Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-01-17

TRN 2019–0187

*Handläggare:*
Wille Kuha

Tillväxt- och
regionplanenämnden

# Projektet Fordonsdalen Stockholm – Stärkt samverkan för fordonsindustrin

## Ärendebeskrivning

Region Stockholm planerar att ansöka 2,4 mnkr i medfinansiering från anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt (1:1 medel) till projektet Fordonsdalen Stockholm – Stärkt samverkan för fordonsindustrin. Projektets totala budget uppgår till 9,6 mnkr för perioden mars 2020 till december 2022. Beredningen för regional attraktionskraft har informerats om ärendet.

## Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-01-17
Projektansökan Fordonsdalen Stockholm: Stärkt samverkan i Stockholm för fordonsindustrin, 2019-12-13

## Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

1. Under förutsättning att projektet beviljas finansiering av Europeiska Regionalfonden, ges förvaltningen i uppdrag att fullfölja projektansökan om 2,4 kr i projektmedel för perioden mars 2020 till december 2022 från anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt, i överenstämmelser med förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken.

**Förvaltningens förslag och motivering**

*Sammanfattning*

Projektet syftar till att utveckla fordonsindustrin som är ledande svenskt styrkeområde, enskilt största exportsektor i Sverige och betydelsefull industrisektor i Stockholm och Östra Mellansverige. Region Stockholm är projektägare och samverkanspartner är Kungliga Tekniska Högskolan KTH.

*Bakgrund*

Med start i november 2019 genomför Region Stockholm tillsammans med Region Sörmland, Region Uppsala, Region Västmanland och Region Örebro län en förstudie om samverkan för att utveckla fordonsindustrin i Östra Mellansverige. Ett av målen med förstudien är att ta fram underlag för genomförandeansökningar till respektive Regionalfondsprogram i Stockholms län och i Östra Mellansverige (ÖMS).

Ansökningsomgången i Regionalfondsprogrammet i Stockholms län stängde den 13 december och Region Stockholms medfinansieringsintyg behöver lämnas in retroaktivt för att ansökan ska kunna bedömas.

*Överväganden*

Region Stockholm ska i enlighet med det regionala utvecklingsuppdraget besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt tillväxtarbete. Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) ska vara utgångspunkt vid urvalet av sådana insatser.

Förvaltningens bedömning är att projektets syfte ligger väl i linje med den regionala prioriteringen i RUFS 2050 att stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer.

Projektet syftar till att utveckla fordonsindustrin som är ledande svenskt styrkeområde, enskilt största exportsektor och betydelsefull industrisektor i Stockholm och Östra Mellansverige (ÖMS). Projektets primära målgrupp är små och medelstora företag i Stockholmsregionen, framförallt underleverantörer. Sekundära målgrupper är alla andra organisationer inom näringslivet, offentlig sektor och akademin relaterade till fordonsindustrin. Stockholmsprojektet ska bidra till det övergripande målet om stärkt samverkan mellan fem regioner för fordonsindustrin. Ett särskilt intresse- och styrkeområde i Stockholm är IT-branschen med stora och små företag med potential att bidra till en framgångsrik digital omställning inom fordonsindustrin.

Det övergripande målet med projektet är att:

Inom Stockholmsregionen öka tillgängligheten till den gemensamma forsknings- och innovationskapaciteten inom fordonsområdet samt att etablera ett interregionalt samarbete i hela Fordonsdalen för en stärkt nationell utveckling för fordonsindustrin samt ökade förutsättningar för fordonsindustrin att åstadkomma en snabb och effektiv transformation mot fossilfritt, klimatneutralt och cirkulärt – med digitalisering som ett viktigt verktyg.

Projektmålen är att:
1. Påbörja etablering i Stockholm och tillsammans med regionerna i ÖMS fortsatt växa fram en bred stärkande samverkansorganisation för fordonsindustrin i Stockholm och Östra Mellansverige.
2. Fler små och medelstora företag inom fordonsindustrin har fått ökad kapacitet för utveckling av innovativa och klimatvänliga produkter, produktionsmetoder och affärsmodeller i Stockholmsregionen. Arenorna skall vara tillgängliga och relevanta för hela Östra Mellansverige och Stockholm liksom nationellt samt stärka Sveriges fordonsindustri internationellt.

Fordonsindustrin är Sveriges största exportsektor (SCB SPIN) och en stor del finns i Stockholm och Östra Mellansverige (ÖMS). En tredjedel av alla anställda inom fordonsindustrin finns inom denna storregion. En bred samverkan för utvecklingen av denna industri i Stockholm och ÖMS, som vi valt att kalla Fordonsdalen, skulle tillsammans med andra redan etablerade samverkansregioner stärka en viktig basindustri för Sverige.

Fordonsindustrin genomgår stora förändringar med tekniksprång inom produkter, produktion och affärsmodeller med nya drivkällor, autonom drift, uppkopplade lösningar, konceptuell förändring vad fordon är. Nya tekniska lösningar som elektrifiering och automatisering har också möjlighet att bidra till lösningar kopplade både till klimatfrågan och till hållbar stadsutveckling.

Mot den bakgrunden finns påtagliga risker att företag som inte hänger med i denna utveckling kan slås ut. Det gäller särskilt för underleverantörerna, en i Sverige dominerande grupp, vilket gör branschen mer utsatt i teknologiskiften. Därför är det viktigt att stärka samarbetet så de internationellt ledande storföretagen tar ledningen och banar väg för de mindre företagen. Genom ett utvecklat samarbete mellan stora teknikledande företag, mindre SMF, akademierna och det offentliga kan fordonsindustrin utvecklas positivt och risker minskas. Nya möjligheter i form av tjänster och produkter, produktionssätt och affärsmodeller skapas med de nya teknologierna.

Digitaliseringen och den ökade klimatmedvetenheten skapar möjligheter för nya affärer. Många företag talar om systemlösningar istället för enbart produkter. Möjligheter för att skapa cirkulära och klimatvänliga lösningar ökar. Samtidigt som tillgången till data är central och det behövs mer kunskap om vad som finns tillgängligt hos offentliga och privata aktörer.

Detta projekt ska möjliggöra att Stockholmsregionens aktörer tillsammans kan bidra till att branschen som helhet utvecklas i hela Fordonsdalen utifrån regionens styrkor och utmaningar.

Av projektets totala budget 9,6 MSEK avses Regionalfonden finansiera med 4,8 MSEK. Region Stockholm avser medfinansiera projektet med 2,4 MSEK (1:1 medel 800 000 kr per år) och KTH med 2,4 MSEK (arbetstid).

**Ekonomiska konsekvenser av beslutet**
Beslutet avser statliga medel från anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder och bedöms inte innebära några övriga ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm. Beslutet om ansökan om medel från anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom detta ärende kommer att tas i särskild ordning av nämnden.

**Miljökonsekvenser av beslutet**
I enlighet med Region Stockholms miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017–2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende inte är relevant.

Inger Starheim Lagerquist
T.f. förvaltningschef

Wille Kuha
Regionplanerare

| | |
|---|---|
| **Typ** | EU-medel/Investeringar för tillväxt och sysselsättning/Stockholm/1 Huvudstadsregionens särskilda utmaningar |
| **Projektnamn** | Fordonsdalen Stockholm: Stärkt samverkan i Stockholm för fordonsindustrin |
| **Sparad** | 2019-12-13 |
| **Mottagare** | Tillväxtverket |

# Viktigt att veta om personuppgifter

# 1. Uppgifter om projektet

| | |
|---|---|
| **1.1 Projektets namn** | Fordonsdalen Stockholm: Stärkt samverkan i Stockholm för fordonsindustrin |
| **1.2 Datum för projektstart** | 2020-03-18 |
| **1.3 Datum för projektavslut** | 2022-12-31 |

**1.4 Län och kommuner som omfattas av projektets verksamhet**

**Stockholm**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Botkyrka | Danderyd | Ekerö | Haninge | Huddinge |
| Järfälla | Lidingö | Nacka | Norrtälje | Nykvarn |
| Nynäshamn | Salem | Sigtuna | Sollentuna | Solna |
| Stockholm | Sundbyberg | Södertälje | Tyresö | Täby |
| Upplands-Bro | UpplandsVäsby | Vallentuna | Vaxholm | Värmdö |
| Österåker | | | | |

| | |
|---|---|
| **1.5 Typ av projekt** | Samverkansprojekt |
| **1.6 Har projekt sökt finansiering ur minst två programområden?** | Nej |

**1.7 Sammanfattande projektbeskrivning**

Fordonsindustrin är Sveriges största exportsektor (SCB SPIN) och en stor del finns i Stockholm och Östra Mellansverige (ÖMS). En tredjedel av alla anställda inom fordonsindustrin finns inom denna storregion och 17% av världens drivlinor för tunga fordon utvecklas och produceras här. En bredsamverkan för utvecklingen av denna industri i Stockholm och ÖMS, som vi valt att kalla Fordonsdalen, skulle tillsammans med andra redan etablerade samverkansregioner stärka en viktig basindustri för Sverige.

