

Den goda resan

Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015



Underlagsrapport Program för teknisk utveckling

Överenskommelse om gemensamt IVSS-program

Överenskommelse om gemensamt emissionsforskningsprogram

Titel: Underlagsrapport Program för teknisk utveckling
Författare: Överenskommelse om gemensamt IVSS-program: Torbjörn Biding
Överenskommelse om gemensamt emissionsforskningsprogram: Pär Gustafsson
Publikation: 2003:106
Utgivningsdatum: 2003-08-04
ISSN: 1401-9612

Omslagsfoto: Gary Buss, Jörgen Hildebrand/Pressens Bild, Vickan Nordfelt, Lennart Forsberg,
Hasse Eriksson, Torbjörn Suneson

Tryck: Temo Tryck, Stockholm 2003

Innehåll

ÖVERENSKOMMELSE OM GEMENSAMT IVSS-PROGRAM	5
MEDVERKANDE PARTER	5
BAKGRUND	5
<i>Avgränsning</i>	6
PROGRAMMETS SYFTE	6
<i>Vision</i>	6
<i>Mål</i>	7
<i>Strategi</i>	7
<i>Resultatmått</i>	8
<i>Programstruktur</i>	8
<i>Styrformer</i>	10
<i>Kontinuerlig omprövning av programmets inriktning</i>	11
<i>Övergripande utvärdering</i>	12
<i>Uppsägning och tvister</i>	12
<i>Giltighetstid</i>	12
FINANSIERING	12
INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING	14
ÖVERENSKOMMELSE OM GEMENSAMT EMISSIONSFORSKNINGSPROGRAM (EMFO).....	15
MEDVERKANDE PARTER	15
BAKGRUND	15
PROBLEMBESKRIVNING	15
AVGRÄNSNING.....	15
PROGRAMMETS SYFTE	16
<i>Vision</i>	16
MÅL	16
STRATEGI	17
RESULTATMÅTT	17
<i>Miljörelaterade resultatmått</i>	17
<i>Näringspolitiska resultatmått</i>	17
<i>Kompetensförsörjningsrelaterade resultatmått</i>	17
PROGRAMSTRUKTUR	17
<i>Fokusområden</i>	17
<i>Olika tidsperspektiv</i>	18
DELPROGRAM	18
SAMSPEL MELLAN FORSKNING OCH UTBILDNING	19
<i>Samspel mellan FoU och utbildning</i>	19
<i>Krav på FoU-miljöer</i>	20
SAMSPEL MED EU	20
<i>Samverkan med EU inom programmets ram</i>	20
STYRFORMER	21
<i>Organisation</i>	21
<i>Beslutsgång</i>	21
<i>Kontinuerlig omprövning av programmets inriktning</i>	22
<i>Övergripande utvärdering</i>	22
<i>Uppsägning och tvister</i>	22
<i>Giltighetstid</i>	22
FINANSIERING	22

Överenskommelse om gemensamt IVSS-program

Medverkande parter

De myndigheter som ingår i överenskommelsen är Vägverket, VINNOVA och ISA. De företag som ingår är Scania AB, Saab Automobile AB, AB Volvo och Volvo Personvagnar AB. Dessutom ingår branschorganisationen FordonsKomponentGruppen AB.

Bakgrund

Ökade krav på vägtransportsystemet

Samhällets utveckling innebär en växande volym vägtransporter av människor och gods. Samtidigt ökar kraven på att transporter ska vara *säkra, miljövänliga, tillförlitliga* och *effektiva*. För att kunna möta dessa behov och krav måste vägtransporterna stödjas av artificiell intelligens. Detta innebär krav på både fordon och dess komponenter samt på väg- och systeminfrastruktur. En mängd nya system och tjänster behöver därför utvecklas.

Svensk fordonsindustri i förvandling

Fordonsindustrin förvandlas nu från traditionell verkstadsindustri till en blandning av verkstads- och elektronikindustri. Utvecklingskostnaden för elektronikplattformen ökar ständigt och för vissa personbilar utgör den nu mer än hälften av fordonets totala utvecklingskostnad. Svensk fordonsindustri har här tagit en tätt position. Eftersom elektronik är ett nytt kärnområde ställs det stora krav på en kompetent närmiljö i den fortsatta konkurrensen. Speciellt inom säkerhetsområdet har svensk fordonsindustri en ledande roll att försvara. Detta gäller både för personbilar och lastbilar.

Utländska ägare kontrollerar eller har starka intressen i svensk fordonsindustri. Internationalisering ger de svenska verksamheterna stora möjligheter att utveckla teknik till långt fler fordon och delsystem än de som tillverkas i Sverige. Dessa möjligheter, som kan gagna hela det svenska tekniksamhället, kan dock övergå till ett hot om det svenska tekniksamhället inte kan uppvisa den spetskompetens som kommer att krävas. Då riskerar vi istället att svenska fordon byggs med importerad teknik, varvid den industriella basen försvinner för många underleverantörer.

Trafiksäkerhetslösningar som inbegriper fordonen måste vara möjliga att kommersialisera i ett bredare sammanhang. Detta innebär att det svårt kan existera unika svenska lösningar, såvida dessa inte har stora möjligheter att slå igenom internationellt. För framgångsrik påverkan bör därför väg- och trafikmyndigheter ha ett nära samarbete med fordonsindustrin och dess underleverantörer.

Sammanfattningsvis är Sveriges internationellt ledande position inom IT- och telekomsektorn en viktig plattform utöver kompetensområdena fordonsteknik och trafiksäkerhet.

Politiskt initiativ inför framtiden

Den proposition som presenterades av regeringen den 3 oktober 2001 och som beslöts av riksdagen den 14 december 2001, *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20)*, ledde senare fram till följande skrivning i Vägverkets regleringsbrev för år 2002:

“Vägverket skall verka för ett samlat program för forskning, teknisk utveckling, demonstrationsverksamhet och införande av nya lösningar som bidrar till att de transportpolitiska målen, med beaktande av de näringspolitiska målen, nås. Programmet skall initieras inom ramen för Vägverkets sektorsansvar i samråd med relevanta aktörer och bör genomföras i samverkan med näringslivet.

De lösningar som tas fram inom programmet bör ha förutsättningar att nå en bred spridning på marknaden.”

Den 14 mars 2002 fattade regeringen beslut (I 36) om långsiktiga planer för transportinfrastrukturen m.m. Där finns bl.a. följande formulering:

”Programmet bör utformas med utgångspunkt i utredningen Ren luft på väg (SOU 2000:35), Transporttelematikdelegationens slutbetänkande (SOU 1996:186) samt förslaget från Invest in Sweden Agency, i de delar som gäller s.k. industrityrd forskning och pålitliga system.”

På initiativ av Vägverket har parterna valt att driva den forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet (FUD-verksamhet), som har *Transporttelematikdelegationens slutbetänkande (SOU 1996:186)* samt *förslaget från Invest in Sweden Agency ISA* (se titel nedan), som utgångspunkt i ett separat **IVSS-program**. Denna överenskommelse med berörda parter inom ramen för PFF-samarbetet utgör plattformen för detta program.

Ett viktigt underlag för föreliggande program utgörs därför av dokumentet *Förslag till kompetenskluster: Intelligent system för fordonssäkerhet*, daterat 2001-11-17, som har utarbetats i nära samverkan mellan ett stort antal aktörer. *Invest in Sweden Agency (ISA)* har hållit i detta arbete. Förslaget redovisades under hösten år 2001 till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Regeringen vill i och med detta initiativ se en nationell satsning som stärker en världsledande position för svensk fordonsindustri inom trafiksäkerhetsområdet, baserad på Sveriges erkända kompetens inom IT- och telekommunikationsområdet.

Förändrad FUD-finansiering

Omläggningen av transportforskningens finansiering vid årsskiftet 2000/2001 får inte resultera i en nedrustning av forsknings- och utvecklingsaktiviteterna. Detta är speciellt allvarligt eftersom det på sikt leder till en nedrustning av utbildningsutbudet vid universitet och högskolor så att kompetensförsörjningen hotas.

