



# Resultater av Pilot-T-ordningen

Delrapport 2 av 2



Foto: iStock/coldsnowstorm

# Forord

På oppdrag for Norges forskningsråd har Menon Economics og Multiconsult utarbeidet en studie av effekter av transportforskning. Formålet med arbeidet er å dokumentere effekter av transportforskning finansiert av Forskningsrådet gjennom satsingene Pilot-T og programmet Transport 2025.

Studien presenteres i to delrapporter. Dette er delrapport 2, som er en kartlegging og vurdering av resultater fra Pilot-T-ordningen i perioden 2018 til 2024. Delrapport 1 presenterer effekter av utvalgte forskningsprosjekter finansiert av Forskningsrådet innen transportforskning i perioden 2011-2024.

Annegrete Bruvoll (administrativt ansvarlig, faglig ansvarlig del 1) og Leo Grünfeld (faglig ansvarlig del 2) har vært ansvarlige for prosjektet. Peter Aalen har vært prosjektleder. Inger Nielsen Hole har hatt særlig operativt ansvar for Del 1 og Sigrid Hernes for del 2, mens Mikael Storhaug Amari har bistått på begge deler. Maren Louise Salte har ledet teamet med fageksperter fra Multiconsult, med Tugba Arsava, Sam Pawar, Kaj Halvorsen, Paal Aaserud og Rune Nordli.

Vi takker Norges forskningsråd for et spennende oppdrag. Vi takker alle forskningsaktører og representanter fra deltakerbedrifter for verdifulle innspill underveis i prosessen.

Mai 2026

Annegrete Bruvoll  
Prosjektansvarlig Del 1  
Menon Economics

Mai 2026

Leo Grünfeld  
Prosjektansvarlig Del 2  
Menon Economics

## Om Menon Economics

Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et konsultantselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked.

Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt.

Les mer om vårt arbeid på [menon.no](http://menon.no).

## Om Multiconsult

Multiconsult ASA er et ledende norsk ingeniør- og arkitekturselskap. Med nærmere 3500 høyt kompetente medarbeidere fordelt på sterke fagområder kan Multiconsult påta seg de mest komplekse prosjektene markedet har å tilby. Multiconsult har lang erfaring med prosjekter for offentlige og private kunder innen bygg og eiendom, energi og industri og anlegg. Vår rådgivning dekker et bredt spekter av fagområder, blant annet energiledelse og energieffektivisering, fornybar energiproduksjon, transport og klimagassutslipp og klimagassreduksjon med kjent og ny teknologi.

## Om Forskningsrådet

Forskningsrådet skal sikre at de beste forsknings- og innovasjonsprosjektene blir finansiert og deler ut ca. 11 mrd. kroner hvert år på vegne av alle departementene. Forskningsrådet er forvaltningens og regjeringens rådgiver innen forskning og innovasjon og gir råd om på hvilke områder samfunnet trenger mer kunnskap og nye løsninger. Forskningsrådet har også ansvar for ulike arenaer for dialog mellom forskere, næringsliv, offentlig sektor og andre brukere av forskning og innovasjon og kobler sektorene slik at de kan lære av hverandre og samfunnet får tatt ny kunnskap raskere i bruk. I tillegg utfører Forskningsrådet ulike eksternt finansierte oppdrag, satsinger og strategiprosesser, på vegne av departementene og andre offentlige organ.

# Innhold

<b>Sammendrag</b>	<b>4</b>
<b>Excecutive summary</b>	<b>6</b>
<b>1 Innledning og metode</b>	<b>8</b>
1.1 Innledning og formål	8
1.2 Rammeverk og informasjonskilder	8
1.3 Leseveiledning	10
<b>2 Kort om Pilot-T-ordningen</b>	<b>11</b>
2.1 Bakgrunn	11
2.2 Formål og innretning	12
<b>3 Pilot-T-ordningen i tall</b>	<b>15</b>
3.1 Søknader og bevilgninger i perioden 2018 til 2024	15
3.2 Karakteristikker ved prosjektene	16
3.3 Karakteristikker ved deltagende bedrifter	18
<b>4 Resultater fra Pilot-T-prosjekter</b>	<b>21</b>
4.1 Addisjonalitet	22
4.2 Markedsrealisering og verdiskaping	23
4.3 Internasjonal posisjonering	25
4.4 Samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling	25
4.5 Grønn omstilling og bærekraft	27
4.6 Transportsikkerhet og fremkommelighet	28
4.7 Pilot-T-prosjektene bidrag til NTP-målene	29
<b>5 Vurdering av relevans og effektivitet</b>	<b>31</b>
5.1 Behov for og relevans av Pilot-T-ordningen	31
5.2 Pilot-T-ordningens organisering	33
5.3 Samarbeid i Pilot-T-prosjektene	35
<b>6 Oppsummering og erfaringer</b>	<b>38</b>
<b>Vedlegg 1: Oversikt over Pilot-T-prosjekter</b>	<b>40</b>

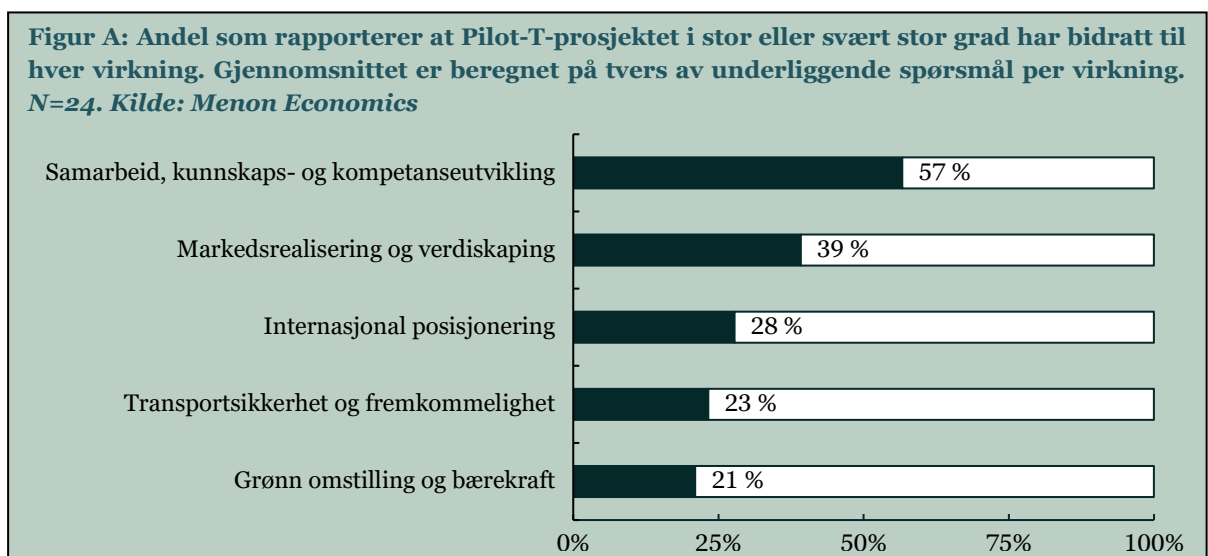
# Sammendrag

Pilot-T er en nasjonal satsing finansiert av Samferdselsdepartementet, og forvaltet gjennom Forskningsrådet og Innovasjon Norge gjennom to søsterordninger. Satsingen skal bidra til utvikling og testing av nye løsninger for et mer effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Gjennom Pilot-T skal næringslivet, i samarbeid med forskningsmiljøer og relevante offentlige aktører, utvikle og prøve ut teknologi og tjenester som kan redusere utslipp, øke effektiviteten og styrke konkurransekraften i norsk transportsektor. Prosjektene skal også bidra til kunnskapsoverføring mellom næringsliv og forskningsmiljøer, og til kompetansebygging på tvers av transportsektoren.

I denne rapporten evaluerer vi effekter av ordningen som Forskningsrådet har forvaltet. Vi ser også kort på elementer knyttet til ordningens relevans sett opp mot ordningens mål, samt effektivitet i forvaltningen. I perioden 2018 til 2024 har Forskningsrådet gjennom Pilot-T bevilget 337 mill. kroner til 40 prosjekter. Prosjektene har hatt en samlet ramme på 684 mill. kroner, inkludert egenfinansiering fra prosjektpartnerne. I gjennomsnitt har prosjektene fått 8,6 mill. kroner i støtte fra Forskningsrådet. Det største prosjektet har fått innvilget 16 mill. kroner, mens det minste har fått innvilget i overkant av 3 mill. kroner. Porteføljen involverer bredt, fra små nyoppstartede teknologiselskaper til store etablerte offentlige virksomheter, og omfatter både veitrafikk, bane, sjøfart og luftfart. Digitalisering av tjenester og operasjoner er et gjennomgående tema. Prosjektene er i hovedsak forankret i storbyene Oslo, Bergen og Trondheim. SINTEF, NTNU, Statens vegvesen og TØI er de klart hyppigste samarbeidspartnerne.

Basert på en spørreundersøkelse med svar fra 24 av 40 prosjekter og intervjuer vurderer vi at addisjonaliteten til ordningen er middels til høy. Over halvparten av prosjektene oppgir at de ikke ville blitt gjennomført uten støtte fra Pilot-T. Blant prosjektene som likevel ville blitt gjennomført, ville gjennomføringen skjedd i mindre omfang og på et senere tidspunkt. Svarene samsvarer i stor grad med funnene for den større IPN-ordningen i Forskningsrådets resultat-analyse.<sup>1</sup> Samtidig er bare ett av fire prosjekter helt enige i at det ikke finnes andre relevante virkemidler. Dette nyanserer vurderingen av ordningen. Pilot-T er utløsende, men ikke unik.

**Pilot-T-ordningen bidrar til samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling for deltakerne, mens de store samfunnseffektene lar vente på seg.**



<sup>1</sup> Samfunnsøkonomisk Analyse (2025). Resultatanalyse 2025. Tilgjengelig [her](#).

Effekter på **samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling** er sterkest ifølge vår survey. De tydeligste enkeltteffektene fremkommer i form av kompetanseutvikling internt i virksomhetene og økt oppmerksomhet om nytten av FoU. Markedsrealisering og verdiskaping er det nest mest fremtredende effektområdet, der blant annet over halvparten av prosjektene oppgir at Pilot-T i stor eller svært stor grad har bidratt til nye prosjekter og økt konkurransevne. Verdiskapingen kommer først og fremst til uttrykk gjennom en styrket markedsposisjon og videre utviklingsaktivitet, snarere enn gjennom realiserte økonomiske gevinster.

Effekter på **internasjonal posisjonering, grønn omstilling og transportsikkerhet** viser få resultater. Innenfor disse temaområdene oppgir mange prosjekter at det er for tidlig å vurdere effektene, at de er usikre eller at effektmålene ikke er relevante. Samlet peker funnene i retning av at de direkte samfunnseffektene av Pilot-T fortsatt er under utvikling, og at flere av de store gevinstene først vil kunne realiseres dersom løsningene tas i bruk i større skala.

Blant avsluttede prosjekter har om lag halvparten gitt vitenskapelige publiseringer.

**Sett opp mot målene i Nasjonal transportplan (NTP) ser Pilot-T særlig ut til å bidra til økt konkurransevne, teknologiutvikling og næringsutvikling.** Effektene innen grønn omstilling, transportsikkerhet og fremkommelighet fremstår foreløpig svakere eller mer indirekte. Flere prosjekter peker samtidig på at det er for tidlig å vurdere slike samfunnseffekter, ettersom løsningene fortsatt befinner seg i pilot- eller tidlig markedsfase.

Pilot-T er innrettet mot prosjekter som ligger høyere oppe på TRL (Technology Readiness Level)-skalaen enn øvrige transportrettede ordninger hos Forskningsrådet, og 18 av 24 prosjekter oppgir at de har utviklet nye eller forbedrede produkter. Få prosjekter har imidlertid brakt teknologiene helt ut til markedet, noe som må ses i lys av at dette er forsknings- og utviklingsprosjekter som fortsatt pågår eller nylig er avsluttet.

**Pilot-T fremstår som en relevant og relativt treffsikker ordning for næringslivsrettede FoU-prosjekter i transportsektoren.** Tre av fire prosjekter er helt enige i at ordningen dekker deres FoU-behov innen transport. Sammenlignet med den øvrige Transport 2025-porteføljen er Pilot-T mer næringsrettet. Pilot-T har samtidig klare likhetstrekk med IPN, både i innretning og resultater. Det fremstår derfor som fornuftig at ordningen nå inngår i samme utlysning. Etterspørselen etter Pilot-T er på nivå med sammenlignbare ordninger, men det samlede omfanget er begrenset. I perioden 2018 til 2024 var det tre søkere per tilsagn, sammenlignet med 3,3 for IPN i 2023. Konkurransen per tilsagn fremstår dermed normal, men den absolutte interessen er fortsatt begrenset, med totalt 121 søkere fordelt på seks utlysninger.

