

Inriktningsdokument för TRANSPORTEKONOMI år 2020

Fastställdes av Styrelsen för TRANSPORTEKONOMI 2019-11-27. Arbetsgången för ansökningsprocessen 2020 har därefter synkroniserats med Trafikverkets portfölj Planera.

Detta Inriktningsdokument gäller för verksamhetsåret 2020 och är en reviderad och uppdaterad version av Inriktningsdokumentet för 2019. I enlighet med TRANSPORTEKONOMIs avtal har Inriktningsdokumentet behandlats och fastställts av Styrelsen efter inkomna synpunkter från Programrådet.

1. Vad är TRANSPORTEKONOMI?

TRANSPORTEKONOMI är ett forskningsprogram med Trafikverket som finansierar. Huvudsyftet med programmet är att, genom att bedriva kvalificerad forskning inom området transportekonomi, bidra till morgondagens hållbara transportsystem. Målgruppen för avnämare/finansierare är myndigheter och näringsliv som känner ansvar för att det utförs relevant och tillämpbar transportekonomisk forskning med hög vetenskaplig kvalitet. Målgrupp för Utförare är de som utför relevant och tillämpbar transportekonomisk forskning med hög vetenskaplig kvalitet.

En annan tydlig avsikt med TRANSPORTEKONOMI är dess bredd inom det transportekonomiska området, vilket adresserar flertalet samhällsutmaningar och mål för ett hållbart samhälle. Härtill räknas, förutom de transportpolitiska målen, exempelvis klimatmål, miljö kvalitetsmål och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

Denna bredd innebär bland annat att flera myndigheter samverkar inom Programmet och har inflytande över strategiska beslut och val kring inriktningen på forskningsprojekten. En bredare inriktning och samverkan myndigheter emellan är önskvärd och förväntas leda till synergier även bland Forskningsfinansierare, myndigheter och avnämare, och inte enbart bland Utförande parter.

Dessutom har det på senare tid identifierats ett önskat ökat fokus på forskning kring steg 1- och steg 2-åtgärder inom fyrstegsprincipen, något som även uttrycks i Trafikverkets Forsknings- och Innovationsplan för åren 2019–2024, se Bilaga 1 till detta Inriktningsdokument, samt i Trafikverkets Utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys, se Bilaga 2 till detta Inriktningsdokument. För att nå mål inom transportsektorn krävs god kunskap om effekterna av styrmedelsåtgärder. Den transportpolitiska principen ger att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas, vilket medför att dessa analyser utgör en viktig del av TRANSPORTEKONOMI. Även systemanalyser i form av kombinerade styrmedel blir viktigt i och med att flera olika mål ofta kan stå i konflikt med varandra.

Slutligen är Programmet brett såtillvida att åtta Utförande parter ingår för att ta tillvara olika kompetenser och ämnesinriktningar inom den transportekonomiska sfären. Synergieffekter bland Utförare poängteras inom TRANSPORTEKONOMI med hänvisning till att sådana synergier leder till ett stort mervärde och bättre genomföranden av forskningsprojekt. Vidare spås synergier i utförlädet bidra till olika kompetenser och ämnesinriktningar i Projekten, något som förväntas berika och främja den kreativa process som forskning utgör.

De myndigheter som ingår i TRANSPORTEKONOMI är, genom sitt intresse av att finansiera och ta del av forskning och innovation inom området, med och skapar ett forum där gemensamma intressen och möjligheter till samverkan kan identifieras och diskuteras. Det är därför viktigt att dessa Parter är med i TRANSPORTEKONOMI för att genom sin roll

påverka strategi och inriktning. Flera av de Samverkande myndighetsparterna är dessutom forskningsfinansiärer, vilket innebär möjligheter till samfinansiering av Projekt där det finns tydliga gemensamma intressen av resultaten.

2. Syfte och övergripande inriktning för Programmet

Genom att bedriva forskning inom området transportekonomi ska Programmet bidra till att ställa om transportsektorn i enlighet med målen för ett hållbart samhälle. Det innebär forskning som adresserar det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, vilket innefattar funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Programmet ska med innovativ forskning bidra till morgondagens hållbara transportsystem. Programmet riktar in sig mot mål inom transportsektorn, miljö kvalitetsmål och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Programmets forskning ska även bidra till ett hållbart energisystem med låg negativ påverkan på hälsa, miljö och klimat.

