

Programbeskrivning för programmet Fordons- och trafiksäkerhet inom satsningen Fordonsstrategisk Forskning & Innovation (FFI)

Utgåva nummer: 1.1

Datum: 2010-08-31

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	2
2. Introduktion till FFI	2
3. Trafiksäkerhetsområdets status och utvecklingspotential	3
4. Programmets övergripande mål	4
5. Typ av aktiviteter som stöds	4
6. Programområden	4
7. Uppföljning	5
8. Hur man ansöker	5
8.1. Kansli, programledning och sekretariat	5
8.2. Schematisk översikt	6
8.3. Vem kan söka?	6
8.4. Projektidéer	6
8.5. En komplett ansökan	6
8.6. Kvalitetsgranskningsgrupp	8
8.7. Granskning av projektansökan	8
8.8. Krav på projekt	9
8.9. Bedömning och beslut	10
8.10. Projektavtal	10
8.11. Rapportering	10
8.12. Projektlängd	10
8.13. Frågor	10

1. Bakgrund

Detta dokument beskriver programmet Fordons- och trafiksäkerhet inom FFI. Dokumentet redogör för vilka områden som täcks in av programmet, vilka övergripande program mål som har satts upp, hur programmet kommer att följas upp samt hur ansökningsprocessen ser ut.

2. Introduktion till FFI

Staten och den svenska fordonsindustrin har tecknat ett avtal om att gemensamt finansiera forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med huvudsaklig inriktning på de övergripande temaområdena Klimat & Miljö respektive Säkerhet. Bakgrunden till satsningen är att utvecklingen inom vägtransporter och svensk fordonsindustri har stor betydelse för tillväxt. Satsningen innebär en kraftsamling på forskning och innovation i linje med de samhälliga, nationella och industriella målen. Samtliga projekt skall ha ett konkurrensfrämjande perspektiv och leverantörernas medverkan prioriteras.

Satsningen har rubriken ”Fordonsstrategisk forskning och innovation”(FFI) och bygger på att särskilda samverkansprogram skapas inom strategiskt viktiga delområden. För närvarande finns samverkansprogrammen

- Transporteffektivitet
- Energi och miljö
- Fordons- och trafiksäkerhet
- Fordonsutveckling
- Hållbar produktionsteknik

Den totala satsningen leds av en styrelse medan programråden utgör ledningen för respektive samverkansprogram (dessa kallas i fortsättningen för enbart ”program”). Förutom de projekt som drivs inom programmen har FFI-styrelsen möjlighet att på egen hand ta initiativ till så kallade ”strategiska projekt”.

För respektive program finns en ansvarig myndighet utsedd. Ett Programråd ansvarar för programmets strategi samt beslutar om inkomna ansökningar. Inför beslut begär rådet in ett omdöme från en oberoende kvalitetsgranskingsgrupp.

Den här programbeskrivningen avser Fordons – och trafiksäkerhet. Ansvarig myndighet är i detta fall Trafikverket.

Enligt FFI:s Visionsdokument pekar FFI-styrelse ut visionen för programområde Fordons- & trafiksäkerhet (inklusive "security") enligt följande;

"Det finns bland svenska myndigheter en ambition att vidmakthålla Sveriges världsledande position inom trafiksäkerhetsområdet och man kommer att fortsätta att göra stora satsningar för ökad säkerhet. Vägledande har varit, och kommer att vara, en systemsyn med syfte att få komponenterna vägar, fordon och trafikanter att samspela på ett bra sätt. FFI ska komplettera det som görs på myndighetssidan genom att verka för utvecklingen av intelligenta och säkra fordon som är integrerade i ett högeffektivt vägtrafiksystem. FFI ska bidra till att Sverige och de svenska företagen ska fortsätta att vara ledande inom trafiksäkerhetsområdet (passiv säkerhet) men dessutom också bli det inom områdena aktiv säkerhet och "Security". - Inom ramen för FFI ska teknik utvecklas som kan stötta Sveriges "nollvision" när det gäller dödade eller allvarligt skadade i trafiken, som ger förbättrat personskydd eller som minskar risken för hot riktade mot transportsystemet och relaterade samhällsfunktioner".

