

Gunnar Lindstedt

Protokoll
2008-06-19

**Sammanträde nr 81 med Beredningsgruppen inom
Programrådet för fordonsforskning**

Tid: Torsdagen den 19 juni 2008

Plats: VINNOVA, Stockholm

Närv: Olle Hådell, Vägverket
Anders Johnson, Scania CV AB
Peter Kasche, Energimyndigheten
Gunnar Lindstedt, VINNOVA, sekreterare
Lennart Lübeck, ordförande (vid protokollet Gemensamt § 4)
Henry Mellgren, Fordons Komponent Gruppen AB
Carl Naumburg, VINNOVA
Magnus Olsson, Saab Automobile AB
Sten Sjöström, Volvo Personvagnar AB
Stephen Wallman, BIL Sweden
Göran Wirmark, Volvo Technology AB

Inbj: Sven Faugert, Faugert & Co Utvärdering.

GEMENSAMT

§ 1. Nästa sammanträde med Beredningsgruppen.

Nästkommade sammanträden med Beredningsgruppen äger rum på VINNOVA

Tisdagen den 2 september 2008, kl. 09.30 – 13.00

Torsdagen den 9 oktober 2008, kl. 09.30 – 13.00

**§ 2. Effektanalys av fordonsforskningsprogrammets två första
programperioder.**

Sven Faugert informerade om den effektanalys av fordonsforskningsprogrammets två första programperioder som nu genomförs av Faugert & Co Utvärdering på uppdrag av VINNOVA. En förstudie är genomförd, se bilaga.

Huvudstudien som VINNOVA avsatt 1,3 Mkr till ska vara klar i december 2008. Parallellt pågår en utvärdering av svenskt deltagande i EUs tredje ramprogram och framåt. Utvärderingarna samordnas i möjligaste mån. Industrins ledamöter i Beredningsgruppen kommer att fungera som kontaktpersoner mot industrin.

Tisdagen den 18 november kommer ett bedömningsmöte att arrangeras för effektanalysen.

§ 3. PFF kansliets bemanning.

Som tidigare meddelats avgår både Gunnar Lindstedt och Eva Thorén vid PFFs kansli med pension 2008-08-01.

På VINNOVAs rekommendation utsågs Carl Naumburg till sekreterare i PFF till och med utgången av 2008 samt till programledare för fordonsforskningsprogrammet samt de båda Gröna Bilen - programmen. Lena Dalsmyr kommer att fungera som kansliets administratör.

§ 4 Gunnar Lindstedt.

Med anledning av att Gunnar Lindstedt nu avgår efter att i 14 år ha arbetat som sekreterare och programledare övertog ordföranden protokollförandet och framförde ett officiellt tack på Programrådets och beredningsgruppens vägnar. Med instämmande från de närvarande noterades att alla parter inom PFF anser att Gunnar har fullgjort sina uppgifter på ett professionellt och sällsynt helgjutet sätt, med aldrig sviktande tålamod, vänlighet och noggrannhet. För detta är Gunnar värd synnerlig uppskattning och att under bästa möjliga omständigheter få njuta sitt otium.

NYA PROGRAM

§ 1. Nya fordonsforskningsprogram från och med 2009.

Informerades om att arbete pågår med att ta fram programbeskrivningar samt projektportföljer för de nya fordonsforskningsprogram som förväntas komma från och med 2009. Inga medel är ännu avsatta till programmen men besked beräknas komma i forskningspropositionen som kommer att presenteras någon gång under hösten.

PÅGÅENDE PROGRAM

§ 1. Lägesrapport pågående program

Alla de tre pågående programmen löper planenligt.

Beslöts att inom fordonsforskningsprogrammet arrangera ett PFF - SVEA seminarium kring området Crashworthiness under hösten 2008. Seminariet arrangeras utifrån det programförslag som utlovats från projektledaren.

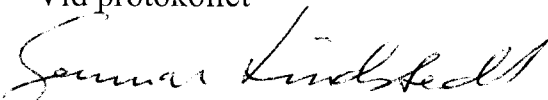
Beslöts att avsätta 400 000 kr från Gröna Bilen 2 - programmet till projektberedning vid Fordons Komponent Gruppen under 2008. Beslutet administreras av MERA - programmet.