TRANSPORTEKONOMI ska bedriva relevant och tillämpbar transportekonomisk forskning med hög kvalitet utifrån myndigheter och andra avnämares uppdrag och behov. Genom ett gemensamt forskningsprogram kommer Parterna att i ökad utsträckning finna synergieffekter bland såväl Utförarna som avnämarna/finansiärerna. Synergieffekterna medför även att Programmet underlättar för Utförarna att erbjuda attraktiva och kreativa forskningsmiljöer.

En ytterligare övergripande inriktning är att Programmet ska stödja långsiktig kunskapsuppbyggnad, exempelvis i form av projekt inom ramen för en forskarutbildning, samarbete med internationellt ledande forskningsmiljöer, samt kompetensförsörjning för myndigheter och andra avnämare. Programmet ska vårda och stärka de goda erfarenheter som finns av tidigare samarbeten inom det transportekonomiska området.

3. Ämnesområden

Övergripande ämnesområden för TRANSPORTEKONOMI är samhällsekonomisk/transportekonomisk analys, samt transportmodellering och simulering för transportområdets alla steg utifrån fyrstegsprincipen för att uppnå transportpolitiska mål, miljö kvalitetsmålen och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. I detta ingår bland annat:

- System- och styrmedelsanalyser inom transportsektorns alla områden.
- Effektsamband och beräkningsmetoder för system- och styrmedelsanalys, samt drift och underhåll.
- Samband mellan transportsystem, markanvändning, mobilitet och regionalekonomi.

4. Arbetsformer

TRANSPORTEKONOMI leds av en Styrelse, ett Programråd och en Programföreståndare.

TRANSPORTEKONOMIs strategiska arbete utgår från Styrelsen och Programföreståndaren. Eftersom flera Samverkande myndighetsparter deltar i Styrelsens arbete finns goda förutsättningar för en vidsynt och bred diskussion kring Programmets inriktning. Varje styrelsemöte har en Agenda som utgår ifrån den årscykel som Programmets verksamhet föranleder. Programföreståndaren skickar ut Agenda och underlag ca två veckor innan mötet. Styrelsemöten hålls fyra gånger per år:

- *Styrelsemöte 1 i mars.* Diskussion och beslut huruvida en fullständig projektansökan önskas baserad på inskickad skissansökan. Diskussion även kring förra årets verksamhet baserat på verksamhetsberättelsen.
- *Styrelsemöte 2 i juni.* Diskussion och rekommendation till Trafikverket kring inkomna fullständiga Projektansökningar.
- *Styrelsemöte 3 i september.* Under detta möte utvärderas årets Ansökningsprocess. Specifikt för 2020 diskuteras utvärderingen av TRANSPORTEKONOMIs första tre år och framtagandet av ett avtal för perioden 2021–2023.
- *Styrelsemöte 4 i november.* Huvudsyfte är att fastställa nästa års inriktningsdokument och besluta om hur nästa års ansökningsprocess ska genomföras. Specifika punkter för 2020 är utvärderingen av TRANSPORTEKONOMIs första tre år och framtagandet av ett avtal för perioden 2021–2023.

Trafikverket har som finansierande part två ledamöter i Styrelsen, varav en är ordförande. Övriga samverkande myndighetsparter har en styrelseledamot var. Därtill deltar i styrelsearbetet dels den interna Trafikverkskoordinatören som adjungerad och dels Programföreståndaren som föredragande.

Det operativa arbetet inom Programmet utförs på daglig basis av Programföreståndaren. Att leda arbetet innebär, exempelvis, att ansvara för förankring och samarbete med Programmets Parter och interna koordinatörer och deras respektive organisationer. Dessutom ingår i arbetet att tillse att forskningsresultaten sprids och nyttiggörs bland annat genom att genomförda Projekt når avnämare/mottagare som kan ta tillvara forskningen. Det innebär dessutom att bevaka utlysningar från andra forskningsfinansiärer och arbeta för att väl sammanvägda grupper av Parter inom TRANSPORTEKONOMI söker sådana forskningsmedel.

I det operativa arbetet ingår exempelvis att Programföreståndaren ska:

- Hålla kontakt med koordinatörer och övriga kontaktpersoner inom varje Part.
- Stämna av projektarbetet med projektledaren för Programmets Projekt.
- Bevaka externa utlysningar där Programmets Parter skulle kunna söka forskningsmedel.
- Tillsammans med Trafikverkets koordinatör organisera ansökningsprocessen till Programmet. Arbetssättet beskrivs under särskild rubrik nedan.
- Redovisa och följa upp Programmets ekonomi.
- Anordna årlig Resultatkonferens, men även seminarier, workshops etc. inom Programmet.
- Beskriva Programmets verksamhet årligen i en verksamhetsrapport i enlighet med avsnittet ”Redovisning av verksamheten” nedan.
- Administrera Programmets serie för working papers och rapporter.