Det finns en del omständigheter i dagsläget som är viktiga att beakta. Dessa är följande:

- De svenska forskningsmiljöerna är i många fall för små, d v s har i allmänhet inte tillräcklig kritisk massa.
- EU-medverkan förutsätter i framtiden i ännu högre grad än tidigare kraftfulla FUD-miljöer både när det gäller kompetens och ekonomi.
- Förmågan att delta i och tillgodogöra sig resultat från internationellt FUD-samarbete ställer krav på speciell kompetens och lämplig form av svensk delfinansiering.

Avgränsning

Programmet är avgränsat till att skapa förutsättningar för och att introducera nya säkerhetsbefrämjande tekniska lösningar i fordon samt tillhörande system- och väginfrastruktur. Lösningarna skall vara baserade på informationsteknik i vid bemärkelse och utformas så att de anpassas till människans krav och förutsättningar.

Programmets syfte

Vision

Svensk fordonsindustri inklusive underleverantörer, i samspel med berörda svenska myndigheter, högskolor, universitet och forskningsinstitut, har nått en tydlig världsledande position och har därmed fått en ökad konkurrenskraft när det gäller att utveckla fordon och dess komponenter samt erforderlig väg- och systeminfrastruktur, som bidrar till ett vägtransportsystem med ökad trafiksäkerhet. Detta har vidare bidragit till utländska investeringar och företagsetableringar i Sverige.

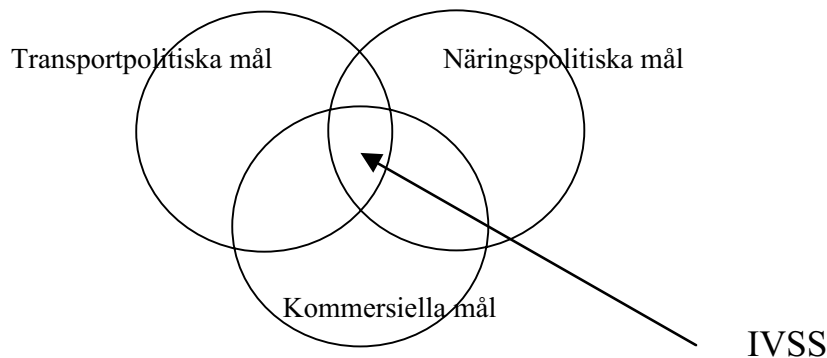
Svenska myndigheter är internationellt framstående i att ta sakligt väl underbyggda initiativ som bidrar till ett säkert vägtransportsystem.

I Sverige finns internationellt ledande FUD- och utbildningsmiljöer inom fordonsteknik, trafiksäkerhet samt informationsteknik som samverkar med varandra på ett bra sätt i strävan att göra erforderlig kompetens tillgänglig för myndigheter och näringsliv.

Mål

Programmet skall verka för att de transportpolitiska och näringspolitiska målen samt de berörda företagens kommersiella mål nås.

Den gemensamma målbilden utgör grunden för innehållet i IVSS-programmet. Denna illustreras i



Figur 1. Den gemensamma målbilden i IVSS-programmet

Enligt riksdagens beslut från 1998, som är baserat på propositionen 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*, är det övergripande målet att *“transportpolitiken ska säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*.

Av speciellt intresse för detta IVSS-program är delmålet *säker trafik*, som är definierat i ovan nämnda proposition. Detta delmål anger att *“ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.”*

Näringspolitikens övergripande mål är enligt Budgetpropositionen 2001/02:1 *“att främja en hållbar ekonomisk tillväxt och en ökad sysselsättning genom fler och växande företag.”*

De kommersiella målen består av att *“nu och i framtiden fortlöpande kunna introducera nya konkurrenskraftiga och kommersialiserbara tekniska lösningar som får genomslag på en global marknad”*

Vikten av att FUD-resultat kommer till användning, d v s implementeras, lyfts fram i den näringspolitiska propositionen 1999/2000:71 *Vissa organisationsfrågor inom näringspolitiken*. I denna proposition kan man bl a läsa följande:

“För en fortsatt god utveckling och stark konkurrenskraft är det avgörande att Sverige förmår generera och tillgodogöra sig ny kunskap och att den kan omsättas i strukturer, produkter, tjänster och processer som nyttiggörs av näringsliv och övriga delar av samhället. Sverige måste ha en stark forskningsbas och en produktions- och tjänstestruktur som bidrar till att stärka näringslivets konkurrenskraft inom flera områden och samtidigt ha beredskap för att kunna ta emot kunskap från omvärlden.”

Detta program är tänkt att medverka till ett väl fungerande innovationssystem som bidrar till att uppfylla ovan redovisat syfte.

Strategi

Strategin är att skapa tillgång till unik kunskap och kompetens i Sverige, som förmedlas och nyttjas, vid forskning, utveckling, demonstration samt utbildning, så att svensk industri och svenska myndigheter finner de banbrytande lösningar som krävs för att uppnå vision och mål enligt ovan inom IVSS-programmets verksamhetsområde.

IVSS-programmet skall därför stödja och utveckla FUD-miljöer som bidrar till spetskompetens inom näringsliv samt hos berörda myndigheter, som tillsammans verkar för att nå mål och vision. Detta kommer att locka utländsk attraktiv spetskompetens till Sverige, samtidigt som utländska företag kommer att nyttja spetskompetens i Sverige.

Resultatmått

Förväntade resultat kan delas upp i mått som kan användas för att följa upp transportpolitiska mål, näringspolitiska mål, kommersiella mål samt kompetensförsörjningsmål.

Dessa förväntade resultat illustrerar både den så kallade samhällsrelevansen och den så kallade industrirelevansen. Därigenom fungerar nedan angivna mått som en viktig utgångspunkt vid värdering och prioritering av olika förslag till FUD-projekt.

Transportpolitiskt resultatmått

De nya tekniska lösningar, som detta IVSS-program leder fram till, skall omedelbart eller på lång sikt befrämja målet att antalet dödade och allvarligt skadade i vägtransportsystemet skall minska.

Näringspolitiska resultatmått

Inom svensk fordonsindustri, samt hos svenska underleverantörer till den globala fordonsindustrin, skall fortlöpande följande parametrar öka:

- Antal yrkesverksamma inom programmets verksamhetsområde.
- Antal företag inom programmets verksamhetsområde.
- Företagens sammanlagda omsättning och resultat.
- Utländska investeringar i Sverige.
- Utländska företagsetableringar i Sverige.

Kommersiella resultatmått

De kommersiella resultatmåttarna är respektive företags angelägenhet att formulera och följa upp.

Kompetensförsörjningsrelaterade resultatmått

Konkretisering av resultatmått kan inte göras förrän noggrann nulägeskartläggning genomförts.

Lämpliga nyckeltal är följande:

- Volym av svensk finansiering av *IVSS-programmets* FUD-aktiviteter (x Mkr).
- Volym av EU-finansiering som fungerar som tillskott till svensk finansiering inom *IVSS-programmets* verksamhetsområde (x Mkr).
- Antal FUD-verksamma inom programmets ram (manår) vid olika universitets- och högskoleinstitutioner samt forskningsinstitut etc. (x st) samt hur många av dessa som parallellt är verksamma vid företag eller myndigheter, dvs s.k. ”industridoktorander” (y st).
- Antal utbildningsplatser vid universitet och högskolor respektive avlagda examina inom ämnen relevanta för programmet (x st).
- Antal verksamma forskningshandledare (professorer/docenter) inom programmets ram (x st).
- Antal FUD-verksamma inom programmets ram (manår) vid olika universitets- och högskoleinstitutioner samt forskningsinstitut etc., som är utländska gästforskare respektive gäststudenter i Sverige (x resp. y st).

Programstruktur

Delprogram

IVSS-programmet omfattar FUD-aktiviteter inom sju olika delprogram:

1. Förarstöd och människa-maskininteraktion
2. Kommunikationsplattform, intern och extern
3. Sensorer och inbyggda system
4. Intelligent väggar och informatik
5. Krockvärdighet, biomekanik, olycks- och personskadeprevention
6. Pålitliga och feltoleranta system
7. Fordonsutformning med avseende på trafiksäkerhet/chassisystem

Utveckling av prov- och verifieringsmetoder förväntas bli berörda i respektive delprogram.