För den som vill få en mer övergripande bild av FFI-programmet hänvisas till VINNOVAs hemsida (<http://www.vinnova.se/sv/ffi/>) Se bl.a. information om;

- Samverkans- och programavtal för FFI (VINNOVA, Dnr 2009-00163)
- De övergripande FFI-dokumenterna "Fordonsstrategisk FoI; vision, strategi, mål och indikatorer" respektive "FFI:s Visions-PM"

3. Trafiksäkerhetsområdets status och utvecklingspotential

Trots att antalet dödade i trafikolyckor har minskat betydligt i Sverige under de senaste årtiondena, dör och skadas fortfarande alltför många människor på våra vägar. I Sverige omkommer omkring 350 personer årligen och många fler drabbas av en allvarlig trafikskada.

Programmet för Fordons- och trafiksäkerhet inom FFI vill bidra till att ytterligare steg tas mot den långsiktiga visionen om noll dödade, och då främst genom att främja utvecklingen av allt säkrare fordon.

Inom EU dör årligen omkring trettiofemtusen personer på vägarna och antalet skadade är omkring en och en halv miljon. Förutom det stora personliga lidandet detta medför så utgör olyckor i trafiken också en betydande samhällskostnad. Inom EU handlar det om ca 130 miljarder €årligen.¹

Den svenska riksdagen har beslutat om ett etappmål för trafiksäkerheten som innebär att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel från 2007 till 2020. Motsvarande mål på EU-nivå är en halvering av antalet trafikdödade mellan 2010 och 2020.

Trots ovanstående siffror har antalet dödade i trafikolyckor reducerats i Sverige under de senaste årtiondena. Utvecklingen av allt säkrare fordon och vägar/infrastruktur står bakom en stor del av denna framgång för trafiksäkerheten i Sverige. Framsteg inom områden som elektronik, kommunikationsteknik och programvara ger oss nu och framöver möjligheter att nå nya nivåer när det gäller fordons – och trafiksäkerhet, t ex genom stödsystem som hjälper förarna att undvika olyckor i kritiska trafiksituationer. Framtidens intelligenta fordon interagerar med infrastruktur och andra fordon, dvs.

- fordon lämnar inte oavsiktligt vägfilen,
- anpassar hastigheten till trafiksituation och väglag/väderförhållande,
- håller automatiskt ett säkert avstånd till framförvarande trafik samt
- hjälper föraren att vara alert, upptäcka oförutsedda hinder och fokuserad på sin primära uppgift att köra säkert.

¹ Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-202. Brussels, 20.7.2010. COM(2010) 389 final.

Transportsäkerhetslösningar för att möta antagonistiska hot såsom terrorattacker, smuggling, överfall och stöld är ett område som blir allt viktigare. Ny statistik indikerar att det inom EU stjäls gods från landsvägstransporter för cirka 8 miljarder kr per år och att det i snitt sker en stöld varannan minut. Utvecklingen inom elektronikområdet samt det faktum att fordonen blir allt mer uppkopplade mot sin omvärld gör det möjligt att utveckla nya trygghetsfunktioner som rör den personliga säkerheten.

4. Programmets övergripande mål

Programmet för Fordons- och trafiksäkerhet ska bidra till att

- Teknik utvecklas med potential att svara för en tredjedel av den minskning av antalet trafikdödade som riksdagens etappmål för år 2020 innebär².
- De svenska fordonsföretagen förblir världsledande när det gäller utvecklingen av säkra fordon och system för fordonssäkerhet

Riksdagen beslutade i juni 2009 om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten. Det innebär att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel från 2007 till 2020. Mot bakgrund av den bedömda potential som har angivits för de olika pågående projekten inom Fordons- och trafiksäkerhetsprogrammet, och vad som är känt om projekt i tidigare liknande program, har Programrådet för Fordons- och trafiksäkerhetsprogrammet bedömt att programmet kan ge ett betydande bidrag till arbetet med att uppnå etappmålet. I en effektanalys år 2020 ska det kunna göras troligt att en betydande del av den sänkning som har uppnåtts av antalet döda (andel enligt ovan) och allvarligt skadade på svenska vägar kan relateras till fordonsteknisk utveckling inom områden som har stötts av FFI och tidigare program (såsom IVSS).

