



Färdplan Färingsö

Datum. 2023-10-31

Projektledare. Magnus Fransson, Sustainable Innovation

Kort sammanfattning av projektet. Analys och utvärdering av efterfrågestyrda autonoma bussar för effektivare kollektivtrafik på landsbygden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
English summary	5
Bakgrund	6
Projektupplägg	9
Syfte	9
Mål	9
Projektperiod	10
Partner	10
Genomförande	10
Resultat	12
Slutsats, lärdomar och nästa steg	14
Spridning och publikationer	16
Bilagor	17



Sammanfattning

Projektet Färdplan Färingsö har under tiden maj 2022 till september 2023 analyserat och utvärderat en projektidé från Trafikförvaltningen, Region Stockholm, rörande användandet av efterfrågestyrda autonoma bussar för att effektivisera landsbygdens kollektivtrafik. Projektet är ett förberedande steg, för att senare genomföra en fullskalig systemdemonstration.

Platsen som är vald är Färingsö, en av Mäläröarna i Ekerö kommun strax utanför Stockholm.

Projektets parter har varit Sustainable Innovation, Region Stockholm och K2. Även Ekerö kommun har deltagit med representanter på flera av projektets möten, workshops och event.

Projektets slutsats är att det finns goda argument för att fortsätta arbetet och på sikt genomföra en systemdemonstrator för att validera de slutsatser som projektet formulerat. Utvecklingen av och marknaden för autonoma fordon går snabbt framåt och det finns idag företag, stora systemdemonstrationer och pilotprojekt runt om i världen som driver utvecklingen framåt. Projektet gör bedömningen att inom två år från Q4 2023 så bör teknologin ha mognat tillräckligt för att motivera en systemdemonstrator.

Ekonomiskt, miljömässigt och socialt ser en kollektivtjänst som bygger på det resenärsunderlag och den föreslagna systemlösningen ut att vara väldigt positiv jämfört med dagens kollektivtrafiklösning.



English summary

The Färdplan Färingsö project has, between May 2022 and September 2023, analysed and evaluated a project idea from Region Stockholm Transport Authority regarding the use of demand-driven autonomous buses to make rural public transport more efficient. The project is a preparatory step, to later carry out a full-scale system demonstration.

The location chosen is Färingsö, one of the lake Mälaren islands in Ekerö Municipality just outside Stockholm.

The project partners have been Sustainable Innovation, Region Stockholm and K2. Ekerö municipality has also participated with representatives in several of the project's meetings, workshops and events.

The project's conclusion is that there are good arguments for continuing the work and eventually carrying out a system demonstrator to validate the conclusions formulated by the project. The development of and the market for autonomous vehicles is advancing rapidly and today there are companies, large system demonstrations and pilot projects around the world that drive development forward. The project estimates that within two years from Q4 2023 the technology should have matured enough to justify a system demonstrator.

Financially, environmentally and socially, a public service that is based on the passenger base and the proposed system solution looks very positive compared to today's public transport solution.

Bakgrund

Projektet uppkom som en effekt av Drive Swedens Business Model Lab, där teknologi och lösningar för uppkopplade och automatiserade fordon kopplas samman med lämpliga affärsmodeller. På en av Business Model Labs workshops formulerade Region Stockholms Trafikförvaltning en hypotes om att kanske är landsbygden en bättre startpunkt, åtminstone för dem, avseende framtidens autonoma fordon än stora städer? Deras hypotes byggde på att produktionskostnad för kollektivtrafik per användare på landsbygden är betydligt högre än i en storstad, vilket säkert många lätt inser som sett en stor buss, med få passagerare, passera på en landsväg. I storstaden är det enklare att finansiera en välfylld klassisk buss. Kunde autonoma, uppkopplade och eldrivna fordon, i en ny struktur, ersätta modellen med stora bussar?

