



## Utlysning – Morgondagens transportpolitiska beslutsstöd

### Om programmet

Transportekonomiprogrammet är ett myndighetsgemensamt forskningsprogram som finansieras av Trafikverket och Vinnova. Energimyndigheten och Transportstyrelsen deltar som samarbetspartners.

Programmet strävar efter att utveckla metoder, modeller och underlag för samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser inom hela transportområdet och svarar för forskning och innovation som motiveras av Trafikverkets uppgifter.

Trafikverket och Vinnova har för avsikt att finansiera programmet med 39 miljoner fördelat över åren 2022-2024. Projekt som startas under programtiden kommer att finansieras projekttiden ut, vilket innebär att det i denna utlysning går att söka finansiering även för år efter 2024.

### Programmål

Programmets övergripande mål är att bidra till en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning och projektförslag som skickas till programmet ska innehålla en beskrivning av hur projektet bidrar till detta mål. Däremot behöver inte alla övriga program mål som beskrivs nedan inkluderas, det är tillräckligt att inkludera det eller de mål som är relevanta för projektet.

- Innovativa och ändamålsenliga modeller och metoder är framtagna och testade.
- Forskningsresultat med ett flertal perspektiv på samband inom och mellan transportsystemet och övriga delar av samhället finns tillgängliga och har förutsättningar att bidra till en hållbar samhällsförändring.
- System- och samhällsorienterade analyser om transportsystemet och dess relationer med övriga samhället som kan förstås och användas av områdets målgrupper finns tillgängliga som stöd till beslutsfattande på alla nivåer.
- Programmets forskare deltar i och är efterfrågade som deltagare i internationella forsknings- och utvecklingsarbeten.
- Forskare och samhällsaktörer samverkar i forskningens genomförande vilket bidrar till att skapa nya erfarenheter och därigenom ny innovativ och ändamålsenlig kunskap och kompetens som implementeras i praktiken och skapar förändring.

### Bakgrund och syfte

Enligt det övergripande transportpolitiska målet ska transportpolitiken styra mot en *samhällsekonomiskt effektiv* transportförsörjning. Politiska beslut bör därför föregås av en analys där samhällsnyttor vägs mot samhällskostnader. Exempel på avvägningar är effekter på tillgänglighet, miljö, hälsa, trafiksäkerhet samt kostnader för trafikanter och det offentliga. Styrningen av transportsystemet innefattar både beslut om dess utformning, utveckling och användning.



Transportsystemets *utformning och utveckling* styrs i hög grad av trafikanternas preferenser, den ekonomiska utvecklingen, investeringar i ny kapacitet och vidmakthållande av befintlig infrastruktur, tillhandahållande av kollektivtrafik samt lagstiftning. För att styra *användningen* av transportsystemet – de resor och transporter som utförs – krävs styrmedel som regler, skatter, avgifter, hastighetsgränser, trafikledning och kapacitetstilldelning.

Transportekonomi är det forskningsområde som studerar utformning, utveckling och användning av transportsystemet i syfte att öka dess resurseffektivitet. För att kunna bedöma åtgärders och åtgärdspekets kostnadseffektivitet och fördelningseffekter är det viktigt att först identifiera, beskriva och så långt det är möjligt kvantifiera (mäta, prognosticera) och värdera effekter av olika åtgärder.

Inom området finns en bred internationellt etablerad bas av teori, metoder, modeller, databaser och resultat. Detta ger ett stadigt fundament att utgå från men det finns betydande utvecklingsbehov. Behovet finns i alla delar, från grundläggande teori- och metodutveckling till tillämpade analyser av specifika policyfrågor och åtgärder. Sammantaget syftar analyserna till att ta fram underlag för beslut på olika nivåer – från politiska inriktningsbeslut till åtgärdsval. Rätt använda bidrar dessa underlag till välgrundade beslut och i förlängningen en bättre hushållning av samhällets resurser.