5. Typ av aktiviteter som stöds

Programmet Fordons - och trafiksäkerhet är inriktat mot fordonsrelaterade forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter som bidrar till minskat antal allvarligt skadade och döda i trafiken.

6. Programområden

Ett brett spektrum av forskningsfrågor ryms inom programmet. För att nå de övergripande målen förväntar sig Programrådet att arbete behöver bedrivas inom bland annat följande områden:

A. **Fordons- och trafiksäkerhetsanalys**

Analys av olycksorsaker och olyckor. Effektanalys och utvärderingar av fordonstrafiksäkerhet och användningen av säkerhetssystem i fordon.

B. **Intelligenta krockundvikande system och fordon**

Det intelligenta fordonet som fattar beslut och som manövrerar för att undvika eller mildra effekten av en olycka. Samverkande och kommunicerande fordon - Fordon som "talar" med varandra och med infrastrukturen.

C. **Förarstöd och relaterade gränssnitt mellan förare och fordon**

Avancerade hjälpmedel för att stödja föraren i uppgiften att framföra fordonet på ett säkert sätt.

D. **Krocksäkerhet**

Fordon med ledande krocksäkerhetsegenskaper. Skydd för individer inne i såväl som utanför fordonet.

E. **Grundläggande säkerhetsegenskaper hos fordon**

Stabila lättmanövrerade fordon med bland annat bra sikt, god belysning och förstklassiga bromsar.

F. **"Security"**³

Frågor rörande ökad personlig säkerhet för förare och ökat skydd för fordon och gods

² Bland övriga åtgärder återfinns t ex bättre hastighetsefterlevnad, färre onyktra förare, ökad bältesanvändning och säkrare vägar i stad och på landsbygd.

³ "Security" har ofta kopplingar också till programmet Transporteffektivitet

Programrådet kan stödja verksamhet även inom andra områden förutsatt att den bidrar till de övergripande programmålen. Programrådet kommer att följa upp hur de beviljade projektmedlen har fördelat sig på de olika programområdena enligt ovanstående förteckning.

7. Uppföljning

Programrådet kommer att följa upp hur individuella projekt genomförs tekniskt och ekonomiskt.

Dessutom kommer ett antal indikatorer (ofta relaterade till samverkans- och programavtal för FFI) att följas upp⁴. Bland indikatorerna återfinns bland annat dessa:

- Andel medel till långsiktiga och radikala projekt⁵
- Andel medel till projekt med medverkan från minst två avtalsparter
- Andel medel till projekt med medverkan av små eller medelstora företag
- Andel medel till projekt med medverkan av leverantörer
- Andel medel till projekt med medverkan av universitet och högskolor
- Andel ansökningar från externt håll (ej avtalspart)

Vidare kommer utvärderingar att göras med avseende på hur deltagande akademiska forsknings- och innovationsmiljöer utvecklas, inklusive deras internationella kopplingar. Programmets direkta och indirekta kopplingar till internationella utvecklingsprogram, främst då EU:s ramprogram, kommer också att kartläggas.

För att följa upp Fordons- och trafiksäkerhetsprogrammets resultat i relation till de programmets övergripande mål (se motsvarande avsnitt ovan) kommer det i princip att finnas följande tre angreppssätt:

- 1) Projektuppföljning utförd av programrådet
- 2) Effektstudier utförda av VINNOVA
- 3) Kvalificerade utvärderingar vid behov och i särskilda fall

8. Hur man ansöker

8.1. Kansli, programledning och sekretariat

Trafikverket är ansvarig myndighet för Fordons- och trafiksäkerhetsprogrammet inom FFI. När det däremot gäller själva ansökningsförfarandet så är det VINNOVA som tar emot ansökan och som ansvarar för den tillhörande administrationen. Det finns t ex en särskild ansökningsportal ("Intressentportalen") som kan nås via www.vinnova.se.

Den formella hanteringen av projekt sköts av ett kansli på VINNOVA som kan nås på:

- postadress: VINNOVA, 101 58 Stockholm, besöksadress: VINNOVA, Mäster Samuelsgatan 56, Stockholm
- Tel. växel: 08-473 30 00, fax: 08-473 30 05
- Information om programmet: <http://www.vinnova.se/sv/Utlysningar/Effekta/FFI---Fordons---Trafiksakerhet/>
- e-post: ffi.kansli@vinnova.se

Frågor angående programmet "Fordons – och trafiksäkerhet" kan ställas till programledaren Torbjörn Biding (telefon 031-62 52 73, torbjorn.biding@trafikverket.se).