Søknadsprosessen oppleves i hovedsak som håndterbar, men det fremstår litt krevende å finne informasjon om ordningen og vurdere egen relevans opp mot ordningen. Samarbeidet i Pilot-T-prosjektene fungerer godt, noe som samsvarer med survey-funn som fremhever verdien av samarbeid, kunnskapsutvikling og kompetanseutvikling.

Det er vårt syn at Pilot-T-ordningen nok i utgangspunktet var for liten i omfang til at den rettferdiggjorde en egen programsatsing. Det var derfor naturlig at ordningen ble organisert under IPN. Vi ser tydelige tegn til at ordningen faktisk omfatter prosjekter som ligger høyere oppe på TRL-nivå enn de andre transportrettede ordningene. Men så langt ser det ut til at prosjektene i liten grad har klart å bringe teknologier og løsninger helt ut til markedet. Treparsamarbeid mellom forskningsmiljø, bedrift og kommersialiseringsaktør er sjelden til stede, og bare de to første aktørgruppene er obligatoriske deltakere. En sterkere kobling til kunder, kommersialiseringsaktører eller investorer kan gi større mulighet til markedsintroduksjon. På transportfeltet er særlig en kobling til offentlige innkjøpsmiljøer viktig for å oppnå slike resultater. Det er viktig å huske at prosjekter lett stranded i pilotfasen dersom man ikke har sikret interesse og mulig tilknytning til brukere fra tidlig fase.

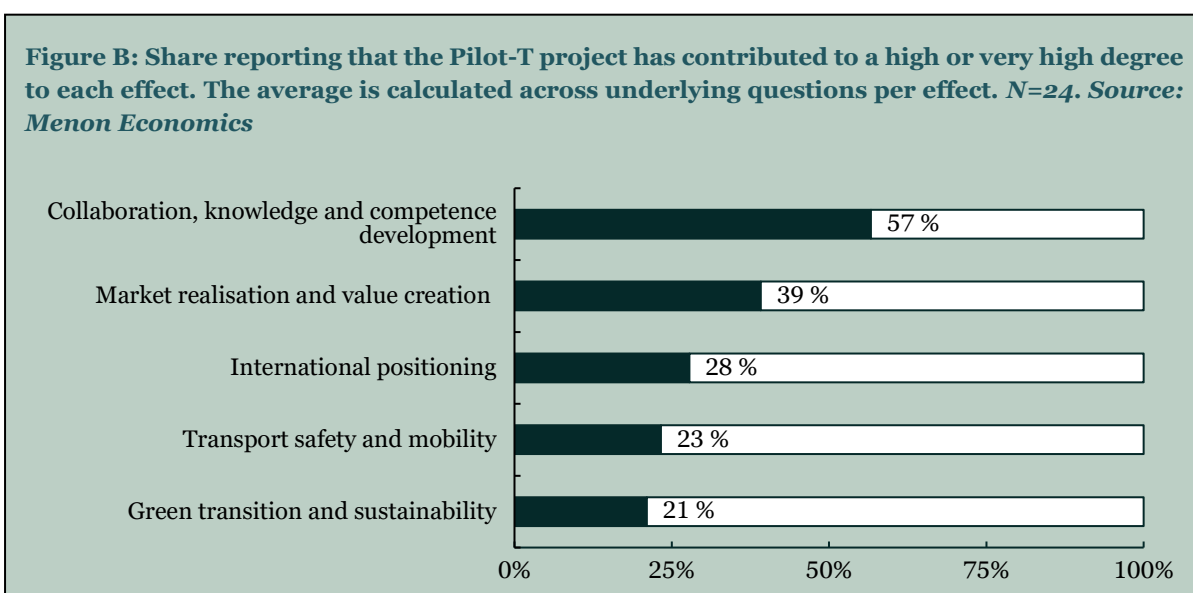
# Executive summary

Pilot-T is a national initiative funded by the Norwegian Ministry of Transport and administered through the Research Council of Norway and Innovation Norway via two sister programmes. The scheme is intended to support the development and testing of new solutions for a more efficient, environmentally sustainable, and safe transport system. Through Pilot-T, businesses, in collaboration with research institutions and relevant public actors, develop and pilot technologies and services that can reduce emissions, increase efficiency, and strengthen the competitiveness of the Norwegian transport sector. The Pilot-T projects are also meant to support knowledge transfer between industry and research institutions and to build competence across the transport sector.

This report evaluates the effects of the scheme as administered by the Research Council of Norway. We also briefly consider the scheme's relevance relative to its objectives, as well as the efficiency of its administration. Between 2018 and 2024, the Research Council awarded NOK 337 million to 40 projects through Pilot-T. The projects had a combined budget of NOK 684 million, including co-financing from project partners. On average, projects received NOK 8,6 million in support from the Research Council of Norway. The largest project was awarded NOK 16 million, the smallest just over NOK 3 million. The portfolio is broad, spanning small newly established technology companies to large established public entities, and covers road, rail, maritime, and aviation. Digitalisation of services and operations is a recurring theme in the projects. Projects are mainly anchored in the cities of Oslo, Bergen, and Trondheim. SINTEF, NTNU, the Norwegian Public Roads Administration (Statens vegvesen), and the Institute of Transport Economics (TØI) are by far the most frequent project partners.

Based on a survey with responses from 24 of 40 Pilot-T projects and interviews, we assess the additionality of the scheme as medium to high. More than half of the projects report that they would not have been carried out without Pilot-T support. Among the projects that would have proceeded regardless, implementation would have been smaller in scope and would have occurred later. The responses largely correspond with the findings for the larger IPN scheme in the Research Council's results analysis. At the same time, only one in four projects fully agrees that no other relevant instruments exist. This nuances the assessment of the scheme. Pilot-T is catalytic, but not unique.

**Pilot-T contributes to collaboration and to the development of knowledge and competence among participants, while the major societal effects have yet to materialise.**



Effects on **collaboration and on knowledge and competence development** are the strongest according to our survey. The clearest individual effects appear in the form of internal competence development within the businesses and increased awareness of the value of R&D. Market realisation and value creation is the second most prominent effect area, where more than half of projects report that Pilot-T has contributed to a high or very high degree to new projects and improved competitiveness. Value creation is expressed primarily through a strengthened market position and continued development activity, rather than through realised financial gains.

Effects on **international positioning, green transition, and transport safety** show fewer results. Within these areas, many projects report that it is too early to assess the effects, that they are uncertain, or that the effect targets are not relevant. Taken together, the findings suggest that the direct societal effects of Pilot-T are still developing, and that several of the major gains can only be realised if the solutions are adopted at a larger scale.

Among completed projects, about half have produced scientific publications.

**Measured against the objectives of the National Transport Plan (NTP), Pilot-T appears to contribute particularly to increased competitiveness, technology development, and business development.** Effects on green transition, transport safety, and mobility appear so far weaker or more indirect. Several projects point out that it is too early to assess such societal effects, as the solutions remain in a pilot or early market phase.

Pilot-T is oriented towards projects further up the TRL scale than the Research Council's other transport-oriented schemes, and 18 of 24 projects report having developed new or improved products. Few projects have, however, brought the technologies all the way to market, which must be seen in light of the fact that these are research and development projects that are still ongoing or recently concluded.

**Pilot-T comes across as a relevant and reasonably well-targeted scheme for business-oriented R&D projects in the transport sector.** Three in four projects fully agree that the scheme meets their R&D needs in transport. Compared with the Research Council's broader Transport 2025 portfolio, Pilot-T is more business-oriented. At the same time, Pilot-T has clear similarities to Innovation Projects for the Industrial Sector (IPN), both in design and results. It therefore appears sensible that the scheme is now part of the same call. Demand for Pilot-T is on par with comparable schemes, but the overall volume is limited. Between 2018 and 2024 there were three applicants per award, compared with 3,3 for IPN in 2023. Competition per award thus appears normal, but absolute interest remains limited, with a total of 121 applicants across six calls.

The application process is generally experienced as manageable, but it appears somewhat demanding to find information about the scheme and to assess one's own relevance to it. Collaboration in the Pilot-T projects works well, which corresponds with the survey findings that highlight the value of collaboration and of knowledge and competence development.

It is our view that Pilot-T was probably too small in scope to justify a dedicated programme in the first place. It is therefore natural that the scheme was organised under IPN in the later years. We see clear signs that the scheme does in fact comprise projects further up the TRL scale than the other transport-oriented schemes. So far, the projects appear to have had limited success in bringing technologies and solutions all the way to market. Tripartite collaboration between research institution, business, and commercialisation actor is rarely present, and only the first two participant groups are mandatory. A stronger link to customers, commercialisation actors, or investors could provide greater scope for market introduction. In the transport field, a link to public procurement environments is particularly important for achieving such results. It is worth remembering that projects easily become stranded in the pilot phase if interest and a possible connection to users are not secured from an early stage.

# 1 Innledning og metode

## 1.1 Innledning og formål

Samferdselsdepartementet har bedt Forskningsrådet om å gjennomføre en studie av effekter av transportforskningen. Formålet er å dokumentere effekter av forskningen som er støttet av Forskningsrådet gjennom Pilot-T og programmet Transport 2025. Menon Economics har gjennomført studien med støtte fra Multiconsult. Arbeidet oppsummeres i to delrapporter, hvor denne rapporten er delrapport 2.

- **Delrapport 1: Effekter av transportforskning.** I første delrapporten identifiseres og beregnes samfunnsmessige effekter av transportforskning som har fått støtte fra Forskningsrådet i perioden 2011 til 2024. Vurderingene baseres på 46 forskningsprosjekter, hvorav det er gjennomført detaljerte effektanalyser av fire.
- **Delrapport 2: Resultater av Pilot-T-ordningen.** I denne delrapporten kartlegges og vurderes resultater fra prosjekter som har fått støtte av Forskningsrådet gjennom Pilot-T-ordningen i perioden 2018 til 2024.

## 1.2 Rammeverk og informasjonskilder

Pilot-T-ordningen vurderes i lys av resultater innenfor disse fem områdene:

- **Markedsrealisering og verdiskaping** – hvorvidt løsninger og konsepter har nådd markedet og styrket konkurranseevnen.
- **Internasjonal posisjonering** – norske aktørers muligheter til å hevde seg globalt og skalere løsninger internasjonalt.
- **Samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling** – samspill mellom bedrifter, FoU-miljøer og offentlige aktører som fremmer innovasjon.
- **Grønn omstilling og bærekraft** – bidrag til lavere utslipp, redusert energibruk og sirkulærøkonomi.
- **Transportsikkerhet og fremkommelighet** – forbedringer i transportsikkerhet og flyt.

For å vurdere i hvilken grad Forskningsrådets finansiering utløser disse resultatene, analyserer vi ordningens addisjonalitet, det vil si i hvilken grad ordningen frembringer forskningsresultater som ellers ikke ville funnet sted. Avslutningsvis belyses ordningens utforming gjennom en vurdering av relevans og effektivitet, strukturert i tre deler om 1) behov og relevans, 2) organisering og 3) samarbeid.

I denne studien har vi innhentet informasjon fra flere kilder. Rapporten omhandler Pilot-T-ordningen fra oppstarten i 2018 til og med bevilgningene i 2024, samt søkertall for utlysningen i 2025. Nedenfor omtaler vi kort de ulike informasjonskildene.

**Bevilgningsstatistikk:** For å gi et overblikk over ordningens størrelse, etterspørsel og utvikling, bruker vi bevilgningsstatistikk for ordningen. Fra Forskningsrådet har vi mottatt relevant statistikk om søknader og bevilgninger i perioden. Dette omfatter antall søknader og beløpsstørrelser, både søkt, innstilt og bevilget. I tillegg har vi informasjon om bevilgningsperioder og samarbeidspartnere.

**Dokumentstudier:** For å finne informasjon om prosjektenes innhold og resultater har vi brukt prosjektenes søknader, sluttrapporter og resultatrapporter, i tillegg til relevant informasjon som er tilgjengelig på internett. I Forskningsrådets prosjektbank finnes det blant annet tilknyttede publikasjoner for prosjektene.