Beslöts att inom Gröna Bilen 2 - programmet bevilja ett anslag på 708 000 kronor till projektet 2008-01937 Vikt- och prestandaoptimering av strukturkomponenter i presshårdad borstål genom lokalt mjuka zoner - tilläggsanslag till pågående projekt.

Beslöts att inom Gröna Bilen 3 - programmet rekommendera Energimyndigheten att anslå 1 800 000 kronor till projektet Flexible engine for ethanol. Projektet finansieras med medel som frigjorts genom att projektet Lättvikt plattform återtagits.

Meddelades att årsrapporter för fordonsforsknings- och Gröna Bilen 2 - programmen kommer att inlämnas till Näringsdepartementet i enlighet med gällande avtal.

Vid protokollet


Gunnar Lindstedt

Effektanalys ffp 1&2 – förstudierapport

1. Bakgrund

VINNOVA ska enligt sitt regleringsbrev varje år genomföra och rapportera två effektanalyser. En av dessa ska under 2008 behandla temat industrinära forskning, utveckling och demonstration (branschforskning) och ska inriktas på fordonsforskning. Ett visst underlag finns i en PM av Hans Pohl 2007-10-30. Under 2007 genomförde vi bland annat en utvärdering av fordonsforskningsprogrammet med tyngdpunkt på period 3 och 4 och av Gröna Bilen 1 och 2. Efter kontakt med Peter Stern har vi åtagit oss att göra en förstudie rörande effektanalys av fordonsforskningsprogrammen 1 och 2 (ffp 1 & 2). Programmen täcker i princip perioden 1994 – 2001.

Vi har under förstudien genomfört ett antal intervjuer med nyckelpersoner (se bilaga), inventerat tillgängliga data om programmen, samt samlat in och översiktligt studerat en del utvärderingsrapporter och andra dokument. Detta är vår rapport. Den innehåller i kapitel 2 en beskrivning av vår syn på utvärderingsuppgiften och utvärderingsfrågorna, i kapitel 3 ett förslag till avgränsning av utvärderingsobjektet, i kapitel 4 ett utförligt förslag till arbetsplan och metod, samt i kapitel 5 ett förslag till budget och organisation.

2. Utvärderingsuppgiften

Efter de intervjuer och översiktliga dokumentstudier vi gjort i förstudien skulle man kunna snabbsummera en bild av de *möjliga* effekterna av ffp 1 & 2 som följer.

Staten stödde sedan lång tid forskning av relevans för den svenska fordonsindustrin, i ett antal olika former. I slutet av 1992 gjorde den samlade svenska fordonsindustrin en framstöt till den sittande regeringen om utökat stöd för att kunna matcha de villkor som gällde för deras utländska konkurrenter. Avtalet mellan staten och fordonsindustrin 1994 ledde till att en ny finansieringsform för branschforskning eller industrinära forskning etablerades. Den har beskrivits som den första tillämpningen av (en variant av) Triple Helix-modellen.

Avtalet innebar ett, jämfört med det dittillsvarande stödet genom främst dåvarande NUTEK och KFB, måttligt tillskott av statliga pengar. Det ledde till att ett antal tillämpade forskningssamarbeten mellan industrin och akademien, av delvis nytt slag, kom till stånd. Ett hyfsat stort antal doktorer med delvis ny inriktning utbildades och sögs på

ett vältajmat sätt upp av *fordonsindustrin*. Det bidrog senare till att stärka fordonstillverkarnas interna och externa strategiska konkurrensposition genom att exempelvis personbiltillverkarna fick kompetens nog att bli utsedda till excellence centres inom sina utlandsägda koncerner. En helt ny typ av forskningssamarbete av strategiskt slag växte också fram mellan fordonstillverkarna och med deras leverantörer. Troligen har också vissa strategiskt viktiga produkter och affärer blivit möjliga tack vare satsningen.

Bildandet av PFF-rådet underlättade också bygget av ett slags samarbetsplattformar mellan industrin och *myndigheterna*, främst med NUTEKs efterträdare VINNOVA, VV och i någon mån NV. Detta ledde med tiden till ett betydligt mer förtroendefullt strategiskt samarbete och gjorde det möjligt att senare ”landa” andra samarbetsprogram i en redan befintlig struktur (EMFO, IVSS, Gröna Bilen). Andra program (V-ICT och MERA) landades i en mer ”traditionell” ram hos VINNOVA och kan också ha underlättats av en redan upparbetad samförståndsanda mellan parterna i ffp.