Samhällsekonomisk metodik, i synnerhet nyttokostnadsanalys, är väletablerad vid analyser av infrastrukturinvesteringar. Under senare tid har även allt mer fokus lagts på analys av styrmedel för att åstadkomma ett effektivare utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Inte minst klimatfrågan och andra hållbarhetsproblem kräver analys av många andra typer av åtgärder än traditionell fysisk infrastruktur. Vidare finns stora behov av metoder för övergripande analyser i tidiga skeden, hantering av svårvärderade effekter samt fördelningsanalyser.

## Inriktning

Utlysningen riktas mot tillämpad forskning som strävar efter vetenskapliga publikationer och där kunskapen kan nyttiggöras i beslut i svensk transportsektor. Utlysningen efterfrågar forskning inom följande två områden:

- Framtidens metoder och modeller för samhällsekonomisk analys och trafikprognoser
- Samhällsekonomisk analys av styrmedel och andra politiska åtgärder

### *Område 1: Framtidens metoder och modeller för samhällsekonomisk analys och trafikprognoser*

Det är centralt för alla typer av åtgärdsanalyser att på förhand göra rimliga bedömningar av dess effekter. I tider då samhället genomgår genomgripande förändring är detta en stor utmaning. Samtidigt kan nya analysmöjligheter uppstå. Den digitala utvecklingen skapar nya möjligheter till förbättrad datainsamling, databearbetning och mer kraftfulla prognosmodeller. Det finns behov av att studera hur nya tekniska lösningar och ändrade sociala normer förväntas påverka transportsystemet via ändrade beteenden och strukturer i ekonomin. Exempel på



utvecklingsområden med forskningsbehov presenteras nedan. Notera det går bra att komma med förslag som är inom utlysningens område men som inte omnämns i exemplen nedan.

- *Utveckling av metodik för samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys.* Hur ska osäkerhet i effekter och kalkylvärden beaktas? Går det att utveckla metoder för att relativisera effekter om en fullständig värdering inte är möjlig? Hur bör värdeöverföringar göras över tid? Går det att utveckla metoder som beaktar att t.ex. trafiksäkerhet och hälsa internaliseras i olika typer av beslut i samband med resa?
- *Framtagande av effekter och värden för samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys.* Metoder och datatillgång utvecklas kontinuerligt samtidigt som världen förändras och därmed finns ett kontinuerligt behov av att testa validiteten i befintliga kalkylvärden och vid behov revidera dem.
- *Behov av nya värderingar.* Hur kvantifiera och värdera aspekter som i dagsläget är svåra att mäta i monetära termer, t.ex. intrångseffekter samt effekter med koppling till social hållbarhet? Hur ska barns restid och trafiksäkerhet värderas? Hur bedöms kostnader för infrastruktur och fordon att förändras över tid med avseende på omställningen av fordonsparker och produktionsprocesser?
- *Fördelnings- och regionalekonomisk analys.* Här handlar behovet främst om metodutveckling, men det kan även handla om att belysa hur effekter och värderingar kan skilja sig mellan olika grupper i samhället och vad det i förlängningen innebär för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar.
- *Sammanvägning av kalkylresultat, fördelningseffekter och mål.* Det finns behov av att utveckla metoder för att väga ihop dessa på ett transparent och konsistent sätt.
- *Skattning av effekter.* Exempel är effekten av hur en förändrad hastighet påverkar olycksrisk, hur fordonstyp hänger ihop med utsläpp eller hur en ökad trafikvolym förändrar slitaget på infrastrukturen.
- *Styrmedels- och regelgivningsanalyser.* Vad är effektiva styrmedel för att styra trafikflöden och fordonsparker? Hur bör och kan samhällsekonomisk effektivitet beaktas i analyser av regelutformning inför exempelvis förhandlingar och beslut på olika nivåer?
- *Trafik- och prognosmodeller:* Exempel är nätverksmodeller, efterfrågemodeller och trafiksimuleringsmodeller som används för att studera hur transporter och trafik påverkas av ekonomisk utveckling, strukturomvandling, prissättning, styrmedel, infrastruktur, stadsplanering, ny teknik, energisystemets utveckling mm. Exempel av särskilt intresse är att utveckla modeller och metoder som utnyttjar nya passiva datakällor för skattning och kalibrering. Ny teknik som är angeläget att analysera är styrning och övervakning av regelefterlevnad t.ex. hastighet och dess effekter på miljö, säkerhet och kapacitet i trafiksystemet.