Fordonsindustrin genomgår stora förändringar med tekniksprång inom produkter, produktion och affärsmodeller med nya drivkällor, autonom drift, uppkopplade lösningar, konceptuell förändring vad fordon är. Nya tekniska lösningar som elektrifiering och automatisering har också möjlighet att bidra till lösningar kopplade både till klimatfrågan och till hållbar stadsutveckling.

Mot den bakgrunden finns påtagliga risker att företag som inte hänger med i denna utveckling kan slås ut. Det gäller särskilt för underleverantörerna, en i Sverige dominerande grupp, vilket gör branschen mer utsatt i teknologiskiften. Därför är det viktigt att stärka samarbetet så de internationellt ledande storföretagen tar ledningen och banar väg för de mindre företagen. Genom ett utvecklat samarbete mellan stora teknikledande företag, mindre SMF, akademierna och det offentliga kan fordonsindustrin utvecklas positivt och risker minskas. Nya möjligheter i form av tjänster och produkter, produktionssätt och affärsmodeller skapas med de nya teknologierna.

Det finns idag separata initiativ som bidrar till omställning och den utveckling som omställningen innebär. Samtidigt ser vi ett stort behov att stärka och knyta ihop dessa genom samverkan så att synergier och effektivisering i innovationssystemet utvecklas liksom brister identifieras. Vi vet att det i Fordonsdalen saknas testarenor för flera av de nya teknologierna på väg in i fordonsindustrin. Samtidigt som flera världsledande företag bedriver egen forskning och utveckling, ofta i samarbete med högskolor.

Digitaliseringen och den ökade klimatmedvetenheten skapar möjligheter för nya affärer. Många företag talar om systemlösningar istället för enbart produkter. Möjligheter för att skapa cirkulära och klimatvänliga lösningar ökar. Samtidigt som tillgången till data är central och det behövs mer kunskap om vad som finns tillgängligt hos offentliga och privata aktörer.

Det finns flera forsknings- och utvecklingsmiljöer på KTH som är intressanta för projektets tre pelare, inte minst de tvärvetenskapliga plattformar inom Transport och Industriell Transformation och Digitalisering

Detta projekt ska möjliggöra att Stockholmsregionens aktörer tillsammans kan bidra till att branschen som helhet utvecklas i hela Fordonsdalen utifrån regionens styrkor och utmaningar.

Det övergripande målet med projektet är att:
Inom Stockholmsregionen öka tillgängligheten till den gemensamma forsknings- och innovationskapaciteten inom fordonsområdet samt att etablera ett interregionalt samarbete i hela Fordonsdalen för en stärkt nationell utveckling för fordonsindustrin samt ökade förutsättningar för fordonsindustrin att åstadkomma en snabb och effektiv transformation mot fossilfritt, klimatneutralt och cirkulärt – med digitalisering som ett viktigt verktyg.

Projektmålen är att:
1.Påbörja etablering i Stockholm och tillsammans med regionerna i ÖMS fortsatt växa fram en bred stärkande samverkansorganisation för fordonsindustrin i Stockholm och Östra Mellansverige.
2.Fler små och medelstora företag inom fordonsindustrin har fått ökad kapacitet för utveckling av innovativa och klimatvänliga produkter, produktionsmetoder och affärsmodeller i Stockholmsregionen. Arenorna skall vara tillgängliga och relevanta för hela Östra Mellansverige och Stockholm liksom nationellt samt stärka Sveriges fordonsindustri internationellt.

## 2. Uppgifter om sökande

| | |
|---|---|
| **2.1 Organisationsnummer** | 232100-0016 |
| **2.2 Organisationsnamn** | Region Stockholm |
| **2.3 Juridisk form** | Landsting |
| **2.4 Organisationens postadress** | Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Box 22550 |
| **2.5 Organisationens postnummer** | 104 22 |
| **2.6 Organisationens postort** | Stockholm |
| **2.7 Arbetsställenummer** | 1922-7222 |
| **2.8 Arbetsställenamn** | Tillväxt- och regionplaneförvaltningen |

| | |
|---|---|
| **2.9 Besöksadress** | Lindhagensgatan 98 |
| **2.10 Postnummer** | 112 18 |
| **2.11 Postort** | Stockholm |
| **2.12 Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?** | Ja |
| **2.13 Omfattas er organisation av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?** | Ja |
| **2.14 Eventuellt beviljat stöd utbetalas till ert** | Bankgiro |
| **Ange nummer för valt betalningssätt** | 5200-5584 |
| **2.15 Kontaktperson** | |
| **Namn** | Wille Kuha |
| **Telefon** | 08-123 130 00 |
| **E-post** | wille.kuha@sll.se |
| **2.16 Projektledare** | |
| **Namn** | Wille Kuha |
| **Telefon** | 08-123 144 07 |
| **E-post** | wille.kuha@sll.se |
| **2.17 Ekonomi** | |
| **Namn** | Marie Andersson |
| **Telefon** | |
| **E-post** | marie.andersson@sll.se |

## 3. Samverkansparter

| | |
|---|---|
| **Rad** | 1 |
| **3.1 Organisationsnummer** | 202100-3054 |
| **3.2 Samverkanspart** | Kungliga Tekniska högskolan |
| **3.3 Juridisk form** | Statliga myndigheter |
| **3.4 Organisationens postadress** | Brinellvägen 8 |
| **3.5 Organisationens postnummer** | 100 44 |
| **3.6 Organisationens postort** | Stockholm |
| **3.7 Är samverkansparten momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?** | Ja |
| **3.8 Omfattas Samverkansparten av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?** | Ja |
| **3.9 Arbetsställenummer** | 1906-4955 |
| **3.10 Arbetsställenamn** | Kungliga Tekniska högskolan |
| **3.11 Kontaktperson** | 5 |
| **Namn** | Magnus Burman |
| **Telefon** | 0705496450 |
| **E-post** | mburman@kth.se |
| **3.12 Projektledare** | 2 |
| **Namn** | Magnus Burman |
| **Telefon** | 0705496450 |

| | |
|---|---|
| **E-post** | mburman@kth.se |
| **3.13 Ekonomi** | 3 |
| **Namn** | Hanna Glimsjö |
| **Telefon** | 08 790 93 47 |
| **E-post** | hglimsjo@kth.se |

# 4. Bakgrund och omvärld

### 4.1 Bakgrund

Fordonsindustrin är Sveriges största exportsektor (SCB SPIN) och en stor del finns i Stockholm och Östra Mellansverige (ÖMS). En tredjedel av alla anställda inom fordonsindustrin finns inom denna storregion och 17% av världens drivlinor för tunga fordon utvecklas och produceras här. En bredsamverkan för utvecklingen av denna industri i Stockholm och ÖMS, som vi valt att kalla Fordonsdalen, skulle tillsammans med andra redan etablerade samverkansregioner stärka en viktig basindustri för Sverige.