**Spørreundersøkelse til Pilot-T-bedriftene:** For å få innsikt og et oversiktsbilde i resultater fra Pilot-T-prosjekter og deltakernes erfaringer med ordningen, ble det sendt ut en spørreundersøkelse til alle de 40 bedriftene som har mottatt støtte fra Pilot-T. Undersøkelsen ble sendt til prosjektleder dersom vedkommende fortsatt var ansatt, til administrativt ansvarlig dersom prosjektleder ikke var tilgjengelig, og til postmottak dersom ingen av disse var aktuelle mottakere. 24 bedrifter (60 prosent) besvarte undersøkelsen, der de oppgir at de befinner seg i følgende fase av prosjektet:

- I oppstartsfasen: 2
- Midtveis i prosjektperioden: 7
- I avslutningsfasen: 3
- Ferdigstilt: 10
- Avbrutt: 2

Representativiteten vurderes samlet som tilfredsstillende. Vi har undersøkt om de 16 prosjektene som ikke svarte, skiller seg systematisk fra dem som svarte. Disse er varierte i karakteristikk, og størrelsesfordelingen er god: 18 av 28 små bedrifter har svart, fire av sju mellomstore og to av fem store. Da undersøkelsen ble sendt ut, var rundt halvparten av prosjektene avsluttet, noe som samsvarer godt med hvordan de som har svart, kategoriserer prosjektets fase. Blant de 16 bedriftene som ikke har svart, avdekket vi i utsendelsesfasen at rundt halvparten av prosjektlederne hadde byttet jobb, og undersøkelsen ble derfor sendt til alternativ kontaktperson/postmottak. Til sammenligning hadde SØA sin resultatanalyse 2025<sup>2</sup> en svarrate på 70 prosent i ettårsundersøkelsen og 55 prosent i fireårsundersøkelsen for IPN-prosjekter, mens Menon Economics sin undersøkelse til Miljøteknologiordningen hadde en responsrate på 43 prosent.<sup>3</sup>

For å sammenligne svarene fra Pilot-T-prosjektene med en representativ gruppe bruker vi Samfunnsøkonomisk Analyses resultatrapport for forskningsprosjekter finansiert av Forskningsrådet.<sup>4</sup> Rapporten gjennomføres årlig og skiller mellom svar fra ulike prosjekttyper. Ettersom Pilot-T-prosjektene ligner på IPN-prosjekter, og nå faktisk er en del av ordningen, er IPN den sammenligningsgruppen vi i størst grad benytter. Rapporten omtales heretter som SØA-Resultatanalyse.

**Eksplorative dybdeintervjuer av Pilot-T-bedrifter:** For å få dypere innsikt enn det en spørreundersøkelse gir, og få frem mer kvalitativ innsikt om tanker og erfaringer med Pilot-T-ordningen, har vi gjennomført dybdeintervjuer med utvalgte Pilot-T-bedrifter. Temaer som ble belyst i intervjuene omfattet: gjennomføring og samarbeid, addisjonalitet, leveranser og oppnådde resultater, resultater og effekter, videreføring og potensial, og innspill til programmet.

Vi har intervjuet seks bedrifter. I tillegg har vi intervjuet forskere tilknyttet to av prosjektene og gjennomført en telefonsamtale med en tidligere prosjektleder som sluttet underveis i prosjektet. Det er også gjennomført to separate intervjuer med ansvarlige i Forskningsrådet og Samferdselsdepartementet.

**Delrapport 1 av denne rapporten:** Pilot-T-prosjektene er en del av den bredere transportforskningsporteføljen som er analysert i Del 1 av denne rapporten. De avsluttede prosjektene inngår i utvalget som danner grunnlaget for effektvurderingene i Del 1. I kapittel 4 når vi ser nærmere på resultater fra prosjektene, vil vi derfor henviser til Del 1 og særlig til prosjektkatalogen, som presenterer 46 utvalgte prosjekter med gode realiserte eller potensielle effekter, hvorav 16 er Pilot-T-prosjekter.

---

<sup>2</sup> Samfunnsøkonomisk Analyse (2025). *Resultatanalyse 2025*. Tilgjengelig [her](#).

<sup>3</sup> Menon Economics. (2025). *Evaluering av Miljøteknologiordningen*. Tilgjengelig [her](#).

<sup>4</sup> Samfunnsøkonomisk Analyse (2025). *Resultatanalyse 2025*. Tilgjengelig [her](#).

## 1.3 Leseveiledning

Rapporten er strukturert for å bygge en helhetlig forståelse av Pilot-T-ordningen, fra beskrivelse av ordningens rammer til vurdering av konkrete resultater, relevans og effektivitet.

Kapittel 2 gir en kort presentasjon av ordningen, der formål, bakgrunn og innretning beskrives. Kapittel 3 gir en statistisk gjennomgang av ordningen i perioden 2018 til 2024, med vekt på søknader og bevilgninger, prosjektporteføljens sammensetning og karakteristikk ved deltakende bedrifter.

Kapittel 4 presenterer våre vurderinger av resultatene fra Pilot-T-prosjektene. Her vurderes ordningens addisjonalitet før vi gjennomgår resultater innenfor fem områder: markedsrealisering og verdiskaping, internasjonal posisjonering, samarbeid og kompetanseutvikling, grønn omstilling og bærekraft, og transportsikkerhet og fremkommelighet. Avslutningsvis i kapitlet kommenterer vi kort Pilot-T-prosjektene bidrag til NTP-målene. For å kunne lese mer om enkeltprosjektene resultater og effekter underveis anbefales det å ha Del 1 av rapporten tilgjengelig ved lesing av dette kapitlet. Der i prosjektkatalogen er prosjektene nummerert og gruppert etter tema. Vi vil for eksempel henviser til «Prosjekt A (Prosjekt 3.4 i Delrapport 1)», og leseren kan da lese i prosjektkatalogen i Delrapport 1 for mer utfyllende beskrivelser.

Kapittel 5 trekker opp et bredere perspektiv og belyser ordningens relevans og effektivitet, herunder behovet for ordningen, organiseringen og hvordan samarbeidet mellom prosjektpartnerne fungerer i praksis.

Kapittel 6 oppsummerer og sammenligner funnene i kapittel 4 og 5.

## 2 Kort om Pilot-T-ordningen

Pilot-T er en nasjonal satsing finansiert av Samferdselsdepartementet, og gjennomføres i samarbeid mellom Forskningsrådet og Innovasjon Norge. Ordningen skal bidra til utvikling og testing av nye løsninger for et mer effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem.

Gjennom Pilot-T skal næringslivet, ofte i samarbeid med forskningsmiljøer og relevante offentlige aktører, utvikle og prøve ut teknologi og tjenester som kan redusere utslipp, øke effektiviteten og styrke konkurransekraften i norsk transportsektor. Prosjektene skal også bidra til kunnskapsoverføring mellom næringsliv og forskningsmiljøer, og til kompetansebygging på tvers av sektoren.

### 2.1 Bakgrunn

Pilot-T ble etablert som del av regjeringens innovasjonssatsing under Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029, presentert i Meld. St. 33 (2016-2017), og videreført i NTP 2022-2033 (Meld. St. 20, 2020-2021). I NTP trekkes det frem at markedet for smarte mobilitetsløsninger vokser raskt internasjonalt. Regjeringen ønsket derfor å legge til rette for at norske bedrifter skulle kunne konkurrere i dette markedet, samtidig som transportpolitikkenes overordnede mål om sikkerhet, effektivitet og miljøhensyn ble ivaretatt. Bakgrunnen for Pilot-T er også et behov for raskere implementering av ny teknologi i transportsektoren.

#### **Tekstboks 2-1: Omtale av Pilot-T i NTP 2018-2029 (Meld. St. 33).**

«For å være godt rustet til å ta i bruk ny teknologi på transportområdet legger regjeringen opp til å iverksette flere ulike tiltak som har til hensikt å stimulere og tilrettelegge for nye og innovative løsninger. Dette kommer i tillegg til den store innsatsen innen de statlige virksomhetene. Regjeringen vil bl.a. understøtte forskning, utvikling og pilotering på transportområdet gjennom en ny ordning – Pilot-T.

Ordningen, Pilot-T, vil forvaltes av aktører i det eksisterende virkemiddelapparatet for forskning og innovasjon. Gjennom ordningen skapes en konkurransearena hvor et bredt sett med aktører kan prøve ut nye løsninger i praksis. For å sikre at læringseffekten av utprøvnings- og pilotvirksomheten er god, og for å kunne bidra der det identifiseres kunnskapsbehov, vil også midler til forskning på relevante områder være en del av satsingen. Eksempelvis kan det være grunnleggende behov innenfor IKT-sikkerhet som er en nødvendig forutsetning for gode pilotprosjekter. Forskning som bygger opp slik kompetanse kan være en del av satsingen.»

## **Tekstboks 2-2: Transportpolitiske mål i Nasjonal transportplan i perioden Pilot-T-programmet har vært aktivt. Kilde: Nasjonal transportplan<sup>5,6,7</sup>**

Nasjonal transportplan (NTP) legger føringer for utviklingen av transportsektoren og setter mål for transportpolitikken. Selv om målstrukturen har blitt endret i perioden Pilot-T har vært aktivt, har hovedretningen vært stabil: et transportsystem som er effektivt, trygt, miljøvennlig og som styrker verdiskaping og konkurransevne i næringslivet.

NTP 2018-2029 hadde følgende hovedmål:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser

I NTP 2022-2033 ble målstrukturen endret til fem likestilte mål:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Den viktigste endringen i den nye målstrukturen var at teknologiutvikling og effektiv ressursbruk fikk en tydeligere og mer eksplisitt plass i transportpolitikken.

### **Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050**



## **2.2 Formål og innretning**

Mer konkret skal Pilot-T stimulere til økt innovasjon og teknologiutvikling i norsk næringsliv. Ordningen skal bidra til:

- et mer effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem
- verdiskaping og næringsutvikling i Norge
- ny kunnskap og kompetansebygging i transportsektoren

<sup>5</sup> Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*

<sup>6</sup> Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*

<sup>7</sup> NTP 2025-2036 viderefører i hovedsak målstrukturen fra NTP 2022-2033, med fortsatt vekt på teknologiutvikling, effektiv ressursbruk, klima- og miljømål, sikkerhet og konkurransevne. Se Meld. St. 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036*.

- tett samarbeid mellom bedrifter, forskningsmiljøer og offentlige aktører

De to første punktene er i stor grad sammenfallende med tre av målene i NTP (2022–2033): enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet, bidrag til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, samt effektiv bruk av ny teknologi.

Et Pilot-T-prosjekt skal alltid involvere flere partnere, og ha behov for ny kunnskap for å kunne realiseres. Prosjektene skal inkludere pilotering eller testing av teknologi, eller resultere i løsninger som kan tas i bruk i markedet.

*– Transportsektoren står overfor en rekke utfordringer der teknologi må være en del av løsningene. Digitalisering og bruk av ny teknologi skal bidra både til økt fremkommelighet, økt transportsikkerhet og et mer klima- og miljøvennlig transportsystem. Pilot-T er en del av regjeringens samlede teknologisatsing, og er videreført i ny transportplan.*

*Jon-Ivar Nygård, samferdselsminister (2024)<sup>8</sup>*

## **Forskningsrådets og Innovasjon Norges rolle**

Pilot-T forvaltes av både Forskningsrådet og Innovasjon Norge, med ulike målgrupper og innretninger:

- **Forskningsrådet** støtter prosjekter der det er behov for ny kunnskap, forskning, testing eller pilotering for å ta i bruk ny teknologi, tjenester eller forretningsmodeller. Denne delen av ordningen er særlig rettet mot prosjekter som ligger lengre unna markedet, og hvor forskning og utvikling står sentralt. Prosjektene skal bidra til å bygge ny kompetanse og utvikle løsninger som kan tas i bruk i transportsektoren på sikt.
- **Innovasjon Norge** retter sin del av Pilot-T mot mer markedsnære innovasjonsprosjekter som gir verdiskaping i Norge. Her støttes utvikling, demonstrasjon og uttesting av løsninger som er nær eller klar for kommersiell bruk. Prosjektene kan bygge på kjent kunnskap anvendt på en ny måte, men må ha høy nyhetsgrad og et tydelig potensial for kommersialisering.

Vi gjør oppmerksom på at det er utenfor mandatet på denne studien å vurdere hvorvidt rollefordelingen mellom Innovasjon Norge og Forskningsrådet er hensiktsmessig, og hvordan samarbeidet mellom de to virkemiddelaktørene om Pilot-T har fungert.