- *Substitution av resande och transporter:* Hushållens resor för inköp av varor och service tenderar att bytas mot leveranser och besök, dvs en del av transporterna byter utförare. Det finns behov av att belysa hur den här typen av substitution går till.
- *Gång, cykel och hybridfordon:* För t.ex. gång- och cykeltrafik saknas många effektsamband vilket begränsar möjligheten att göra kvantitativa åtgärdsanalyser. Elektrifieringen av transportsystemet ger upphov till nya fordon som ligger i gränslandet mellan det som normalt beaktas i planeringen. Det är viktigt att förstå konsekvenserna för exempelvis kollektivtrafik om billiga el-småbilar blir allmänna.
- *Metoder för datafångst och databearbetning:* Exempel är nödvändiga data för att utveckla och verifiera modeller samt data för kalibrering och validering av modeller. Sådana data har även en direkt tillämpning, t ex för trafikledning i realtid. Det finns även behov av forskning om metoder och principer för att ta fram indata till prognoser t ex avseende kostnader för kollektivtrafik och beteende hos fotgängare och cyklister. Metoder att fånga data avseende fordon i yrkestrafik såsom uppsökande service och leveranser till hushåll och verksamheter är av särskilt intresse.

## Område 2: Samhällsekonomisk policyanalys

Policyanalyser avser analyser av styrmedel och andra politiska åtgärder. Det finns många ingångar i policyanalys men projekten ska kunna relateras till ett samhälleligt perspektiv med ett tydligt fokus på det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. I projekt som fokuserar på policyanalys är det frågeställningen som är i fokus, snarare än utveckling av en metod eller beräkningsmodell. Nedan ger exempel på behovsområden. Notera det går bra att komma med förslag som är inom utlysningens område men som inte omnämns i exemplen nedan.

- *Styrmedels- och åtgärdsanalyser.* Exempel är effekter av olika styrmedel och åtgärder som regelgivning, skatter och avgifter. Detta innefattar även styrmedel och åtgärder som påverkar samspelet mellan bebyggelse och transportsystem, efterfrågan på transporter med olika trafikslag, samt efterfrågan på olika typer av fordon.
- *Investering och underhåll av fysisk infrastruktur.* Det kan exempelvis handla om vilka effekter nya vägar och järnvägar får på lång sikt utifrån ett systemperspektiv.
- *Utformning av attraktiv kollektivtrafik.* Exempelvis utbud, prissättning och effekter på resandet.
- *Effekter på transportsystemet från policies inom andra politikområden.* Det kan handla om styrmedel eller åtgärder som primärt riktas mot miljö, arbetsmarknad, handel, beredskap eller bebyggelse.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Det kan handla om kostnadseffektiv klimatpolitik, framtida kompetensförsörjning och lönenivåer, nyetableringar av industrier, internationell handel eller kommunal samhällsplanering.



- *Effekter av bebyggelseplanering.* Exempel är lokalisering av bostäder (fritidsbostäder och permanentboende), samhällsservice, kommersiell service och målpunkter för fritidsaktiviteter. Bebyggelseplanering omfattar även det som är drivkrafter för långväga resande såsom utveckling av rekreationsområden.
- *Fördelningseffekter, sociala effekter, påverkan på bostadsbyggande och lokalisering av företag.* Exempel är sociala effekter till följd av befintlig eller planerad transportinfrastruktur, relaterat till transportbehov, utvärdering av sociala konsekvenser, effekter på upplevd trafiksäkerhet och trygghet etc.
- *Synergi och målkonflikter i transportsektorn.* Exempel är analyser av synergier och konflikter mellan olika politiska mål och/eller styrmedel. Konflikter kan handla om tillgänglighet kontra miljöhänsyn eller olika styrmedels konsekvenser för ortstyper eller socioekonomiska grupper. Ytterligare exempel är samhällsekonomisk effektivitet kontra trafiksäkerhet.