Den andra hypotesen var att det såg ut som att utvecklingen av autonoma fordon rör sig snabbt framåt, men att den hittills fokuserat framförallt på stora städer. Att industrin som utvecklar framtidens autonoma fordon har staden som målbild är inte förvånande med tanke på marknadens storlek, men det gör egentligen bara landsbygden som tillämpning än mer intressant, den kan på ett elegant sätt dra nytta av utvecklingen utan att behöva driva den.

Samtidigt, även om autonoma fordon i stadsmiljö har mycket gemensamt med ett autonomt fordon i landsbygdsmiljö så kan man identifiera ett antal unika **utmaningar**.

- **Vägnätets status.** Stora delar av de av bussar trafikerade landsvägarna i Sverige är asfalterade men en förvånansvärt hög andel är fortfarande grusade, och därmed inte "uppmärkta" på det sätt en väl underhållen asfaltväg är. Men den kanske viktigaste skillnaden är att det är stora sträckor och att underhållet och vägens status skiljer sig åt, vilket en dag med dåligt väder, kanske snö, kan medföra utmaningar för ett autonomt fordon. Poängen med ett autonomt fordon är att INTE behöva bygga om vägnätet utan att ERSÄTTA föraren. Ett autonomt fordon måste alltså kunna förstå att det fortfarande är en väg, och anpassa körsätt efter vägnätets status.
- **Lagutrymme.** Autonoma fordon på allmän väg är idag inte tillåtet utan är tillståndspliktigt och endast som försöksverksamhet. Detta regleras i en förordning från Transportstyrelsen. Samtidigt ser regeringen det som viktigt för Sverige att ligga i framkant som ett land där ny innovativ teknik för hållbara transporter kan testas, där syftet med förordningen är att skapa förutsättningar för försök med automatiserade fordon. I förordningen regleras, i dagsläget, att vid färd med automatiserade fordon ska det finnas en fysisk förare, som kan vara på distans.
- **Täckning och bandbredd – möjligheten till uppkoppling.** Täckning är, trots Sveriges goda mobilnätutrustning, en utmaning på landsbygden. Autonoma fordon är i och för sig just autonoma och skall kunna klara av sin uppgift utan tillgång till nätet. Men så länge kravet på fysisk förare kvarstår så krävs bra täckning för att kunna övervaka framdrift och möjligheten att ta över om problem uppstår. Vidare kan en brist på täckning ge sämre möjligheter för fordonet att få information om olyckor och incidenter längre fram, vilket är



menligt för ruttplanering. Men den kanske viktigaste utmaningen handlar om tillgången till servicen. Om det inte går att anropa via mobilappen så faller idén, och det kanske just vid tillfällen då du verkligen behöver en transport.

Samtidigt med utmaningarna så kan man se ett antal **behov** som autonoma fordon skulle kunna vara ett svar på.

- **Ekonomi.** Ett stort fordon, med förare, är kostsamt, både vad gäller underhåll och drift. En bättre dimensionerad tjänst, eldriven och autonom, där storleken på fordon står i bättre paritet med behovet borde ge betydligt bättre ekonomi.
- **Miljö.** Vi vet att kollektivtrafik, där poängen är att många delar samma tjänst, ger väldigt stor miljönytta jämfört med en privatbil. Samtidigt är just landsbygden särskilt utmanande för en väl fungerande effektiv kollektivtrafik med tanke på den låga densiteten av boende och därmed resenärer.
- **Service.** En kollektivtrafik som inte är tillräckligt turtät och som inte tar sina passagerare från start till slutdestination på ett effektivt sätt är en kollektivtrafik som hamnar i en negativ utvecklingsspiral. Färre och färre åker, vilket på sikt påverkar kollektivtrafiktjänstens utformning, tills det kanske bara återstår någon form av minimal tjänst.
- **Landsbygdens attraktivitet.** Bilen har gått från att vara en självklarhet till att ifrågasättas, eller inte vilket fall inte ses som lika självklar. Framförallt av den yngre generationen. Färre har en egen bil, och att ta körkort kryper uppåt i åldrarna. Men bilden är inte entydig. I en nyligen publicerad rapport från Ungdomsbarometern 2023 så går det att skönja ett trendbrott bland unga vuxna, pga en avstannande urbanisering och elbilarnas inträde. Där skillnaden fortfarande är störst är den mellan storstadsområdena och övriga Sverige. Och störst skillnad ses mellan Stockholm län där 44 procent i gruppen 18-24 år hade körkort medan samma grupp i Norrbottens län hade 71 procent körkort (Trafikanalys). Varför kan man undra? Därför att det inte finns ett vettigt alternativ. En väl fungerande kollektivtrafik hade gett landsbygden en skjuts i utvecklingen att utvecklas till ett attraktivt alternativ till storstaden. Kommunikation är en extremt viktig parameter för människor när de väljer boendeplats.
- **Intresset för yrket Busschaufför minskar.** Rekryteringen till busschaufförer minskar och intresset bland unga är långt. Busschaufför ses just i den gruppen inte som ett livsval utan möjligen som ett genomfartsyrke, på väg mot något annat.
- **Vi har mycket landsbygd i Sverige.** Det är slående att det så nära Stockholms city finns kommuner med landsbygds- och glesbygdsliknande förutsättningar likt andra klassiska glesbygdsområden i Sverige. Projektiden har en stor skalpotential.