Fordonsindustrin genomgår stora förändringar med tekniksprång inom produkter, produktion och affärsmodeller med nya drivkällor, autonom drift, uppkopplade lösningar, konceptuell förändring vad fordon är. Nya tekniska lösningar som elektrifiering och automatisering har också möjlighet att bidra till lösningar kopplade både till klimatfrågan och till hållbar stadsutveckling.

Produktionen med 4:e industriella revolutionen, med automation och digitalisering, är en revolution i sig med t.ex. Big Data och uppkopplad produktion. Vidare är tillämpningen av nya produktionssätt som 3D-printning, AR/VR stödd tillverkning och AI-robotteknologi områden där framförallt större företag redan påbörjat förändringsresan.

Mot den bakgrunden finns påtagliga risker att företag som inte hänger med i denna utveckling kan slås ut. Det gäller särskilt för underleverantörerna, en i Sverige dominerande grupp, vilket gör branschen mer utsatt i teknologiskiften. Därför är det viktigt att stärka samarbetet så de internationellt ledande storföretagen tar ledningen och banar väg för de mindre företagen. Genom ett utvecklat samarbete mellan stora teknikledande företag, mindre SMF, akademierna och det offentliga kan fordonsindustrin utvecklas positivt och risker minskas. Nya möjligheter i form av tjänster och produkter, produktionssätt och affärsmodeller skapas med de nya teknologierna.

Omställningen ställer stora krav och forskning och utveckling kommer behöva stödjas och stimuleras. Tillgången till testmiljöer behöver stärkas. Utvecklingen kommer också kräva nya kunskaper och färdigheter hos anställda och därför behöver utbildningssystemet och näringslivet ha ett nära samarbete. Det handlar både om att säkerställa vidareutbildning av befintliga anställda och göra fordonsindustrin till en attraktiv arbetsplats samt öka mångfald och jämställdhet.

Samtidigt som det finns risker så finns unika möjligheter. Transport- och logistikbranschen har bland de största möjligheterna för värdeökning tack vare AI (McKinsey Global Institute Analysis). Det finns i Fordonsdalen ett stort antal företag med ledande kompetens, innovationsmiljöer, institut och lärosäten med framgångsrik forskning, att ta vara på. Den ledande fordonsindustrin av idag kan vidareutvecklas med kompetens från andra branscher, i Stockholm särskilt genom IT.

I rapporten som utgavs av Länsstyrelsen i Stockholms län i maj 2019 (Fordonsdalen och framtidens mobilitet 2019:1), introducerades begreppet Fordonsdalen. Det syftar till det geografiska och funktionella området som omfattar regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västerås, Örebro och Östergötland. Det var startskottet till en dialog mellan fem av de berörda regionerna och i oktober 2019 lämnades en gemensam förstudieansökan till det nationella regionalfondsprogrammet för att undersöka möjligheterna för stärkt samverkan för fordonsindustrin.

Detta projekt ska möjliggöra att Stockholmsregionens aktörer tillsammans kan bidra till att branschen som helhet utvecklas i hela Fordonsdalen utifrån regionens styrkor och utmaningar. Innehållet i ansökan har förankrats hos förstudiens styrgrupp och utvecklats i dialog med arbetsgruppen från regionerna. Dialog har även förts med kommuner så som Södertälje och Nykvarn som hem för stora företag respektive testanläggningar. En stor life science ansökan kommer att lämnas in inom samma insatsprioritering och dialog har förts med de genomförande aktörerna för att hitta synergier och samverkansmöjligheter.

### 4.2 Omvärld och samverkan

Det sker en snabb förändring i omvärlden och femregionsförstudien och detta projekt är två parallella utvecklingssteg för att stärka samverkan för aktörerna i fordonsindustrin i hela Fordonsdalen. För att klara förändringarna och fortsatt vara globalt konkurrenskraftiga behövs en stärkt samverkan både inom och mellan regionerna. Med en stark nod i Stockholm som en del av Fordonsdalen, skapas ännu bättre förutsättningar för nationell och internationell samverkan, för att stärka den svenska fordonsindustrins konkurrenskraft.

De gemensamt identifierade fokusområdena omfattar från att driva industrins omställning och att koppla ihop starka kompetensdomäner till att driva på utvecklingen av test- och demoarenor för ett ökat samarbete mellan företag, med forsknings- och utvecklingsmiljöer - också kopplat till kompetensförsörjningsfrågan. Detta projekt möjliggör för huvudstadsregionens SMF att ta del av den aktiviteter och insatser inom ramen för de gemensamma testarenorna för produkter, produktion och affärsmodeller.

Det finns idag separata initiativ som bidrar till omställning och den utveckling som omställningen innebär. Samtidigt ser vi ett stort behov att stärka och knyta ihop dessa genom samverkan så att synergier och effektivisering i innovationssystemet utvecklas liksom brister identifieras. Vi vet att det i Fordonsdalen saknas testarenor för flera av de nya teknologierna på väg in i fordonsindustrin. Samtidigt som flera världsledande företag bedriver egen forskning och utveckling, ofta i samarbete med högskolor. Sedan förstudieansökan lämnades in har ett för hela Sveriges fordonsindustri viktigt initiativ blivit beviljat en långsiktig finansiering från EU; Elektromobilitetslabbet SEEL. Stockholms län får ett eget labb i Nykvarn och det innebär stora möjligheter för hela branschen. Genom samverkan kan sådana samarbeten breddas och inkludera SMF.

Det är dock inte bara är ny teknik som utmanar fordonsindustrin. Lika viktigt är det att se hur produktionen och affärsmodellerna kan anpassas och utvecklas i och med den digitala revolutionen och klimatutmaningarna samhället ställs inför. Transporter har länge stått för en stod andel av växthusgasutsläppen. Effektivare implementering och spridning av befintliga tekniklösningar är en del av lösningen. Att öka samspelet mellan produktion, IT och management ett annat. Ett exempel på ett långsiktigt engagemang för managementlösningar i Stockholmsregionen är Scanias arbete med lean. Automation och nya smarta material är två andra exempel på teman som är intressanta att testas och spridas gemensamt.

Digitaliseringen och den ökade klimatmedvetenheten skapar möjligheter för nya affärer. Många företag talar om systemlösningar istället för enbart produkter. Möjligheter för att skapa cirkulära och klimatvänliga lösningar ökar. Samtidigt som tillgången till data är central och det behövs mer kunskap om vad som finns tillgängligt hos offentliga och privata aktörer.

Inom alla dessa områden blir kopplingen till de stora företagen en viktig ingång för öppna dörren åt de mindre företagen mot nya behov, kunder och kunskap.

Det finns flera forsknings- och utvecklingsmiljöer på KTH som är intressanta för projektets tre pelare: Heavy Vehicles Application Lab, Leancentrum, Integrated Transport Lab, Maritime Robotics Lab, Smart Mobility Labs, tvärvetenskapliga plattformar inom Transport och Industriell Transformation och Digitalisering m.fl. Tillämpad utveckling inom de företagsgemensamma Gear Technology Center och Mälardalens Industrial Technology Center driver viktiga projekt för fordonsindustrin såsom TransMission, DigiMission. Vidare har Södertälje Science Park ett starkt fokus på hållbar produktion och automation.
Bland ovan nämnda miljöer finns initiatv finansierade av Vinnova, och de utgör i flera fall parter i projekt inom t ex Produktion 2030, Drive 2030, LIGHTer, FFI-programmen och SIPar, eller är finansierade av Energimyndigheten kopplat mot övergången till fossilfria transporter.

**4.3 Koppling till det regionala näringslivet**

Inför förstudieansökan gjordes en inledande sondering och det ledde till ett gemensamt brev undertecknat av flera av de ledande företagen inom fordonsindustrin i Fordonsdalen från Scania och Volvo till Bombardier och ABB, NorthVolt m.f. Brevet är också undertecknat av ledande högskolor och flera medlemsorganisationer som representerar även mindre SME-företag från olika delar av Fordonsdalen, så som Eskilstuna Fabriksförening och Mälardalen Industrial Technology Center, MITC. I dialogen med näringslivet till Stockholmsansökan har den största arbetsgivaren inom fordonsindustrin, Scania, ställt sig mycket positivt till ansökan både från produktions- och FoU-sidan och ser behovet av en kraftsamling i Stockholmsregionen för att stärka fordonsindustrin både regionalt och nationellt.