## **Hvem kan søke på Pilot-T hos Forskningsrådet**

For Forskningsrådets del av Pilot-T, som nå er en del av utlysningen Innovasjonsprosjekt i næringslivet (IPN) innen transport, må prosjektansvarlig være registrert i det norske foretaksregisteret og ha økonomisk aktivitet i Norge. Søker må være en bedrift eller et offentlig foretak som driver virksomhet av industriell eller forretningsmessig karakter. Forskningsorganisasjoner kan ikke søke. Prosjektansvarlig må gjennomføre prosjektet sammen med minst én norsk samarbeidspartner eller kjøpe inn oppdragsforskning fra minst én FoU-leverandør. FoU-leverandører arbeider på oppdrag, leverer til markedspris og har som hovedregel ikke rettigheter til prosjektresultatene. Offentlige aktører kan delta i prosjektet, men de kan ikke motta støtte.

Status i dag er at transportprosjekter innen Innovasjonsprosjekt i næringslivet kan søke om inntil 10 mill. kroner i støtte, og at støtten er begrenset til maksimalt 50 prosent av kostnadene per bedrift. For industriell forskning er støttesatsene 50 prosent for små, mellomstore og store bedrifter, mens satsene for eksperimentell utvikling er 45 prosent for små bedrifter, 35 prosent for mellomstore og 25 prosent for store bedrifter.

---

<sup>8</sup> Samferdselsdepartementet (2024). Fem forskningsprosjekter får penger fra Samferdselsdepartementet. Tilgjengelig [her](#).

I 2024 gikk Pilot-T over fra en egen utlysning til å bli et temaområde under Energi og transport i Innovasjonsprosjekter i Næringslivet (IPN). Sammenlignet med 2023 innebærer dette lavere støttesats for små og mellomstore bedrifter innen industriell forskning<sup>9</sup>, mens satsene for eksperimentell utvikling er videreført. Samtidig er maksimalt støttebeløp for noe lavere enn tidligere, der taket var 13 mill. kroner i 2023 og varierte noe i årene før.

---

<sup>9</sup> I Pilot-T-utlysningen for 2023 hadde små bedrifter en støttegrad på 70 prosent for industriell forskning, mens store bedrifter hadde en støttegrad på 60 prosent. Forskningsrådet (2025). *Pilot-T: Nye mobilitetsløsninger 2023*. Tilgjengelig [her](#).

## 3 Pilot-T-ordningen i tall

I perioden 2018 til 2024 har Pilot-T-ordningen bevilget 337 mill. kroner til 40 prosjekter, og det har vært tre søknader per innvilget prosjekt. Porteføljen av deltakere spenner bredt, fra små teknologiselskaper til store etablerte virksomheter, og favner om både veitrafikk, bane, sjøfart og luftfart. Digitalisering er et gjennomgående tema, og prosjektene er i hovedsak forankret i storbyene Oslo, Bergen og Trondheim. SINTEF, NTNU, Statens Vegvesen og TØI er de hyppigste samarbeidspartnerne.

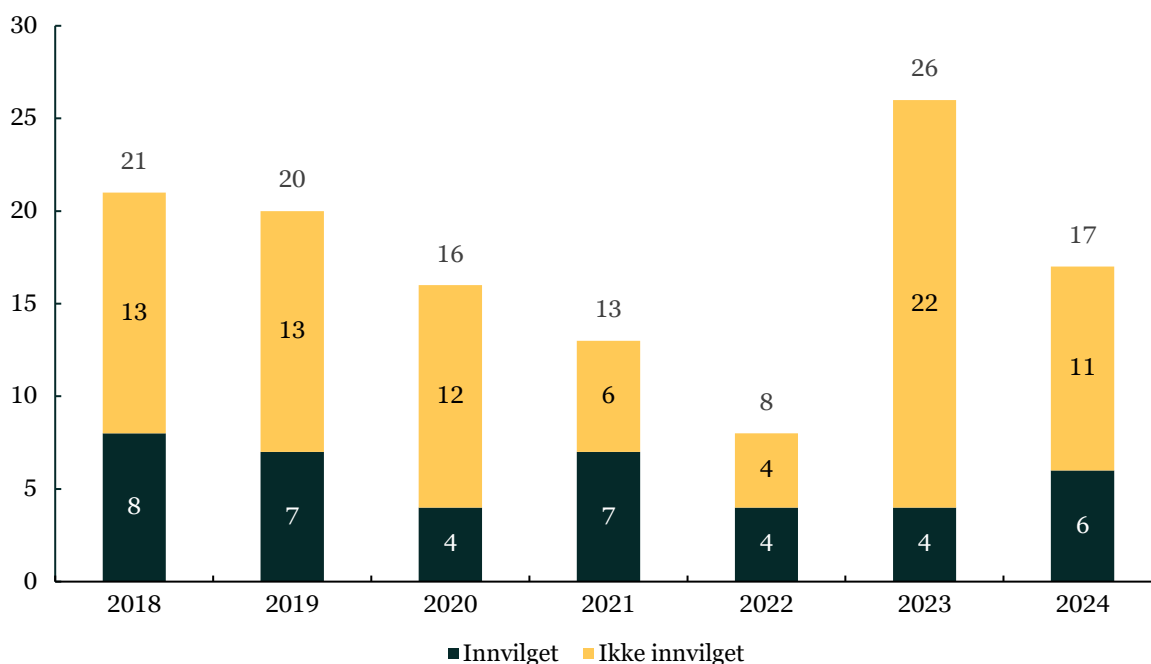
I dette kapitlet beskriver vi Pilot-T-ordningen i tall, med først utviklingen i søknader og bevilgninger i perioden 2018 til 2024, deretter hva som kjennetegner prosjektporteføljen, og til slutt beskrivelse av bedriftene som har deltatt som prosjektledere og samarbeidspartnere.

### 3.1 Søknader og bevilgninger i perioden 2018 til 2024

Pilot-T har i perioden 2018 til 2024 bevilget støtte til 40 prosjekter, se Figur 3-1.

Til sammen i perioden 2018-2024 har ordningen mottatt 121 søknader, som betyr at 33 prosent av søknadene har blitt innvilget. For 2025 ble fem av 14 prosjekter innvilget for totalt 43,4 mill. kroner i støtte. Disse 2025-prosjektene inngår ikke i perioden vi ser på resultater i og er derfor heller ikke videre med i tallgrunnlaget i kapitlet.

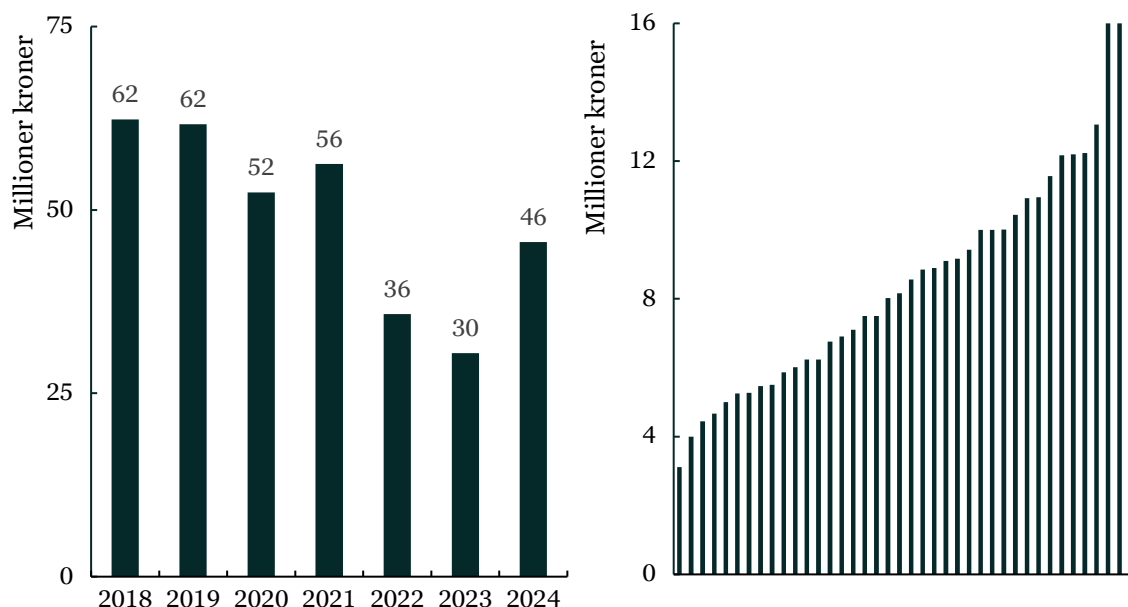
**Figur 3-1: Antall søknader til Pilot-T per år, fordelt etter innvilget og ikke innvilget. Kilde: Forskningsrådet**



Antall prosjekter har variert mellom 4 og 8 per år, og antall søknader har variert mellom 8 og 26. Søkertallene falt gradvis fra 21 i 2018 frem til bunnpunktet med 8 søkere 2022. I 2023 og 2024 har antallet økt igjen til omtrent samme søkertall som da ordningen startet opp. Innvilgningsprosenten har variert mye fra 15 prosent på det laveste til over 50 prosent på det høyeste, med totalt 33 prosent over hele perioden. Det samme nivå fortsatte i 2025 der 5 av 14 søknader ble innvilget.

Totalt er det innstilt 337 mill. kroner fra Forskningsrådet til Pilot-T i perioden 2018 til 2024, mens prosjektenes samlede budsjetterte kostnad er 684 mill. kroner. Årlig innstilt beløp har ligget mellom 30 og 62 mill. kroner og varierer med antall prosjekter. Figur 3-2 viser årlige innvilgede beløp (venstre figur) og fordelingen av prosjektstøtte på de 40 Pilot-T-prosjektene (høyre figur).

**Figur 3-2: Venstre: Innstilt beløp per år. Høyre: Oversikt over innstilt beløp per innvilget prosjekt. Prosjektene er sortert etter stigende rekkefølge på innstilt beløp. (N=40). Kilde: Forskningsrådet, bearbejdet av Menon Economics.**



I gjennomsnitt har prosjektene blitt bevilget 8,6 mill. kroner fra Forskningsrådet, som er litt høyere enn median-bevilgingen på 8,4 mill. kroner. Det største prosjektet har mottatt 16 mill. kroner, mens det minste har mottatt rett over 3 mill. kroner. Til sammenligning mottok det gjennomsnittlige IPN prosjektet 8,7 mill. kroner i 2020 og 10,8 mill. kroner i 2024.<sup>10</sup>

### 3.2 Karakteristikk ved prosjektene

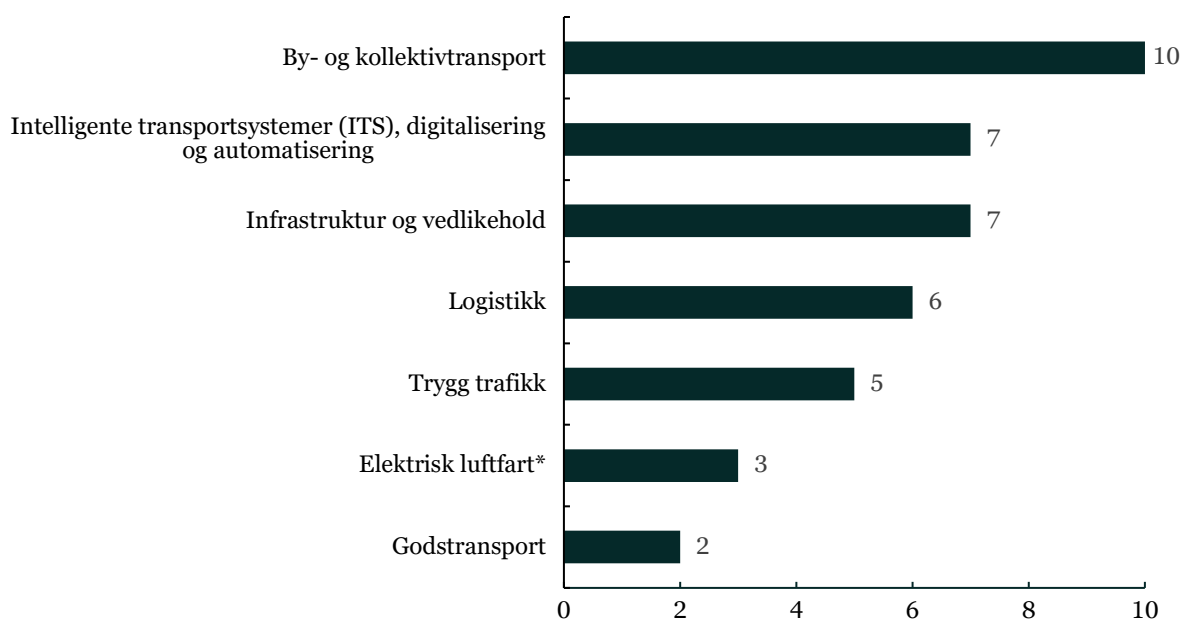
Pilot-T-utlysningene retter seg mot både gods- og persontransport innenfor alle fire transportformene vei, bane, sjø og luft. I dette delkapittelet gjennomgår vi prosjektenes fordeling seg på tvers av fagfelt og transportformer, samt hva prosjektene omhandler i form av produkt, prosess eller metode.

