

# Halvtidsuppdatering cykelsäkerhetsforskning



Författare: **Tania Dukic Willstrand**

Datum: 2017-03-01 till 2017-12\_30

Projekt inom **FFI - Cyklar och andra fordon i säker och smart samverkan för en hållbar framtid**

**FFI** Fordonsstrategisk  
Forskning och  
Innovation

VINNOVA

Energimyndigheten

TRAFIKVERKET

FKG

VOLVO

SCANIA

VOLVO

SCANIA

VOLVO

SCANIA

VOLVO

SCANIA

VOLVO

# Innehållsförteckning

|   |          |
|---|----------|
| <b>1 Sammanfattning .....</b>                       | <b>3</b> |
| <b>2 Executive summary in English.....</b>          | <b>3</b> |
| <b>3 Bakgrund.....</b>                              | <b>3</b> |
| <b>4 Syfte, forskningsfrågor och metod .....</b>    | <b>4</b> |
| <b>5 Mål .....</b>                                  | <b>4</b> |
| <b>6 Resultat och måluppfyllelse .....</b>          | <b>4</b> |
| <b>7 Spridning och publicering .....</b>            | <b>5</b> |
| 7.1 Kunskaps- och resultatspridning .....           | 5        |
| 7.2 Publikationer.....                              | 5        |
| <b>8 Slutsatser och fortsatt forskning .....</b>    | <b>5</b> |
| <b>9 Deltagande parter och kontaktpersoner.....</b> | <b>5</b> |

## Kort om FFI

FFI är ett samarbete mellan staten och fordonsindustrin om att gemensamt finansiera forsknings- och innovationsaktiviteter med fokus på områdena Klimat & Miljö samt Trafiksäkerhet. Satsningen innebär verksamhet för ca 1 miljard kr per år varav de offentliga medlen utgör drygt 400 Mkr.

För närvarande finns fem delprogram; Energi & Miljö, Trafiksäkerhet och automatiserade fordon, Elektronik, mjukvara och kommunikation, Hållbar produktion och Effektiva och uppkopplade transportsystem. Läs mer på [www.vinnova.se/ffi](http://www.vinnova.se/ffi).

# 1 Sammanfattning

Arbetet som utfördes vid SAFER samt de många intervjuerna avslöjade liknande resultat. Det visade sig att FFI-programmet var inte välkänt bland relevanta aktörer. Vissa hade hört talas om det men deras kännedom av programinnehållet var bristande och hade dragit slutsats att programmet inte var relevant för dem. Fler relevanta aktörer som hade god kännedom av program tolkade finansieringsmodellen med 50% medfinansiering av näringslivet som ett stort hinder för att kunna lägga fram ett förslag. Flera förslag hade inte ens skickats in.

Intervjuerna med relevanta aktörer bidrog till att sprida kunskap om programmets existens och dess relevans för dem. Eftersom gruppen som jobbar med dessa frågor är förhållandevis begränsad var FFI-programmet känt för majoriteten redan efter ett par veckor.

Workshopen som organiserades var en katalysator för att nå flera mål. Slutligen kunde projektet identifiera två huvudsakliga bidragande faktorer för att förklara bristen på ansökningar i programmet. För det första var innehållet i FFI-programmet inte känt av relevanta aktörer. Våra aktiviteter bidrog till att öka medvetenheten om programmet som i sig redan skulle kunna få en effekt. För det andra, bedömdes den nuvarande finansieringsmodellen vara ett enormt hinder. Industripartnerna är intresserade av forskningsförslag som identifierades, deras engagemang för att själva presentera på workshopen var ett bevis på det. Men i ljuset av en stark högkonjunktur har industrin inte tillräckligt med resurser internt för att kunna bidra och prioriteringen av dessa aktiviteter är inte tillräckligt hög.

## 2 Executive summary in English

The aim is to boost research and innovation for safe cycling to support the restart of the Vision Zero. The project aimed to understand the reason behind why so few proposals are submitted and to contribute for more relevant proposals to emerge.

A small group at SAFER worked together to make a first analysis regarding the lack of proposals in the FFI program. Then, the project leader had numerous discussion with actors within the relevant area of research to understand the reason behind the unattractiveness of the FFI program. People within academia, industry, consultancy company, institutes and SAFER stakeholders have been interviewed.

A workshop was organised to act as a catalyst to make proposals to emerge. People who have failed was given the opportunity to present and new people interested to contribute.

The project could identify two main contributing factors to explain the lack of applications in the program. First, the content of the FFI program was not well-known. Our activities contribute to increased awareness of the program. Second, the finance model was found to be a huge obstacle to apply. Industrials partners are interested in the research proposal, however, they do not have enough resources internally and the priority is too low. Our recommendation is to decrease the amount of private finance from 50% to 25%. This might be sufficient to commit the industrial partners.