I det inledande arbetet med förstudien har första intervjuer med regionens företag gjorts och behovsbilden förtydligats. När det gäller utmaningar inom klimat och hållbarhet delades frågeställning upp i hållbara produkterbjudande och hållbar verksamhet. Den stora utmaningen inom hållbara produkterbjudande är hitta balansen mellan dagens och morgondagens teknik. Det kräver en kompetensförflyttning vilket för många existerande företag är den största utmaningen i hela omställningen. Många pekar också på att för klara omställningen
behövs mer partnerskap. Utmaningar inom konkurrenskraft handlar mycket om villkor och förutsättningar som förmåga inom innovation, forskning, produktutveckling och verifiering, produktion samt partnerskap/leverantörer. För många är produktion ett område där man mer öppet kan samarbeta, likaså i smala teknologifrågor.

I tillägg finns idag en stark utveckling på gång kopplat till infrastruktursatsningar. Exempelvis planeras elvägar både i Örebro och i Stockholm. Region Stockholm har fått ansvaret av Trafikverket för pilotstudien i Nynäshamn där kontakter med näringslivet är en del av uppdraget och att hitta en affärsmodell för elvägen. I Stockholm finns också huvudkontoret för Wallenius Marine som bland annat har samverkat med KTH för hållbara sjötransporter. Dialog har också förts med viktiga aktörer i Stockholmsregionen, så som Stockholm IT Region, Kista Science City ochTeknikföretagen.

Givet tyngdpunkten som finns inom näringslivet, inom forskningen och i det bredare samhället så har regionerna gemensamt identifierat två utmaningsområden i sitt smarta specialiseringsarbete som kopplar mot denna utveckling. Inom ramen för förstudien utvecklas det arbetet tillsammans med Stockholm. Utgångsområdena är Smart industri och Morgondagens energilösningar. I detta arbete nyttjas samtliga sex regioners styrkor/kompetenser, identifierade i respektive regions smart specialiseringsstrategi. Exempel på regionala styrkor är Västmanland: Automation, Energi och Järnväg, Sörmland: Avancerad tillverkning för komplexa miljöer, Örebro: Autonoma, Digitaliserade och Intelligenta produktionssystem, Uppsala: Energi/miljö, Avancerad produktion och Tech-branschen och Stockholm: Gröna transporter och Avancerad produktion/material. Detta har en koppling mot det bredare tillväxtarbetet, då övergången till fossilfria transporter och resor vilket är viktiga delar i regionernas RUSar. Exempel från fokusområdet Avancerad produktion i Uppsalas RUS är: RUA i ÖMS och Stockholm måste förstå hur vi kan komplettera och stärka det nationella innovationssystemet för fordonsindustrin, i syfte att stärka Sverige som industrination.

Det finns mycket kompetens och erfarenhet i Stockholm och hela Fordonsdalen, men den behöver samordnas så att vi kan vara en stark samarbetspartner för fordonsindustrin i hela landet.

### 4.4 EU's strategi för Östersjöregionen

Fordonsindustrin i Stockholm och ÖMS omfattar fordon på väg, utanför väg, på räls, på och i vatten och i luft. Projektets fokus på samverkan för utveckling, forskning, stöd, stimulans och kompetensförsörjning kommer på flera sätt bidra till EUs strategi för Östersjöregionen.

Fordonsindustrin är central i omställningen till att möta klimatmålen och därmed för uppnå målen för havsmiljön såväl och för förbättrade transportsystem i EUs strategi för Östersjöregionen.

Fordonsindustrin i Stockholm och ÖMS är en viktig komponent i Östersjöregionens globala konkurrenskraft och därmed byggande av välstånd. Exempelvis utvecklas och produceras mer än 17% av världens drivlinor för tunga fordon i ÖMS och Stockholm. Med en stark samverkan i Stockholm och ÖMS skapas ännu bättre förutsättningar både för nationell och internationell samverkan, något som bidrar till att stärka Östersjöregionens konkurrenskraft i enlighet med målen i EU¿s strategi för Östersjöregionen. En etablerad stark nod i Stockholm och ÖMS kommer kunna än mer bidra till samarbetet inom Östersjöregionen.

Redan idag finns kopplingar genom underleverantörer såväl som kluster och sektorssamverkan, inte minst kopplat till utbyggnad av järnväg och infrastruktur i Östersjöländerna. Tillsammans kan dessa vara verktyg för att stötta kopplingen mellan Östersjöländerna i arbetet.

## 5. Mål och resultat

**5.1 Mål**

Det övergripande målet med projektet är att:
Inom Stockholmsregionen öka tillgängligheten till den gemensamma forsknings- och innovationskapaciteten inom fordonsområdet samt att etablera ett interregionalt samarbete i hela Fordonsdalen för en stärkt nationell utveckling för fordonsindustrin samt ökade förutsättningar för fordonsindustrin att åstadkomma en snabb och effektiv transformation mot fossilfritt, klimatneutralt och cirkulärt – med digitalisering som ett viktigt verktyg.

Syftet med Stockholmsprojektet är att utifrån regionens styrkor och utmaningar mobilisera och bygga upp strukturer för gemensamma testarenor för produkter, produktion och affärsmodeller. Det handlar om att konkret realisera i Stockholm viktiga delar av gemensamma samverkansområden som följs upp av kommande andra kompletterande etableringar inom ÖMS inom den gemensamma samverkan.

Projektet ska synkroniseras med det arbete som inom ramen för den inlämnade förstudieansökan håller på att planeras i de övriga regionerna i Östra Mellansverige, bland annat ett eventuellt ERUF-projekt i ÖMS.

Syftet är vidare att öka tempot i fordonsindustrin när det gäller implementering av redan framtagna lösningar (tekniska, digitala, hållbara) utifrån en värdeadderande ansats (behovsdrivet snarare än teknikdrivet).

Projektmålen är att:
-Påbörja etablering i Stockholm och tillsammans med regionerna i ÖMS fortsatt växa fram en bred stärkande samverkansorganisation för fordonsindustrin i Stockholm och Östra Mellansverige.
-Fler små och medelstora företag inom fordonsindustrin har fått ökad kapacitet för utveckling av innovativa och klimatvänliga produkter, produktionsmetoder och affärsmodeller i Stockholmsregionen. Arenorna skall vara tillgängliga och relevanta för hela Östra Mellansverige och Stockholm liksom nationellt samt stärka Sveriges fordonsindustri internationellt.

Delmål:
•Fler små och medelstora företag i Stockholmsregionen har en ökad kunskap om AI och digitalisering inom fordonsindustrin och hur det kan bidra till klimatvänliga produkter, produktionsprocesser och affärslösningar.
•En ökad samverkan mellan regionens stora företag, forsknings- och innovationsaktörer samt kommuner och region. Samverkan blir grunden för att omsluta företag, SME såväl som de större globala, akademier, intresseorganisationer, stödaktörer, regionerna, kommuner och andra relevanta aktörer i Stockholm och Östra Mellansverige.
•Samverkan skall ha en nationell dimension med samverkan med andra noder i Sverige liksom nationella myndigheter och arbetsmarknadens parter.
•En tydligare profilering och synliggörande av regionens roll i Sveriges andra största export- och industrisektor fordonsindustrin. Därigenom stärka den svenska fordonsindustrin internationella position.
•En tydligare bild om möjligheterna för sektorsöverskridande samverkan mellan fordonsindustrin och IT- och tech-branschen i Stockholmsregionen
•En ökad samverkan med aktörerna i hela Fordonsdalen med syftet att främja konkurrenskraften hos små och medelstora företag i Stockholmsregionen
•Identifierade kritiska områden (inom produkt, produktion och affärsmodeller) för att åstadkomma den industriella transformationen i fordonsindustrin, och analys av vilka existerande lösningar som finns, samt var testbäddar är önskvärda inom dessa tre områden.
•En tydligare bild av kompetensbehovet inom fordonsindustrin avseende de tre områdena produkt, produktion och affärsmodeller.
•Framtagna metoder och arbetssätt som inte finns idag och som testats hos företag

**5.2 Målgrupp(er)**

Projektets primära målgrupp:
små och medelstora företag i Stockholmsregionen som är underleverantörer eller andra relaterade SMF inom fordonsindustrin.