Prosjektporteføljen er bredt fordelt på flere områder og transportformer, og vi har gruppert dem etter temaområdene fra Del 1 av rapporten. By- og kollektivtransport er den største kategorien med ti prosjekter, fulgt av infrastruktur og vedlikehold med sju. Logistikk og godstransport omfatter flere prosjekter med overlappende problemstillinger og utgjør samlet en betydelig del av porteføljen. Veitrafikk er den dominerende transportformen, men porteføljen inneholder også prosjekter innen

<sup>10</sup> Resultatanalyse 2025 (2025). Samfunnsøkonomisk Analyse. Tilgjengelig [her](#).

bane, luftfart og sjøfart. Flere av prosjektene kunne falt under flere kategorier. Figur 3-3 viser fordelingen av de 40 prosjektene som et veiledende inntrykk av porteføljen.

**Figur 3-3: Fordeling av Pilot-T-prosjektene i hovedkategoriene som er brukt i Del 1. Kilde: Menon Economics**



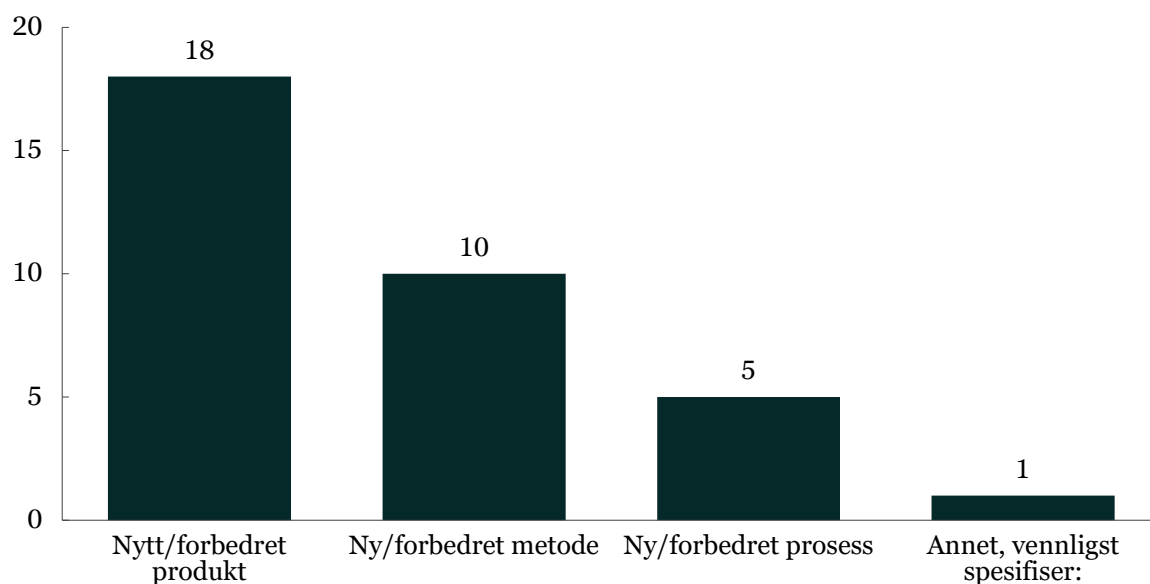
\*I kategoriseringen av Pilot-T-prosjektene har vi inkludert elektrisk luftfart som en egen kategori i tillegg til de seks hovedkategoriene fra Del 1, ettersom disse prosjektene ikke passer godt inn i de øvrige.

Mange av prosjektene i de øvrige kategoriene kunne også vært plassert under ITS-paraplyen, ettersom de i stor grad handler om digitalisering og automatisering av prosesser innenfor de ulike transportområdene. Dette er også i tråd med ambisjonene da Pilot-T ble etablert i 2017. Ved lanseringen uttalte daværende divisjonsdirektør for innovasjon i Forskningsrådet, Anne Kjersti Fahlvik, at «Pilot-T gjør at vi kan mobilisere næringslivet og forskningsmiljøene, og bidra til et skifte innen digitalisering og klimateknologi innenfor transport.» Dette understreker at digitalisering ikke bare har vært et av flere temaer i ordningen, men et gjennomgående mål på tvers av prosjektporteføljen.

Pilot-T-prosjektene handler i størst grad om å utvikle nye eller forbedrede produkter. I spørreundersøkelsen oppgir 18 av 24 prosjekter dette. Litt under halvparten svarer at prosjektene har handlet om en ny eller forbedret metode. Svarene samsvarer med ordningens formål fra utlysningen i 2023 om å få nye og smarte mobilitetsløsninger raskere i bruk.<sup>11</sup> Hva som utvikles, varierer mellom prosjektene, men mange har til felles at de omfatter digitale løsninger og innovasjon i en sektor der utviklingen til tider har gått sakte. Flere av prosjektene handler blant annet om å utvikle løsninger for logistikksektoren, der potensialet for optimalisering har vært stort. Figur 3-4 viser hva de som har svart på spørreundersøkelsen mener at Pilot-T-prosjektene har handlet om.

<sup>11</sup> Forskningsrådet (2023). Pilot-T: Nye mobilitetsløsninger 2023. Tilgjengelig [her](#).

**Figur 3-4: Hva handlet Pilot-T-prosjektet ditt om? Flere svar mulig. N = 24. Kilde = Menon Economics.**



Pilot-T-prosjektene svarfordeling er lik svarene fra IPN-prosjektene som har besvart SØA-Resultatundersøkelse.<sup>12</sup> Også der oppgir 75 prosent at «FoU med mål om lansering av ny eller forbedret vare eller tjeneste» er den kategorien som best beskriver aktiviteten i prosjektet.<sup>13</sup> Samtidig er det en interessant nyanse i vår undersøkelse at flere av prosjektene ikke bare handler om utvikling av nye produkter eller tjenester, men også om nye eller forbedrede metoder. Dette tyder på at prosjektene i mange tilfeller kombinerer produkt- og tjenesteinnovasjon med utvikling av nye metoder og prosesser i virksomheten.

### 3.3 Karakteristikk ved deltakende bedrifter

Bedriftene som har deltatt i Pilot-T-prosjekter varierer i betydelig grad i størrelse og utviklingsfase, ettersom ordningen har få restriksjoner til hvem som kan søke. Utlysningen retter seg som nevnt mot både gods- og persontransport innenfor alle fire transportformene vei, bane, sjø og luft. I dette delkapittelet ser vi nærmere på prosjektansvarlige bedriftenes karakteristikk i form av omsetning, antall ansatte og lokasjon, før vi avslutningsvis omtaler hvem som har vært samarbeidspartnere i prosjektene.

Et utgangspunkt for å vurdere næringslivets bredde i Pilot-T-deltakelse er å se på størrelsen til de bedriftene som benytter ordningen. Størrelsen på bedriftene måler vi her gjennom antall ansatte og omsetning. For å si noe om sammensetningen av bedrifter sammenligner vi fordelingen med næringslivet generelt i Norge<sup>14</sup>.

Blant de prosjektansvarlige i Pilot-T er 70 prosent små bedrifter med færre enn 50 ansatte, og 35 prosent har under 10 mill. kroner i omsetning. Denne fordelingen samsvarer med SØA-resultatanalysen 2025, der 64 prosent av de prosjektansvarlige bedriftene har 49 eller færre ansatte.<sup>15</sup> I den øvre delen av fordelingen har 15 prosent av Pilot-T-bedriftene, tilsvarende seks prosjekter, over

<sup>12</sup> Samfunnsøkonomisk Analyse (2025). *Resultatanalyse 2025*. Tilgjengelig [her](#).

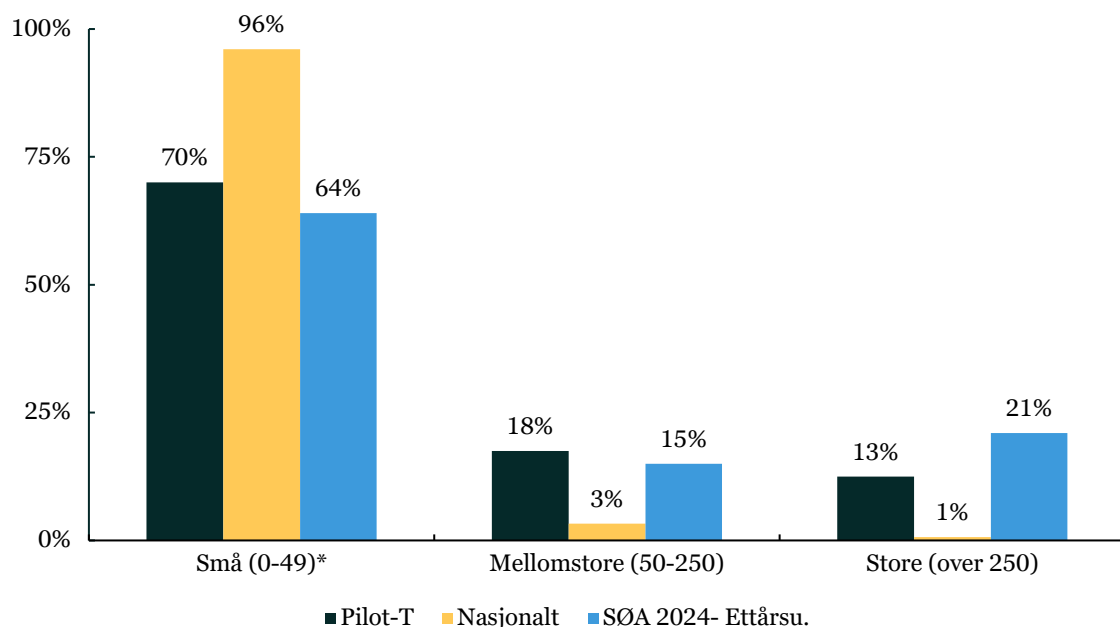
<sup>13</sup> I Resultatanalysen 2025 var det kun mulig å velge et alternativ, mens vi har tillatt flere svar i dette spørsmålet.

<sup>14</sup> Utvalget er bedrifter i Norge med positiv omsetning i regnskapsåret 2024.

<sup>15</sup> Sammenligningsgruppen vi har valgt er deltakere i 2024- Ettårsundersøkelsen. Resultatanalyse 2025 (2025). Samfunnsøkonomisk Analyse. Tilgjengelig [her](#).

én mrd. kroner i omsetning. Figuren nedenfor sammenligner fordelingen av Pilot-T-bedriftene med bedriftene i SØA-resultatanalysen og næringslivet generelt i Norge.

**Figur 3-5: Bedriftsstørrelse (målt ved antall ansatte) for Pilot-T-prosjektansvarlige, norske bedrifter og bedriftene i SØA Resultatanalyse. Regnskapsår: 2024. Nasjonale tall inkluderer bedrifter med minst én ansatt. Kilde: Brønnøysundregisteret, bearbeidet av Menon Economics og SØA Resultatanalyse (2025).**

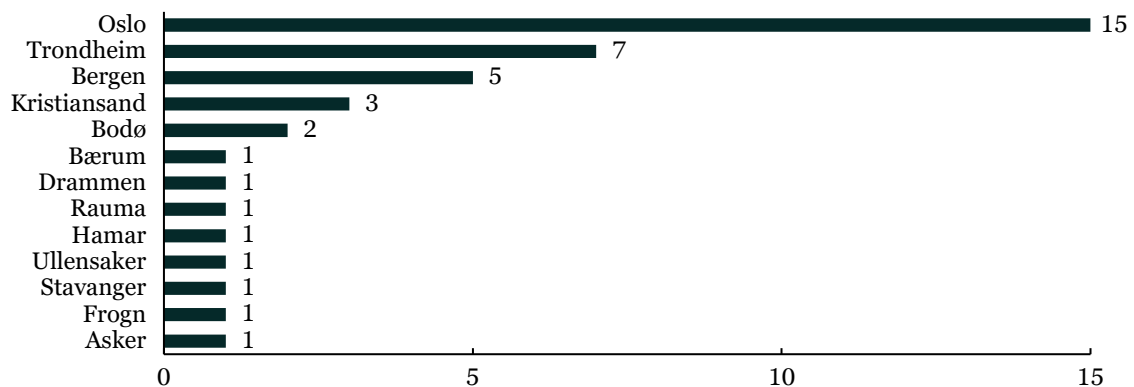


\* For nasjonale tall er bedrifter med 0 ansatte utelatt for sammenlignbarhet.