Även Programrådet har en viktig roll inom Programmet genom att hålla kontakt med avnämarna på såväl övergripande som på användarnivå (exempelvis ASEK, styrgruppen för effektsamband och liknande grupperingar som är kravställare och/eller har ett utvecklingsansvar för delar av TRANSPORTEKONOMIS områden) för att tillse att Projekten har tydliga avnämare/mottagare som kan ta tillvara forskningsresultaten.

Programrådet deltar även i beredningen av fullständiga Projektansökningar, samt har en rådgivande roll beträffande Programmets strategi och inriktning. Programrådet arbetar även för att stödja Programmets Parter i forskningsansökningar inom öppna utlysningar utanför Programmet. Ytterligare en viktig roll för Programrådet, eftersom det består av representanter från Programmets Utförare, är att arbeta för att stödja långsiktig kunskapsuppbyggnad inom

TRANSPORTEKONOMIs ämnesområden.

Programrådet har möten fyra gånger per år:

- *Programrådsmöte 1 i mars.* Här diskuteras och bestäms formerna för årets beredningsgrupper och om de ska delas in ämnesmässigt. Även en möjlig sammanslagning av projektförslag för att underlätta synergier diskuteras under detta möte.
- *Programrådsmöte 2 i maj.* Detta möte antar formen av ett beredningsmöte där fullständiga Projektansökningar bedöms, se Avsnitt 5 nedan.
- *Programrådsmöte 3 i september.* Här utvärderas ansökningsprocessen och det diskuteras hur förbättringar kan genomföras. Specifika punkter för 2020 är utvärderingen av TRANSPORTEKONOMIs första tre år och framtagandet av ett avtal för perioden 2021–2023.
- *Programrådsmöte 4 i november.* Här diskuteras utkast till nästa års Inriktningsdokument. Specifika punkter för 2020 är utvärderingen av TRANSPORTEKONOMIs första tre år och framtagandet av ett avtal för perioden 2021–2023.

Programrådet har av Styrelsen givits befogenhet att vid behov justera inriktningen på ovanstående upplägg för Programrådsmöten.

Programrådet består av en representant för varje utförande part. Dessutom deltar Trafikverkets koordinator i Programrådets arbete. Programrådet leds av Programföreståndaren.

5. Arbetssätt för Programmets ansökningsprocess

Inom Programmet bereds Projektansökningar. Ansökningsprocessen sker en gång per år och dess arbetsgång som fastställts av TRANSPORTEKONOMIs Styrelse beskrivs i Inriktningsdokumentets Bilaga 3.

Utgångspunkten för Styrelsens och Programrådets bedömning av Projekt är om det rör sig om relevant och tillämpbar transportekonomisk forskning med hög kvalitet som är i samklang med beslutad strategi och inriktning. Enbart forskningsprojekt är kvalificerade för att ingå i TRANSPORTEKONOMI, således måste ett Projekt innebära att vetenskaplig metod krävs för att svara på frågeställningen.

Programföreståndaren har fått Styrelsens uppdrag att formulera bedömningskriterier för fullständiga ansökningar. Följande kriterier ska bedömas för de fullständiga ansökningarna:

- **Samhällelig relevans:** Är det ny och efterfrågad kunskap som tas fram i projektet? Finns potential för projektets resultat att nyttiggöras för att i förlängningen uppfylla de transportpolitiska målen och/eller andra samhällseliga mål?
- **Vetenskaplig kvalitet:** Har den vetenskapliga metoden en hög kvalitet? Relaterar projektet till tidigare forskning inom området? Är projektet relevant för och bidrar till ämnesområdets vetenskapliga utveckling?
- **Genomförbarhet:** Kan man svara på forskningsfrågan på ett adekvat sätt med den metod som föreslås? Är budgeten och tidsplanen rimliga? Har projektet några risker, exempelvis kopplat till eventuella data som åberopas för användning i projektet? Har projektgruppen rätt kompetens och sammansättning för att genomföra projektet i enlighet med projektansökan?

