



## Utlisning – 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.

TEP har för närvarande en planeringsram på 65 miljoner fördelat över åren 2025–2029, varav 6 miljoner är öronmärkta till luftfartsrelaterad FOI med samhällsekonomiskt fokus.

### 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 programmål som beskrivs nedan inkluderas, det är tillräckligt att inkludera det eller de mål som är relevanta för projektet.

- Framtagande av innovativa och ändamålsenliga modeller och metoder.
- Forskningsresultat med ett flertal perspektiv på samband inom och mellan transportsystemet och övriga delar av samhället finns tillgängliga och har förutsättningar att bidra till ett hållbart samhälle.
- 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.
- Projektdeltagare och resultat som finansierats av programmet bidrar till internationella forsknings- och utvecklingssamarbeten.
- Forskare och samhällsaktörer samverkar i projektgenomförandet 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 i termer av effekter på tillgänglighet, miljö, hälsa, trafiksäkerhet och kostnader för trafikanter och det offentliga. Styrning och planering av transportsystemet innefattar beslut om såväl *utformning och utveckling* som *användning*.



Utformning och utveckling styrs i hög grad av trafikanternas preferenser, ekonomisk utveckling, investeringar i ny kapacitet och vidmakthållande av befintlig infrastruktur samt tillhandahållande av kollektivtrafik och lagstiftning. Användningen, dvs de resor och transporter som utförs, kräver styrmedel som regler, skatter, avgifter, hastighetsgränser samt trafikledning och kapacitetstilldelning.

Transportekonomi är det forskningsområde som studerar utformning, utveckling och användning i syfte att öka effektiviteten<sup>1</sup> i transportsystemet. För att kunna bedöma åtgärders och åtgärdspekets effektivitet och fördelningseffekter är det nödvändigt att först identifiera och beskriva för att sedan (så långt det är möjligt) kvantifiera och monetärt värdera effekter.

## Inriktning

Utlisningen riktas mot tillämpad forskning som strävar efter vetenskapliga publikationer och där kunskapen kan nyttiggöras i beslut avseende svensk transportsektor. Utlisningen efterfrågar forskning inom följande två områden och riktar sig till alla trafikslag:

- Metoder och modeller för samhällsekonomisk analys respektive trafikprognoser
- Samhällsekonomisk analys av styrmedel och andra politiska åtgärder

Under 2025 inleder programmet ett samarbete med Trafikverkets luftfartsportfölj kring forskningsfrågor som berör samhällsekonomisk effektivitet och luftfart. Det innebär att luftfartsrelaterad forskning som har ett samhällsekonomiskt fokus flyttas till TEP. I nuläget förekommer ett visst överlapp i de efterfrågade forskningsbehoven, förutom utlysningstexten hänvisar vi därför även till Luftfartsportföljens skrivningar i Trafikverkets FOI-plan. Notera att projekt som skickas till programmet ska utgå från ett samhällsekonomiskt perspektiv och passa i de områden som beskrivs i utlysningen.

### Område 1: 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. För att uppnå detta finns behov av tillförlitliga data, analysmetoder och modeller. Historiskt har exempelvis enkätbaserade resvaneundersökningar spelat en stor roll i transportekonomiska studier men på grund av låga svarsfrekvenser finns behov av fler datakällor. Den digitala utvecklingen skapar möjligheter till förbättrad datainsamling, databearbetning och därmed bättre trafikprognosmodeller. Det finns även behov av att studera hur nya tekniska lösningar och ändrade sociala normer förväntas påverka transportsystemet via ändrade beteenden och strukturer i ekonomin. Fler 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.

---

<sup>1</sup> Notera att texten genomgående syftar till samhällsekonomisk effektivitet alt kostnadseffektivitet när begreppet effektivitet används.