Satsningen drev också på en nödvändig och ännu pågående strukturomvandling på den *forskningsutförande* sidan, med bildande av flera centra (kompetenscentra, VINNExcellence centres, SAFER etc.) som konkreta uttryck. Forskarutbildningen och även grundutbildningen utvecklades samtidigt i en för industrin relevant riktning.

Detta var alltså en kortfattad beskrivning av möjliga effekter av ffp 1 och 2. Vi kan alltså inte vara helt säkra på att dessa förändringar verkligen har skett, hur stora de i så fall är och - än mindre - på att de är effekter av just ffp 1 och 2. De hade kanske inträffat ändå. Låt istället beskrivningen vara ett slags mycket grov *hypotes*, som huvudstudien har till uppgift att helt eller delvis bekräfta eller förkasta.

Här följer en mer ”utvärderingsteknisk” beskrivning av hur vi uppfattar utvärderingsuppgiften i huvudstudien.

2.1 Effekter och orsakssamband

Programmets struktur ger de grundläggande utgångspunkterna för utvärderingen:

- det fanns motiv (önskade effekter) för satsningen
- programmen hade en genomförandeorganisation som då var ovanlig, såtillvida att den bland annat var rätt ”autonom” i förhållande till de statliga finansierarna
- en serie projekt genomfördes
- projekten skapade nya kunskaper, bland annat burna av industridoktorander
- därvid uppstod effekter i form av vissa förändringar i akademien, industrin och samhället (främst i vissa myndigheters arbete som rör trafiksystemet och i själva det fysiska trafiksystemet)

Huvudfrågan är vilka förändringar i nämnda avseenden som kan hänföras till (=är effekter av) de två forskningsprogrammen. I detta ligger att fastställa utvecklingen över tid i de relevanta avseenden och att identifiera orsakssambanden. Metodologiskt kan det

hela i princip ses som ett slags kvasi-experiment med före- och eftermätning. En sådan före- och efterjämförelse är ofullständig som effektmätning, eftersom andra händelser och faktorer påverkar förändringarna. Det är knappast möjligt att kontrollera för andra variabler genom statistisk analys. Istället kommer vi under studien att identifiera och resonera om betydelsen av alternativa orsaker, t ex de forskningsprogram som redan tidigare bedrevs eller fordonsindustrins egen reaktion på ökad konkurrens.

ORSAKER	EFFEKTER
Ffp 1 och 2	Önskade och oönskade effekter
Andra orsaker/faktorer	Andra (önskade och oönskade) effekter

Vår hypotes är att förändringarna vi observerar helt eller delvis beror på (är effekter av) ffp 1 och 2. Mothypotesen är att de helt eller delvis beror på andra faktorer (ifall det finns fog för sådana). Statistisk signifikansprövning är inte möjlig eller meningsfull. I någon mån kan det vara möjligt att utnyttja en variation inom undersökningsobjektet (mellan företag eller forskningsmiljöer) för att identifiera möjliga orsakssamband. Därutöver krävs belägg för en mekanism genom vilken effekterna har skapats.

Vi kommer också att belysa bieffekter för att ge en fylligare bild av forskningsprogrammets betydelse. Det hjälper oss att resonera om den kontrafaktiska situationen (att satsningen inte hade gjorts eller inte på det här sättet), vilket är nödvändigt för att på ett någotsånär trovärdigt sätt belägga orsakssambanden. Det har exempelvis framkommit genom förstudien att viktiga sannolika effekter gäller relationerna mellan företagen och den fortsatta inriktningen på branschforskningsprogram. Det hävdas att det var genom dessa program som triple helix-modellen föddes och att programmen byggde plattformar och ledde till en samverkan mellan företagen och mellan staten och företagen som har fortsatt att utvecklas och fortfarande är fullt aktiv. Detta är sannolikt bieffekter som delvis inte var avsedda eller förutsedda när programmen sattes.

Vårt intryck är att det skett en mängd förändringar i och mellan de berörda företagen, myndigheterna och forskningsmiljöerna, i deras arbete och i den producerade kunskapen som sannolikt kan betecknas som effekter av satsningarna. Det finns också önskade effekter som möjligen inte tycks ha uppnåtts fullt ut, t ex en internationalisering av forskningsmiljöerna. (På den punkten kan olika bedömare ha olika meningar.)