Deltakerne i Pilot-T er gjennomgående større enn næringslivet for øvrig. Av norske bedrifter med minst én ansatte har om lag 4 prosent over 50 ansatte, mens en 31 prosent av Pilot-T-bedriftene og 36 prosent av SØA-Resultatanalyse-bedriftene har over 50 ansatte. Det samme bildet ser vi målt i omsetning. Over en tredjedel av Pilot-T-bedriftene omsatte for mer enn 100 mill. kroner i 2024, sammenlignet med om lag 6 prosent nasjonalt blant bedrifter med registrerte ansatte. En mulig forklaring er kravet om egenfinansiering av deler av prosjektet. Prosjektene er ofte omfattende, og med krav om 50 prosent egenfinansiering for industriell forskning og 25 til 45 prosent for eksperimentell utvikling kreves det likviditet og handlingsrom i budsjettet til FoU-aktiviteter. For større virksomheter kan det være enklere å håndtere slike kapitalkrav og passere oppstartbarrierer.

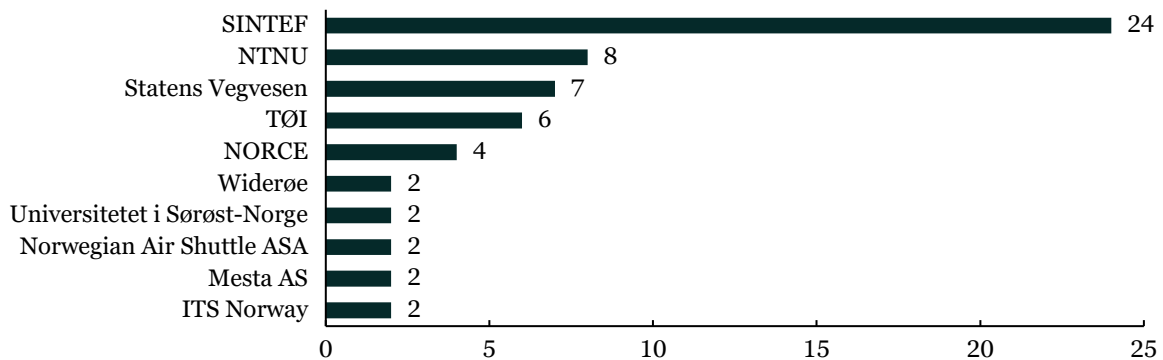
Bedriftene som har mottatt Pilot-T-støtte er geografisk konsentrert i de tre største byene. Oslo har flest prosjekter med 15, etterfulgt av Bergen med åtte og Trondheim med sju, se Figur 3-6. Andelen prosjektansvarlige bedrifter i Oslo, på drøyt en tredjedel, er på linje med det vi finner i andre ordninger, blant annet viser Resultatanalysen 2025 at om lag en tredjedel av de prosjektansvarlige i næringslivet er lokalisert i Oslo.

**Figur 3-6: Lokasjon på kommunenivå til prosjektansvarlig bedrift i Pilot-T-prosjekter i perioden 2018-2024. N=40. Kilde: Menon Economics**



Alle Pilot-T-prosjektene har hatt minst én samarbeidspartner, enten en FoU-aktør eller en annen bedrift. En nærmere beskrivelse av de formelle kravene til samarbeid er gitt i kapittel 0. Den klart mest brukte samarbeidspartneren er SINTEF, som med over 2000 ansatte og et bredt faglig nedslagsfelt dekker de fleste forskningsområder. Også NTNU, Statens Vegvesen og TØI har vært samarbeidspartnere i flere prosjekter. Enkelte prosjekter har hatt mange samarbeidspartnere, med opptil ni registrerte aktører i ett og samme prosjekt. Totalt har rundt 100 unike samarbeidspartnere vært involvert i Pilot-T. Oversikt over antall prosjekter per samarbeidspartner som har deltatt i minst ett prosjekt ser vi i figuren under.

**Figur 3-7: Registrerte samarbeidspartnere til Pilot-T-prosjekter. Figuren viser alle samarbeidspartnere som har vært med i minst 2 prosjekter. Kilde: Forskningsrådet, bearbejdet av Menon Economics**



Resultatanalysen 2025 bekrefter at SINTEF er den dominerende samarbeidspartneren i næringslivets forskningsprosjekter.<sup>16</sup> SINTEF har vært partner i 50 prosent av alle IPN-prosjekter avsluttet i perioden 2016–2024, og i 60 prosent av alle prosjekter i samme periode som har inkludert minimum én partner fra instituttsektoren. De ti vanligste norske samarbeidspartnerne dekker om lag 20 prosent av samarbeidsavtalene, tilsvarende nesten 500 avtaler.<sup>17</sup> TØI og Statens vegvesen skiller seg ut som sektorspesifikke samarbeidspartnere innen transport. Fra Resultatanalysen ser vi videre at IPN-prosjektene i 2024 hadde i gjennomsnitt 4,3 samarbeidspartnere, mens Pilot-T-prosjektene hadde 3,7, noe som indikerer at omfanget av samarbeid er sammenlignbart på tvers av de to ordningene.

<sup>16</sup> Resultatanalyse 2025 (2025). Samfunnsøkonomisk Analyse. Tilgjengelig [her](#).

<sup>17</sup> Resultatanalyse 2025 (2025). Samfunnsøkonomisk Analyse. Tilgjengelig [her](#).

## 4 Resultater fra Pilot-T-prosjekter

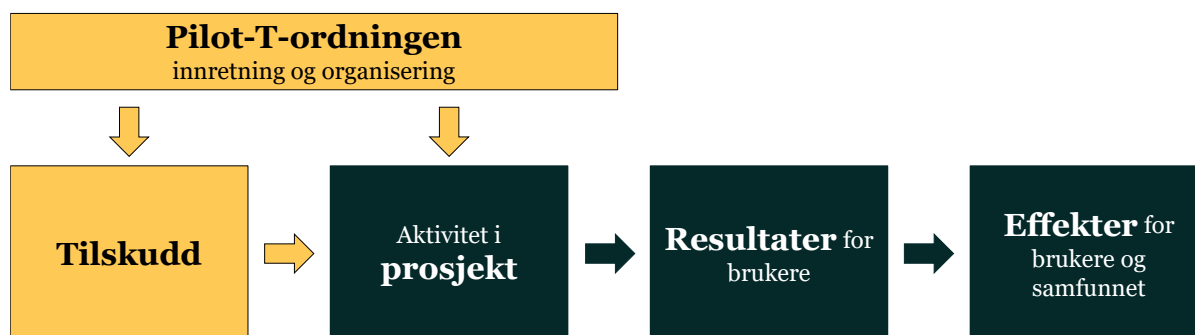
Pilot-T-ordningen har gitt størst effekter innen samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling, mens direkte resultater innen grønn omstilling og transportsikkerhet foreløpig er begrensede. Addisjonaliteten vurderes som middels til høy, og over halvparten av prosjektene ville sannsynligvis ikke blitt gjennomført uten støtte fra Pilot-T-ordningen, noe som er på nivå med andre IPN-prosjekter.

De tydeligste enkelt effektene fremkommer i form av kompetanseutvikling internt i virksomhetene og økt oppmerksomhet om nytten av FoU. Markedsrealisering og verdiskaping er det nest mest fremtredende effektområdet, der over halvparten av prosjektene oppgir at Pilot-T i stor eller svært stor grad har bidratt til nye prosjekter og økt konkurransevne. Verdiskapingen kommer først og fremst til uttrykk gjennom en styrket markedsposisjon og videre utviklingsaktivitet, snarere enn gjennom økonomiske gevinster.

Internasjonal posisjonering, grønn omstilling og transportsikkerhet viser foreløpig få resultater. Innenfor disse områdene oppgir mange prosjekter at det er for tidlig å vurdere effektene, at de er usikre eller at effektmålene ikke er relevante. Samlet peker funnene i retning av at de direkte samfunnseffektene av Pilot-T fortsatt er under utvikling, og at flere av de store gevinstene først vil kunne realiseres dersom løsningene tas i bruk i større skala i fremtiden.

I dette kapittelet presenterer og vurderer vi resultater av ordningen i perioden 2018 til 2024, med fokus på kommersielle resultater og effekter. Realiserte og fremtidige/potensielle resultater av Pilot-T-ordningen for ordningen er et produkt av en rekke faktorer, blant annet ordningens innretning og tilskuddet. Forholdet kan illustreres i en resultatkjede, se Figur 4-1.

Figur 4-1: Illustrasjon over resultatkjede (årsakssammenhenger) for Pilot-T-ordningen



Bredere samfunnseffekter er vanskeligere å måle og dokumentere direkte fra prosjektnivå. Der vi omtaler effekter, sikter vi primært til effekter for brukerne, det vil si resultater som ikke nødvendigvis er direkte output fra prosjektene, men som oppstår i etterkant som følge av dem. Mer spesifikt ser vi på resultater og effekter innenfor følgende områder:

- **Markedsrealisering og verdiskaping** - hvorvidt løsninger og konsepter har nådd markedet og styrket konkurransevnen.
- **Internasjonal posisjonering** - norske aktørers muligheter til å hevde seg globalt og skalere løsninger internasjonalt.

- **Samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling** - samspill mellom bedrifter, FoU-miljøer og offentlige aktører som fremmer innovasjon.
- **Grønn omstilling og bærekraft** - bidrag til lavere utslipp, redusert energibruk og sirkulærøkonomi.
- **Transportsikkerhet og fremkommelighet** - forbedringer i transportsikkerhet og flyt.

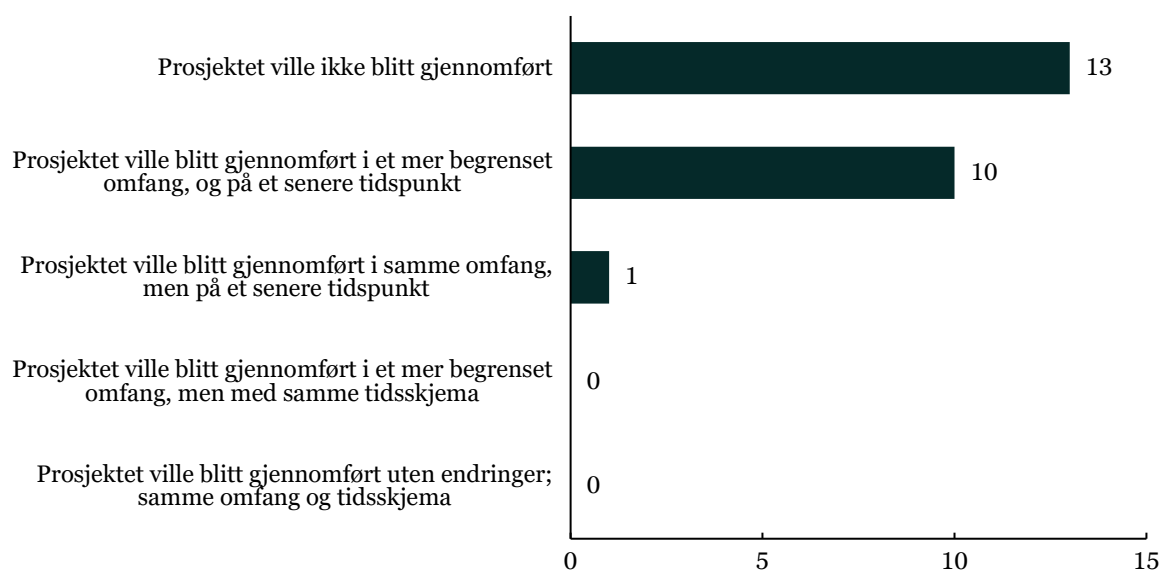
Hovedkildene til resultatene er spørreundersøkelsen prosjektene har blitt tilsendt, prosjektenes sluttrapporter og gjennomført dybdeintervjuer. Vi vil referere underveis til prosjektkatalogen som er utarbeidet i Delrapport 1 i dette prosjektet der flere av Pilot-T-prosjektene resultater og effekter er beskrevet nærmere. Avslutningsvis i kapitlet kommenterer vi kort Pilot-T-prosjektene bidrag til NTP-målene.

## 4.1 Addisjonalitet

Vi starter kapitlet med å omtale ordningens addisjonalitet, altså i hvilken grad finansieringen fra ordningen var utløsende for igangsettingen av prosjekter som ellers ikke ville vært satt i gang. Høy addisjonalitet er en forutsetning for at ordningen skal skape merverdi for samfunnet, ettersom fravær av addisjonalitet tilsier at aktivitetene ville blitt gjennomført, selv uten tilskudd.

