

Q&A – Sjöfartsportföljen



Syftet med denna Q&A är att ge forskare och projektaktörer en transparent och samlad förståelse för Trafikverkets sjöfartsportföljs prioriteringar, processer, budgetläge och bedömningsgrunder.¹

Kontaktuppgifter:

Rikard Engström (rikard.engstrom@trafikverket.se)

Portföljordförande

Charlott Andersson (charlott.andersson@trafikverket.se)

Portföljledare

¹ Har du som läsare andra funderingar så maila dem gärna till oss så kan vi kanske utöka denna generella info med dem. Det som intresserar en brukar också intressera andra!



1. Hur ser tillgången till medel ut?

Trafikverket finansierar forskning inom hela transportområdet på regeringens uppdrag. Sammantaget handlar det om omkring 600 miljoner kronor per år som är öronmärkta för den transportforskning som Trafikverket finansierar. Dessa medel kommer dock med en, i sammanhanget inte ovanlig, begränsning – nämligen att medel inte får föras över från ett kalenderår till ett annat. Det påverkar hur Trafikverket kan planera våra åtaganden över tid.

Söktrycket inom sjöfartsportföljen uppgår normalt till mellan 200 och 300 miljoner kronor per år. Det finns omkring 90 miljoner att fördela inom sjöfartsportföljen. Läget för 2026 är mycket ansträngt, och det finns i princip inga medel tillgängliga eftersom söktryck och beviljandegrad har lett till att medlen är intecknade. För 2027 finns i dagsläget cirka 35 miljoner kronor som inte är allokerade tillgängliga, men detta är en ögonblicksbild som förändras allt eftersom ansökningar kommer in till portföljen, dessa behandlas löpande under året.

2. Vilka andra offentliga finansiärer finns inom området sjöfartsforskning?

Ingen annan aktör finansierar sjöfartsrelaterad forskning utifrån samma breda, systemövergripande sätt som Trafikverket gör på regeringens uppdrag. De mest relevanta aktörerna att vända sig till i dag är Energimyndigheten, som bland annat finansierar energi- och framdriftsrelaterad forskning, EU-programmen såsom Horizon Europe och CEF samt i viss mån Vinnova. Vinnovas fokus på sjöfart och transporter är dock inte lika tydligt som det var tidigare. Inom angränsande områden men med mer fokus på den havet och den marina miljön finns Formas satsning Hav och Vatten och Vetenskapsrådet satsning Swerve. Det finns därtill en rad andra aktörer som kan finansiera forskning inom området i viss utsträckning såväl bland övriga myndigheter som bland stiftelser och andra organisationer.

3. Hur redovisar vi värdet av projektpartners utrustning eller infrastruktur som vi får använda utan kostnad?

I den kvantitativa redovisningen kan endast faktisk tidsinsats och monetära kostnader tas upp. Det finns ingen schablon för värdering av tillgång till exempelvis simulatorer, fartyg eller annan infrastruktur utifrån ett projektperspektiv. Det gör att det blir än viktigare för sökande att kvalitativt beskriva hur tillgången till denna infrastruktur bidrar till projektets genomförbarhet, kvalitet och nyttiggörande. Detta är ofta en styrka i bedömningen.

4. Hur ser ni på uppföljningsprojekt?

Uppföljningsprojekt är varken särskilt positiva eller negativa i sig själva. Det viktiga är att det finns ett tydligt syfte med fortsättningen och att det framgår varför ett nytt steg behövs. I många fall är det naturligt att tidigare projekt genererar nya frågor eller att det finns behov av fördjupning eller verifiering, men det behöver motiveras tydligt. I många



fall kan man redan vid ansökan se att ett projekt kan förväntas leda till följdprojekt. Att indikera det tidigt gör att beslut kan fattas på en bättre grund.

5. Varför fick vi avslag på vårt förslag/ansökan?

Det kan finnas många orsaker till avslag. Vanliga skäl är begränsade medel, bristande relevans i förhållande till Trafikverkets prioriteringar, otillräcklig forskningshöjd, otydliga forskningsfrågor eller att projektets nyttiggörandepotential bedöms som svag. Andra anledningar kan vara bristande metodbeskrivning, avsaknad av behovsägare eller att projektet bedöms som alltför företagsspecifikt. Även starka förslag avslås ibland helt enkelt på grund av budgetläget. Sjöfartsportföljen ger inte individuella motiveringar till avslag av förslag.