Projektidén som formulerades var att undersöka effekter och möjligheter utifrån en ny beskriven tjänst som ersätter den nuvarande linjetrafiken, se bild 1, med en stomlinje kompletterad med autonom matningstrafik. Matningstrafiken skulle bestå av autonoma mindre eldrivna bussar. Om analysen visade på bra effekter skulle de om möjligt prövas i större omfattning i en systemdemonstrator som ett nästkommande projekt. Området som Region Stockholm pekade ut var Färingsö, en av mäläröarna i Ekerö kommun.

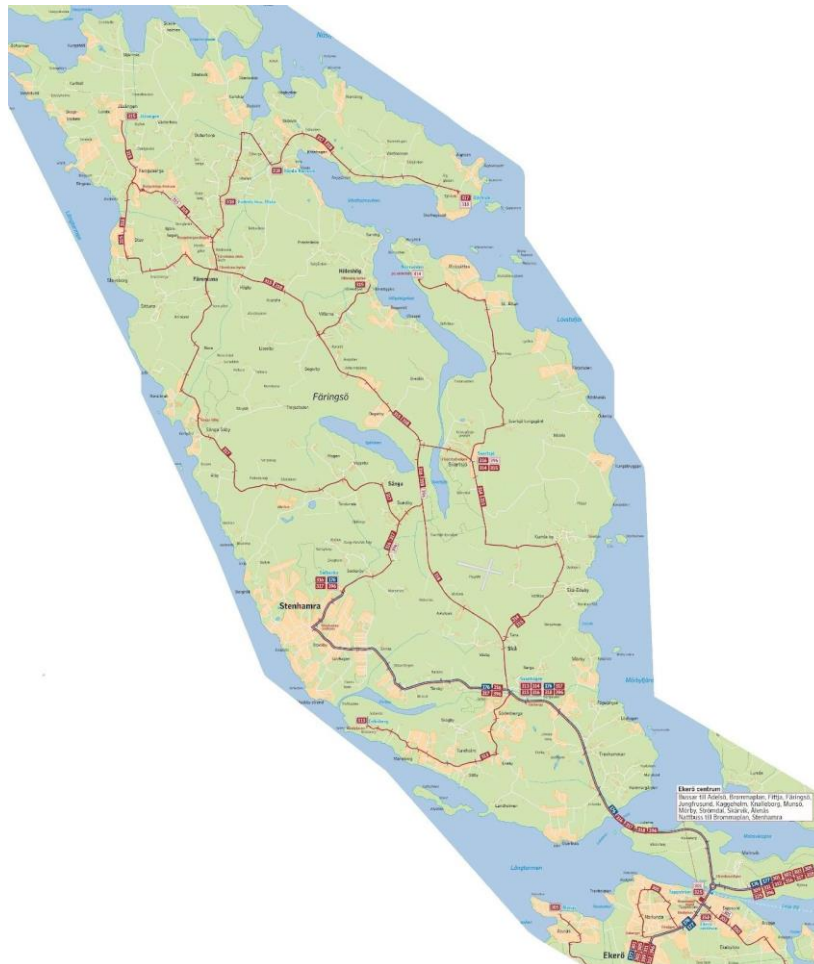


Bild 1. Nuvarande linjetrafik på Färingsö

Projektet svarar väl mot programmet Drive Swedens uppdrag att Sverige skall ta en ledande roll i att använda digital teknik för att skapa ett mer hållbart transportsystem. Ett autonomt eldrivet fordon i kollektivtrafikens tjänst som ersätter fossildrivna privatbilar på landsbygden är sinnebilden av ett hållbarare transportsystem. Och tidigare uttalandet om att Sverige har mycket glesbygd gäller för världen i övrigt också. Och här kan Sverige gå före. Vi har inga Megacities, men vi har finfin glesbygd, där stora delar av Sveriges befolkning bor.

Tilläggas bör också rättviseaspekter av att tillgängliggöra hållbara transporter också för de som inte har ekonomi för en privat elbil.



Projektupplägg

Syfte

Projektet har syftat till att utifrån en specifik plats undersöka projektidéns bärighet utifrån ekonomiska, sociala och miljömässiga skäl.

Mål

Projektet har haft fem leverabler kopplade till det övergripande syftet:

1. Att göra en nulägesbeskrivning. Uppfyllt, en nulägesbeskrivning [1] är framtagen för Färingsö, vilken beskriver platsen, resenärsunderlaget, ekonomi och miljöpåverkan samt formulerar viktiga erfarenheter att beakta.