Programledaren har till sin hjälp ett sekretariat på Trafikverket (kontaktperson Anders Haggård, telefon 031-63 51 73, anders.haggard@trafikverket.se).

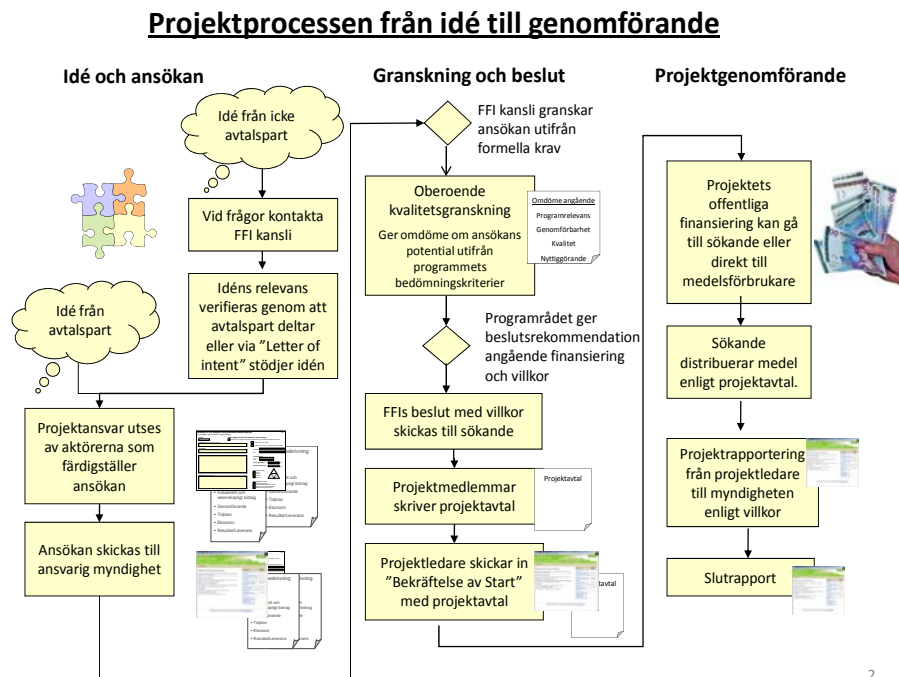
För den som vill ha vägledning när det gäller ansökan eller vill presentera en idé i ett tidigt skede kan ett lämpligt första steg vara ett samtal med programledaren eller sekretariatet.

4 Det finns i dagsläget inga målvärden angivna för dessa indikatorer. Men Programrådet har möjlighet att sätta mål för en eller flera av indikatorerna om detta krävs för att framgångsrikt genomföra programmet.

5 Begreppet "långsiktiga och radikala projekt" avser primärt projekt som syftar till att utveckla helt nya produkter eller tjänster eller som innebär ett tekniksprång med stora konsekvenser för produktens eller tjänstens egenskaper.

8.2. Schematisk översikt

Nedanstående figur visar de olika stegen i ett projekts ”livscykel”.



Figur 1. Projektgenereringsprocessen.

8.3. Vem kan söka?

En ansökan skickas normalt in av den aktör som ansvarar för att leda projektet. Alla projekt som får finansiellt stöd från programmet ska vara relevanta för fordonsindustrin. Relevansen ska säkras genom att antingen en eller flera industriella avtalsparter deltar aktivt i projektet eller att projektet har stöd från fordonsindustrin via ett ”letter of intent”. Industriell avtalspart (inklusive dotterbolag, medlemsföretag etc.) är:

- AB Volvo
- FKG
- Saab Automobile AB
- Scania CV AB
- Volvo Personvagnar AB

När det gäller avtalsparten FKG kan samtliga företag som är medlemmar i FKG skicka in ansökningar. I sådana fall ska FKG:s ledning i förväg ha informerats om och ställt sig bakom den aktuella ansökan.

8.4. Projektidéer

Första steget i projektgenereringen är ofta uppkomsten av projektidé.