2.2 Inventering av förändringar

I vår inventering av situationen före och efter kommer vi att leta efter förändringar. För **forskningsystemet** handlar det om förändringar av

- infrastrukturen (nya forskargrupper, institutioner, centra, nätverk)
- personal (ny typ av mer "anställningsbara" doktorander och forskare)
- arbetssätt (mer tillämpade projekt, internationell orientering)
- samarbetsrelationer, inom akademien, med fordonsindustrin och med andra

- prestationer/output i kvantitativa och kvalitativa termer (publiceringar, examina, patent, spin-offs)

För **fordonsindustrin** handlar det om

- FoU-inriktning (i samarbete mellan de fyra stora och underleverantörerna)
- strategi (för forskning och för orientering av verksamheten i stort i ett internationellt perspektiv)
- personal/kompetensförsörjning (licentiater, industridoktorander, doktorer)
- arbetssätt inom FoU (mer vetenskapligt, mer internationellt samarbete, bättre kapacitet för att delta i ramprogrammen)
- samarbetsrelationer och –former (inom och mellan företagen inklusive leverantörerna, med akademin, med myndigheterna)
- prestationer/output (produkter, investeringar, arbetstillfällen, affärer)
- konkurrensposition (inom koncernerna, i stort – utlandsägandet förändrades/ökade mycket kraftigt under den aktuella perioden)

För **myndigheterna** (NUTEK, KFB, - numera VINNOVA - VV, NV, STEM) handlar det exempelvis om

- strategi för den egna verksamheten inom miljö-, energi-, trafiksäkerhets-, industri- och innovationspolitik (bättre kunskaper och anpassning till industrins betingelser)
- arbetssätt i den egna verksamheten
- samarbetsrelationer sinsemellan och med industrin (från motparter till utvecklingspartners?)
- prestationer/output från den egna verksamheten
- deras påverkan på forskningssystemet (NUTEK och KFB)
- påverkan på trafiksystemet (VV)
- påverkan på miljön (NV)

Kartläggningen av förändringar görs så att även bieffekter (positiva och negativa) kan fångas in.

2.3 Identifiering av effekter

I analysen av vilka av dessa förändringar som utgör effekter av ffp 1 och 2 är det viktigt att beakta följande bakgrundsfaktorer

- de sammanlagt betydligt större forskningssatsningar av relevans för fordonsindustrin, som pågick redan innan och samtidigt med ffp 1 och 2 med stöd från NUTEK, KFB m fl
- situationen i företagen och koncernerna vad avser konkurrens och strategiskiften etc
- tidsandan i form av djup ekonomisk kris och kommande EU-medlemskap
- förändringar i högskolesektorn (Unckel- och Tham-erorna)
- Regeringskansliet sökte nya koncept (innovationssystem, endogen tillväxt)

Utvärderingen ska där det går utnyttja följande skillnader för att komma åt mekanismer och effektsamband (orsakssamband)

- skillnader mellan likartade satsningar i olika företag
- skillnader mellan olika satsningar inom samma företag (om sådana finns)
- skillnader mellan likartade insatser från olika forskningsmiljöer, inom och mellan lärosäten

Analysen av effekterna av den valda modellen för forskningsfinansiering och samarbete om industrinära forskning kan förstärkas genom en insats för internationella jämförelser och jämförelser med de svenska finansiärernas ordinarie instrument. En sådan komparativ analys av styrnings- och finansieringsformer torde också ha värde för VINNOVAs policyutveckling.

I den mån det ryms i de olika delstudierna (se vidare kapitel 4) bör det också vara möjligt att göra vissa begränsade jämförelser med andra branscher. Djupare studier ryms dock inte.

Utredningstekniskt kommer inventeringen av förändringar och inte minst diskussionen av orsakssamband i stor utsträckning att ske genom intervjuer med inblandade personer, så långt möjligt med stöd av data från dokumentstudier och andra ”hårdare” källor (jfr kapitel 4).

2.4 Utvärderingsfrågor

De övergripande utvärderingsfrågorna kan mot bakgrund av 2.1 – 2.3 enkelt sammanfattas som följer:

Vilka positiva och negativa, förutsedda och oförutsedda, effekter har ffp 1 och 2 (inklusive samarbetsformer, projektgenerering, genomförande –uppföljning och rapportering av projekt m.m.) haft för

- Forskningssystemet?
- Industrin?
- Samhället?