Samarbetsprojekt där kompetenser från flera miljöer ingår anses generellt ha ett mervärde vid bedömning av Projektansökningar. Även samarbeten med utländska forskningsinstitutioner och forskare kan i många fall utgöra ett tydligt mervärde. En riskanalys och en beskrivning av samarbetets mervärde för projektet ska beskrivas i den fullständiga projektansökan.

För skisserna till ansökan är det i första hand samhällsrelevans som bedöms för beslutet om en fullständig ansökan önskas. Det är viktigt att det i skissansökan framgår hur resultatet från forskningsprojektet kan nyttiggöras.

Vid bedömning av en fullständig ansökan betygsätts de tre kriterier som beskrivs ovan enligt en 4-gradig skala i form av: *mycket hög (4)*, *hög (3)*, *acceptabel (2)*, respektive *låg (1)*. Dessa betyg sammanvägs sedermera tillsammans med den kvalitativa bedömningen av samarbete till den samlade bedömningen som är en rangordning av projektansökningarna och utgör rekommendationen till Trafikverket.

Programrådet bedömer främst kriterierna vetenskaplig kvalitet och genomförbarhet. Programrådets bedömning är en del i underlaget till Styrelsens bedömning. Rekommendationen till Trafikverket fastställs av Styrelsen.

Formerna för hur beredningen ska genomföras fattas av Styrelsen respektive Programrådet själva.

Efter beredning är det Trafikverket som fattar beslut om en skissansökan ska gå vidare till en fullständig projektansökan respektive om en fullständig projektansökan ska beviljas.

6. Vetenskaplig kvalitet

Forskningsprogrammet TRANSPORTEKONOMI vilar på vetenskaplig grund och ska genomsyras av hög vetenskaplig kvalitet. Det innebär exempelvis att samtliga Projekt inom Programmet ska genomgå en granskning innan leverans. Projektledaren ansvarar för att utse granskare och vederbörande får utses inom eller utom Programmets sfär och Programföreståndaren ska underrättas om granskningens genomförande och vem som utses till granskare. Projektets finansier ska godkänna den utsedda granskaren. Granskningen ska ske i form av ett öppet seminarium.

Notera att dessa krav inte kan ställas retroaktivt, vilket innebär att tidigare beviljade projekt som införlivats i TRANSPORTEKONOMI vid starten våren 2018 inte omfattas av detta avsnitt. Vi ser dock gärna att andemeningen i detta avsnitt genomsyrar även dessa införlivade projekt.

7. Spridning av resultat

För att vara relevanta för transportsektorn och för att avnämare ska kunna ta del av Programmets arbete är spridning av resultatet av högsta vikt. Flera olika former finns till hands för spridning av forskningsresultat inom Programmet. För spridning ansvarar främst Programföreståndaren och Programrådet.

Seminarier, workshops och andra avrapporteringsverksamheter är en viktig del av Programmets resultatspridning. En sådan verksamhet är att årligen anordna en Resultatkonferens för TRANSPORTEKONOMI där resultaten av Programmets Projekt presenteras, se Avsnitt 8 nedan.

Programmet har en egen rapport- och working paper-serie som finns på sidan <https://swopec.hhs.se/trnspr/> och har startat upp under 2019. TRANSPORTEKONOMIs rapport- och working paper-serie är till för projekt som beviljats inom ramen för TRANSPORTEKONOMI eller har en nära koppling till TRANSPORTEKONOMI. En nära

koppling kan utgöras av att projektet är sprunget ur en ansökan inom TRANSPORTEKONOMI men har sedermera finansierats av annan finansiär än Trafikverket. Programföreståndaren ansvarar för vilka rapporter och working papers som ska publiceras i TRANSPORTEKONOMIs serie.

Programmet har även en hemsida där Projekt, Styrelse, Programråd och relevanta dokument etc. presenteras. Hemsidan finns på www.transportekonomi.org.

TRANSPORTEKONOMI har en egen logga som finns i Inriktningsdokumentets sidhuvud. Denna logga ska användas för all kommunikation från Programföreståndaren. Programmets logga ska även finnas på ett försättsblad till de working papers som publiceras i TRANSPORTEKONOMIs serie.

Att sprida resultat av Programmets Projekt via vetenskapliga konferenser, både nationellt och internationellt, uppmuntras. Det är därför önskvärt att konferensdeltagande planeras in i budgeten vid Projektansökningar. Tänkbara konferenser är Transportforum och den nationella transportforskningskonferensen inom Sverige, samt ETC, ITEA och hEART utanför Sveriges gränser.