För att stimulera till bred samverkan i projekt samt ge förutsättningar att initiera FoU inom strategiskt viktiga områden så arrangerar programrådet för Fordons – och trafiksäkerhet s.k. ”samverkansforum”. Samverkansforum är en mötesplats för idéer i tidiga skeden och här kan också olika former av ”projektmäklari” förekomma. Frekvensen av sammankomster inom ramen för samverkansforum bestäms av behov och praktiska möjligheter men minst ett samverkansforum ska hållas per kalenderår. Inom arbetet med samverkansforum spelar avtalsparterna en viktig roll genom att erbjuda nätverk och tydliggöra specifika behov.


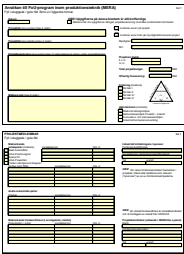
8.5. En komplett ansökan

En komplett ansökan till Fordons – och trafiksäkerhet ska bestå av;

- En elektronisk ansökan inskickad via ansökningsportalen (den så kallade "Intressentportalen) på www.vinnova.se
- En projektblankett
- En projektbeskrivning samt
- En CV för projektledare och andra nyckelpersoner i projektet.

Till hjälp för de sökande så har projektblanketten en funktion för att sammanställa de ekonomiska uppgifter som ska registreras i samband med den elektroniska ansökan på VINNOVAs hemsida.

Administrativa stöd vid projektansökan

	Elektronisk ansökan (Web)	Projektblankett (Excel)	Projektbeskrivning	CV
			<p>Projektbeskrivning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mål • Industriellt och vetenskapligt bidrag • Genomförande • Tidplan • Ekonomi • Resultat/Leverans 	<p>CV</p>
VAD?	<ul style="list-style-type: none"> • Kontaktuppgifter • Ekonomi 	<ul style="list-style-type: none"> • Sammanfattning • Parter • Projektkostnad och finansiering • Inriktning 	<ul style="list-style-type: none"> • Komplet projektbeskrivning 	<ul style="list-style-type: none"> • CV på projektledare och andra nyckelpersoner
VARFÖR?	<ul style="list-style-type: none"> • Uppföljning • God ekonomisk administration 	<ul style="list-style-type: none"> • "Reklamlapp" • Information inom programmet och inom företag • God ekonomisk administration 	<ul style="list-style-type: none"> • Komplet information för att bedöma ansökan 	<ul style="list-style-type: none"> • Kompletterar projektbeskrivning för att bedöma ansökan.

Figur 2. Ansökningsdokument.

Projektbeskrivningen utgör det huvudsakliga underlaget för att bedöma och kvalitetsgranska ansökan. Projektblanketten och CV utgör kompletterande information. Eventuell muntlig information som framförs till den oberoende kvalitetssäkringsgruppen kan i undantagsfall komplettera ansökan, förutsatt att information kan dokumenteras under sekretess hos ansvarig myndighet. Projektbeskrivningen utgör också basen för uppföljning och revision under och programmets löptid. Det är därför viktigt att projektbeskrivningen är informativ och tydlig.

Projektbeskrivningen ska inledas med en sammanfattning på ca ½ A4-sida.

Sammanfattningen ska innehålla en kort beskrivning av projektinnehållet och redovisa vilka som är projektdeltagarna. Sammanfattningen ska också tydligt beskriva:

- Hur projektförslaget anknyter till Fordons- och trafiksäkerhetsprogrammet och hur projektet kan bidra till programmets övergripande mål
- Parternas rollfördelning, samt
- Hur de offentliga medlen ska användas

Det tänkta projektteamet kommer att bedömas med avseende på förmåga att genomföra det tänkta projektet. Rollbeskrivning, kompetens och delansvarsbeskrivning är därför viktiga uppgifter att redogöra för i projektbeskrivningen. Deltagande parter roller och deras del i projektet ska beskrivas noggrant, och projektbeskrivning med milstolpar och deluppgifter ska vara utförlig.

Projektbeskrivningen ska också innehålla utförlig information om projektets budget. Det ska tydligt framgå av vem de offentliga medlen ska användas och vilka aktiviteter som helt eller delvis ska finansieras av offentliga medel.

Medfinansiering genom egna insatser från industriparter ska redovisas till omfång och innehåll.