- *Utveckling av metodik för samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys.* Hur bör osäkerhet i effekter och kalkylvärden beaktas? Är det möjligt 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 exempelvis beaktar att trafiksäkerhet och hälsa internaliseras i olika typer av beslut i samband med resa?
- *Metoder och modeller för stärkt robusthet och ökad tillgänglighet.* Regeringen har pekat ut behov av att stärka robustheten och öka tillgängligheten inom väg- och järnvägssystemet. Hur kan samhällsekonomiska beslutsunderlag utvecklas för att stödja utvecklingen av ett robustare väg- och järnvägssystem? Hur påverkas robusthet och tillgängligheten av exempelvis klimatförändringar ur ett samhällsekonomiskt perspektiv?
- *Framtagande av effekter och värden för samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys.* Metoder och datatillgång utvecklas kontinuerligt samtidigt som världen förändras. Därför finns ett kontinuerligt behov av att utvärdera befintliga kalkylvärden och vid behov revidera dem.
- *Behov av nya värderingar.* Hur bör aspekter som i dagsläget är svåra att kvantifiera och mäta i monetära termer hanteras? Exempel är intrångseffekter samt effekter med koppling till social hållbarhet. Hur ska barns restid och trafiksäkerhet värderas? Hur bedöms kostnader för infrastruktur och fordon förändras över tid med avseende på omställningen av fordonsparker och produktionsprocesser?
- *Fördelnings- och regionalekonomisk analys.* Här handlar behovet främst om metodutveckling. Behoven handlar även 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 målanalys.* 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 förändrad hastighet påverkar olycksrisk, hur fordonstyp hänger ihop med utsläpp eller hur ökad trafikvolym förändrar slitaget på infrastrukturen.
- *Styrmedels- och regelgivningsanalyser.* Vad är effektiva styrmedel för att styra trafikflöden och fordonsparker? Hur kan samhällsekonomisk effektivitet beaktas i analyser av regelutformning inför exempelvis förhandlingar och beslut på olika nivåer?
- *Trafik- och prognosmodeller.* Exempel är modeller som används för att studera hur transporter och trafik påverkas av såväl ändringar i trafiksystemet som av omvärldsförutsättningar. Exempel av särskilt intresse är att utveckla modeller och metoder som nyttjar passiva datakällor för skattning och kalibrering. Ny teknik som är angelägen 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.* Det saknas kunskap om effekter för t.ex. gång- och cykeltrafik, vilket begränsar möjligheten att göra kvantitativa åtgärdsanalyser. Vidare, elektrifieringen av transportsystemet ger upphov till nya fordon som ligger i gränslandet mellan det som normalt beaktas i planeringen. Det är exempelvis viktigt att förstå konsekvenserna för kollektivtrafik om mindre elfordon blir vanligare.
- *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 direkt användning, 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. I projekt inom policyanalys är det frågeställningen som är i fokus, snarare än utveckling av en metod eller beräkningsmodell. Projekten ska ha ett tydligt fokus på det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. Nedan ges exempel på behovsområden. Notera att det går bra att komma med förslag som är inom utlysningens område men som inte omnämns i exemplen nedan.

- *Styrmedels- och åtgärdsanalyser.* Vilken effekt har olika styrmedel och åtgärder som regelgivning, skatter och avgifter? Hur bör nya eller befintliga styrmedel, exempelvis förändring i lagstiftning, på nationell eller EU/globalnivå utvecklas? Hur bör styrmedel och åtgärder utformas för att påverka samspelet mellan bebyggelse, transportsystem och efterfrågan på transporter med olika trafikslag samt efterfrågan på olika typer av fordon? Hur bör styrmedel utformas för att påverka luftfartens höghöjdseffekter?
- *Uppföljning och utvärdering av åtgärder.* Trots att den totala resursallokeringen är central för att kunna uttala sig om åtgärders effektivitet sker relativt få uppföljningar och utvärderingar. Uppföljning och utvärdering inom exempelvis trafikering, trafiksäkerhetsåtgärder, priser, parkeringsavgifter och styrmedel är därför viktiga. Naturliga experiment ger möjlighet till utvärderingar av hög kvalitet.
- *Investering i fysisk infrastruktur.* Vilka effekter får exempelvis nya vägar och järnvägar på lång sikt utifrån ett systemperspektiv?
- *Underhåll av fysisk infrastruktur.* Hur kan samhällsekonomiska analyser stärka prioriteringen i underhållet av den fysiska infrastrukturen?



- *Utformning av attraktiv kollektivtrafik.* Hur påverkar utbud och prissättning resande? Hur kan upphandlad flygtrafik bidra till större samhällsnytta?
- *Effekter på transportsystemet från policyer inom andra politikområden.* Hur påverkar styrmedel eller åtgärder som primärt riktas mot miljö, arbetsmarknad, handel, beredskap eller bebyggelse transportsystemet?
- *Utveckla effekter av bebyggelseplanering.* Hur påverkar bebyggelsens lokalisering kontra trafiksystemens utformning val av färdmedel och resmönster? Bebyggelseplanering omfattar såväl bostäder, fritidshus, samhällsservice, kommersiell service och målpunkter för fritidsaktiviteter som utveckling av rekreationsområden, eftersom det påverkar långväga resande.
- *Fördelningseffekter, sociala effekter, påverkan på bostadsbyggande och lokalisering av företag.* Vilka är de sociala effekterna till följd av befintlig eller planerad transportinfrastruktur? Hur relaterar de till transportbehov, utvärdering av sociala konsekvenser, effekter på upplevd trafiksäkerhet och trygghet? Hur påverkar exempelvis flyglinjeutbud och direktlinjer till internationella destinationer svenskt näringsliv (etablering av huvudkontor, branschbredd osv)?
- *Synergi och målkonflikter i transportsektorn.* Hur bör analyser av synergier och målkonflikter mellan olika politiska mål och/eller styrmedel hanteras? 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**

Utlysningen vänder sig till svenska universitet, högskolor och forskningsinstitut samt myndigheter med forskningsuppdrag. Även företag och organisationer med forskningsanknytning kan vara en del av ansökan. Projektledaren ska vara disputerad inom relevant disciplin eller ha dokumenterad forskningserfarenhet (CV) samt vara verksam vid ett svenskt universitet, högskola, forskningsinstitut eller myndighet med forskningsuppdrag. Programmet uppmuntrar till internationellt samarbete, i första hand genom deltagande i referensgrupper (läs mer om vad som gäller för internationellt deltagande i Trafikverkets FOI-plan).