3. Avgränsningar

Det är ffp 1 och 2 som är **utvärderingsobjektet**. Andra faktorer som förklarar förändringar i sammanhanget är **förhistoria** respektive **omvärld/kontext**. Senare forskningssamarbeten m.m. kan helt eller (delvis) vara **effekter** av ffp. Det kan exempelvis gälla sådant som att senare industrinära forskningsprogram har kunnat sjösättas tack vare att samarbetsrelationer och –former redan har varit utvecklade genom ffp.

4. Arbetsplan och metod

Det torde framgå att arbetet delvis behöver vara av explorativ art och därför är svårt att planera exakt. För att med rimlig säkerhet fånga upp och identifiera intressanta förändringar och fastställa vad som kan vara effekter av ffp 1 och 2 föreslår vi ett antal delundersökningar, som tillsammans antas besvara frågor om effekter för de tre målområdena

- forskningen
- industrin
- samhället.

Delundersökningarna beskrivs i avsnitt 4.0 – 4.8 i den tidsföljd vi tror att de behöver påbörjas. I avsnitt 4.9 redovisar vi i en matris hur de avses belysa effekter för de tre målområdena. Förslag till tidplan och budget återfinns i avsnitt 4.10.

4.0 Dokumentstudier

Ytterligare studier av utvärderingar och andra rapporter som belyser ffp 1 och 2 och fordonsforskningen vid den tiden behövs. Vidare behöver vi göra en koncis sammanställning av vad som skett med de viktigaste företagen inom fordonsindustrin (både fordonstillverkare och deras leverantörer), av utvecklingen av projektsamarbeten och andra beskrivande data som kan utvinnas ur projektdokumentation vid PFFs kansli, ur fordonsföretagens årsredovisningar m.m.

4.1 Mobilitetsstudie inklusive effekter/värdet av mobiliteten

Mobiliteten av forskarutbildade till industrin och möjligen myndigheterna är rimligen en av de viktigaste effekterna av ffp. Det motiverar en framträdande satsning på att få fram hårddata om detta.

Denna studie föreslås ske som en triangulering mellan (a) en studie via SCB i samarbete med VINNOVA/Strategiavdelningen (vi har haft kontakt med avdelningen om detta), (b) av oss inhämtade uppgifter från högskoleinstitutioner och (c) uppgifter från fordonsindustriföretagen.

För (a) krävs att vi definierar en grupp på 5 – 6 företag (de fyra stora plus en eller två leverantörer) med organisationsnummer (obs att vi måste beakta att det har skett vissa omorganisationer under den aktuella tiden!), anger tidsperiod och exakt vilka frågor vi vill ha svar på. Detta har VINNOVA erfarenheter av sedan förut. Vi vet rätt väl vad vi vill veta, antal doktorer och licar som anställts och antal som är anställda respektive år, vilken examen de har (ev. varifrån) etc. Vi behöver data från några år innan ffp startade

och fram till säg 2006 för att få perspektiv. När vi väl har dessa uppgifter kan vi använda dem för att intervjua nyckelpersoner inom respektive företag med perspektiv på rekrytering och FoU-arbete (se c nedan). Vilken tid som åtgår för våra kontakter med VINNOVA och SCB är svårt att uppskatta.

För (b) krävs att vi via projektlistor och –beskrivningar från PFF-kansliet kan identifiera berörda institutioner (som i många fall har organiserats sedan ffp 1 och 2!) och via direkt kontakt med dem (prefekter, sekreterare, handledare etc.) kan få fram identiteter och kontaktuppgifter för doktorander. Detta kan vara tidskrävande och kan kräva att vi söker uppgifter via personnummer. (Bilderna kan sedan stämmas av med PFF-kansliets uppgifter om antal doktorer och licar som producerats under respektive program.) Sedan kan vi samla in data om deras (fortsatta) mobilitet, sysselsättning/arbetsuppgifter, bedömning av ffp:s inverkan m.m. genom enkel webbenkät. Möjligen kan vi komplettera med kortare uppföljande telefonintervjuer med ett urval.