Projektbeskrivningen skall vara på maximalt 15 sidor och skrivas på svenska eller engelska.

Om sekretess önskas för hela eller delar av projektförslaget ska detta tydligt anges i sammanfattningen på första sidan.

Om en längre projektbeskrivning krävs ska sökande kontakta programledningen för att få dispens för en längre projektbeskrivning. Om sådan dispens inte ges kommer endast de första 15 sidorna att beaktas i projektbeskrivningen.

Den kompletta projektansökan kan skickas in löpande genom VINNOVAs Intressentportal. Datum för besked från Programrådet kan variera beroende på kvalitetsgranskningsgruppens arbete och programrådets mötesfrekvens. Normalt förekommer mellan 3 och 6 beslutstillfällen per år.

På VINNOVAs hemsida kan förslag till disposition och innehållsrubriker för en projektbeskrivning samt vad som skall ingå i en CV bilaga laddas ner (se länk under avsnittet "Kansli, programledning och sekretariat").

8.6. Kvalitetsgranskningsgrupp

Kvalitetsgranskning av projekt sker genom programledarens och programrådets försorg, i normalfallet med hjälp av oberoende expertis. Gruppen av oberoende experter förstärkt med experter från berörda myndigheter kallas "kvalitetsgranskningsgruppen".

Kvalitetsgranskningsgruppen tar inga beslut om projektansökningar utan avger en beslutsrekommendation till programrådet.

8.7. Granskning av projektansökan

För att projekt skall kunna finansieras inom programmet måste det leva upp till vissa uppställda krav. Det handlar

- dels om formella krav,
- dels om att projektet ska bidra till de mål som finns uppställda för FFI och det aktuella samverkansprogrammet

Sekretariatet svarar för den formella granskningen. Följande formella krav måste vara uppfyllda för att en projektansökan ska behandlas av programrådet och kvalitetsgranskningsgruppen:

- Projektansökan ska vara komplett
- Ansökan ska avse en aktivitet som är i linje med programbeskrivningen
- Föreslagen verksamhet skall vara tillåten att finansiera (och får alltså inte stå i strid med gällande svenska regler eller EU:s regelverk)
- Företag som är medlemmar i FKG ska tillsammans med ansökan visa på att FKG:s ledning informerats om och ställt sig bakom ansökan
- Ansökan skall innehålla aktiv medverkan från en eller flera av FFIs industriella avtalsparter
- I varje ansökan ska den industriella medverkan motsvara minst 25 % av projektets totala budgetomfattning.

Kvalitetsgranskningsgruppen skall i normalfallet ha tillgång till den fulla projektansökan 3 veckor innan varje mötestillfälle i Programrådet. Representanter för projektet bjuds in till kvalitetsgranskningsmötet och ges då möjlighet att korthet presentera sitt projektförslag. Samtidigt får kvalitetsgranskarna möjlighet att ställa klargörande frågor om projektupplägg och innehåll.

Kvalitetsgranskningsgruppen granskar projekten med avseende på programrelevans, kvalitet, genomförbarhet och nyttiggörande enligt nedanstående uppsättning frågor.

Programrelevans

- Hur väl kommer projektförslaget att bidra till programmets övergripande mål?
- Vilka specifika problem vill projektet lösa?
- Hur omfattande är de problem eller behov som projektet vill lösa och till vilken grad löses de?

Hur och till vilken grad bidrar projektet till att:

- Utveckla internationellt uppkopplade och konkurrenskraftiga forsknings- och innovationsmiljöer, i vilka bland andra akademi, institut och industri samverkar?
- Främja internationell forsknings- och innovationsverksamhet där förutsättningar finns för och medverkan i EU:s ramprogram och annan internationell forsknings- och innovationssamverkan?
- Uppmuntra långsiktiga och potentiellt radikala projekt?
- Få till stånd medverkan av små och medelstora företag, underleverantörer liksom branschöverskridande samverkan?
- Stimulera samverkan mellan fordons- och annan industri samt universitet, högskolor och institut?
- Stimulera samverkan mellan avtalsparter?
- Efterfråga projektförslag från tredje man, i synnerhet från universitet, högskolor och institut?