Även vetenskapliga publiceringar av Programmets leveranser uppmuntras starkt. Vetenskapliga publiceringar kräver emellertid ofta en lång tidsperiod och det kan därför vara svårt att planera in dessa kostnader i Projektets budget. Om möjligt uppmuntras dock att planera för dessa kostnader redan i Projektets budget. För att underlätta en vetenskaplig publicering ska Programmet verka för att rapporter kan skrivas på engelska och kompletteras med en sammanfattning på svenska.

Andra tänkbara sätt att sprida resultatet, som alla uppmuntras, är via debattinlägg, pressmeddelanden och andra medieinslag.

8. Årlig Resultatkonferens

Under hösten varje år hålls TRANSPORTEKONOMIs Resultatkonferens på en lämplig plats centralt i Stockholm. Resultatkonferensen syftar till att sprida information om de resultat och leveranser som projekten i TRANSPORTEKONOMI har åstadkommit. Målgrupp är andra forskare och praktiker, både inom och utom Programmets parter, och avnämare i form av myndigheter och näringsliv som känner ansvar för att det utförs relevant och tillämpbar transportekonomisk forskning. Även media bör uppvaktas för att ta del av innehållet i TRANSPORTEKONOMIs Resultatkonferens.

9. Ett nationellt Forskningsprogram

TRANSPORTEKONOMI är ett nationellt Forskningsprogram, vilket i praktiken ska innebära att utförarnas geografiska lokalisering inte ska spela någon roll för möjligheten att verka inom Programmet. Konkreta exempel är att informationsmöten ska vara lätta att följa via länk. Det gäller även utförarnas eventuella seminarier och Resultatkonferensen.

För att Programmets styrning ska fungera så optimalt som möjligt bör ändå Styrelsemöten och Programrådsmöten så långt det är möjligt hållas med fysisk närvaro i Stockholm.

10. Redovisning av verksamheten

Varje år ska Programmets verksamhet redovisas och dokumenteras i en verksamhetsrapport. Nyckeltal ska redovisas, däribland antal publikationer, working papers, konferensbidrag etc. Övrig relevant resultatspridning redovisas också.

En redovisning upprättas också över de samhällsmål som forskningsprojekten har adresserat. Samhällsmålen delas parallellt upp i transportpolitiska mål, klimatmål och målen för ett hållbart samhälle enligt Agenda 2030.

Andra nyckeltal att redovisa är fördelningen bland Utförande parter, könsfördelning och grad av samverkan i Projekten.

De nyckeltal som presenteras i verksamhetsrapporten skulle kunna vara:

- Vetenskapliga publikationer
- Working papers
- Konferensbidrag
- Adresserade transportpolitiska mål
- Adresserade klimatmål
- Adresserade mål för hållbart samhälle enligt Agenda 2030
- Samverkansgrad inom Projekten
- Utförande parter
- Könsfördelning projektledare, både mätt i antal Projekt och Projektens omsättning

Bilaga 1 – Trafikverkets Forsknings- och Innovationsplan för åren 2019–2024

Se separat [länk](#)¹

Notera att FoI-planen uppdateras med en ny version 1 februari varje år.

¹ Komplet webbadress:

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/56925/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_233_forsknings_och_innovationsplan_2019_2024.pdf

Bilaga 2 – Trafikverkets utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys

Se separat [länk](#)²

Notera att Utvecklingsplanen uppdateras med en ny version 1 april varje år.

² Komplet webbadress: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/59861/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_205_utvecklingsplan_for_transportekonomi_och_kapacitetsanalys.pdf