För (c) krävs bra samarbete med representanter för berörda företag. (Förutsättningarna bedöms gynnsamma efter positivt gensvar vid PFFs beredningsgruppsmöte i april.) Förankring av denna del antas ske successivt genom Referensgruppens medlemmar, främst de som representerar de berörda fordonstillverkarna (se avsnitt 5 nedan). Uppgifter från företagen jämförs med data från SCB, sedan kan vi som intervjua nyckelpersoner vid företagen om motiv för rekryteringen, vad de rekryterade betytt för företagen, vilka konsekvenserna eventuellt blivit för deras strategiska orientering m.m. I detta ingår att vi tar reda på mer om tillverkarnas förekommande doktorandprogram och i vad mån de påverkats av ffp 1 och 2.

4.2 Studie av samarbetsmönster i relation till EU och FP

Önskemål om internationalisering eller snarare en internationell orientering av den svenska akademiska fordonsforskningen, var ett bärande motiv för ffp från industrins sida och samtidigt något som flera verkar anse att man ännu inte har kommit tillräckligt långt med.

Med hjälp av CORDIS och tillgänglig databas på VINNOVA ska det vara möjligt att kartlägga samarbetsmönstren och därmed eventuell korrelation mellan deltagande i ffp och ramprogrammen, vilket vi med framgång gjorde i vår utvärdering av NFFP. Här bör vi söka få ett grepp om utvecklingen när det gäller främst de fyra storas deltagande i ramprogrammen och andra EU- samarbeten och möjligen också andra internationella samarbeten och hur de har utvecklats över tid. Vi bör också kunna ta upp detta i intervjuer med nyckelpersoner (jfr 4.7 nedan).

4.3 Studie av inputadditionalitet

Jämfört med de redan pågående satsningarna var det till en början (det gäller alltså ffp 1 & 2) förhållandevis blygsamma belopp som tillskötts genom

fordonsforskningsprogrammen. I intervjuer har det samtidigt indikerats att ffp kan ha lett till kompensatoriska beteenden, innebärande att finansierarna säger ”nu har ju fordonsindustrin fått så mycket direkt från regeringen, så nu kan vi dra ner och satsa våra egna pengar på något annat i stället”. Resonemangen kan ha varit likartade i kanslihuset, när man diskuterade hur olika myndighetsramar skulle fördelas, även om detta kan vara svårt att få bekräftat (något som myndigheterna kanske inte heller ser i sina regleringsbrev.)

I detta sammanhang behövs studier av forskningsstatistik mot en bakgrund av historik och branschutveckling m.m. för att komma åt hur mycket ffp 1 och 2 och de pengar de innehöll betydde i det stora sammanhanget. En början kan ske genom närmare studier av insamlade rapporter från PFF-kansliet (bland annat Granberg/FPI). Dessa kan sedan kompletteras genom kontakter med STEM, VINNOVA (får representera NUTEK och KFB), VV och ev NV. Sedan kan detta ev. kompletteras ytterligare med enkät eller intervjukontakter med de utförare som identifierats i (4.1.b) och med företagen för att verifiera uppgifter och få kommentarer till vad medverkan i ffp betydde i olika avseenden.

4.4 Studie av finansieringsformer

Som nämnts har det hävdats att ffp var en (av de) första tillämpningarna av Triple Helixmodellen, som ju spelar en mycket stor roll i VINNOVAs forskningsfinansiering idag. Införandet av ffp innebar tillämpning av delvis nya principer när det gäller både statens finansieringsandel (subventionsgrad) och styrningen eller inflytandet över programmets inriktning och projekturnval. På båda dessa punkter finns det intressanta variationer inom ffp. Det finns också (större) variationer om vi inkluderar även de andra program för fordonsforskning som tillkom senare (Gröna Bilen, IVSS, EMFO, MERA, V-ICT, STEMs program m.m.). Effektanalysen av ffp erbjuder därför ett värdefullt tillfälle till komparativ analys av olika finansierings- och styrningsmodeller och ge ett bidrag till VINNOVAs policyformulering. Analysen bör inkludera alla de nämnda fordonsinriktade programmen. I studien kan också ingå jämförelser med de finansierings- och styrningsmodeller som tillämpas i Finland (TEKES), Norge (NFR), Frankrike, Holland och på EU-nivå (EUREKA och ramprogrammen).