Sekundära målgrupper är övriga aktörer och intressenter relaterade till fordonsindustrin, till viss del även i de övriga regionerna i Fordonsdalen för att främja den direkta målgruppen SMF i Stockholmsregionen:

Näringslivet:
Stora företag och medelstora underleverantörer, spetsiga techbolag/startups/scale ups.

Innovationsstödsystemet:
-Strategiska innovationsområden/-program
-Science parks, inkubatorer
-Akademier och forskningsinstitut
-Kluster och styrkeområdesorganisationer
-Nationella och internationella organisationer och samverkansarenor
-Myndigheter och offentliga organisationer (Energimyndigheten, Vinnova, Trafikverket, Tillväxtverket m fl med fokus på området)
-Kommuner

Utbildningssystemet:
-Aktörer inom grundutbildning
-Aktörer inom vidareutbildning

**5.3 Förväntat resultat vid projektavslut**

Effektmål övergripande:
Det övergripande resultatet är att projektet har skapat bättre förutsättningar för Stockholmsregionen att framgångsrikt möta fordonsbranschen transformationsutmaningar. Dessa utmaningar omfattar behov av utveckling och verifiering nya digitaliserade produkter, produktionsprocesser, affärsmodeller och kompetensförflyttningar.

Effektmål på kort sikt:
-Ökad insikt på lokal, regional och nationell nivå om fordonsindustrin i Stockholm-ÖMS regionen och dess betydelse för Sverige ur ett antal olika perspektiv (export, BNP, jobb, FoU-investeringar, placering av huvudkontor osv) vilket i sin tur påverkat politiska och industriella beslut om initiativ och satsningar
-Ökad kunskap och starkare incitament för fordonsindustrins omställning mot att bli fossilfri och klimatneutral, med bibehållen eller t o m stärkt konkurrenskraft
-Ökat fokus på en industriell omställning från en linjär modell till den cirkulära, där betydelsen av samarbete över gränser i både värdekedjan och leverantörskedjan är avgörande

De viktigaste enskilda resultaten är:

-företagens ökade kapacitet för utveckling av innovativa och klimatvänliga produkter, produktionsmetoder och affärsmodeller i Stockholmsregionen har gjort företagen mer konkurrenskraftiga

-Den ökade samverkan mellan regionens SME, stora företag, testarenor, forsknings- och innovationsaktörer samt kommuner har ökat regionens innovationskraft

-Den tydligare profileringen och synliggörandet av fordonsindustrin i Stockholmsregion och i Fordonsdalen har ökat regionens attraktionskraft, inte minst för företagsinvesteringar och för kompetensförsörjningen från utlandet

-Den ökade kunskapen bland regionens SMF om AI och digitalisering inom fordonsindustrin har bidragit till ett utvecklingslyft gällande klimatvänliga produkter, produktionsprocesser och affärslösningar.

-den tydligare bilden om möjligheterna för sektorsöverskridande samverkan mellan fordonsindustrin och IT- och tech-branschen i Stockholmsregionen har vidareutvecklat regionens styrkeområden

-att kompetensförskjutningen har blivit en integrerad och naturlig del av företagens innovations- och forskningsarbete har lett till att fler företag tar vara på digitaliseringens möjligheter och på det sättet blivit mer innovativa.

-de effektiva länkarna mellan centrala aktörer från olika sektorer i Stockholmsregionen och gemensamma dialogforum med regionala samverkansansvariga från de övriga ÖMS-regionerna har lett till en starkare gemensam identitet som Sveriges Fordonsdalen

-satsningen på kompetensförsörjningen som inkluderar attraktion, mångfald och jämställdhet har gjort att fler företag drar nytta av de fördelar som inkluderingen kan innebära för ökad konkurrenskraft.

-det medvetet integrerade arbetet för de horisontella kriterierna jämställdhet, integration och likabehandling, har resulterat i att de deltagande aktörerna mer aktivt använder sig av kriterierna

-den stärkta kompetensen och förmågan att använda sig ÖMS-styrkor i sitt stöd till företag, entreprenörer osv. har bidragit till att begreppet Fordonsdalen har fått ett mer konkret innehåll.

**5.4 Förväntade effekter på lång sikt**

Det övergripande och långsiktiga målet är en stärkt samverkan i Stockholmsregionen för fordonsindustrins alla aktörer inklusive SME, underleverantörer, OEM, staden, myndigheter, akademi, institut m fl. En stark regional samverkan skapar möjligheter för att tillsammans med övriga regioner i ÖMS skapa en tydlig nod för svensk fordonsindustrin både mot andra nationella noder och EU.

Effekterna på lång sikt är att
-den viktiga fordonsindustrin i Stockholm och ÖMS fortsatt är ledande och utvecklas positivt, inklusive stärkt utbyggnad av och nyttjandet av befintliga och kommande nationella forsknings- och innovationsmiljöer och -strukturer för samarbete.

-den har utvecklat en större attraktionskraft både inom forskningssamarbete, för attrahera hit företag, verksamheter och individer. Detta bidrar till att stärka den svenska fordonsindustrins konkurrenskraft liksom förutsättningarna för ett utvecklat välstånd i Sverige.

-Svensk fordonsindustrin aktivt har bidraget till omställningen till ett klimatsmart samhälle. I detta spelar fordonsindustrin i Stockholm och även i ÖMS en viktig ledande roll.

-fordonsindustrins intressenter har bättre kännedom om varandra, om pågående initiativ i syfte att stärka fordonsindustrin, om resurser i form av exempelvis gemensamma testarenor för produkter, produktionssätt och affärsmodeller.

-fordonsindustrins intressenter i Stockholm och ÖMS har stärkt förmåga att samverka för ökad internationell konkurrenskraft och attraktionskraft, vilket därigenom stärker fordonsindustrin i hela Sverige

-Fordonsindustrin i Stockholm-ÖMS regionen har skapat en stark ”Fordonsnod-Öst” som samarbetar med Fordonsklustret i Västra Götalandsregionen

-Den viktiga kopplingen mellan [produkt – produktion – affärsmodell] ur ett designperspektiv har synliggjorts och stärkts vilket bidragit till nya tvärdisciplinära utlysningar inom forskning, utbildning och innovation i det svenska finansieringssystemet.
-Region Stockholm – ÖMS har, som effekt av samarbetet inom fordonsindustrin, stärkt samarbetsformerna och skapat ett tydligt varumärke till nytta ur regionalt och nationellt perspektiv, vilket också bidrar till att stärka Sverige internationellt

# 6. Organisation och genomförande

### 6.1 Projektorganisation

Bakgrunden till projektet är den gemensamma förstudien som har tagits fram med regionerna Stockholm, Västmanland, Sörmland, Örebro och Uppsala tillsammans. Inom ramen för förstudien har en storregional styrgrupp och arbetsgrupp skapats som förhoppningsvis kan bli en framtida referensgrupp för det aktuella Stockholmsprojektet och ett eventuellt framtida ERUF-projekt i ÖMS-regionen.

Projektgrupp
Projektet kommer ägas av Region Stockholm och drivas i samverkan med KTH. Projektet kommer ledas av en projektledare, tillsatt av Region Stockholm, med biträdande projektledare och aktivitetskoordinator på KTH, en kommunikatör och projektekonom till sitt stöd.

Styrgrupp
Projektet kommer att ha en styrgrupp bestående av ansvariga chefer från de samverkande organisationerna. Styrgrupp leds av Region Stockholm. En kontinuerlig rapportering sker via styrgruppens medlemmar till andra grupperingar såsom ledningsgrupper och politiska styrgrupper.