Ytterligare delprogram kan initieras utöver de sju som nämns ovan. Av dessa delprogram kan även något revideras eller avvecklas.

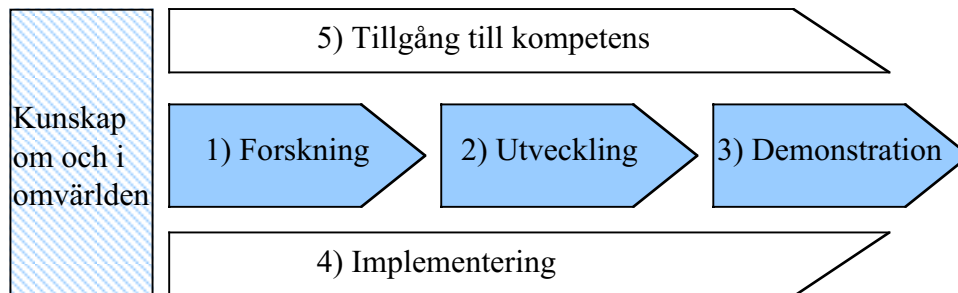
I de olika FUD-projekten förutsätts en aktiv samverkan mellan berörda företag, myndigheter, institut, universitet och högskolor.

FUD-projekten inom respektive delprogram kan vara både s.k. horisontella och vertikala .

I respektive delprogram anges vägledande principer för hur finansieringen fördelas mellan stat och företag. Motivet att detta tas upp i respektive delprogram är att fördelningen mellan forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprojekt varierar. För forskningsprojekt förväntas staten stå för merparten medan företagen förväntas stå för merparten för utvecklings- och demonstrationsprojekt. För samtliga FUD-projekt gäller dock att de ska finansieras med minst 10% vardera av såväl företag som stat.

Innovationsprocess

Samspelet mellan forskning, utveckling, demonstration och implementering, samt tillgång till erforderlig kompetens, illustreras på ett förenklat och schematiskt sätt i *Figur 2*. Av denna figur framgår även de olika tidsperspektiven för dessa aktiviteter.



Figur 2. Illustration av innovationsprocessen

Både forskning (F), utveckling (U) och demonstration (D) leder på sikt till en effektivisering av olika verksamheter genom att de inbördes bildar en process, ofta kallad innovationsprocess. Processtegen är följande, dock i praktiken inte alltid sekventiellt i angiven ordning:

1. Användbar kunskap presteras, d v s forskning utförs (forskning).
2. Kunskapen kommer till användning för utveckling av olika tekniska lösningar (utveckling).
3. Utvecklingsresultaten synliggörs för tilltänkta användare (demonstration).
4. Utvecklingsresultaten kommer till allmän användning, d v s introduceras på marknaden (implementering).
5. Tillgången till erforderlig kompetens och den betydelse denna har för övriga aktiviteter i innovationsprocessen (1, 2, 3 och 4 ovan) belyses här nedan.

När det gäller implementering är förutsättningarna för en lyckad sådan att bredvidliggande förutsättningar i form av gällande lagstiftning, marknadsförutsättningar, allmän opinion etc inte får lägga hinder i vägen. För att skapa de rätta förutsättningarna för en effektiv implementering är det därför av stor vikt att de tre parterna i den s.k. ”triple-helix”-konstellationen medverkar och är delaktiga i hela innovationsprocessen och dess delaktiviteter. De parter som härvid avses är myndigheter, näringsliv samt FUD-utförare i form av universitet, högskolor och forskningsinstitut. Detta har varit en viktig utgångspunkt vid skapandet av föreliggande IVSS-program.

Tillgång till kompetens

Valet av FUD-utförare har indirekt stor inverkan på utbildningsutbudet vid universitet och högskolor. Samtidigt är FUD-verksamhet knuten till utbildningsverksamhet av central betydelse för att säker-

ställa hög kvalitet hos utbildningen. Lika viktigt är det att erfarenheter och s.k. tyst kunskap som finns inom företag och myndigheter, förmedlas i utbildningen.

De åtgärder som behöver vidtas inom ramen för IVSS-programmet är mot denna bakgrund följande:

- Stärka de svenska forsknings- och utbildningsmiljöerna.
- Kraftsamla och fokusera när det gäller vilka FUD-utförare som primärt utnyttjas.
- Stärkt FUD-samarbete mellan FUD-utförarna. Ett sådant angreppssätt möjliggör även EU-finansiering i större utsträckning.

De FUD-miljöer bland högskolor, universitet och institut som kommer att användas för genomförandet av detta program förväntas därför själva, eller i samarbete med andra, uppfylla följande kriterier:

- Deras verksamhet vilar på vetenskaplig grund.
- De har eller förväntas få en sådan kompetens inom sitt område att de kan dra till sig forskare och forskningsuppdrag från berörd sektor.
- De har kvalificerade resurser för forskningsledning, tillgång till laboratorier och utrustning i erforderlig utsträckning samt resurser i övrigt som skapar kritisk massa med uthållighet över tiden (5 – 10 år), d.v.s. verksamheten får inte stå och falla med ett fåtal personer.
- De har en sådan kompetensprofil och forskningsnivå att de kan utgöra en attraktiv samarbetspartner för internationellt ledande grupper inom sina områden, speciellt inom Europa.
- De har förmåga att föra ut resultat från sin forskning och utveckling till en intresserad omvärld.
- De tillhandahåller utbildning som är knuten till tidigare eller pågående forsknings- och utvecklingsverksamhet och de tar fram läromedel som är användbara även för andra lärosäten, gärna på magisternivå ("masters-nivå") med möjlighet för utländska studenter att delta.
- De finns inom en högskola, ett institut eller alternativt ingår i ett större nätverk, som har sådan bredd i verksamheten att de kan genomföra tvärvetenskaplig forskning och utveckling.
- Berörd forskningsmiljö har en plan för sin framtida utveckling, som ligger i linje med IVSS-programmets ambitioner och intressen.

Dessa kriterier används vid värdering av projektförslag från olika FUD-utförare, som inte är någon av IVSS-programmets parter.

För FUD-projekt som bedrivs inom de olika företagen och myndigheterna bland IVSS-programmets parter förväntas respektive företag ha erforderlig kompetens och erforderliga resurser i övrigt för att kunna genomföra aktuella projekt. FUD-verksamhet som bedrivs hos olika företag skall ske i Sverige. I de fall någon speciell kompetens saknas i Sverige kan även utländska FUD-utförare nyttjas, såvida dessa är offentliga högskolor, universitet eller institut.

Samverkan med EU inom programmets ram

EU:s sjätte ramprogram, med titeln *European Union Decision No 2002//EC of the European Parliament and of the Council concerning the Sixth framework programme of the European Community for research, technological development and demonstration activities, contributing to the creation of the European research area and innovation 2002-2006*, fastställdes den 27 juni 2002.

Programmet skall bedrivas i sådana former att det uppmuntrar olika typer av samverkan inom ramen för EU:s sjätte ramprogram, när detta är lämpligt.

Styrformer

Organisation

IVSS-programmets organisation framgår av Figur 3. IVSS-programmet är inordnat under Programrådet för fordonsforskning (PFF) tillsammans med Samverkansprogrammet mellan staten och fordonstillverkarna kring utveckling av mer miljöanpassade fordon (Gröna bilen) och Fordonsforskningsprogrammet (FFP), samt Emissionsforskningsprogrammet (EMFO).

IVSS-programmet administreras, liksom EMFO-programmet, av Vägverket. IVSS-programmet leds av en programledare som stöds av ett programsekretariat och Beredningsgrupp IVSS. En representant för ISA skall adjungeras till de PFF-sammanträden då IVSS-frågor står på dagordningen.