2. Att göra en analys av state-of-the-art för teknik- och tjänstelandskapet bakom projektidén. Uppfyllt, en gedigen rapport [2] om den internationella teknik- och tjänsteutvecklingen, med relevans för projektidén, är framtagen.
3. På platsen (Färingsö) genomföra en analys av resenärsacceptansen [3] för projektidén. Uppfyllt. Projektet har genomfört och dokumenterat resultatet av empiriska studier i form av intervjuer och enkäter på plats.
4. Formulera ett lämpligt scenario [4] för tjänstens utformning. Uppfyllt. Baserat på nulägesbeskrivning, den empiriska studien och kända nyckeltal kopplat till systemdesign av en stomlinje med tillhörande anropsstyrd matartrafik har ett förslag utformats.
5. Förbereda för nästa steg, en storskalig pilot. Delvis uppfyllt, projektet har inte etablerat ett konsortium för genomförandet av en systemdemonstration då fördelarna med en upphandling av systemleverantör då går förlorad. Projektet har istället gett förslag på genomförda och pågående piloter och möjliga partners vars investeringar och erfarenheter kan återföras i en systemdemonstrator. Projektet har identifierat lämpliga parter, samt haft inledande diskussioner med dessa. Under arbetet med projektet så har även Ekerö kommun tillkommit som aktiv part, vilket är väsentligt och glädjande. Det bäddar för bra förutsättningar för nästa steg.

Projektperiod

Projektet har varit verksamt under perioden 2 maj 2022 till 30 september 2023.

Partner

Projektets parter har varit,

Sustainable Innovation, en icke vinstdrivande forskningsorganisation som driver forsknings- och samverkansprojekt, kanslier och plattformar för samhällets omställning med fokus på hållbar mobilitet, bebyggelse samt energisystem i syfte att skala upp innovationer och accelerera omställningen.