Bilaga 3 – Arbetsgång för ansökningsprocessen 2020

- 21 januari Informationsmöte riktat till utförande parter om årets ansökningsprocess och dess förutsättningar.
- 1 februari Senaste datum Trafikverkets uppdaterade FoI-plan offentliggörs.
- 24 februari Deadline för de utförande parterna att skicka sina skisser till Projektansökningar till Programföreståndaren. Skissen ska *mycket kort* beskriva projektet med huvudfokus på relevans. Preliminär total budget och tänkbara utförare i Projektet ska framgå av skissen. Skisserna skickas i en särskilt utformad mall. Skissmallen finns i Bilaga 4 till Inriktningsdokumentet och kan även hämtas på <http://transportekonomi.org/om-transportekonomi-org/dokument-och-mallar/>.
- 25 februari Programföreståndaren sammanställer skisserna och kontakter vid behov projektledaren för eventuella förtydliganden.
- 26 februari Skisserna skickas till Programrådet, Styrelsen och Trafikverket. Trafikverket säkerställer att skisserna överensstämmer med Trafikverkets FoI-plan (allt som ingår i Utvecklingsplanen har beröring med Trafikverkets FoI-plan).
- 6 mars Programrådsmöte där skisser endast diskuteras om det går att matcha ansökningar som är näraliggande för att gemensamt lämna in en fullständig ansökan och därmed finna möjliga synergieffekter inom Programmet.
- 17 mars Styrelsemöte med bedömning av skisserna och beslut om vilka skisser som går vidare till att få komma in med en fullständig ansökan.
- 23 mars Senaste datum som projektledarna får besked om en fullständig projektansökan önskas.
- 1 april Uppdaterad version av Trafikverkets utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys offentliggörs. Att detta sker efter skissförandet kan uppfattas som ett problem i sammanhanget men bedömningen är att det ändå är överkomligt. Speciellt som indikationerna från Trafikverket är att Utvecklingsplanen inte kommer att omarbetas alltför mycket till 1 april 2020.
- 21 april Sista datum för inlämnande av en fullständig Projektansökan. Ansökan skickas till Programföreståndaren. Den fullständiga Projektansökan ska skrivas i den mall som Trafikverket använder för Projektspecifikation. Mallen kan hämtas [här](#)³. Instruktioner kommer att ges om vilka avsnitt i Projektspecifikationen som är obligatoriska i detta skede.
- 22 april Programföreståndaren sammanställer Projektansökningarna och kontakter, vid behov, projektledaren för eventuella förtydliganden.
- 11 maj Programrådsmöte där ansökningarna bereds och diskuteras. Fokus för denna beredning är kriterierna vetenskaplig kvalitet och genomförande.

³ Fullständig webbadress:

https://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjHhNPyx4_mAhXqxaYKHUj-AGgQFjAAegQIBRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.trafikverket.se%2Fcontentassets%2F33fef4ccc9444b108f6cc8f717b086ef%2Fmall_projektspecifikation_foi_oppn_ver.20.docx&usg=AOvVaw0NxexsocPIHcZRjLjSmhtw

- 13 maj Programrådets synpunkter skickas tillsammans med ansökningarna till Styrelsen.
- 8 juni Styrelsemöte där projektansökningarna bedöms utifrån kriteriet relevans och Programrådets underlag. Ansökningarna skickas därefter tillsammans med Styrelsens rekommendationer till Trafikverket. Rekommendationen om att finansiera ett projekt utgör ett TG0-beslut.
- 9 juni Projektledarna får besked om ansökan rekommenderas av Styrelsen. Detta innebär att Projektspecifikationen snarast måste färdigställas och ULF-modellen upprättas (i samråd med Trafikverkets handläggare).
- 12 juni Senaste datum, under förutsättning att projektet rekommenderas, att inkomma med komplett Projektspecifikation för att möjliggöra ett TG2-beslut den 19 augusti. Notera att detta inte är en garanti för att projektansökan prövas under mötet 19 augusti. Påföljande möjligt datum för ett eventuellt TG2-beslut är 24 oktober.
- 24 juni Styrelsemöte i portfölj Planera där Trafikverkets koordinator föredrar prioriteringen av ansökningarna.
- 19 augusti Styrelsemöte i portfölj Planera där ett eventuellt TG2-beslut kan tas.
- 24 oktober Styrelsemöte i portfölj Planera där ett eventuellt TG2-beslut kan tas.

Bilaga 4 – Mall för skiss till projektansökan

Projektansökan TRANSPORTEKONOMI 2020 – skiss på maximalt en A4-sida

NAMN PÅ FÖRSLAGET: XXX
KORT BESKRIVNING , beskriv innehållet i forskningsidén där frågorna som kortfattat ska besvaras är: Vad är forskningsfrågan? Varför är det relevant, dvs. hur kan resultatet nyttiggöras? Vilken metod ska användas? XXX...
Beskriv projektets koppling till Trafikverkets FoI-plan, se länk . (Notera att en ny version av FoI-planen publiceras senast 1 februari 2020) XXX...

PLANERAD PROJEKTBUDET, medel för FoI-utförare som söks från Trafikverket					
	2020	2021	2022	2023 och framåt	Totalt
Kostnad i Tkr	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

PROJEKTUTFÖRARE	
Projektledare	XXX, organisation
Andra utförare	XXX, XXX, XXX