4.5 Retrospektiva fallstudier i högskolan

Det gäller att få ett säkert grepp om hur framträdande högskoleinstitutioners och forskningscentras framväxt och utveckling har påverkats av medverkan i ffp. Det är en annan av de viktiga eftersträfvade effekterna. När vi har data från 4.1. b och 4.3 kan vi välja ut och intervjua ett antal forskare/forskningsledare, utgående från vilka institutioner och centra som nu är de mest framträdande. Dessa kan vi då välja i samråd med PFF-kansliet och Referensgruppen. Denna del kan delvis göras rätt sent i huvudstudien

4.6 Retrospektiva fallstudier hos fordonsindustrin

Här handlar det delvis om en fördjupning och komplettering av alla eller en del av de fyra "sucess stories" vi gjorde i utvärderingen 2007 för att komma åt effekter och mekanismer med "historisk metod" (bränslecellhybridsatsningen FCHEV, Hardtech Gestamp, Volvo CE/Gjutdesign, Volvo PV/Dieselmotor). Vi går alltså ända tillbaka mot 1994 eller tiden innan dess. Vi driver också den kontrafaktiska frågan hårdare. Vidare kan vi i samråd med Referensgruppen eventuellt söka fram andra lärorika exempel där utvecklingen avbröts av något skäl (alltså = uteblivna effekter) för att hitta skarpare förklaringar till inträffade effekter.

4.7 Djupintervjuer hos nyckelpersoner

Vi bör på ett relativt sent stadium – när vi har en fast grund av information från de tidigare delstudierna att stå på - göra ett antal intervjuer med nyckelpersoner i företag, i berörda departement och myndigheter och i akademien. Syftet är att komma åt ffps effekter på (1) samverkan, (2) inriktning och (3) arbetsformer. Det kan vara lämpligt att exempelvis söka finna ut om medverkan i ffp haft någon verkan på fordonstillverkarnas (produkt)strategi, på myndigheternas (NUTEK/KFB/VINNOVA, NV, VV, STEM) sätt att tackla sina uppgifter och deras eventuella framgångar i det avseendet, på RKs förhållningssätt till stödet till fordonsindustrin m.m., och på högskolornas strategiska orientering. Vi bör komma ihåg att ffp 1 och 2 enligt uppgift innebar ett trendbrott när det gäller forskningssamverkan med industrin och en introduktion av en ny typ branschforskningsprogram i aktiv samverkan och därtill en unik och fortfarande operativ samarbetsmodell, signerad Lennart Lübeck. En viss samordning bör ske med intervjuer kring mobilitetsstudie 1c och med fallstudierna 5 och 6. Det bör också vara möjligt att ta upp frågor om fordonsforskningen jämfört med forskningssamarbetet i andra branscher.

4.8 Syntes- och rapportarbete plus projektledning

Vi förutsätter att vi genomför tre Workshops med delar av vår egen projektgrupp (en för respektive industri, forskningssystemet och samhället/myndigheterna) för att diskutera materialet och den bild som växer fram. Dessutom har vi några projektgruppsmöten för operativ samordning och arbetsledning. Synopsis stäms av med kontaktpersonen vid VINNOVA, allteftersom vår bild växer fram. I huvudsak kommer rapporten att struktureras efter målområdena industri, forskning och samhälle. Ett tolkningsseminarium hålls med Referensgruppen under andra halvan av november. Ett komplett Final draft sänds till VINNOVAs kontaktperson(er) och ev Referensgruppen i månadsskiftet november/december

4.9 Delstudierna och målområdena

Avsikten är sammanfattningsvis att de olika delstudierna ska belysa effekter för forskning, industri och samhälle på sätt som framgår av följande matris