Region Stockholm, ansvarig för sjukvård, kollektivtrafik, regional planering och kultur i 26 kommuner i huvudstadsregionen. Region Stockholm bidrar med stöd till forskning inom vård, transport, teknik, samhällsvetenskap och naturvetenskap. Satsningen på forskning och utveckling syftar till att skapa rätt förutsättningar för att regionens invånare ska ha tillgång till verksamheter och tjänster som ständigt förbättras och utvecklas. Kollektivtrafiken drivs av upphandlade operatörer i olika områden, regionen kravställer och utvecklar teknik och tjänster för att bidra till kollektivtrafikens attraktivitet och fortsatta utveckling.

K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. K2 forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vidare utbildar K2 kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund. K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö Universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. K2 får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket. I projektet deltar K2 via Malmö Universitet och institutionen för Datavetenskap och Medieteknik, där bland annat kompetens kring digitalisering, analys och beslutstödssystem finns inom transportdomänen.

Även Ekerö kommuns trafikenhet har deltagit och bidragit aktivt i projektet, även om de formellt sett inte är en projektpart.

Genomförande

Projektet har bestått av parterna (och representant från Ekerö kommun) som träffats regelbundet i projektmöten och i workshops.

Projektet har använt sig av kompletterande metoder och aktiviteter.

Nulägesbeskrivningen som Region Stockholm ansvarade för bygger på av dem kända och tillgängliga data vilka har inhämtats, sammanställts och analyserats.

Den empiriska studien, som K2 genomförde, bygger på nya data från platsbaserade aktiviteter med flygblad/affischering, enkäter via sociala medier och intervjuer på plats.



State-of-the-artutredningen bygger framförallt på Sustainable Innovations och Drive Swedens kända nätverk och kontakter, webbaserade studier, nyhetsbevakning och personliga möten med representanter från tech- och näringslivssidan.

Projekten har även genomfört tematiska workshops varav ett, som fokuserade på själva lösningsdesignen, var förstärkt med representanter från Region Skånes och Västra Götalandsregionens trafikenheter.

Resultat

Generellt

Analysen visar att det är möjligt att ersätta upp till tre linjebussar med 10 mindre eldrivna bussar för 5–10 passagerare. Istället för linjetrafiken enl. Bild 1 så införs istället en stomlinje, i linjetrafik, i norr södergående riktning via Färingsös större befolkningscentrum Stenhamra. Stomlinjen matas av de 10 mindre efterfrågestyrda elbussarna.

Med detta koncept uppnås bättre prestanda ekonomiskt, miljömässigt och servicemässigt, vilket i längden möjliggör för en beteendeförändring från privat bil till kollektivtrafik.

Ekonomi

State-of-the-art analysen visar en bransch för autonoma eldrivna fordon i stark utveckling. Bedömningen är att den nya teknologin också i en ren taxitillämpning kommer att bli billigare än klassisk taxi, som trots nya affärsmodeller, drivlinor och tjänstekoncept (Uber och Bolt mfl), inte kommer att kunna konkurrera med autonoma robo-taxis (Boston Consulting Group: Robo-Taxis and the New Mobility). Detta stödjer Region Stockholms ingående hypotes och projektidé att autonoma uppkopplade elfordon är synnerligen väl lämpade för landsbygdens trafikmönster. I state-of-the-art rapporten är projektets bedömning att teknologin på sikt möjliggör 7–8 gånger bättre produktivitet, dvs transportarbetet mätt i produktiva kilometer. I glesbygdstillämpning, med få passagerare, blir konceptet då väldigt starkt, med utrymme för ökad turtätheten, vilket i sin tur leder till bättre och attraktivare service, och grund för konvertering från privatbil till kollektivtrafik.

Miljö

Fossildrivna bussar i kollektivtrafik ger redan mycket bra miljöprestanda per persontransportkilometer, jämfört med personbilar, och utsläppen av CO₂ blir relativt låga. Speciellt om bussarna framdrivs av HVO bränslen, vilket är vanligt förekommande idag. En konvertering till eldrift skulle ge ytterligare positiva effekter, men den stora effekten handlar om HUR vi reser, beteenden. Inrikes transporter står idag (2022) för en dryg tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Av dessa står bussarna för drygt 1 procent av dessa utsläpp. Personbilar står för 60 % (Naturvårdsverket). Andelen av persontransporter via kollektivtrafik ligger på ca 20 %. Det innebär att en konvertering av resande från personbil till kollektivtrafik skulle ge omedelbara, och mycket stora effekter på klimatmålen.