Beslutsgång

IVSS-programmets formella igångsättning (Steg 1)

1. Vägverkets generaldirektör utser en programledare efter samråd med PFF. Samtidigt bemannas Beredningsgrupp IVSS genom att varje part utser sin ledamot i denna grupp. Ordföranden för Beredningsgrupp IVSS utses av Vägverkets generaldirektör efter samråd med PFF. Beredningsgrupp IVSS äger rätt att till sig adjungera ytterligare ledamöter utöver de som representerar IVSS-programmets parter efter godkännande av PFF.
2. Programledaren arrangerar programsekretariat i samråd med PFF-sekretariatet vid VINNOVA. Vägverket ansvarar för programsekretariatet.

Programspecifika beslut (Steg 2)

1. Beredningsgrupp IVSS utarbetar fördjupade beskrivningar av respektive delprogram som koordineras av programsekretariatet. I dessa är beskrivningar av pågående FUD-aktiviteter av stor vikt att inkludera. Beredningsgrupp IVSS utarbetar relevanta kriterier för bedömning av projekt, både vad gäller samhälls- och industrirelevans som vetenskaplig relevans. För respektive delprogram kan Beredningsgrupp IVSS tillsätta speciella arbets- eller referensgrupper, med representanter för respektive part. Om behov finns kan ytterligare experter engageras.
2. När programledaren har godkänt förslagen till delprogram, underställs dessa vart och ett PFF för tillstyrkan, varefter Vägverket och övriga parter som är medfinansiärer, fastställer respektive delprogram genom att bekräfta sin del av finansieringsansvaret i form av en avsiktsförklaring. Delprogrammen kommer sedan att utgöra ramar och riktlinjer för Beredningsgrupp IVSS:s bedömningar av olika förslag till FUD-projekt.
3. För de olika delprogrammen inhämtas projektförslag från olika FUD-utförare genom ansökningsförfarande alternativt genom konkreta projektförslag från Beredningsgrupp IVSS eller på annat sätt som anges i respektive delprogram.

Beslut på projektnivå (Steg 3)

1. Projektförslagen tillställs ledamöterna i Beredningsgrupp IVSS så att dessa ges tillräcklig tid för att göra interna beredningar och bedömningar.
2. Med utgångspunkt från respektive delprogrammens definierade omfattning och syfte, samt de olika ledamöternas bedömningar, gör Beredningsgrupp IVSS en övergripande prioritering. Utifrån den övergripande prioriteringen tar Beredningsgrupp IVSS sedan beslut om genomförande och finansiering av antagna projekt. Dessa beslut skall tas i sådan ordning att jävssituationer inte uppstår.
3. Besluten tillställs programsekretariatet. Av besluten framgår hur varje enskilt projekt skall vara finansierat och vilken eller vilka av de medverkande parterna som är formell kontraktspart med FUD-utföraren. Programsekretariatet meddelar den sökanden eller förslagställaren om beslutet.

Synliggörande av IVSS-programmet med tillhörande administration av inkomna projektförslag samt programmets uppnådda resultat görs via både Vägverkets och PFF:s webbplatser på Internet. Till dessa webbplatser skall länkar från övriga statliga parter webbplatser finnas. Huruvida resultat från genomförda FoU-projekt kan offentliggöras eller inte på dessa webbplatser regleras i respektive projektavtal.

Avvikande formella beslut

Berörda myndigheter och företag som inte därefter beslutar i enlighet med Beredningsgrupp IVSS:s samlade rekommendation avseende FUD-projekt är skyldiga att i sådant fall anmäla detta vid närmast efterföljande PFF-sammanträde och öppet motivera sitt agerande.

Kontinuerlig omprövning av programmets inriktning

Vid behov utvärderas satsningarna inom delprogrammen för att därefter kunna ligga till grund för beslut om eventuell revidering eller avveckling av dessa, liksom beslut om helt nya delprogram.

Övergripande utvärdering

Varje myndighet utvärderar FUD-verksamheten i egen regi, inom ramen för varje myndighets formella instruktioner. Detta gäller såväl samhälls- och industrirelevans som vetenskaplig relevans. Vid behov kan PFF rekommendera berörda myndigheter att initiera specifika utvärderingsaktiviteter.

Inom IVSS-programmets verksamhetsområde kommer Vägverket, VINNOVA och ISA att samordna sina utvärderingsaktiviteter.

Uppsägning och tvister

Denna överenskommelse kan sägas upp av en part genom ett skriftligt meddelande till de andra parterna.

Överenskommelsen upphör att gälla för samtliga parter 12 månader efter det att meddelandet lämnades.

Uppsägning och tvister inom olika FUD-projekt regleras på det sätt som anges i respektive projektavtal med berörd FUD-utförare.

Giltighetstid

Överenskommelsen gäller tillsvidare, dock längst till och med 2008-12-31.

Finansiering

Totalbudgeten för IVSS-programmet beräknas uppgå till maximalt 640 Mkr under programperioden 2003-2008. Se tabellen nedan.

År	Planeringsvolym Statlig insats (Mkr)	Planeringsvolym Näringslivets insats (Mkr)	Planeringsvolym Totalt (Mkr)
2003	35	15	50
2004	70	55	125
2005	75	60	135
2006	75	60	135
2007	70	55	125
2008	45	25	70
Summa:	370	270	640

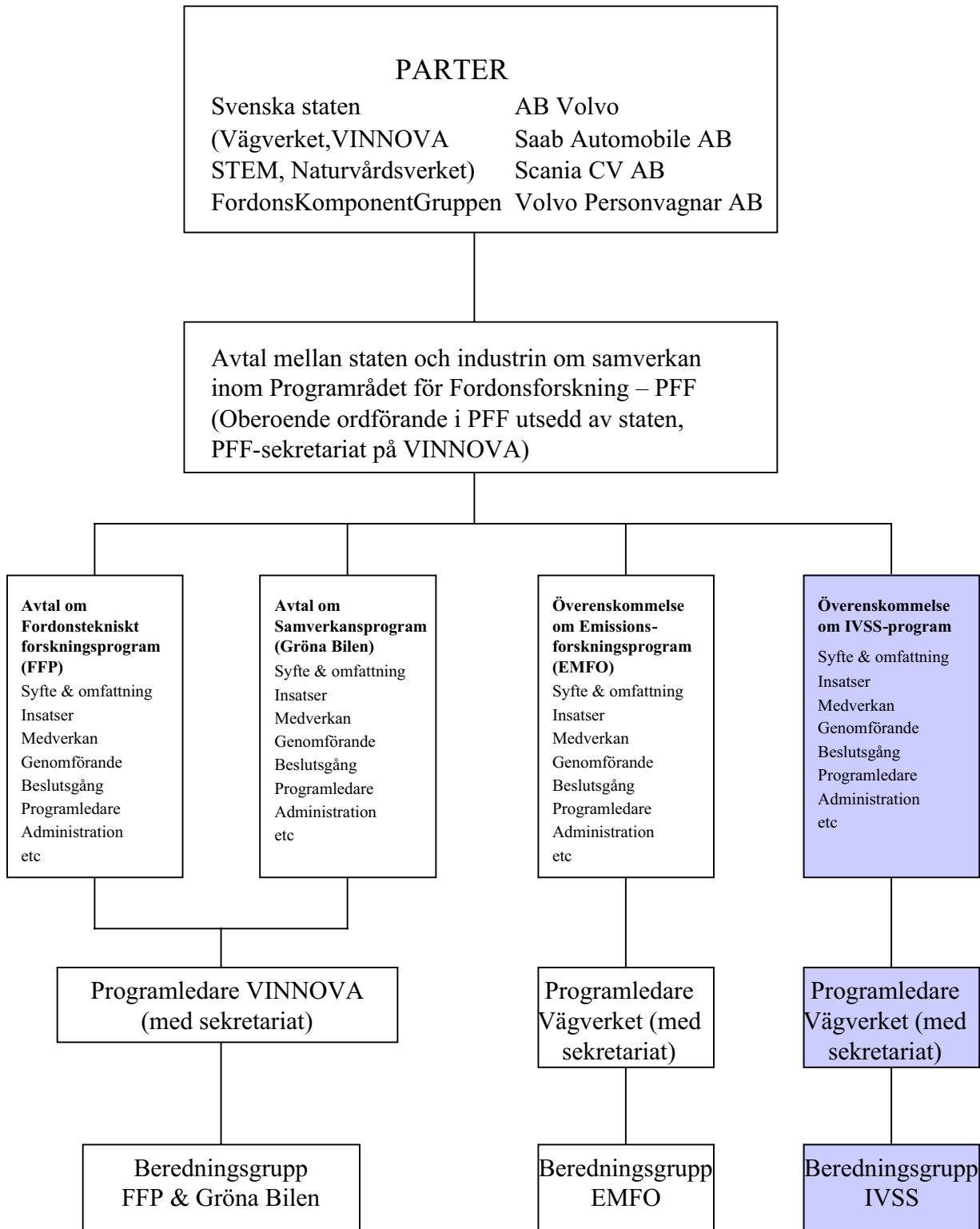
Av den statliga finansieringen förväntas Vägverket stå för högst 300 Mkr medan VINNOVA förväntas stå för högst 50 Mkr och ISA för högst 20 Mkr. VINNOVAs ekonomiska satsning är i förtsta hand inriktad mot det sjätte delprogrammet.