6. Kan vi komma in med en reviderad ansökan efter avslag av ansökan?

Nej. Ett avslag innebär att processen avslutas. Vill man ändå söka på nytt är man välkommen. Ett nytt förslag måste då lämnas in och om det beviljas är man välkommen med en ansökan. Trafikverket ger inte individuell rådgivning om vilka förändringar man bör ta höjd för i ett nytt förslag/ansökan för att öka möjligheterna till acceptans.

7. Hur lång tid har vi på oss att lämna in ansökan efter att ett förslag accepterats?

En fullständig ansökan måste lämnas in, via Fol-portalen, senast sex månader efter beslutsdatum för det godkända förslaget.

8. Finns det områden där ni gärna skulle se fler ansökningar?

Ja, ett sådant område är ombyggnationer (retrofitting) av befintliga fartyg, exempelvis projekt som syftar till att förbättra energieffektivitet, konkurrenskraft eller arbets- och vistelsemiljö ombord. Här skulle Trafikverket gärna se fler forskningsiniterade ansatser. Därmed inte sagt att ansökningar inom ett område som detta har absolut prioritet.

9. Varför är ni inte mer specifika kring vad ni söker för projekt?

Om prioriteringarna görs alltför snäva riskerar man att hämma forskarnas kreativitet och därmed missa idéer och perspektiv som inte kunnat förutses. Därför är prioriteringarna relativt breda, vilket också bidrar till ökad innovationspotential. Detta kopplar väl an till utvärderingskriteriet kallat påverkan på transportsystemet. Ambitionen är att främja såväl inkrementell som mer banbrytande forskning inom det breda sjöfartsområdet. Vid särskilt identifierade behov kan riktade utlysningar göras.

10. Kan vi få ett förhandsbesked eller rådgivning om vår ansökan?

Nej. Trafikverket diskuterar inte enskilda ansökningar. Detta beror på flera faktorer: att alla sökande ska ges samma förutsättningar; att Trafikverket måste undvika att påverka projektens inriktning på ett sätt som kan uppfattas som beställning; att jävssituationer måste undvikas; och att resurserna inte räcker till för enskilda rådgivningar när Trafikverkets Sjöfartsportfölj hanterar ett hundratal förslag per år. Generella råd finns i Fol-planen.

11. Finns det områden där konkurrensen är särskilt hård?

Vissa områden, exempelvis bränslen, vindframdrift och brand, har fått många ansökningar och stora satsningar, vilket gör den områdesspecifika konkurrensen mer intensiv där. Samtidigt arbetar Trafikverket inte med öronmärkta budgetar för olika områden, så ett starkt förslag kan alltid konkurrera.

12. Kommer det att ske prioriteringsförändringar i planen för 2026?

Det övergripande fokuset ligger fast, med handelssjöfarten och sjötransportsystemets funktion som kärna. Sjöfartsportföljen fortsätter att ha breda utpekanden med fokus på forskning kopplat till handelssjöfart, miljö, konkurrenskraft och säkerhet med ansatser inom områden som teknik/naturvetenskap, samhällsvetenskap och policy — gärna i kombination. Se vidare i Fol-planen.

En justering inför 2026 är ökad betoning på området resiliens och särskilt ett tydligare dual use-perspektiv, vilket speglar samhällsutvecklingen i stort (även om det i praktiken redan tidigare innefattats i det breda hållbarhetsperspektivet).

13. Varför är ramen betydligt lägre än de 100 miljoner som anges i regleringsbrevet?

Regleringsbrevet anger i nuläget ett tak för satsningens omfattning såväl för sjöfarts- som luftfartsportföljen. Den faktiska ramen kan ändras under året utifrån förändrade förutsättningar. Det påverkar alla portföljer. Under 2025 fick Trafikverket exempelvis besked om minskade anslagsmedel, vilket reducerade samtliga portföljers handlingsutrymme med omkring tio procent från 2026 och framåt.

14. Hur bunden är man av budget och tidsplan i det ursprungliga förslaget?

Förslaget betraktas som en skiss. Det är naturligt att tidsplaner och budget justeras i ansökan, men förändringarna får inte vara alltför stora. Avvikelse som överstiger 15 procent bör i regel leda till att ett nytt förslag lämnas in, eftersom det i praktiken då är så omfattande förändringar att det handlar om ett nytt projekt.