### **Vilka utlysningen vänder sig till**

Utlisningen vänder sig främst till forskare vid svenska lärosäten, forskningsinstitut och myndigheter med forskningsuppdrag. Även forskare vid företag och organisationer med forskningsanknytning kan vara en del av en ansökan. Huvudsökande ska vara disputerad inom relevant disciplin eller ha dokumenterad forskningserfarenhet samt vara verksam vid ett svenskt universitet, högskola, forskningsinstitut eller myndighet med forskningsuppdrag

Tvärvetenskapliga samarbeten och samverkan med aktörer inom transportsektorn uppmuntras. Detta inkluderar aktörer från både näringsliv och offentlig sektor som kan bidra till en ökad relevans i projektets frågeställningar och ett bättre nyttiggörande av resultat. Eventuella samarbeten ska motiveras och tillföra projektet tydliga mervärden.

En inkluderande sammansättning av forskningsgruppen som tillåter en mångfald av forskare uppmuntras, t.ex. avseende kön och bakgrund. Varje inkluderad forskare ska ha en vetenskapligt förankrad roll och tillföra projektet ett tydligt mervärde.

De myndigheter som står bakom ansökan värnar den framtida försörjningen av kvalificerade medarbetare vid svenska forskningsinstitut och myndigheter. Doktorandmedverkan uppmuntras därför, programmet strävar i första hand efter att finansiera nya doktorander. Om medverkande i ansökan är verksamma inom grundutbildning, forskarutbildning eller handledning av studenter och forskare är det ett mervärde.

### **Krav på dig och din organisation**

Programmet omfattas av Trafikverkets regler för FOI [[Så organiseras forskningen - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)]. Därutöver har programstyrelsen beslutat att:



- Den tilltänkte bidragstagaren ska vara projektledare.
- Projektledande forskare ska ha avlagt doktorsexamen eller ha dokumenterad forskningserfarenhet inom det område som är relevant för ansökan
- Medverkande forskare ska ha avlagt doktorsexamen, eller ha dokumenterad forskningserfarenhet inom det område som är relevant för ansökan
- Huvudsökande får inkomma med maximalt en ansökan i denna utlysning. Däremot finns inga begränsningar i hur många ansökningar en individ kan vara medsökande i.
- Artiklar som skrivs inom projektet ska göras tillgängliga för allmänheten. Kravet kan bl.a. uppfyllas genom parallellpublikation av accepterad artikel, denna lösning ("green open access") accepteras av många förlag.

### Kostnader du kan söka finansiering för

Programmet omfattas av Trafikverkets regler för FOI ([Så organiseras forskningen - Bransch \(trafikverket.se\)](#)) Därutöver har programstyrelsen fattat beslut om att:

- Organisationer av alla verksamhetstyper kan bidra till projektet med exempelvis resurser eller data. Exempel är tid i projektet som inte finansieras av programmet eller att bistå projektet med data att betraktas som medfinansiering.

### Ansökan – formalia

- Ansökan ska bestå av en projektspecifikation och CV på samtliga projektdeltagare. I CV:t ska kontaktuppgifter och relevant erfarenhet samt publiceringar framgå.<sup>2</sup>
- Projekt som innehåller samarbeten som bidrar med resurser eller data ska skicka med "Letter of intent" från de tilltänkta samarbetsparterna eller parten.
- projekt ska förhålla sig till befintliga modeller och analysverktyg inom området och beskriva vad som tidigare gjorts med hänvisning till tidigare litteratur samt beskriva projektets bidrag och förväntade nytta.
- Projektspecifikationen ska innehålla tydligt beskrivna forskningsfrågor och tillvägagångssätt dvs metodbeskrivning och en beskrivning av eventuella data samt tillgången till dessa.
- Sammanfattning ska skrivas för personer utan sakkunskap medan projektbeskrivningarna ska innehålla djupare beskrivningar för att möjliggöra granskning av planerat utförande.
- Projektspecifikationen kan skrivas på svenska eller engelska men en svensk sammanfattning ska finnas.
- Projektspecifikationen får var max 15 sidor lång. Projektspecifikationer som överskrider sidantalet kommer inte att beaktas.
- Ofullständiga projektspecifikationer och dokument utöver projektspecifikation kommer inte att beaktas.
- Projektspecifikation och CV skickas till [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se) i word-format, alla dokument skickas som en fil.