Av de totala medlen avses högst 30 Mkr användas för internationell marknadsföring. Denna aktivitet står Vägverket tillsammans med ISA för.

Fordonsindustrin, bestående av de fyra fordonstillverkarna samt FordonsKomponentGruppen AB, förväntas medfinansiera delprogrammet med högst 270 Mkr. I nämnda finansiering kan även egna resurser i form av personal, laboratorieutrustning, material etc inräknas. Eventuell kontant finansiering från utländska intressenter ingår också i det angivna beloppet.

Fördelningen mellan parterna kan variera mellan olika delprogram och enskilda projekt. Till detta kan komma finansieringstillskott för enskilda projekt från ytterligare myndigheter och företag, även internationellt.

Vägverket håller programsekretariat och står för kostnader för detta, dock ej res- och tidskostnader för ledamöter i Beredningsgrupp IVSS, med dess eventuella arbets- och referensgrupper.



Figur 3. IVSS-programmets organisation inordnad under PFF.

Information och marknadsföring

Informationsansvaret för IVSS-programmet, såväl det nationella som det internationella, ligger hos PFF genom IVSS-sekretariatet.

Internationell marknadsföring av det svenska IVSS-programmets, och de därav föranledda FUD-aktiviteterna med det kompetenskluster detta genererar, ombesörjs av ISA med utgångspunkt från de prioriteringar som Beredningsgrupp IVSS anger.

Överenskommelse om gemensamt Emissionsforskningsprogram (EMFO)

Medverkande parter

De myndigheter som ingår i överenskommelsen är Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Vinnova och Vägverket. De företag som ingår i överenskommelsen är Scania AB, Saab Automobile AB, AB Volvo samt Volvo Personvagnar AB. Dessutom ingår branschorganisationen Fordonskomponentgruppen AB.

Bakgrund

Den proposition som presenterades av regeringen den 3 oktober 2001, som beslöts av riksdagen den 14 december 2001, *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (prop. 2001/02:20), ledde senare fram till följande skrivning i Vägverkets regleringsbrev för år 2002:

”Vägverket skall verka för ett samlat program för forskning, teknisk utveckling, demonstrationsverksamhet och införande av nya lösningar som bidrar till att de transportpolitiska målen, med beaktande av de näringspolitiska målen, nås. Programmet skall initieras inom ramen för Vägverkets sektorsansvar i samråd med relevanta aktörer och bör genomföras i samverkan med näringslivet. De lösningar som tas fram inom programmet bör ha förutsättningar att nå en bred spridning på marknaden.”

Den 14 mars 2002 fattade regeringen beslut (I 36) om långsiktiga planer för transportinfrastrukturen m.m. Där finns bl.a. följande formulering:

*”Programmet bör utformas med utgångspunkt i utredningen *Ren luft på väg* (SOU 2000:35), Transporttelematikdelegationens slutbetänkande (SOU 1996:186) samt förslaget från *Invest in Sweden Agency*, i de delar som gäller s.k. industrityrd forskning och pålitliga system.”*

På initiativ av Vägverket har parterna valt att driva den FoU-verksamhet som har betänkandet *Ren luft på väg* som utgångspunkt i ett separat *Emissionsforskningsprogram*. Denna överenskommelse med berörda parter utgör plattformen för detta program.

Problembeskrivning

Finansieringen av emissionsforskningen har under lång tid skett med stöd från ett flertal olika myndigheter och från bilindustrin. I vissa fall har det funnits bra samordning av finansieringen av enskilda projekt och mindre program, men någon bra plattform för samordningen har hittills saknats. Bristande samordning av finansiering utan gemensam målbild har varit en bidragande orsak till en splittrad emissionsforskning på ett flertal stora och små forskningsutförare. Denna splittring har gjort det svårt för Sverige att bibehålla en stark position internationellt inom emissionsforskningen.

Denna situation var upprinnelsen till att Emissionsforskningsutredningen tillsattes 1998, som beskrivs mer utförligt i dess betänkande *Ren luft på väg* (SOU 2000:35). En viktig uppgift är därför att samordna aktiviteter inom programmet med såväl nationell som internationell forskning inom området.

Avgränsning

Programmet är avgränsat till att omfatta emissioner som uppkommer i samband med att fordon trafikerar allmän väg samt emissioner från traktorer och större arbetsmaskiner. Med traktorer avses de som behandlas i direktiv 2000/25/EG. Med större arbetsmaskiner menas de som omfattas av direktiv 97/68/EG, d.v.s. de med en motoreffekt på minst 18kW.

Detta innebär att utöver personbilar, lastbilar och bussar innefattar programmet även motorcyklar, mopeder, traktorer och större arbetsmaskiner. Vidare innebär det att programmet utöver avgasemissioner även inkluderar avdunstning och emissioner som uppkommer som resultat av interaktionen mellan vägbana och fordon.

Emissioner innefattar i detta sammanhang såväl luftföroreningar som buller.

Programmets syfte

Vision

Svensk fordonsindustri inklusive underleverantörer, i samspel med berörda svenska myndigheter, har nått en tydlig världsledande position när det gäller att utveckla fordon (inklusive traktorer och arbetsmaskiner) och dess komponenter som bidrar till ett från emissionssynpunkt hållbart vägtransportsystem.

Svenska myndigheter är internationellt framstående i att ta sakligt väl underbyggda initiativ som bidrar till ett från emissionssynpunkt hållbart vägtransportsystem.

Mål

Programmet skall enligt ovan verka för att de transportpolitiska målen med beaktande av de näringspolitiska målen nås.

Enligt riksdagens beslut från 1998 är det övergripande målet för transportsektorn att *”transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”*

Av speciellt intresse för detta forskningsprogram är delmålet god miljö, enligt vilket *”transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljön skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska också främjas.”*

Näringspolitikens övergripande mål är att *”främja en hållbar ekonomisk tillväxt och en ökad sysselsättning genom fler och växande företag.”*

Miljöpolitikens övergripande mål är *”att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Sverige skall vidare internationellt vara en pådrivande kraft och ett föregångsland för ekologiskt hållbar utveckling.”*

Riksdagen har även beslutat om 15 miljökvalitetsmål samt delmål till dessa. Genom att emissioner från vägtrafiken samt traktorer och arbetsmaskiner sprids, omvandlas och exponerar människor, natur- och kulturmiljön har de bäring på en stor del av dessa miljökvalitetsmål.

De miljökvalitetsmål som är mest berörda av programmet är följande:

- Begränsad klimatpåverkan.
- Frisk luft.
- Grundvatten av god kvalitet.
- Ingen övergödning.
- Bara naturlig försurning.
- God bebyggd miljö.
- Giftfri miljö.

Strategi

Strategin är att skapa tillgång till unik kunskap och kompetens i Sverige, som förmedlas och utnyttjas vid forskning, utveckling och utbildning, så att svensk industri och svenska myndigheter finner de banbrytande lösningar som krävs för att uppnå en god miljö från emissions synpunkt.