Svarene fra Pilot-T-prosjektene tyder på middels-høy addisjonalitet i ordningen. Over halvparten av prosjektene oppgir at de ikke ville blitt gjennomført uten støtte fra Pilot-T. Svarene på spørsmålet samsvarer i stor grad med Resultatanalyse 2025,<sup>18</sup> som SØA gjennomfører årlig for Forskningsrådet. For prosjekter avsluttet i 2024 svarer 55 prosent at prosjektet sannsynligvis ikke ville blitt gjennomført uten finansiering fra Forskningsrådet. For IPN-prosjekter er andelen 52 prosent. De siste årene har Pilot-T-midlene blitt lyst ut innenfor IPN-prosjekter, og sammenligningen er derfor relevant. Ordningen ser dermed ut til å ha en addisjonalitet på nivå med gjennomsnittet for IPN-prosjekter og være utløsende for mange prosjekter i næringslivet. Figur 4-2 viser prosjektene svar på hva som ville skjedd uten støtten.

**Figur 4-2: Hva tror du ville skjedd med prosjektet dersom dere ikke hadde fått støtte fra Pilot-T?**  
N = 24. Kilde = Menon Economics.



<sup>18</sup> Resultatanalyse 2025 (2025). Samfunnsøkonomisk Analyse. Tilgjengelig [her](#).

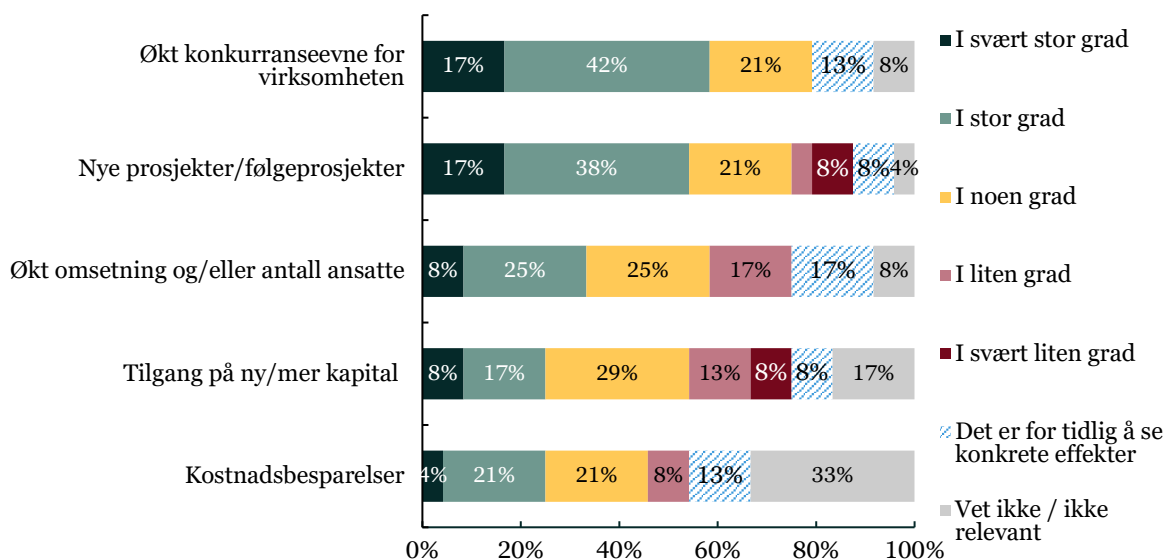
Undersøkelsen indikerer også høy addisjonaltet ved at ingen oppgir at prosjektet ville blitt gjennomført i samme omfang og innenfor samme tidshorisont uten ordningen. Støtten gjør det mulig for virksomhetene å prioritere prosjekter som ellers ville hatt for høy usikkerhet eller risiko knyttet til resultatene. I intervju med noen av forskningsaktørene som var involvert i ett av prosjektene ble det samtidig fremhevet at produktet sannsynligvis ville blitt rullet ut også uten forskningsprosjektet, men da med et svakere faglig grunnlag.

## 4.2 Markedsrealisering og verdiskaping

Vi går deretter over til å vurdere ordningens betydning for markedsrealisering og verdiskaping, det vil si om støtten har bidratt til at prosjektresultater er blitt kommersialisert, implementert eller videreført på en måte som skaper verdi. Dette er en viktig dimensjon ved ordningens effekter, ettersom samfunnsnyttene først oppstår fullt ut når resultater omsettes i anvendelse, markedsaktivitet eller andre former for verdiskaping.

Nye prosjekter og økt konkurranseevne er de tydeligste effektene av Pilot-T-prosjektene på virksomhetene. Over halvparten av prosjektene oppgir at prosjektet i stor eller svært stor grad har bidratt til dette. Dette tyder på at verdiskapingen først og fremst kommer til uttrykk gjennom en styrket markedsposisjon og videre utviklingsaktivitet, heller enn gjennom økonomiske utslag. Når det gjelder kostnadsbesparelser, svarer omtrent halvparten at de ikke vet, eller at det er for tidlig å si noe om den økonomiske effekten. Figur 4-3 viser hva de spurte har svart på spørsmålet om hva prosjektet har bidratt til.

**Figur 4-3: Markedsrealisering og verdiskaping: For din virksomhet, i hvilken grad har Pilot-T-prosjektet bidratt til ...? N = 24. Kilde = Menon Economics.**



En mulig tolkning av den relativt høye usikkerheten er at flere av effektene fortsatt er under utvikling, og at særlig de mer direkte økonomiske resultatene kan være for tidlige å observere fullt ut. Det innebærer at svarene knyttet til konkurranseevne nok er forventningspreget. Den relativt høye andelen som svarer «vet ikke / ikke relevant» på kostnadsbesparelser kan tyde på at slike effekter enten ikke er relevante for alle prosjekter, eller at de først blir synlige etter at løsningene er kommet lenger i markedet. Svaret kan potensielt dermed leses som et uttrykk for at Pilot-T i første omgang bidrar til å styrke virksomhetenes posisjon og utviklingsløp, mens de mer målbare økonomiske gevinstene i større grad kan komme senere.

Resultatene viser samme mønster som SØA-Resultatanalysen. For IPN-prosjekter avsluttet i 2020 er 71 prosent helt eller delvis enige i at prosjektet har bidratt til økt konkurranseevne, 25 prosent rapporterer om økte inntekter og 10 prosent om reduserte kostnader. Dette illustrerer hvor krevende det er for forskningsprosjekter å gi målbare økonomiske effekter for bedriftene.

### **Kostnadsreduksjonene fra Pilot-T-prosjektene drives i hovedsak av tre mekanismer, der noen av resultatene allerede er realisert.**

Nedenfor drøfter vi nærmere effekt på kostnadsreduksjon ved å løfte frem erfaringer fra noen av prosjektene fra delrapport 1. Automatisering og digitalisering gir lavere driftskostnader, særlig innen logistikk og ITS. Løsninger for transportmegling, pakkebokser, automatisert billettering og passasjertelling reduserer manuelt arbeid og administrasjon. Digitaliseringen av eldre budbøker i Last Mile 2025 (Prosjekt 4.7 i Delrapport 1) har for eksempel ført til færre klager og lavere kostnader for distributørene. Datadrevet optimalisering av elbusslading (Prosjekt 2.6 i Delrapport 1) kan gi lavere strømknaster, og en autonom passasjerferge (Prosjekt 2.3 i Delrapport 1) kan på sikt redusere bemanningskostnader. Automatisert billettering gjennom sensorer i mobiltelefoner (Prosjekt 2.4 i Delrapport 1) reduserer kostnader knyttet til billett kjøp, kontroll og administrasjon, mens kamerabasert passasjertelling (Prosjekt 5.10 i Delrapport 1) kan gi tilsvarende gevinster for fergeselskapene.

Bedre kapasitetsutnyttelse gir lavere enhetskostnader. Lautili (Prosjekt 3.7 i Delrapport 1) reduserer tomkjøring og øker fyllingsgrad gjennom samlasting, optimal ruteplanlegging og bedre koordinering mellom aktører, noe som gir høyere produktivitet og lavere kostnad per transportert enhet. Kontaktfri (Prosjekt 4.6 i Delrapport 1) har gitt beslutningsgrunnlag for lokasjonsvalg og høyere utnyttelse av pakkeboksnettverket.

Bedre vedlikehold og beslutningsstøtte reduserer livsløpskostnader. Tilstandsbasert vedlikehold i jernbanen (6.2) gir riktigere timing av vedlikeholdstiltak, noe som reduserer unødvendig vedlikehold og forebygger kostbare skader. Bedre prioritering av tiltak kan i tillegg bidra til mer effektiv bruk av investeringsmidler og lengre levetid på infrastruktur og materiell

### **I tillegg til reduserte kostnader er det både realisert og potensiell økt verdiskaping fra Pilot-T-prosjektene**

Prosjektet OPTBET (Prosjekt 2.6 i Delrapport 1) har utviklet datadrevne optimaliseringsløsninger for batterielektriske transportmidler som er mer presise enn innebygde rekkevidde- og ladeindikatorer, og som nå inngår i kommersielle produkter for drift av større bussflåter. Løsningene kan skaleres til nye markeder. Prosjektet «Lås opp» (4.4) har utviklet et digitalt økosystem for tilgangsstyring ved levering av varer og tjenester, som er videreutviklet for kommersiell utrulling av nøkkelfri adgangskontroll for boliger, bygg og delte anlegg. Swipload (4.8) har utviklet løsninger for bedre kapasitetsutnyttelse og planlegging, samt et dashboard for CO<sub>2</sub>- og energiregnskap, og har gjennom dette økt kundebasen og skapt nye arbeidsplasser.

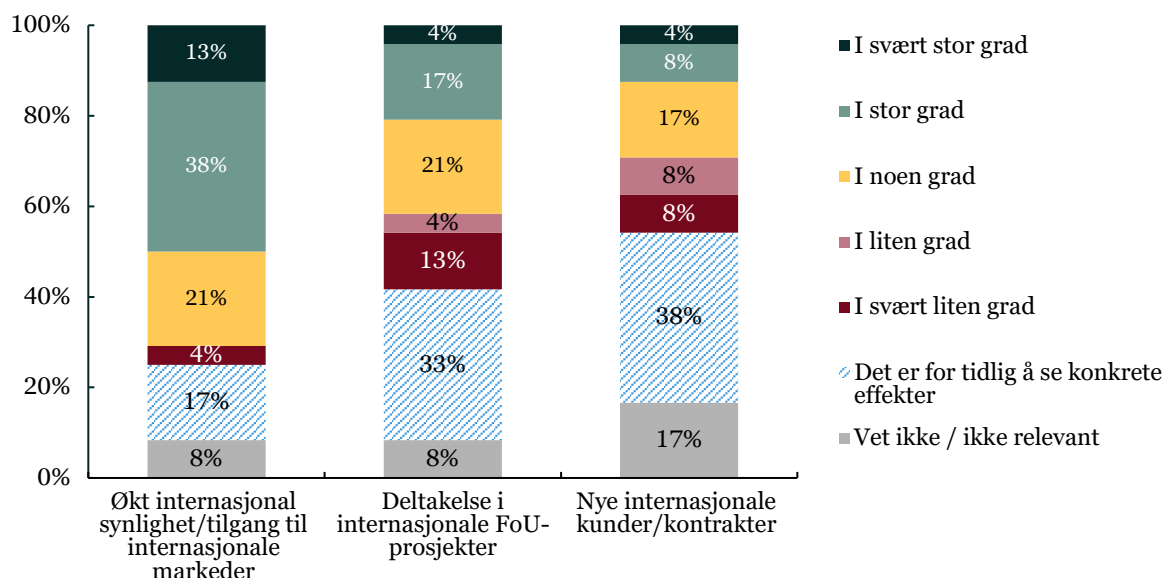
Flere prosjekter har utviklet teknologi for kommunikasjon og styring av transport. ASAM (5.5) har utviklet skalerbare løsninger for kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur. FOMO (5.6) har utviklet beslutningsstøtteverktøy for drift av mikromobilitet som er tatt i bruk i praksis og danner grunnlag for kommersielle produkter. Prosjektet for autonome sensorer i flyplassdrift (6.4) kan gi mer kostnadseffektiv inspeksjon av infrastruktur ved å automatisere oppgaver som i dag utføres manuelt. Prosjektet for autonome sensorer i flyplassdrift (6.4) kan gi mer kostnadseffektiv inspeksjon av infrastruktur. Automatisering av oppgaver som i dag utføres manuelt kan redusere driftskostnader og frigjøre ressurser.