---

<sup>2</sup> Trafikverket genomför säkerhetsskyddsanalyser inför rekrytering, konsulttjänster och FOI-uppdrag.



## Bidragets storlek och projekttid

Programmet omfattas av Trafikverkets regler för FOI ([Så organiseras forskningen - Bransch \(trafikverket.se\)](#)) Därutöver har programstyrelsen fattat beslut om att:

- Bidrag kan sökas för max 1,5 mkr per år. Projekttiden ska vara minst ett år (12 månader) och max tre år (36 månader).
- Projektstart för beviljade projekt är tidigast 1 september 2024 och senast 1 februari 2025. Programmet ser helst att projektstart sker så tidigt som möjligt i perioden. Vi kommer inte att starta projekt inom de områden där vi har pågående projekt. Läs mer om våra pågående projekt på [Transportekonomiprogrammet - Bransch \(trafikverket.se\)](#).

## Efter att du har lämnat in din ansökan

### Vem kan läsa ansökan?

Din ansökan betraktas enligt svensk lag som allmän handling när den kommit in till Trafikverket. Det innebär att vem som helst kan begära ut och ta del av din ansökan. Innan Trafikverket lämnar ut ansökningar görs alltid en sekretessprövning, information får bara döljas om stöd finns i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

## Bedömningsprocess och beslut om bidrag

Programmets styrelse utser en bedömningsgrupp som bedömer ansökningarna enligt:

- **Relevans och nyhetsvärde:** Är projektförslaget tydligt beskrivet (clarity of presentation)? I vilken utsträckning träffar projektförslaget utlysningen? Behandlar projektförslaget samhällsekonomisk analys/effektivitet på ett tydligt sätt? Bedöms projektet som nyskapande/innovativt? Beskrivs forskningsbidraget på ett tydligt sätt? Beaktas befintlig litteratur, metoder, analysmodeller eller analysverktyg?
- **Utförare och genomförande:** Är budgeten rimlig i förhållande till arbetsinsats och förväntad nytta? Är arbets- och tidplanen realistisk? Är syftet och forskningsfrågan/frågorna tydligt formulerade? Är angreppssätt och metoder tydligt beskrivna? Finns några risker (t ex med metod, data eller något annat?) (1= Mycket hög risk, 2= hög risk, 3 = varken hög eller låg risk, 4 = liten risk 5= risken bedöms vara obefintlig). Har projektdeltagarna den kompetens som krävs för genomförandet?
- **Nytta och nyttiggörande:** Är projektets förväntade nytta tydligt beskrivet? Är mottagaren av projektresultaten tydligt beskriven (t ex ASEK, myndighet eller liknande)? Ingår mottagare/intressenter/sakkunniga i referensgrupp? Är resultaten till nytta för infrastrukturplaneringen? I vilken omfattning tas ställning till både kvinnors och mäns behov och erfarenheter vid problemformulering och utveckling av nya lösningar i projektet?



Bedömningsgruppen lämnar en rekommendation till programmets styrelse, de projekt som får bifall går vidare till portfölj Planeras styrelse för beslut om finansiering. Den sökande får därefter besked om projektet fått bifall eller inte, besked till de projekt som beviljats medel beräknas kunna lämnas i slutet av juni 2024.

### **Återrapportering av beviljade projekt**

Projekt som beviljas medel rekviderar Trafikverket tre gånger per år, för närvarande mars, augusti och november. Månadsvisa uppföljningar genomförs av Trafikverkets handläggare. Slutrapport kan skrivas både på svenska och engelska men en svensk sammanfattning ska finnas. Slutrapporten levereras till programföreståndare och handläggare när projektet avslutas