15. Vad skiljer bra ansökningar från dåliga?

De bästa ansökningarna är tydliga, begripliga och välmotiverade. De beskriver tydligt syfte, metod och forskningsfrågor på ett sätt som gör att även personer utan



sjöfartsbakgrund kan bedöma kvaliteten. De visar tydlig samhällsnytta och har en plan för hur resultaten ska användas. De indikerar var forskningsfronten inom området befinner sig och hur man positionerar sig där. Engagemang från en behovsägare och relevant medfinansiering stärker ansökan avsevärt. Trafikverket vill se generaliserbarhet, inte företagsspecifika lösningar, och ser positivt på projekt där doktorander medverkar. Slutligen är det viktigt att ansökan visar vad nyttan, i dess olika former, blir primärt för transportsystemet av investeringen i projektet — value for money är alltid centralt.

16. Hur ser ni på fördelningen mellan inkrementell och banbrytande forskning?

Trafikverket avsätter inte medel i särskilda kategorier. Både banbrytande och mer inkrementell forskning välkomnas. Ofta är de starkaste projekten en kombination av båda, såsom inom vindframdrift, foilandande fartyg, flytande hamnar eller fjärrlotsning. Trafikverket är realistiska inför svårigheten att styra mot banbrytande forskning inom projektets ramar.

17. Kommer ni fortfarande att ta emot förslag i mars 2026 trots det begränsade budgetläget?

Ja, som det ser ut nu kommer förslagsingången att vara öppen. Det är dock viktigt att understryka att projekt inte, med dagens förutsättningar, kommer att kunna starta under 2026 med Trafikverkets medel. De kan antingen starta 2027 eller, om förutsättningar finns, tidigare med annan form av medfinansiering.

18. Hur ser bedömningsprocessen ut?

Processen och kriterierna finns beskrivna i Trafikverkets Fol-plan, som publiceras årligen, oftast i januari. Ansökningarna bedöms utifrån forskningshöjd, metodik, relevans, nyttiggörande, behovsägarnas engagemang, leveranser och ekonomisk rimlighet. Även området jämställdhet är ett viktigt kriterium i bedömningen – det innefattar t ex att integrera jämställdhet i genomförandet samt beskrivning av hur resultatet kan påverka olika grupper. Hur projektet passar in i portföljens prioriteringar samt den övergripande budgeten vägs också in inför beslut. Även om ansökan uppfyller alla kriterier är det alltså ingen garant för acceptans eftersom tillgången på medel och timing också spelar stor roll. Alla ansökningar bedöms utifrån samma kriterier och process.

19. Hur viktig är medfinansiering?

Medfinansiering är ofta en styrka eftersom den signalerar relevans och engagemang från industrin eller andra aktörer, men det är inte ett krav i alla projekt. Trafikverket gör en samlad bedömning av projektets karaktär, aktörer, behovsägare och nyttiggörande.

20. Hur ser ni på internationella projekt?



Internationella projekt kan vara mycket värdefulla, förutsatt att det finns en tydlig svensk samhällsnytta och att resultaten kan tillämpas i svenska förhållanden. Svenska aktörers engagemang måste vara tydligt, och projektets upplägg får inte vara så internationellt att kopplingen till svenska behov blir otydlig.

21. I vårt tänkta projekt ingår en utländsk projektpartner. Kan de få finansiering från portföljen?

Grundprincipen är att Trafikverkets forskningsfinansiering bara kan finansiera utförare som har svenskt organisationsnummer. Undantag kan ske i sådana fall där myndighetens bedömning är att det inte finns lämpliga nationella forskningsutförare. Lämplighetsbedömningen görs från fall till fall och tar sin grund t ex i verifierad kompetens, tillgång till utrustning eller nätverk. Inte sällan har forskningsutförande organisationer, i synnerhet på konsult- och näringslivssidan, internationella moder-, dotter- eller systerbolag. När så är fallet bör, om möjligt, den svenska parten vara den som utför den forskningsfinansierade insatsen. Trafikverket kan välja att inte bevilja stöd till aktörer som inte har någon verksamhet i Sverige även om möjliga utförare med svenskt organisationsnummer saknas.

22. Vad bör man tänka på innan man lämnar in ett förslag?

Det är viktigt att läsa Fol-planen och säkerställa att projektet ligger inom ramen för Trafikverkets uppdrag och prioriteringar. Forskningsfrågorna behöver vara tydliga, metoden trovärdig och nyttiggörandet konkret. Behåll fokus på samhällsnytta och undvik att göra projektet för företagsspecifikt. Engagera relevanta behovsägare, skriv begripligt och se till att projektets upplägg är rimligt i relation till budget och tid.