I Sverige skall därför internationellt ledande FoU- och utbildningsmiljöer inom emissionsområdet skapas och vidmakthållas genom att kraftfullt samordna myndigheternas och näringslivets investeringar i forskning och utveckling (FoU) samt val av FoU-utförare. Mot denna bakgrund förväntas de svenska FoU-utförarna även kunna få uppdrag från utländska myndigheter och företag.

Resultatmått

Förväntade resultat kan delas upp i mått som kan användas för att följa upp miljöpolitiskt mål, näringspolitiskt mål samt kompetensförsörjningsstrategin. Dessa förväntade resultat illustrerar både den så kallade samhällsrelevansen och den så kallade industrirelevansen. Därigenom fungerar angivna mått nedan som en viktig utgångspunkt vid värdering och prioritering av olika förslag till FoU-projekt.

Miljörelaterade resultatmått

I relation till transportarbetets storlek skall minskade emissioner från vägtransporter samt traktorer och arbetsmaskiner bidra till uppfyllelsen av i sammanhanget relevanta miljö kvalitetsmål.

Vilka resultatmått som förväntas bli uppnådda definieras i respektive delprogram.

Näringspolitiska resultatmått

Inom svensk fordonsindustri, samt hos svenska underleverantörer till den globala fordonsindustrin, skall fortlöpande följande parametrar öka.

- Antal yrkesverksamma inom programmets verksamhetsområde.
- Antal företag inom programmets verksamhetsområde.
- Företagens sammanlagda omsättning och resultat.

Kompetensförsörjningsrelaterade resultatmått

Konkretisering av resultatmått kan inte göras förrän noggrann nulägeskartläggning genomförts.

Lämpliga nyckeltal är följande:

- Volym av svensk finansiering av *Emissionsforskningsprogrammets* FoU-aktiviteter (x Mkr).
- Volym av EU-finansiering som fungerar som tillskott till svensk finansiering inom *Emissionsforskningsprogrammets* verksamhetsområde (x Mkr).
- Antal FoU-verksamma inom programmets ram (manår) vid olika universitets- och högskoleinstitutioner samt forskningsinstitut etc. (x st.).
- Antal utbildningsplatser vid universitet och högskolor respektive avlagda examina inom ämnen relevanta för programmet (x st.).
- Antal verksamma forskningshandledare (professorer/docenter) inom programmets ram (x st.).
- Antal doktorander (forskarstuderande) inom programmets ram (x st.).

Programstruktur

Fokusområden

Programmet omfattar sju olika fokusområden, d v s FoU-områden där potentialen att bidra till programmets mål bedöms vara särskilt stor. De sju fokusområdena är följande:

1. Dieselkunskap för framtida emissionskrav.

2. Emissionsstatistik.
3. Interaktionen vägbana – fordon (speciellt med avseende på uppkomsten av buller och partiklar).
4. Alternativa bränslen och drivsystem.
5. Systemstudier.
6. Miljö och hälsa.
7. Fordons- och väginformatik.

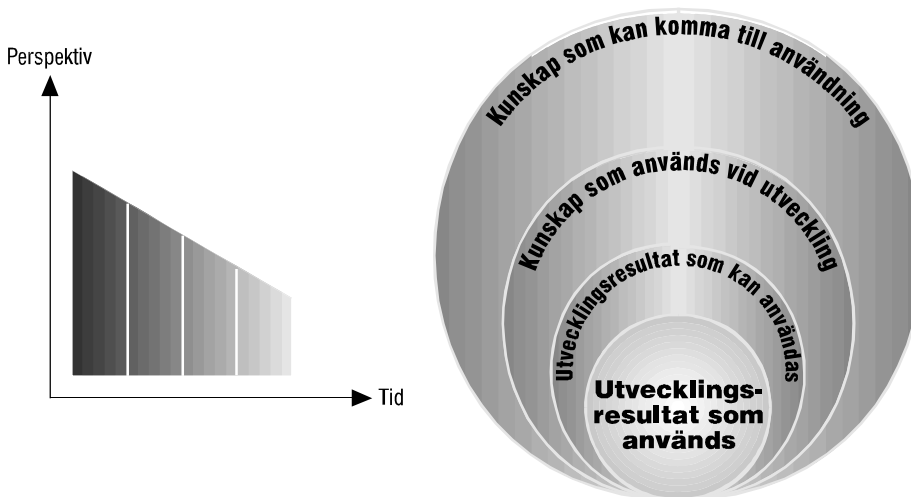
Olika tidsperspektiv

För att kunna nå målen för programmet måste det både innefatta grundläggande forskning om emissioner, deras källor och effekter på miljö och hälsa samtidigt som mer åtgärdsrelaterad forskning och utveckling får ett stort utrymme. Den grundläggande forskningen behövs bland annat för att kunna göra prioritering mellan olika emissionskällor, fordonsslag och åtgärder. Samspelet mellan forskning och utveckling med dess olika tidsperspektiv, illustreras i *Figur 1*. Detta synsätt avspeglas tydligt i de fyra tidsperspektiven. Dessa är följande:

1. Framtagande av vetenskapligt underbyggda fakta när det gäller olika typer av emissioner och deras källor innefattande fordon, drivmedel och berörda väghållningsaktiviteter.
2. Kunskap om olika typer av emissioner och deras hälso/miljöeffekter.
3. Utveckling av nya tekniska lösningar och styrinstrument, såsom regelverk och trafikstyrning, när det gäller fordon, bränslen och utnyttjande av väg- och gatunät, i första hand de som ger störst effekt.
4. Utveckling av mest angelägna åtgärder på kort sikt.

De olika tidsperspektiven kan ses som en process från framtagning av baskunskap i tidsperspektiv 1 och 2 fram till näst intill färdig teknisk lösning eller standard i tidsperspektiv 4. Tidsperspektiv 3 omfattar funktionella lösningar medan tidsperspektiv 4 omfattar mer utprovade verifierade lösningar.

Produktnära utveckling kommer inte att ske inom programmet, då den av sekretess- och konkurrensskäl företrädesvis genomförs av respektive företag i egen regi.



Figur 1. Samspel mellan forskning och utveckling, som inbördes har olika tidsperspektiv.

Delprogram

Sambandet mellan fokusområden och tidsperspektiv illustreras i emissionsforskningsmatrisen i *Figur 2*. Varje parentes (med siffra) i matrisen utgör ett delprogram. Dessa är följande:

- 1) Funktionella lösningar för att uppfylla kommande emissionskrav för dieselmotorer.
- 2) Framtida krav och standarder för dieselmotorer.

- 3) Olika emissioners förekomst för olika källor och vid olika betingelser.
- 4) Tillförlitlig emissionsstatistik och underlag till denna.
- 5) Minskade emissioner av vägdamm och buller.
- 6) Framtida alternativa bränslen och drivsystem.
- 7) Alternativa bränslen i befintlig fordonspark.
- 8) Kunskap om olika emissioner och deras källor (även ur livscykelperspektiv).
- 9) Samhällsekonomisk värdering av olika emissioners hälso- och miljöeffekter.
- 10) Hälso- och miljöeffekter.
- 11) Emissionsoptimerad trafik- och transportstyrning.
- 12) Samhällsekonomiskt optimal åtgärdsarsenal.

	Fokusområden						
Tidsperspektiv	1) Diesel, Framtida emissionskrav	2) Emissionsstatistik	3) Interaktionen vägbanan - fordon	4) Alternativa bränslen och drivsystem	5) Systemstudier	6) Hälsa och miljö	7) Fordons- och väginformatik
1) Baskunskap om emissioner		(3)			(8)		
2) Hälso och miljöeffekter					(9)	(10)	
3) Nya tekniska lösningar, styrmedel m.m.	(1)		(5)	(6)	(12)		(11)
4) Utveckling på kort sikt	(2)	(4)		(7)			

Figur 2. Emissionsforskningsmatris, som illustrerar de tolv delprogrammen.