Resenärseffekter – service

Den empiriska studien gav ett bra underlag för resenärsacceptans, dvs ett underlag för förväntade resebeteenden.

Följande viktiga slutsatser:

1. Tjänsten, dvs möjligheten att anropa en matarbuss, ska helst finnas tillgänglig via en app.
2. Distansen till en servicepunkt, där upphämtning sker ska inte ligga längre bort än 450 meter.



3. Tillgängligheten för tjänstens utförande ska inte vara längre bort än max 30 minuter.
4. Max två byten.
5. Inte längre bytestider än 10 minuter

Ytterligare noteringar gjordes rörande turtätheternas betydelse (kopplat till stomlinjen) och vikten av trygga, säkra och vädermässigt skyddade transferpunkter.

Den empiriska studien noterade också betydelsen och möjlig uppkomst av hybridresor (som en effekt av större turtäthet i stomlinjen), dvs där matning till stomlinje sker på annat sätt än med matarbussar. Även dessa typer av resor ger miljöeffekter och bidrar till en beteendeförändring mot större nyttjande av kollektivtrafiktjänsten.

TRL och MRL status

I state-of-the-art rapporten fastslås att utvecklingen av autonoma fordon går framåt, att det finns väldigt många test- och demoprojekt i stor skala samt att också lagstiftning utvecklas.

Ett systemdemonstrationsprojekt i linje med denna genomförandestudiers slutsatser och krav är möjlig att driftsätta inom 24 månader från Q4-2023.

Projektet bidrar därmed på ett mycket tydligt och konkret sätt till Drive Swedens övergripande vision om att skapa ett mer hållbart transportsystem och användandet av digital teknik. Ett hållbart transportsystem är ett resurseffektivt transportsystem som används, är tryggt, är ekonomiskt och är miljövänligt. Vilket är precis vad projektidén handlar om. Hållbar mobilitet för flertalet, också på landsbygden. Dessutom, själva idén om att införa en tjänst med mindre autonoma eldrivna bussar, bygger på införandet av digital teknik. Själva utformning av fordon, elektriska drivlinor och även laddsystem är teknologi som finns och fungerar. Utvecklingen av digital uppkopplad teknik på fordonet (sensorer, radar, beslutsystem/ai, positionering etc), som möjliggör autonomitet (SAE nivå 5) på befintlig väginfrastruktur är i stark utveckling och bedöms finnas tillgänglig i tid för systemdemonstratorn. Även affärsmodeller och tjänstekoncept i form av appbaserade eller liknande interface finns det stor vana av och acceptans för. Projektets empiriska studie visar explicit på en stor acceptans för mobila appbaserade lösningar, vilket inte är förvånande givet det enorma genomslag mobilbaserad teknik och innehåll haft på mänskligt beteende.



Slutsats, lärdomar och nästa steg

Projektidén har en stor skalpotential. Sverige har mycket landsbygd, vilket vi inte är ensamma om. Över hälften av jordens befolkning bor i städer, som upptar några få procent av jordens yta. Resten av jordens befolkning bor på landsbygd.

Några lärdomar som inte beskrivits tidigare i denna rapport handlar om taxinäringen som uttryckt oro för denna typ av koncept, där anropsstyrd kollektivtrafik närmar sig taximarknadens tjänst. Taximarknaden är sedan 1990 avreglerad i Sverige och branschen är både stor och viktig som arbetsmarknad. Projektet har inte lagt ner tid och resurser för att diskutera med taxinäringen, men vid ett seminarium på 2023 års Almedalen, då projektet och delar av resultatet presenterades, deltog representanter från taxinäringen, vilka uttryckte oro för utvecklingen. Kan vara värt att tänka på i nästa steg. Kan/vill taxinäringen vara en del av utvecklingen?