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 tydligt beskrivna mervärden.

En inkluderande sammansättning av forskningsgruppen som tillåter mångfald uppmuntras. Varje deltagare ska ha en vetenskapligt förankrad roll och tillföra projektet mervärde.



De myndigheter som står bakom ansökan värnar om den framtida försörjningen av kvalificerade medarbetare vid svenska forskningsinstitut och myndigheter. Doktorandmedverkan uppmuntras därför, programmet strävar i första hand efter att finansiera nya doktorander.

### Krav på dig och din organisation

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

- Huvudsökande ska vara ett svenskt universitet, högskola, forskningsinstitut eller myndighet med forskningsuppdrag. Även företag och organisationer med forskningsanknytning kan vara en del av ansökan.
- Projektledaren ska höra till huvudsökandes organisation och ska ha avlagt doktorsexamen eller ha dokumenterad forskningserfarenhet inom det område som är relevant för ansökan.
- Medverkande ska ha avlagt doktorsexamen, eller ha dokumenterad forskningserfarenhet inom det område som är relevant för ansökan.
- Projektledaren 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.
- Programmet anordnar konferenser varje eller vartannat år där finansierade projekt förväntas delta.

### Kostnader du kan söka finansiering för

Programmet omfattas av Trafikverkets regler för FOI som du hittar här: [Lämna forsknings- och innovationsförslag - Bransch](#). 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

Notera att ansökningsprocessen sker i två steg, i det första steget skickas ett projektförslag in via FOI-portalerna. Välj portfölj Planera och riktad utlysning "TEP - Morgondagens transportpolitiska beslutsstöd". Ange Sofia Johansson som kontaktperson/handläggare. I det första steget sker ingen närmare granskning, endast övergripande formalia kontrolleras. Sista datum för inlämning av ett förslag är **12 februari**, därefter stänger utlysningen. Under **v. 8** beräknas besked lämnas om förslaget går vidare till steg två. Om förslaget går vidare lämnas en fullständig projektspecifikation i FOI-



portalen **senast den 17 mars**. Om förslaget inte gått vidare skickas en avslagsmotivering. Den 17 mars påbörjas granskningsprocessen och besked väntas (preliminärt) kunna ges under andra halvan av augusti. Läs mer om vad som gäller nedan:

- Ansökan ska bestå av en projektspecifikation och ett kortfattat CV (1–2 sidor) för samtliga projektdeltagare, i CV:t ska det också kortfattat beskrivas vad deltagaren ska bidra med i projektet. Kontaktuppgifter och relevant erfarenhet samt publiceringar ska framgå. CV bifogas i FOI-portalen.<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. Om data krävs för projektet, besvara frågorna i formuläret "Beskrivning av data TEP" i rullfliken nedan och bifoga svaren i FOI-portalen.
- Sammanfattningen 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.
- Ofullständiga projektansökningar och dokument utöver projektspecifikation kommer inte att beaktas.

### **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 3 år (36 månader). Projekt som anställer en doktorand kan pågå i fyra år.
- Programmet kan finansiera en doktorand på 75% under fyra år, 25 % ska således vara medfinansiering eller egen finansiering. Fördelningen av finansiering ska framgå i ansökan.
- Projektstart för beviljade projekt är tidigast 1/9 2025 och senast 31/1 2026.

Programmet strävar efter en blandning av större och mindre projekt. Vi kommer inte att starta projekt inom de områden där vi har pågående projekt. Läs mer om våra pågående projekt på [Transportekonomiprogrammet - Bransch \(trafikverket.se\)](#).

---

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



## 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 under andra halvan av augusti 2025.

### Återrapportering av beviljade projekt

TEP anordnar varje, eller vartannat år, en konferens där projektdeltagare och andra forskare, myndigheter och regeringskansli samt andra intressenter har möjlighet att träffas. Att presentera projektresultat i detta forum ingår som en del i finansieringen. Projekt som beviljas medel rekviderar Trafikverket tre gånger per år, för närvarande mars, augusti och november. Månadsvisa uppföljningar genomförs av Trafikverkets projekthandläggare. Slutrapport kan skrivas både på svenska och engelska men en svensk sammanfattning ska finnas. Slutrapporten levereras till programföreståndare och handläggare när projektet avslutas.