Samspel mellan forskning och utbildning

Samspel mellan FoU och utbildning

Omläggningen av transportforskningens finansiering vid årsskiftet 2000/2001 får inte resultera i en nedrustning av forsknings- och utvecklingsaktiviteterna. Det är speciellt allvarligt om en sådan nedrustning dessutom indirekt på sikt leder till en nedrustning av utbildningsutbudet vid universitet och högskolor, då uppgiften att lösa problemen inom transportsektorn inför framtiden kräver tillgång till kreativa medarbetare med hög kompetens.

Det finns dock en del omständigheter i dagsläget som kan leda till en felaktig utveckling om inte ett antal strategiska åtgärder vidtas av de parter som förväntas göra detta. Några sådana omständigheter är följande:

- Den statliga FoU-finansieringen inom transportsektorn är kraftigt förändrad under senare år både avseende volym och innehåll.
- De svenska FoU-utförarna är för många och vardera för små, d v s har i allmänhet inte tillräcklig kritisk massa. Man kan påstå att de är vardera "underkritiska".
- EU-medverkan förutsätter i framtiden i ännu högre grad än tidigare kraftfulla FoU-miljöer både när det gäller kompetens och ekonomi.
- Förmågan att delta i, och tillgodogöra sig resultat från, internationellt FoU-samarbete ställer krav på speciell kompetens och lämplig form för svensk delfinansiering.

De åtgärder som behöver vidtas är mot denna bakgrund följande:

- En kraftsamling och fokusering måste ske när det gäller vilka FoU-utförare som primärt utnyttjas.
- Det kräver i sin tur att FoU-finansierarna måste samordna sina aktiviteter mer kraftfullt, dels internt, dels sinsemellan.
- FoU-samarbetet mellan FoU-utförarna måste stärkas. Detta kan ske genom att dessa tillsammans skapar "virtuella FoU-centra", som uppfyller framtidens högt ställda krav på kraftfulla FoU-miljöer. Sådana FoU-miljöer förtjänar gedigna ekonomiska basstöd som understöds av både större branschgemensamma FoU-program och enskilda FoU-projekt. Ett sådant angreppssätt möjliggör även EU-finansiering i större utsträckning.

Krav på FoU-miljöer

FoU-miljöer som kommer att användas för genomförandet av detta program förväntas uppfylla följande kriterier:

- Deras verksamhet vilar på vetenskaplig grund.
- De har eller förväntas få en sådan kompetens inom sitt område att de kan dra till sig forskare och forskningsuppdrag från berörd sektor.
- De har kvalificerade resurser för forskningsledning, tillgång till laboratorier och utrustning i erforderlig utsträckning samt resurser i övrigt som skapar tillräckligt stor massa med uthållighet över tiden (5 – 10 år), d v s verksamheten får inte stå och falla med ett fåtal personer.
- De har en sådan kompetensprofil och forskningsnivå att de kan utgöra en attraktiv samarbetspartner för internationellt ledande grupper inom sina områden, speciellt inom Europa.
- De har förmåga att föra ut resultat från sin forskning och utveckling till en intresserad omvärld.
- De tillhandahåller utbildning som är knuten till tidigare eller pågående forsknings- och utvecklingsverksamhet och de tar fram läromedel som är användbara även för andra lärosäten.
- De finns inom en högskola, ett institut eller alternativt ingår i ett större nätverk, som har sådan bredd i verksamheten att de kan genomföra tvärvetenskaplig forskning och utveckling.
- Berörd forskningsmiljö har en plan för sin framtida utveckling.

Dessa kriterier används vid värdering av projektförslag från olika FoU-utförare.

Om man i Sverige inte har tillgång till någon FoU-utförare som uppfyller dessa kriterier inom något angeläget problemområde så förväntas Emissionsforskningsprogrammets samordning och koordinering leda till att sådana FoU-miljöer skapas. Detta kan ske genom att skapa och utnyttja nätverk med andra FoU-utförare. I de fall någon speciell kompetens saknas i Sverige kan även utländska FoU-utförare ingå i dessa nätverk.

Samspel med EU

Samverkan med EU inom programmets ram

Programmet skall bedrivas i sådana former att det uppmuntrar olika typer av samverkan inom ramen för det i juni 2002 fastställda EU:s sjätte ramprogram för FoU, när detta är lämpligt.

Styrformer

Organisation

Emissionsforskningsprogrammets organisation framgår av *Figur 2*. Emissionsforskningsprogrammet, EMFO, är inordnat under Programrådet för fordonsforskning (PFF) tillsammans med Samverkansprogrammet mellan staten och fordonstillverkarna kring utveckling av mer miljöanpassade fordon (SMF) och Fordonsforskningsprogrammet (FFP). Till skillnad från FFP och SMF, som administreras av Vinnova, administreras EMFO av Vägverket. Dock utnyttjas samma forum, PFF, av båda parter, d.v.s. Vägverket och Vinnova, som formellt rådgivande organ inför beslut. Detsamma gäller övriga parter i detta program.

EMFO leds av en programledare som stöds av ett programsekretariat och en beredningsgrupp, nedan kallad Beredningsgrupp EMFO. Vägverket och Vinnova förväntas samordna det praktiska sekretariatsarbetet så långt detta är möjligt.

Beslutsgång

- 1) Vägverkets generaldirektör utser programledare efter samråd med PFF. Samtidigt bemannas Beredningsgrupp EMFO, av PFF. Ordförande för Beredningsgrupp EMFO, utses av Vägverkets generaldirektör efter samråd med PFF. Beredningsgrupp EMFO äger rätt att till sig adjungera ytterligare ledamöter från intressenter utöver PFF:s parter, t ex Svenska PetroleumInstitutet (SPI).
- 2) Programledaren arrangerar programsekretariatet i samråd med PFF.
- 3) Beredningsgrupp EMFO utarbetar fördjupade beskrivningar av delprogram som koordineras av programsekretariatet. Om behov finns kan ytterligare experter utöver Beredningsgrupp EMFO engageras vid skrivningen av dessa delprogram. Detta behov avgörs från delprogram till delprogram. I dessa beskrivningar är pågående FoU-aktiviteter av stor vikt att inkludera. I delprogrambeskrivningarna skall förslag till finansiering framgå. Fördelningen mellan parterna kan vara olika för olika delprogram.
- 4) När programledaren har godkänt förslagen till delprogram, underställs dessa PFF för tillstyrkan, varefter Vägverket, samt övriga parter som är medfinansierare, fastställer dessa delprogram genom att bekräfta sin del av finansieringsansvaret. Dessa delprogram kommer sedan att utgöra ramar och riktlinjer för Beredningsgrupp EMFOs bedömningar av olika förslag till FoU-projekt.
- 5) Berörda myndigheter och företag som inte därefter beslutar i enlighet med PFF:s samlade rekommendation är skyldiga att anmäla detta i PFF och öppet motivera sitt agerande.
- 6) För respektive delprogram inhämtas projektförslag från olika FoU-utförare genom ansökningsförfarande alternativt genom konkreta projektförslag från Beredningsgrupp EMFO.
- 7) Projektförslagen tillställs ledamöterna i Beredningsgrupp EMFO så att dessa ges tillräcklig tid för att göra interna beredningar och bedömningar av projekten.
- 8) Med utgångspunkt från respektive delprogram definierade omfattning och syfte samt de olika ledamöternas bedömningar gör Beredningsgrupp EMFO en övergripande prioritering. Vid behov utnyttjas referensgrupperna för respektive delprogram som stöd i bedömningen. Dessa referensgrupper tillsätts av Beredningsgrupp EMFO. Utifrån den övergripande prioriteringen tar Beredningsgrupp EMFO sedan beslut om genomförande och finansiering av antagna projekt.
- 9) Besluten tillställs programsekretariatet. Av besluten framgår hur varje enskilt projekt skall vara finansierat och vilken av de medverkande parterna som är formell kontraktspart. Programsekretariatet meddelar de sökande om beslut.