Liknande resonemang och farhågor finns också från bussnäringens arbetstagar sida över hur självkörande bussar och teknologi förändrar arbetets innehåll för busschaufförer. Inom ramen för denna studie har vi inte beaktat detta, men vi har tagit del av utredningar. Men på samma sätt som för taxinäringen så inrymmer utvecklingen också möjligheter för busschaufförer, som brottas med otrygghet, svåra arbetstider och ett arbete som inte upplevs som attraktivt längre, och har inneburit ett underskott på busschaufförer vilket i sin tur påverkat kollektivtrafikens tillgänglighet, speciellt under influensasäsonger och under pandemin.

-

Nästa steg, dvs genomförandet av en systemdemonstrator, bör delas upp i två faser.

Fas 1, binda projektet till projektparter via RFI'er samt förbereda och skicka in en tillståndsansökan till Transportstyrelsen, där exakt lösning och parter tydligt är beskriven.

Ledtiden för ett tillstånd från Transportstyrelsen är ca 1,5 år men med en from förhoppning att erfarenheter från Region Stockholms tidigare tillståndsansökningar kan möjliggöra snabbare hantering.

Konsortieformande i steg 1 bygger vidare på parterna i detta projekt som i dagsläget består av Sustainable Innovation, Region Stockholm och K2. Dessa kvarstår till nästa steg.

Nödvändiga kompletteringar för systemdemonstrator är

- a) Ekerö kommun
- b) Den regionala kollektivtrafikoperatören
Notera avtalsmässiga plikter för operatörer avseende deltagande i FoU projekt som del i Region Stockholms upphandling.
- c) Elfordonsleverantör

Beroende på parternas ambition kan ytterligare aktörer tillkomma.

- a) App och tjänstekoncept (kan vara en del i den regionala kollektivtrafikoperatörens strategi)
- b) Möjliga ytterligare forskningsaktörer (komplement till K2)
- c) Bransch- och arbetstagarrepresentanter från buss- och taxibranschen.



Fas 2, Upphandling och genomförandet av systemdemonstratorn, dvs verifiering och validering av vi med föreslagen lösning kan besvara de utmaningar och behov som är identifierade och beskrivna.

UTMANINGAR

- a. Vägnätets status.
- b. Lagutrymme.
- c. Täckning och bandbredd – möjligheten till uppkoppling

BEHOV

- d. Ekonomi.
- e. Miljö.
- f. Service.
- g. Landsbygdens attraktivitet.
- h. Intresset för yrket Busschaufför minskar.
- i. Vi har mycket landsbygd i Sverige.



Spridning och publikationer

Projektet medverkade på 2023 års Almedalen med ett eget välbesökt seminarium på Hållbarhetsarenan.

Deltagit och presenterat projektet på Drive Swedens årskonferens 2023.

Projektet har haft egna hemsidor, liknande den nedan, som publicerats av projektets parter och av Drive Sweden.

<https://sustainableinnovation.se/projekt/fardplan-faringso/>

Vi har även kontaktas av media och politiker som varit intresserade.

Slutligen har vi även haft deltagare från Region Skåne och Västra Götalandsregionens trafikenheter med på en workshop hos K2 i Lund.



Bilagor

1. Färdplan Färingsö, Nulägesbeskrivning, **Region Stockholm**
2. State of art, Autonomous buses applicable in the project Färdplan Färingsö, **Sustainable Innovation**
3. Result of survey- and interview study, **K2**
4. Analys av införande av efterfrågestyrd kollektivtrafik på Färingsö, **K2**

Drive Sweden är ett av regeringens sjutton strategiska innovationsprogram (SIP). Drive Sweden består av partners från akademi, industri och samhälle och tillsammans tar vi oss an utmaningarna kopplade till nästa generations mobilitetssystem för människor och varor. SIP-programmen finansieras av Vinnova, Formas och Energimyndigheten. Lindholmen Science Park AB är värd för Drive Sweden.