Styrgruppens uppgifter:
-Ytterst och formellt representera projektägaren Region Stockholm och samverkanspartnern KTH.
-Följa upp, fastställa och besluta om projektets mål (omfattning, kvalitet och ekonomi)
-Besluta om eventuella avsteg från uppgift och resultat
-Prioritera inom projektet och i förhållande till annan verksamhet
-Följa upp verksamhet inom projektet.

Detta projekt kommer jobba parallellt med en process tillsammans med regionerna i ÖMS. Inom ramen för det samarbetet kommer det genomföras möten dels med arbetsgruppsmöten för smart specialisering dels dess styrgrupp för att dels identifiera gemensamma arbetsområden dels säkra att vi kompletterar varandra i arbetet inklusive i sådant som sker hos aktörer i innovationsekosystemet.

### 6.2 Arbetssätt

Den övergripande projektlogiken bygger på den samverkansidé i och för Fordonsdalen som inom ramen förstudien gemensamt har tagits fram av regionorganisationerna i Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland och Örebro. Den till ansökan bifogade illustrationen visar logiken mellan den regiongemensamma förstudien, genomförandeprojektet i Stockholm och ett eventuellt genomförandeprojekt i ERUF ÖMS. De i förstudien skapade styr- och arbetsgrupper är viktiga för den gemensamma dialogen och förankringen av de olika pågående initiativen som tillsammans ska bidra till en stärkt samverkan för fordonsindustrin i hela Fordonsdalen.
Det aktuella projektets styrgrupp kommer att ha minst fyra möten per år. Projektledare samt ekonom finns på Region Stockholm och biträdande projektledare finns på KTH tillsammans med projektadministratör. För varje fokusområde; produkten, produktionsprocessen, affärsmodellen och kompetensförskjutning utses en ansvarig person. Ledningsgruppen kommer att finnas på KTH och består av representanter för varje fokusområde. Pulsmöten kommer att hållas varje vecka. Aktiviteterna drivs av KTH. Alla projektets aktiviteter är öppna för hela ÖMS regionenens företag, men företag i Stockholm kommer prioriteras och behovsinventeringen ligger till grund för deltagande i aktiviteter.
En viktig princip för arbetssättet kommer vara ett explorativt förhållningssätt. Projektet kommer vidare vara utåtriktat, omslutande, inkluderande och ha transparens som ledstjärna. Klimat/miljö har som helhet en viktig roll för projektet men likväl kommer tonvikt på mångfald och jämställdhet kommer vara i fokus. Utifrån dessa principer kommer ett effektivt arbetssätt moduleras.

## 7. Aktiviteter

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| Extern kommunikation och resultatspridning | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 1 256 132 | Syfte:<br>Förutom att sprida information om projektet, är kommunikationspaketet en viktig del av det strategiska arbetet för att göra begreppet Fordonsdalen känt och vad regionens fordonsindustri betyder för hela Sverige och vilka möjligheter våra globala företag inom fordonsindustrin har att bidra till lösningar inom klimatområdet. Det handlar om också om att hitta sätt att ¿tala med en röst¿, ett önskemål både från de övriga regionorganisationerna i Fordonsdalen och från de stora företagen som intervjuats inom ramen för förstudien.<br><br>Aktiviteter:<br>Arbetet med extern kommunikation och resultatspridning kommer att nyttja existerande regionala strukturer. Därför kommer extern kommunikation och resultatspridning att ske till stor del genom de ordinarie forum och strukturer som finns inom Region Stockholm och på KTH. För vissa kommunikationsaktiviteter kommer externa tjänster att upphandlas för kompetenser som samverkansaktörerna saknar.<br><br>Utöver detta kommer ett aktivt kommunikations- och spridningsarbete att ske genom de nätverk och samarbeten som etablerats i tidigare gemensamma projekt, samt under projektets gång, inklusive mot andra regioner, nationella aktörer och upparbetade kanaler och aktörer inom EU. Inte minst med samverkansaktörerna i Östra Mellansverige.<br><br>Det är viktigt att projektet har högkvalitativ och professionell kommunikationsmaterial som motsvarar förväntningarna från de globala storföretagen och är tillämpade för spridning men även för påverkansarbete. |

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| Avslutsarbete | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 404 612 | Avslutsarbetet kommer att utformas, planeras och genomföras under projektets sista tre månader. Till grund för hur avslutsarbetet ska utformas och läggas upp kommer de erfarenheter och lärdomar som vunnits under projektets framdrift att tas tillvara. |

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| Utvärdering och lärande | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 300 000 | Utvärdering och lärande kommer att bestå av två delar:<br>1. självvärderingar för att bedöma den interna effektiviteten och kontinuerliga speglingar relativt hur andra regioner och områden utvecklar tillväxten.<br>2. ett stöd kommer att upphandlas för att följa projektet och framförallt utvärdera utvecklingsarbetet. Handlingsplan för identifierade svaga områden och utmaningar kommer att utformas. Här kommer en uppföljning av arbetet med horisontella kriterier vara en del av utvärderingen för att säkerställa att steg tas både i termer av resultat och arbetssätt. Forum för uppföljningen är Arbetsgruppen, Områdesansvariga samt styrgruppen.<br>ja projektet och framförallt utvärdera utvecklingsarbetet. Handlingsplan för identifierade svaga områden och utmaningar kommer att utformas. Här kommer en uppföljning av arbetet med horisontella kriterier vara en del av utvärderingen för att säkerställa att steg tas både i termer av resultat och arbetssätt. Forum för uppföljningen är Arbetsgruppen, Områdesansvariga samt styrgruppen. |

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| WP1 Kontakt och kartläggning | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 857 574 | Syfte: Att identifiera och följa upp företag & deras behov. Behov: En av Stockholmsregionens styrkor är IT- och techbranschen men det saknas en bild om möjligheterna för samverkan med aktörerna inom fordonsindustrin. En av de viktigaste framgångsfaktorerna för projektet är att genomföra aktiviteter som efterfrågas av företagen och att företagen känner igen sig i aktiviteternas innehåll. Metoden för att säkra det är en kontinuerlig dialog med företagen. Den startar med att på företagsnivå identifiera behov, matcha dem mot projektets aktiviteter. Det gäller både SMF inom fordonsindustrin men även företag från IT-sidan. Många behov kommer inte att uppfyllas av projektet och innovationssystemets aktiviteter. Behovsuppföljning kommer att ha särskilt fokus på de horisontella kriterierna, jämställdhet, mångfald/integration samt miljö. Materialet samlas och analyseras och kommer att ligga till grund för minst ett seminarium där erfarenheterna, behoven från behovsuppföljningen vidareutvecklas. Resultatet från seminariet/erna kommer sedan att kunna tillvaratas i nya projekt.<br>Aktivitet: Aktiviteten syftar till att identifiera företag att arbeta vidare med, både från fordons- och IT-sidan. Detta görs genom att ta till sig TRM er, arbeta med omvärldsbevakning, bygga nätverk exempelvis med branschorganisationer så som Teknikföretagen och IT- och kommunikationsföretagen, medverka på konferenser samt bedriva uppsökande verksamhet. Inom ramen för femregionsförstudien görs en identifiering av storföretagens behov genom intervjuer i hela Fordonsdalen och projektet kommer att dra nytta av de resultaten. |