## 3 Bakgrund

Projekt tar sin utgångspunkt i rapporten som låg till grund för den strategiska utlysningen 'Cyklar och andra fordon i säker och smart samverkan'. Sedan 2015 för få ansökningar har kommit in och dess kvalitét har varit för lågt. FFI behöver en aktivitet för att få igång flera ansökningar och sprida kunskap om programmet.

## 4 Syfte, forskningsfrågor och metod

Syftet är att stimulera forskning och innovation för säker cykling för att stödja en omstart av Nollvisionen. Projektets syfte är att förstå orsaken bakom varför så få ansökningar lämnas in och att bidra till att flera relevanta förslag kommer in i framtiden.

## 5 Mål

Att flera ansökningar kommer in i programmet framöver med bättre kvalitet och relevans.

## 6 Resultat och måluppfyllelse

Arbetet som utfördes vid SAFER samt de många intervjuerna avslöjade liknande resultat. Det visade sig att FFI-programmet var inte välkänt bland relevanta aktörer. Vissa hade hört talas om det men deras kännedom av programinnehållet var bristande och, som en konsekvens, hade det dragit slutsats att programmet inte var relevant för dem. Fler relevanta aktörer som hade god kännedom av program tolkade finansieringsmodellen med 50% medfinansiering av näringslivet som ett stort hinder för att kunna lägga fram ett förslag. Flera förslag hade inte ens skickats in.

Intervjuerna med relevanta aktörer bidrog till att sprida kunskap om programmets existens och dess relevans för dem. Eftersom gruppen som jobbar med dessa frågor inom industri och inom akademi är förhållandevis begränsad var FFI-programmet känt för majoriteten redan efter ett par veckor. Kunskapen om att det fanns stora resurser kvar inom programmet var också väl sprida.

Workshopen som organiserades den 23 maj var en katalysator för att nå flera mål. Personer som tidigare fått ett negativt svar hade ytterligare en chans att presentera sina idéer, fick feedback och kunde hitta nya partners för att bygga en starkare ansökan. Nya aktörer fick presentera sina forskningsidéer och fick möjlighet att hitta relevanta partners att vara med och hitta industripartner som var villiga att medfinansiera. Workshopen bidrog också till att visa FFI programrådet hur många relevanta idéer som finns och de kunde ta del av en intressant diskussion under denna eftermiddag.

Slutligen kunde projektet identifiera två huvudsakliga bidragande faktorer för att förklara bristen på ansökningar i programmet. För det första var innehållet i FFI-programmet inte känt av relevanta aktörer. Våra aktiviteter bidrog till att öka medvetenheten om programmet som i sig redan skulle kunna få en effekt. För det andra, bedömdes den nuvarande finansieringsmodellen vara ett enormt hinder. Industripartnerna är intresserade av forskningsförslag som identifierades, deras engagemang för att själva presentera på workshopen var ett bevis på det. Men i ljuset av en stark högkonjunktur har industrin inte tillräckligt med resurser internt för att kunna bidra och prioriteringen av dessa aktiviteter är inte tillräckligt hög.

Inom projektet genomfördes en olycksanalys baserade på STRADA data där analyserade olyckor mellan fordon (med fokus på personbil och tunga lastbil) och oskyddade trafikanter (med fokus på gående och cyklister). Vi bifogar denna analys i en separat fil.

## 7 Spridning och publicering

### 7.1 Kunskaps- och resultatspridning

| Hur har/planeras projektresultatet att användas och spridas?         | Markera med X | Kommentar |
|--|---------------|-----------|
| Öka kunskapen inom området   | X             |           |
| Föras vidare till andra avancerade tekniska utvecklingsprojekt       | X             |           |
| Föras vidare till produktutvecklingsprojekt                          | X             |           |
| Introduceras på marknaden  |               |           |
| Användas i utredningar/regelverk/tillståndsärenden/ politiska beslut |               |           |

### 7.2 Publikationer

Ingen

## 8 Slutsatser och fortsatt forskning

Vår rekommendation är att minska medfinansieringskravet från 50% till 25%. Detta kan vara tillräckligt för att industripartnerna skall kunna bidra inom programmet. Det existerar redan ett stort antal relevanta forskningsförslag och det går att skapa bra projektteam med de kända parterna. SAFER skulle kunna spela en aktiv roll för att understödja utformningen av projekt mellan aktörer.

Projektets förväntade effekt är starka framtida skarpa forskningsansökningar inom området "Cyklar och andra fordon i säker och smart samverkan för en hållbar framtid".

## 9 Deltagande parter och kontaktpersoner

| Partners               | Kontaktperson          |
|------------------------|------------------------|
| Chalmers               | Magnus Granström       |
| Autoliv                | Cecilia Sunnevang      |
| CycleEurope            | Claes Alstermark       |
| If                     | Irene Isaksson         |
| VTI/SAFER              | Tania Dukic Willstrand |
| Volvo Cars Corporation | Magdalena Lindman      |
| Volvo AB               | Anna Wrige Berling     |