Matris delstudier/delområden

Delstudie/effekter för	Forskning	Industri	Samhälle
0. Dokumentstudier	Data om medverkande institutioner och samarbeten, bedömningar av kvaliteten m.m.	Data om utvecklingen hos medverkande företag, fordonsindustrin, projektmedverkan m.m.	Data om myndigheternas engagemang, andra program m.m.
1. Mobilitetsstudier	Data om examina och mobilitet från högskolan	Data om rekrytering av forskartutbildade och deras fortsatta verksamhet och "impact"	Data om ev rekrytering av forskartutbildade och deras fortsatta verksamhet och "impact"
2. Samarbetsmönster EU	Data om olika miljöers och centras medverkan, inom och utom ffp	Data om olika företags medverkan	Data om myndigheternas finansiering och eventuellt deras agerande för att främja deltagande
3. Inputadditionalitet	Data om hur anslagen från ffp inverkar på miljöernas finansiering och utvecklingsmöjligheter	Data om hur ffp inverkar på företagets egna insatser	Data om hur myndigheternas finansieringsinsatser utom ffp förhåller sig till deras medverkan i ffp
4. Finansieringsformer	Underlag för frågor (jfr 5 och 7) om olika finansierings- och styringsformers betydelse för forskningssystemet	Underlag för frågor (jfr 6 och 7) om olika finansierings- och styringsformers betydelse för företagen	Jämförande data om vad ffp tillför i förhållande till övriga styr- och finansieringsformer
5. Fallstudier högskola	Fördjupad förståelse och data om fpps inverkan på strukturförändringar	Fördjupad förståelse för betydelsen av samspelet fordonsstillverkare och högskola	Förståelse för myndigheternas och PFFs (eventuella) agerande för strukturförändringar
6. Fallstudier fordonsindustri	Fördjupad förståelse för de industriella utvecklingsprojektens betydelse för högskolans forskning och forskartutbildning	Fördjupad förståelse för fpps inverkan på strategisk forskning och utveckling, affärer, samarbeten, konkurrensposition m.m.	Förståelse för PFFs betydelse och för myndigheternas agerande inom och utom ffp för att främja industriella utvecklingsprojekt
7. Djupintervjuer nyckelaktörer	Fördjupad förståelse för fpps betydelse för högskolans strategi och utvecklingsmöjligheter, samarbeten m.m. (uppföljning av 1 - 6) jft med andra branschatsningar	Fördjupad förståelse för fpps betydelse för företagets strategi och utvecklingsmöjligheter, samarbeten, konkurrensposition m.m. (uppföljning av 1 - 6) jft med andra branschatsningar	Fördjupad förståelse för PFFs och fpps roll och betydelse för myndigheternas respektive uppgifter och för RK i relation till andra instrument och jämfört med andra branscher
8. Synthes	Samlad bedömning på basis av 0 - 7	Samlad bedömning på basis av 0 - 7	Samlad bedömning på basis av 0 - 7

5. Organisation

Organisationen tänker vi oss med en projektgrupp bestående av

- Sven Faugert, ansvarig gentemot VINNOVA
- Erik Arnold, expert effektanalyser, finansieringsformer
- Tomas Åström, deltog i PFF/GB, ansvarig för NFFP m.m.
- Lars Niklasson, utvärderare
- Tommy Jansson, deltog i PFF/GB, NFFP m.m.
- Pauline Mattsson, mobilitetsstudie/SNA, EU-deltagande
- Henrik Segerpalm, deltog i PFF/GB, NFFP m.m., dokumentstudier
- Petra Salino, utredare

Ytterligare personal från företaget kan komma att anlitas för vissa av uppgifterna, beroende på arbetsbelastning. Vi inhämtar självfallet samtycke från VINNOVAs kontaktperson till eventuella utbyten.

Vi vill för förankringens skull också gärna arbeta med en Referensgrupp bestående av representanter för främst fordonstillverkarna, FKG och myndigheterna. En möjlighet är att rekrytera den bland medlemmarna i PFF-rådet eller beredningsgruppen. Dessutom bör VINNOVAs kontaktperson(er) ingå. Vi använder Referensgruppen dels skriftligt/per telefon i samband med att vi vill ha synpunkter på sådant som urval av fallstudier, enkätformulär och intervjufrågor, Final draft m.m., dels i ett tolkningsseminarium under november.

Bilaga – intervjuade personer

Kjell Andersson, Naturvårdsverket
Bernt Gustavsson, Energimyndigheten
Christer Heinegård, f d NUTEK
Peter Kasche, Energimyndigheten
Gunnar Kinbom, SAAB
Gunnar Lindstedt, PFF-kansliet
Lennart Lübeck, ordförande PFF-rådet
Henry Mellgren, FKG
Anna Nilsson-Ehle, SAFER
Bengt Palmér, f d Scania
Hans G Pettersson, N-dep
Ove Pettersson, VINNOVA
Lars-Göran Rosengren, Volvo
Lennart Stenberg, VINNOVA
Johnny Ullström, VINNOVA
Stephen Wallman, BilSweden