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| WP2 Företagens behovsinventering | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 965 290 | Syfte: Att identifiera företagens behov av testarenor.<br>Det skall skapas en samlad kartläggning av företagens behov på testarenor med hänsyn till en förväntad industriell transformation. Transformationen avser nya produkter, produktionsprocesser, affärsmodeller samt kompetensväxling.<br>Behov: Både väletablerade och nyutvecklade testarenor har ofta utvecklats med teknikledande företag som partner och/eller kravsättare. Små och medelstora företags behov och förutsättningar är generellt sätt inte till fullo tillgodosedda, det gäller även underleverantörer inom fordonsindustrin. Samtidigt kan teknik- och IT-ledande företag till följd av den pågående transformationen utvecklat nya behov av testarenor. Digitala lösningar och IT-applikationer kan testas i labbmiljö till viss grad men nya utmaningar uppenbarar sig när produkten eller processen testas under verkliga förutsättningar, alltså realistiska eller verkliga miljöer i rätt klimat och omgivning. Sådana testarenor och miljöer kan vara produktionprocessutrustning placerad i verkstadsmiljö, hel- eller modellfordon som opererar i rätt klimat och miljö, marina eller flygande farkoster som också verkar i sitt rätta element. Projektet kommer att fokusera på testarenor som erbjuder detta.<br>Aktivitet:<br><br>-Förutsättningslösa besök hos 12 SME och 4 stora företag samt eventuellt ytterligare identifierade organisationer<br>-Identifiera företagens behov av testarenor (produkter, produktionsprocesser och affärsmodeller) idag och förväntade behov om 5 år<br>-Identifiera företagens önskemål/kravbild för att kunna dra nytta av testarenor, såsom tillgänglighet, kostnader, flexibilitet etc. En viktig del är att identifiera IT-företagens syn på nyttan och möjligheterna att delta i testarenorna.<br>-Identifiera företagens kompetensförflyttning idag och förväntad kompetensförflyttning om 5 år om testarenor med särskild hänsyn till de horisontella kriterierna om jämställdhet, lika behandling och miljö/klimat.<br>-Omvärldsbevakning, trendspaning och kunskapsinhämtning om förväntade framtida behov av testarenor generellt<br>-3 seminarier / workshops där sammanställning av ovan presenteras till SME-bolagen, företagen och organisationer som är ägare till testarenor. |

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| WP3 Inventering av testarenor | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 930 290 | Syfte: Fler små och medelstora företag inom fordonsindustrin skall känna till och ha kunskap om gemensamma testarenor för utveckling av innovativa och klimatvänliga produkter inom området.<br>Behov: Bedömningen är att det saknas en sammanhållande bild av vilka testarenor som finns tillgängliga i hela Fordonsdalen som kan öka konkurrenskraften hos SMF i Stockholmsregionen. Olika organisationer med för projektet relevanta testarenor, t ex högskolor, forskningsinstitut och privata företag presenterar och marknadsför dessa på väldigt olika sätt. Vidare saknas ofta aktuell information om tillgänglighet för små och medelstora företag. I den pågående transformationen kan även teknikledande företag som står inför ny produkt eller processutveckling sakna denna kunskap. De senare har dock ofta en etablerad infrastruktur och/eller nätverk för att relativt enkelt tillgodogöra sig den kunskapen. Vi bedömer också att det finns utvecklingspotential gällande hur arenorna på ett tydligare sätt kan utnyttjas utifrån de horisontella kriteriernas perspektiv, framförallt klimatet men även jämställdheten och likabehandlingen.<br><br>Aktivitet:<br>-Identifiera organisationer som äger testarenor i hela Fordonsdalen som matchar resultatet från företagens behovsanalys och de tematisk områdena; testarenor för nya produkter, testarenor för nya produktionsprocesser, testarenor för nya affärsmodeller samt kompetensväxlingsaktörer. De horisontella kriterierna är intressanta för alla tematiska områden men särskilt affärsmodeller och kompetensväxlingen kan dra nytta av det perspektivet. Denna identifikation sker genom omvärldsanalys, deltagande på konferenser och workshops samt uppsökande verksamhet<br>-Förutsättningslösa besök hos ägare till testarenor samt eventuellt ytterligare identifierade organisationer<br>-Tillsammans med de identifierade organisationerna och deras testarenor gå igenom förutsättningar som relevanta för företagen såsom tillgänglighet, kostnader, sekretessavtal mm.<br>-3 seminarier / workshops där sammanställning av ovan presenteras till SME-bolagen, företagen och organisationer som är ägare till testarenor<br>-3 tematiska workshops för där relevanta frågeställningar diskuteras i relation till testarenor och SME. Frågeställningarna kommer identifieras och utvecklas under behovsinventeringen och vid de uppsökande företagsbesöken.<br>-<br><br>-Identifiera företagens behov av testarenor (produkter, produktionsprocesser och affärsmodeller) idag och förväntade behov om 5 år<br>-Identifiera företagens kompetensförflyttning idag och förväntad kompetensförflyttning om 5 år om testarenor<br>-Omvärldsbevakning, trendspaning och kunskapsinhämtning om förväntade framtida behov av testarenor generellt<br>-3 seminarier / workshops där sammanställning av ovan presenteras till SME-bolagen,företagen och organisationer som är ägare till testarenor<br><br>Den inledande fasen ett kan innehålla tre workshoppar där man<br>1. Går igenom nuläget på testarenor och samverkan med företag.<br>2. Ser vilka behov och utmaningar företagen har identifierat<br>3. Undersöker vilka faktorer som begränsar tillgängligheten för SME hos testarenor<br>4.Identifierar om det finns program och forskningssamarbeten som kan vara lämpliga att knyta upp sig mot. |

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| WP4 Samverkansmodeller | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 850 290 | Syfte: Presentera förslag till samverkansmodell som strävar mot att företag i högre grad kan utnyttja testarenor från hela Fordonsdalen för utveckling och verifiering av nya produkter, produktionsprocesser, affärsmodeller och kompetensväxlingsmetoder utifrån de möjligheter och utmaningar som de horisontella kriterierna miljö/klimat, jämställdhet och likabehandling innebär. Offentliga aktörer från kommuner och regioner i Fordonsdalen till myndigheter och departement på nationella nivå kommer att inkluderas i dialogen för att få med den strategiska och politiska nivån.<br>Behov:<br><br>Aktivitet:<br>SOTA<br>Omvärldsanalys och SOTA i Sverige om omvärlden. Skiljer sig testarenor hos universitet, statliga forskningsinstitut och privata forskningsinstitut<br>Tema: produkt, produktionsprocess, affärsmodell<br>Verktyg: litt studie, konferenser, uppsökande verksamhet<br>Fokus på<br>-Avtal, sekretess och samarbetsavtal<br>-Kostnadsmodeller<br>-Vem äger resultaten?<br>-Resultatägare<br>-Tillgänglighet/prioritering<br>-Horisontella kriterier miljö/klimat, jämställdhet och likabehandling<br><br>Hur ser kompetensförflyttningsinsatser ut? Längd, insats, verktyg, nivå<br>Utvärdera resultat med urval av företag och testarenor.<br>Rapport<br>Ett seminarium där resultaten presenteras och diskuteras. |

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| WP5 Pilot | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 850 290 | Syfte: Demonstrera genom projektet matchade samarbeten mellan företag och testarena<br>Behov:<br>Aktivitet:<br>Identifiera & matchmaking av företag och testarena.<br>Matchning kommer från WP4 och WP5<br>Genomföra demonstrationspilot, minst en per tema<br>-produkt<br>-produktionsprocess<br>-affärsmodell<br>-kompetensförflyttning<br>De horisontella kriterierna är med som ett horisontellt tema inom alla temaområden för att redovisa utmaningar och möjligheter utifrån de perspektiven.<br>Redovisa resultat vid seminarium/workshop där deltagare bjuds in från hela Fordonsdalen och Sverige. WP utveckling och lärande har nära kopplingar särskilt till detta arbetspaket för att maximera nyttan med projektaktiviteterna. |

| Aktivitet | Startdatum | Slutdatum | Kostnad | Beskrivning |
|---|---|---|---|---|
| WP6 Projektledning, administration och strategisk samverkan/påverkan | 2020-03-20 | 2022-12-31 | 3 185 522 | Kostnad:<br>Projektledning, koordination, övergripande processtöd, uppföljning och administration organiseras och leds av Region Stockholm. Ett viktigt ansvar för projektledningen är att föra strategisk dialog med de övriga regionerna i Fordonsdalen för att hämta in omvärldsbevakning, förankra och sprida projektets aktiviteter, synkronisera med relaterade initiativ. Det görs bland annat genom arbetsgruppen inom ramen för femregionsförstudien, som i detta projekt blir en typ av referensgrupp.<br>Ett gemensamt strategiarbete för respektive temaområde samt för utveckling av kopplingarna mellan temaområden och aktörer i samverkan med regionerna i hela Fordonsdalen.<br>Arbetspaketet är nära kopplat till WP kommunikation och spridning.<br>Aktiviteter:<br>Workshops, möten tillsammans med samarbetsaktörer i hela Fordonsdalen. |

