS - Test Site Sweden - Mid-term evaluation of Test Site Sweden. *Finns endast som PDF*
- 05 VINNVÄXT i halvtid - Reflektioner och lärdomar. *För engelsk version se VR 2010:09*
- 06 Sju års VINNOVA-forskning om kollektivtrafik - Syntes av avslutade och pågående projekt 2000 - 2006. *Finns endast som PDF. För kortversion se VR 2010:07*
- 07 Översikt - Sju års VINNOVA-forskning om kollektivtrafik. *För fullversion se VR 2010:06*
- 08 Rörlighet, pendling och regionförstoring för bättre kompetensförsörjning, sysselsättning och hållbar tillväxt - Resultatredovisning från 15 FoU-projekt inom VINNOVAs DYNAMO-program
- 09 VINNVÄXT at the halfway mark - Experiences and lessons learned. *För svensk version se VR 2010:05*
- 10 The Matrix - Post cluster innovation policy
- 11 Creating links in the Baltic Sea Region by cluster cooperation - BSR Innonet. Follow-up report on cluster pilots
- 12 Handbok för processledning vid tjänsteutveckling
- 13 På gränsen till det okända. Utmaningar och möjligheter i ett tidigt innovationsskede - fallet ReRob. *Finns endast som PDF*
- 14 Halvtidsutvärdering av projekten inom VINNPRO-programmet. VINNPRO - fördjupad samverkan mellan forskarskolor och näringsliv/offentlig sektor via centrumbildningar. *Finns endast som PDF*

- 15 Vad gör man när man reser?
En undersökning av resenärers användning av restiden i regional kollektivtrafik
 - 16 From low hanging fruit to strategic growth - International evaluation of Robotdalen, Skåne Food Innovation Network and Uppsala BIO
 - 17 Regional Innovation Policy in Transition - Reflections on the change process in the Skåne region. *Finns endast som PDF*
 - 18 Uppdrag ledare - Om konsten att bli en bättre centrumföreståndar
 - 19 First evaluation of CTS - Centre for Transport Studies and LIGHTHOUSE. *Finns endast som PDF*
 - 20 Utvärdering av FLUD - Flygtekniskt utvecklings- och demonstrationsprogram. Evaluation of the Swedish Development and Demonstration Programme in Aeronautics
 - 21 VINNOVAs utlysningar inom e-tjänster i offentlig verksamhet 2004 och 2005 - Kartläggning av avslutade projekt
 - 22 Framtidens personresor - En utvärdering av programmets nytta, relevans och kvalitet. *Finns endast som PDF*
- VR 2009:**
- 01 Affärsutveckling inom träaufaktur och möbler - hur skapas effektivare värdekedjor? *Finns endast som PDF*
 - 02 Användarna och datorerna - en historik 1960 - 1985
 - 03 First Evaluation of the Berzelii Centra Programme and its centres EXSELENT, UCFB, Uppsala Berzelii & SBI Berzelii
 - 04 Evaluation of SAFER - Vehicle and Traffic Safety Centre at Chalmers - a Centre of Excellence with financing from VINNOVA. *Finns endast som PDF*
 - 05 Utvärdering av forskningsprogrammet SkeWood. *Finns endast som PDF*
 - 06 Managing and Organizing for Innovation in Service Firms - A literature review with annotated bibliography. *Finns endast som PDF*
 - 07 Den tjänstedominanta logiken - Innebörd och implikationer för policy.
 - 08 Tjänster och relaterade begrepp - Innebörd och implikationer för policy.
 - 09 Underlag för VINNOVAs satsningar inom transportsäkerhetsområdet. *Finns endast som PDF*
 - 10 Utmaningar och kunskapsbehov - Om innovation, ledning och organisering i nio olika tjänsteföretag. *Finns endast som PDF*
 - 11 De två kulturerna på Internet - En utmaning för företag, myndigheter och organisationer. Huvudrapport
 - 12 Uppföljning av VINN NU-företag
 - 13 Kartläggning av svensk FoU inom området IT och miljö - med fokus på teknikens indirekta och systemmässiga effekter. *Finns endast som PDF*
 - 14 Forska&Väx - Hållbar tillväxt genom forskning och utveckling i Små och Medelstora Företag
 - 15 Tjänsteinnovationer för tillväxt
 - 16 Behovet av genusperspektiv - om innovation, hållbar tillväxt och jämställdhet. Utvärdering. *Finns endast som PDF*
 - 17 Ekonomisk omvandling och makrologistiska kostnader. *Finns endast som PDF*
 - 18 En undersökning av innovativa företags syn på strategiskt utvecklingsarbete i spåret av lågkonjunkturen. *Finns endast som PDF*
 - 19 The Public Sector - one of three collaborating parties. A study of experiences from the VINNVÄXT programme.
 - 20 Från hantverkskilt till hästföretag - Genusperspektiv på innovation och jämställdhet
 - 21 Innovationer för hållbar vård och omsorg - Värdeskapande vård- och omsorgsprocesser utifrån patientens behov. *För engelsk version se VR 2010:02*
 - 22 Organising Work for Innovation and Growth. Experiences and efforts in ten companies
 - 23 Mid Term Evaluation of the Institute Excellence Centres Programme
 - 24 Process Support, Communication and Branding - VINNOVA's VINNVÄXT programme
 - 25 The Innovation Platform
 - 26 Citizens' Services - Nordic and Baltic Research Needs
 - 27 Kina och internet - Tillväxt och tilltro
 - 28 eGovernment of Tomorrow - Future scenarios for 2020
 - 29 Organisationsformernas betydelse i klusterverksamhet - Att organisera klusterarbete är en ständigt pågående process som ställer höga krav på ledarskap och långsiktig strategi
 - 30 Inomhusskidbacke i Lindvallen, Sälen. *Finns endast som PDF*
 - 31 Kartläggning av svenska klusterinitiativ. *Finns endast som PDF*
 - 32 Service Innovations in Sweden Based Industries - Aiming for 30-60% revenue increase/Tjänsteinnovationer i Sverigebaserad tillverkningsindustri - Med sikte på 30-60 % intäktsökning
 - 33 Chinese Views on Swedish Management - Consensus, conflict-handling and the role of the team
 - 34 First Evaluation of the second, third and fourth Round of VINNOVA VINN Excellence Centres - FASTE, SUS, FUNMAT, CHASE, GHZ, MOBILE LIFE, iPACK, HERO-M, PRONOVA, BIOMATCELL, WINQUIST, SUMO, BIMAC INNO, WISENET and AFC
 - 35 International Evaluation of PLUS Competence Centre - at Chalmers. *Finns endast som PDF*



VINNOVA investerar i forskning
och utvecklar Sveriges innovationskraft
för hållbar tillväxt

VERKET FÖR INNOVATIONSSYSTEM – SWEDISH GOVERNMENTAL AGENCY FOR INNOVATION SYSTEMS

VINNOVA, SE-101 58 Stockholm, Sweden Besök/Office: Mäster Samuelsgatan 56
Tel: +46 (0)8 473 3000 Fax: +46 (0)8 473 3005
VINNOVA@VINNOVA.se www.VINNOVA.se