Synliggörande av Emissionsforskningsprogrammet med tillhörande administration av inkomna projektförslag samt programmets uppnådda resultat görs via både Vägverkets och PFF:s webbplatser på Internet. Till dessa webbplatser skall länkar från övriga statliga parter webbplatser finnas. Huruvida resultat från genomförda FoU-projekt kan offentliggöras eller inte på dessa webbplatser avgörs från fall till fall för respektive projekt.

Programsekretariatet svarar för uppföljning och avrapportering till PFF samt informationsspridning om Emissionsforskningsprogrammet externt.

Kontinuerlig omprövning av programmets inriktning

Med jämna mellanrum utvärderas satsningarna inom fokusområdena och delprogrammen och övriga forskningsbehov inom emissionsforskningen för att därigenom kunna ta beslut om fortsatta satsningar och eventuella nya fokusområden och/eller delprogram.

Övergripande utvärdering

Inom ramen för de olika myndigheternas formella instruktioner genomförs utvärdering av FoU-verksamheten i deras respektive regi. Detta gäller såväl samhälls- och industrirelevans som vetenskaplig relevans. Inom Emissionsforskningsprogrammets verksamhetsområde förväntas berörda myndigheter att samordna dessa aktiviteter.

Uppsägning och tvister

Denna överenskommelse kan sägas upp av en part genom ett skriftligt meddelande till de andra parterna och upphör att gälla för den uppsägande parten 12 månader efter det att meddelandet lämnades.

Uppsägning och tvister inom projekt regleras på sätt som anges i respektive projektavtal.

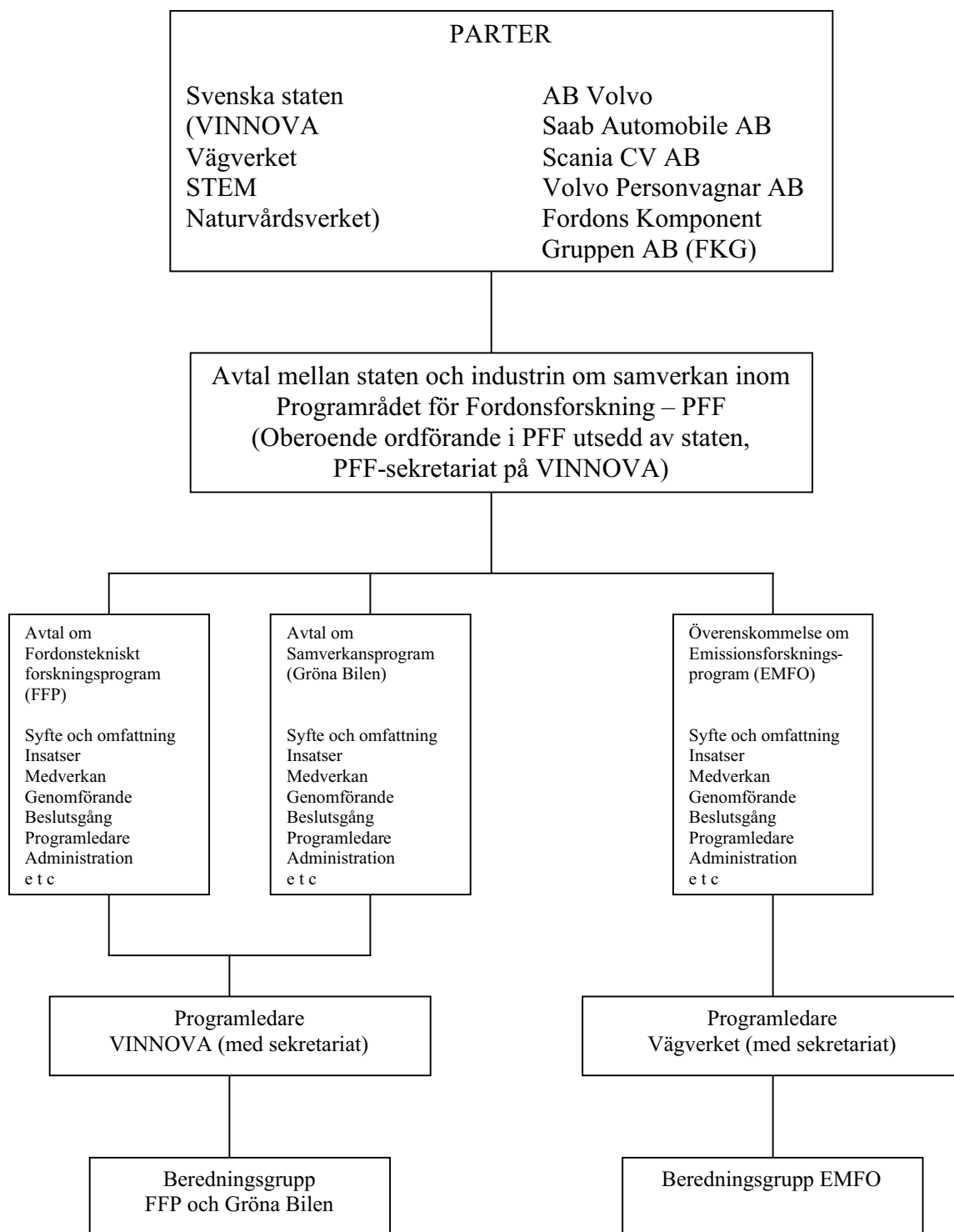
Giltighetstid

Överenskommelsen gäller tillsvidare.

Finansiering

Ekonomisk volym, redovisad i *Tabell 1*, förväntas bli hanterad inom Emissionsforskningsprogrammet.

Av denna volym bedöms Vägverket bidra med 1/3 och övriga statliga myndigheter med 1/3 samt övriga parter med 1/3.



Figur 3. Emissionsforskningsprogrammet är tillsammans med FFP och Gröna Bilen (SMF) inordnat under PFF. Till skillnad från FFP och SMF, som administreras av Vinnova, administreras EMFO av Vägverket. Programsekretariatet ansvarar för administration, uppföljning och synliggörande av programmet. Beredningsgrupp EMFO svarar för prioritering och beslut rörande förslag till FoU-projekt knutna till de 12 delprogrammen.

Fördelningen mellan parterna kan dock variera mycket mellan olika delprogram och enskilda projekt. Till detta kan komma finansieringstillskott för enskilda projekt från ytterligare myndigheter och företag, även internationellt.

Vägverket håller programsekretariat och står för kostnader för detta, dock ej reskostnader för ledamöter i Beredningsgrupp EMFO och eventuella referensgrupper knutna till respektive delprogram.

Tabell 1 Förväntad volym för Emissionsforskningsprogrammet

År	Planeringsvolym, miljoner kr
2002	0-5
2003	20-30
2004	30-40
2005	30-40
2006	30-40
2007	20-30
2008	10-20

Huvudrapport

- Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015
Vägverkets publikation 2003:86

Underlagsrapporter

- Strategi för bärighet, drift och underhåll
 - Strategi för bärighet
 - Strategi för drift och underhåll*Vägverkets publikation 2003:99*
- Miljö
 - Program för hållbart resande
 - Miljö – hur ska vi nå målen?*Vägverkets publikation 2003:100*
- Trafiksäkerhet
 - Handlingsplan för trafiksäkerhet
 - Trafiksäkerhetsplan för måluppfyllelse*Vägverkets publikation 2003:101*
- Program för teknisk utveckling
 - Överenskommelse om gemensamt IVSS-program
 - Överenskommelse om gemensamt emissionsforskningsprogram*Vägverkets publikation 2003:106*
- Stråk- och objektbeskrivningar
 - Stråk- och objektbeskrivningar
 - Granskningsrapport*Vägverkets publikation 2003:107*
- Effektbedömningar
 - Effektbedömningar
 - Miljöbedömning av nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015*Vägverkets publikation 2003:108*
- Remissammanställning
Vägverkets publikation 2003:109

Tillsammans med Banverket presenterar Vägverket rapporten ”Gemensam effektbedömning av infrastrukturplaner”.

Rapporterna ovan samt ytterligare underlagsrapporter kan laddas ned från Vägverkets hemsida www.vv.se eller direkt www.vv.se/npvs



781 87 Borlänge. Telefon 0243-750 00. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90.
e-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se