**7.2 Innebär någon/några av aktiviteterna i projektet att projektet bekostar insatser som är riktade till enskilda företag?**

Nej

**Om ja, vilken/vilka aktiviteter?**

**Om ja, ange budgeterad kostnad**

**7.3 Finns aktiviteter av socialfondskaraktär?**

Nej

**Om ja, vilken/vilka aktiviteter?**

**Om ja, ange budgeterad kostnad**

**7.4 Genomförs aktiviteter i projektet utanför det programområde som denna ansökan gäller, men ska finansieras genom denna ansökan?**

Nej

**Om ja, vilken/vilka aktiviteter?**

**Om ja, ange budgeterad kostnad**

# 8. Indikatorer

**8.1 Ange investeringsprioritering**

Främja företagsinvesteringar inom forskning och innovation och utveckla kopplingar och synergieffekter mellan företag, forsknings- och utvecklingscentrum och den högre utbildningssektorn, särskilt främjande av investering i produkt- och tjänsteutveckling, tekniköverföring, social innovation, miljöinnovation, offentliga tillämpningar, efterfrågestimulans, nätverk, kluster och öppen innovation genom smart specialisering, och stödja teknisk och tillämpad forskning, pilotverksamhet, tidiga produktvalideringsåtgärder och kapacitet för avancerad produktion och förstagångsproduktion, särskilt vad gäller viktig möjliggörande teknik och spridning av teknik för allmänna ändamål

**8.2 Kvantifiera projektets bidrag i följande aktivitetsindikatorer**

| | | | **Kommentarer till indikatorerna** |
|---|---|---|---|
| Antal företag som får stöd | 0 | företag | Företagen får inget direkt ekonomiskt stöd inom ramen för projektet. |
| Antal företag som får annat stöd än ekonomiskt stöd | 300 | företag | Då tänker vi främst på projektets primära målgrupp SMF i form av underleverantörer och liknande. |
| Sysselsättningsökning i företag som får stöd | 15 | heltidstjänster | Vi tänker att 5 procent av alla SMF som får annat stöd än ekonomist stöd, leder till sysselsättningsökning som är minst en tjänst. Siffran är väldigt försiktig med tanke på att det är tiotusentals anställda inom industrin i Stockholms län. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Antal samarbetande organisationer från olika samhällssektorer | 25 | samarbetande organisationer | Projektet är sprungen ur en förstudie där regionens stora företag, universitet och flera främjandeorganisationer har ställt sig bakom idén om samverkan för fordonsindustrin. |

**8.3 Ange programspecifikt mål**

Fler växande, innovativa företag genom ökad samverkan inom forskning och innovation

# 9. Budget

| **Kostnadstyp** | **2020** | **2021** | **2022** | **Totaler** |
|---|---|---|---|---|
| Personal | 1 110 000 | 1 110 000 | 1 110 000 | 3 330 000 |
| - Projektledare RS 100% | 545 000 | 545 000 | 545 000 | |
| - Kommunikationsresurs RS 20% | 105 000 | 105 000 | 105 000 | |
| - Kommunikationsresurs KTH 20% | 105 000 | 105 000 | 105 000 | |
| - Projektledare KTH 50% | 300 000 | 300 000 | 300 000 | |
| - Ekonom RS 10 % | 55 000 | 55 000 | 55 000 | |
| Externa tjänster | 350 000 | 500 000 | 500 000 | 1 350 000 |
| - Eventkostnader | 150 000 | 150 000 | 150 000 | |
| - Konsulter uppföljning och utvärdering | 100 000 | 100 000 | 100 000 | |
| - Kommunikationstjänster | 100 000 | 250 000 | 250 000 | |
| Resor och logi | 66 943 | 67 000 | 67 000 | 200 943 |
| - Resor och logi | 66 943 | 67 000 | 67 000 | |
| Investeringar, materiel och lokaler | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Investeringar i portföljbolag | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Schablonkostnader | 733 019 | 793 019 | 793 019 | 2 319 057 |
| - Lönebikostnad PO 45,24% | 502 164 | 502 164 | 502 164 | |
| - Indirekta kostnader 15% RS | 113 215 | 113 215 | 113 215 | |
| - Indirekta kostnader 20% KTH | 117 640 | 177 640 | 177 640 | |
| Enhetskostnader | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Klumpsumma | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Projektintäkter (negativ kostnad) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Summa, faktiska kostnader** | **2 259 962** | **2 470 019** | **2 470 019** | **7 200 000** |
| Offentligt bidrag i annat än pengar | 800 000 | 800 000 | 800 000 | 2 400 000 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Privat bidrag i annat än pengar | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Summa, bidrag i annat än pengar** | **800 000** | **800 000** | **800 000** | **2 400 000** |
| **Summa, kostnader** | **3 059 962** | **3 270 019** | **3 270 019** | **9 600 000** |

| **Finansiär** | **Beskrivning** | **2020** | **2021** | **2022** | **Totaler** |
|---|---|---|---|---|---|
| Offentlig kontantfinansiering | | 800 000 | 800 000 | 800 000 | 2 400 000 |
| - Region STockholm | 1:1 Medel | 800 000 | 800 000 | 800 000 | |
| - | | 0 | 0 | 0 | |
| Privat kontantfinansiering | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summa, kontant medfinansiering | | 800 000 | 800 000 | 800 000 | 2 400 000 |
| Offentligt bidrag i annat än pengar | | 800 000 | 800 000 | 800 000 | 2 400 000 |
| - KTH | Projektresurs 1956 tim á 409:- | 800 000 | 800 000 | 800 000 | |
| Privat bidrag i annat än pengar | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summa, bidrag i annat än pengar | | 800 000 | 800 000 | 800 000 | 2 400 000 |
| **Summa, medfinansiering** | | **1 600 000** | **1 600 000** | **1 600 000** | **4 800 000** |
| **Europeiska regionala utvecklingsfonden** | | **1 459 962** | **1 670 019** | **1 670 019** | **4 800 000** |
| **Stödandel (EU-medel) av faktiska kostnader** | | **64,6 %** | **67,61 %** | **67,61 %** | **66,67 %** |
| **Stödandel (EU-medel) av stödgrundande finansiering** | | **47,71 %** | **51,07 %** | **51,07 %** | **50 %** |
| **Stödandel (EU-medel) av total finansiering** | | **47,71 %** | **51,07 %** | **51,07 %** | **50 %** |
| **Andel annan offentlig finansiering (annan än EU-medel)** | | **52,29 %** | **48,93 %** | **48,93 %** | **25 %** |
| **Andel privat finansiering** | | **0 %** | **0 %** | **0 %** | **0 %** |
| **Total finansiering** | | **3 059 962** | **3 270 019** | **3 270 019** | **9 600 000** |
| **Sökt belopp** | **4 800 000** | | | | |

**9.4 Förväntas projektet generera nettoinkomster efter projektavslut?**

**Om osäker, kommentera**

**9.5 Söker ni förskott på eventuellt beviljat stöd?**

**Om ja, belopp**

**Om ja, motivering**

### 9.6 Kommentar till budget

## 10. Bilagor

| Rad | Bilagans namn | Beskrivning/Kommentar |
|---|---|---|
| 1 | Samverkansplattform fordonsdalen projektlogik.pdf | En beskrivning av Stockholmsprojektets logik och hur projektet är synkroniserat med de övriga relaterade initiativen kopplat till Fordonsdalen. |

## Signatur

**Saknas**