Kvalitet hos projektförslaget

- I vilken mån det finns en nulägesbeskrivning av området som visar nyckelfaktorer för framgång respektive motgång samt en beskrivning av hur det föreslagna projektet kan leda till att ny kunskap kommer fram eller att befintlig kunskap implementeras i ett nytt sammanhang?
- Hur förhåller sig det föreslagna projektinnehållet i relation till det internationella kunskapsläget inom området (när så är relevant)?
- Föreligger det en internationell konkurrenssituation som gör projektet särskilt angeläget och viktigt?
- Vilken metod och angreppssätt används i projektet? ("vetenskaplig höjd" kan bedömas när så är relevant)?
- Vilken unikhet och nyhetsvärde inom det aktuella tillämpningsområdet representerar projektet?

Genomförbarhet

- Hur bedöms projektdeltagarnas möjlighet och förmåga att genomföra projektet?
- Hur ser den tänkta projektgruppens sammansättning ut avseende vilka aktörer som är representerade samt en bedömning av gruppen vad gäller kompetens, genus- och mångfaldsaspekter?
- Hur är kvaliteten i projektplanen med delprojekt, milstolpar, ansvarsfördelning, budget, specifika projekt mål samt planer för hur måluppfyllelsen ska mätas?
- Bedöms projektet vara tekniskt och ekonomiskt genomförbart?

Nyttiggörande

- Vilken kvalitet håller strategin för nyttiggörande och spridande av projektresultat?
- Vilka kopplingar finns till andra interna eller externa projekt som kan påskynda introduktionen av nya lösningar eller medföra att projektet får större genomslag?

Utifrån svaren på ovanstående frågor avger kvalitetsgranskningsgruppen en sammanfattande bedömning samt en beslutsrekommendation till programrådet. Kvalitetsgranskningen kan ge följande beslutsrekommendationer:

- Bör godkännas
- Bör godkännas förutsatt att följande villkor uppfylls: (villkoren specificeras därefter)
- Bör avslås

8.8. Krav på projekt

Ett enskilt projekt behöver inte uppfylla alla de krav som framgår av frågorna i föregående avsnitt. Det måste emellertid vara relevant för programmet, ha god kvalitet, vara möjligt att genomföra samt ge resultat som kan komma till nytta.

Den som ansöker om projektstöd måste vid ansökningstillfället redovisa hur det föreslagna projektet bidrar till programmets mål samt föra ett resonemang om projektets potentiella säkerhetseffekt. Efter avslutat projekt, direkt efteråt eller inom cirka tre år, är projektledningen

ålagd att redogöra för hur projektet har bidragit till (eller är på väg att bidra till) nya och förbättrade fordon eller tjänster. Även marknadspenetration av ny säkerhetsteknik kan diskuteras i detta sammanhang.

8.9. Bedömning och beslut

Beslut om finansiering fattas enhälligt av Programrådet. Vid oenighet hänskjuts frågan till FFI-styrelsen för beslut. Därefter verkställs beslutet av VINNOVA. Avgörande för ett positivt beslut är ansökans förmåga och potential att uppfylla programmets mål. Programrådets beslut grundas på de öppet tillgängliga uppgifterna i ansökan, ett skriftligt omdöme från kvalitetsgranskningsgruppen samt eventuella kommentarer från programledningen.

8.10. Projektavtal

För att reglera samarbetet i projekt som är finansierade inom Fordons – och trafiksäkerhet ska ett särskilt projektavtal ingås mellan deltagande parter. Projektledaren åtar sig att se till att ett sådant avtal ingås och skickas in till VINNOVA. Projektstöd kan inte betalas ut förrän avtal har ingåtts och godkänts av VINNOVA.

8.11. Rapportering

Under projektets gång ska rapportering ske regelbundet enligt regler som fastställs av Programrådet (reglerna baseras i normalfallet på myndighetens vanliga rutiner).

Projektledaren ansvarar för att läges- och slutrapportering sker på korrekt sätt.

8.12. Projektlängd

Ansökningarna kan bara beviljas för högst en fyraårsperiod vid beslutstillfället. En eventuell fortsättningsansökan kommer att behandlas som ett helt nytt projektförslag (med kvalitetsgranskning mm).

8.13. Frågor

Den som har frågor kan kontakta programledaren eller sekretariatet. Kontaktuppgifter finns angivna tidigare i detta dokument.