### 4.3 Internasjonal posisjonering

Internasjonal posisjonering handler om hvorvidt Pilot-T-prosjektene har styrket virksomhetenes muligheter i internasjonale markeder og nettverk. I dette delkapitlet ser vi på om prosjektene har bidratt til økt synlighet, nye samarbeid og et bedre grunnlag for å hevde seg i internasjonal konkurranse.

Pilot-T-prosjektene har størst grad bidratt til internasjonal posisjonering gjennom økt internasjonal synlighet og bedre tilgang til internasjonale markeder. De mer konkrete effektene på internasjonalisering er mindre tydelige. Sammenlignet med IPN-prosjektene som har besvart SØAs resultatanalyse, fremstår resultatene for Pilot-T som noe mer usikre og mindre konkrete når det gjelder internasjonalt samarbeid og satsning. I SØA Resultatanalyse 2025 oppgir rundt halvparten av de prosjektansvarlige i IPN at prosjektet har bidratt til nye internasjonale samarbeidsrelasjoner. I Pilot-T oppgir 10 av 24 prosjekter at prosjektet i noen, stor eller svært stor grad har bidratt til deltakelse i internasjonale FoU-prosjekter. Figur 4-4 viser svar på spørsmålet om hvordan prosjektet har bidratt til internasjonal posisjonering.

**Figur 4-4: Internasjonal posisjonering: For din virksomhet, i hvilken grad har Pilot-T-prosjektet bidratt til ...? N = 24. Kilde = Menon Economics.**



Få prosjekter rapporterer å i stor grad oppnå nye internasjonale kunder eller kontrakter, og også deltakelse i internasjonale FoU-prosjekter ser foreløpig ut til å være begrenset. For flere av indikatorene oppgir mange dessuten at det er for tidlig å se konkrete effekter. Dette tyder på at prosjektene i første omgang har styrket virksomhetenes synlighet internasjonalt, mens mer konkrete utslag i form av kunder, kontrakter og prosjektdeltakelse er uklare per nå.

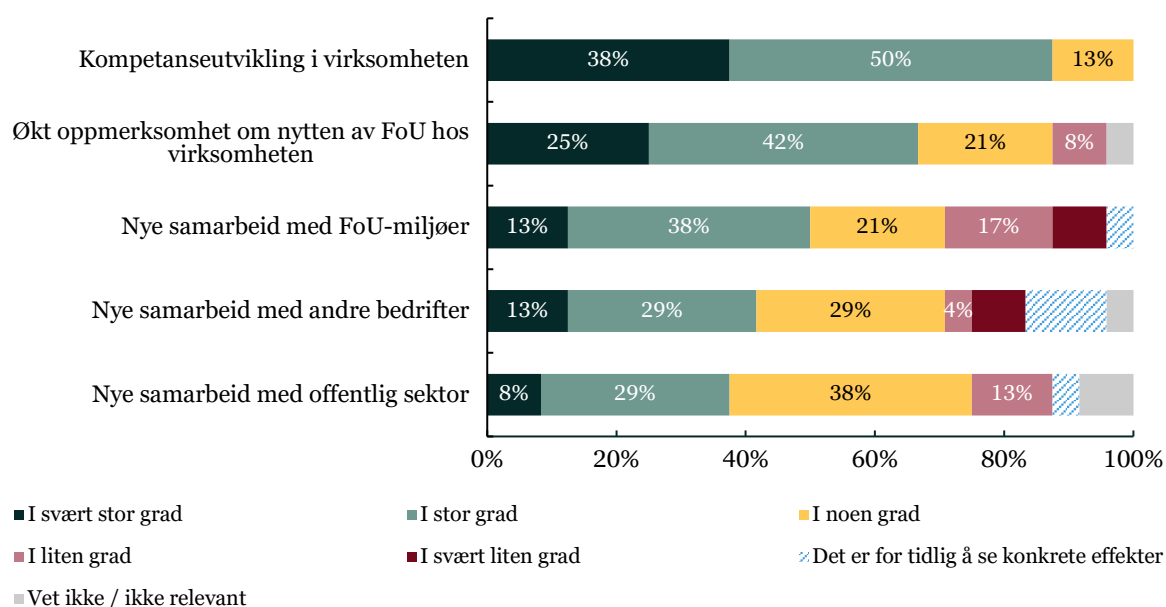
### 4.4 Samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling

Her vurderer vi ordningens betydning for samarbeid og kunnskaps- og kompetanseutvikling. Vi ser på om støtten har bidratt til å styrke relasjoner mellom virksomheter og relevante aktører, bygge kompetanse i virksomhetene og øke forståelsen for hvilken nytte forskning og utvikling kan ha. Samarbeid og kunnskapsutvikling er uttalte mål med Pilot-T-ordningen. I 2023-utlysningen fremgår det eksplisitt av formålet at «I et Pilot-T-prosjekt skal bedriften, i samarbeid med andre aktører,

fremskaffe ny kunnskap eller benytte eksisterende kunnskap på nye måter eller områder.»<sup>19</sup> Dette er en viktig dimensjon ved ordningens effekter, ettersom slike resultater kan legge grunnlag for videre innovasjon, styrket omstillingsevne og mer langsiktig verdiskaping.

Pilot-T-ordningen har styrket virksomhetenes interne kompetanse og læring. Hele 88 prosent oppgir at prosjektet i stor eller svært stor grad har ført til kompetanseutvikling i virksomheten, og 67 prosent peker på økt oppmerksomhet om nytten av FoU. Til sammenligning oppgir 80 prosent av respondentene i IPN-prosjekter fra SØA-resultatanalysen styrket kompetanse til å gjennomføre FoU-prosjekter, og 78 prosent økt bevissthet om nytten av FoU. Pilot-T-respondentene oppgir altså noe høyere kompetanseutvikling og noe lavere effekter om bevissthet om nytten av FoU enn IPN-respondentene. Figur 4-5 viser hvilke resultater prosjektet har bidratt til innen samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling.

**Figur 4-5: Samarbeid, kunnskap og kompetanse: For din virksomhet, i hvilken grad har Pilot-T-prosjektet bidratt til ...? N = 24. Kilde = Menon Economics.**



Svarene tyder på at ordningen i noen grad har styrket virksomhetenes samarbeid med andre aktører. Flere intervjuobjekter trekker frem at slikt samarbeid er viktig for å lykkes med kommersialisering etter prosjektets slutt. Omtrent halvparten oppgir at ordningen i stor eller svært stor grad har bidratt til nye samarbeid med FoU-miljøer. Dette har også vært en sentral del av ordningen og et eksplisitt krav i utlysningene. Flere aktører forteller at det som ble utviklet i prosjektet, ikke nødvendigvis er tatt direkte videre til salg eller bruk, men at læringen og kunnskapen fra prosjektet har satt dem i stand til å utvikle videre. I ett intervju ble det blant annet trukket frem at kunnskapen som ble utviklet i prosjektet, gjorde virksomheten i stand til å ta i bruk KI raskere i driften de siste årene.

Samarbeid er særlig viktig for virksomheter som ikke selv er sluttbrukere av produktet de utvikler. Skal flere prosjekter kommersialiseres etter fullføring, fremstår dette derfor som en sentral faktor. Samlet tyder dette på at ordningen i noen grad har bidratt til å koble virksomhetene til relevante kunnskaps- og samarbeidsmiljøer, men også at potensialet er større og gevinstene kan være betydelige dersom denne delen av ordningen styrkes.

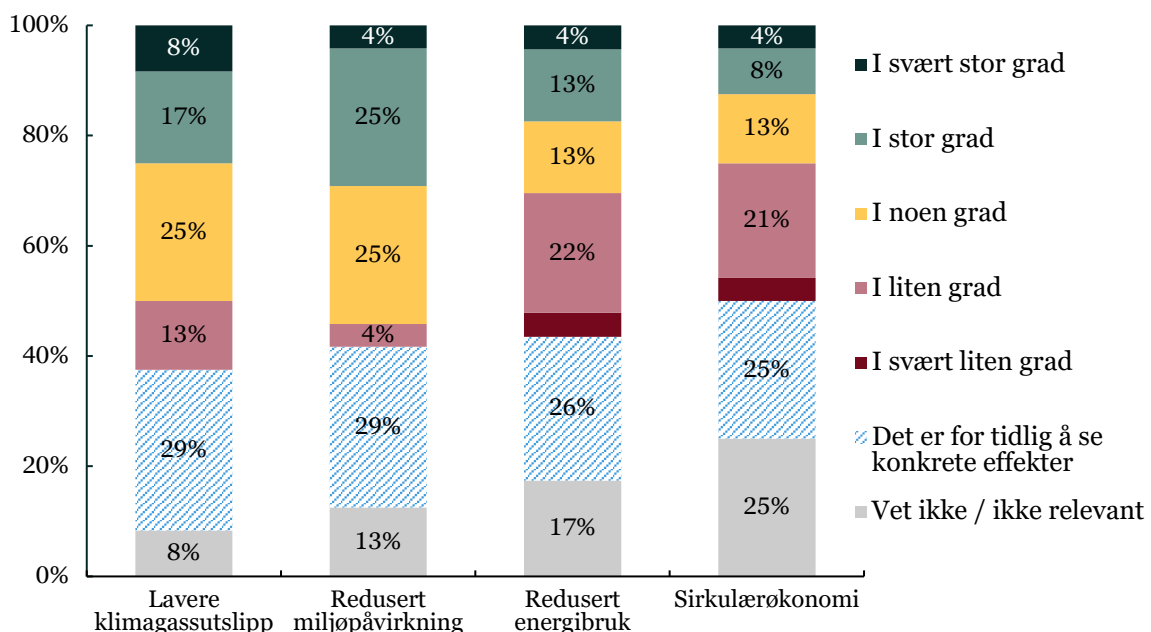
<sup>19</sup> Forskningsrådet (2023). *Pilot-T: Nye mobilitetsløsninger 2023*. Tilgjengelig [her](#).

## 4.5 Grønn omstilling og bærekraft

I dette delkapitlet vurderer vi ordningens betydning for grønn omstilling og bærekraft. Her ser vi på om støtten har bidratt til løsninger, arbeidsmåter eller endringer som kan redusere klima og miljøbelastning, fremme mer bærekraftig ressursbruk eller på andre måter støtte opp under overgangen til et mer bærekraftig samfunn.

Resultatene tyder på at Pilot-T-prosjektene så langt har hatt begrensede effekter på grønn omstilling i transport. På tvers av de undersøkte områdene er det en relativt liten andel som oppgir at prosjektene har hatt store eller svært store effekter. Samtidig svarer mange at det er for tidlig å se konkrete effekter, eller at de ikke vet om prosjektene har hatt resultater innenfor området. Resultatene er svakest for redusert energibruk og sirkulærøkonomi. Samlet tyder dette på at prosjektene foreløpig i liten grad har gitt tydelige utslag på de aktuelle områdene. Svarene fra undersøkelsen er vist i Figur 4-6.

**Figur 4-6: Grønn omstilling og samfunnseffekter i transport: I hvilken grad har Pilot-T-prosjektet bidratt til ...? N = 24. Kilde = Menon Economics.**



Disse resultatene er forenlige med besvarelsene i SØAs resultatundersøkelse for prosjekter avsluttet i 2024, som også viser at få prosjekter oppnår samfunnseffekter innen grønn omstilling og bærekraft kort tid etter avslutning. Om lag ett av ti prosjekter oppgis allerede å ha bidratt til redusert klimagassutslipp, sikrere eller mer bærekraftig forvaltning av ressurser eller økosystemer og mer miljøvennlige eller effektive energisystemer. For mer effektiv bruk eller gjenbruk av ressurser er andelen høyere, på om lag ett av fem prosjekter. Andelen som oppgir at slike effekter forventes å komme senere, er noe høyere. Samlet peker resultatene likevel på at det foreløpig er en begrenset andel av prosjektene som realiserer samfunnseffekter på disse områdene.

Dette inntrykket styrkes også av intervjuene og gjennomgangen av sluttrapportene. Mange prosjekter har utviklet løsninger med potensial for betydelige effekter, men lav markedsmodenhet og hard konkurranse gjør at få oppnår reelle samfunnseffekter på området. Dette gjelder blant annet optimaliseringsalgoritmer innen transport og logistikk, der det ofte tar tid å få aktører til å ta i bruk nye løsninger. Det er for eksempel spesielt vanskelig for små aktører innen transportoptimering uten en merkevare å få innpass hos store aktører.

Prosjektet «Lautili» (Prosjekt 3.7 i Delrapport 1) har redusert klimagassutslipp ved å redusere tomkjøring og øke fyllingsgrad gjennom bedre koordinering mellom aktører. Prosjektet Kontaktfri (Prosjekt 4.6 i Delrapport 1) har realisert klimagasskutt gjennom økt bruk av pakkebokser for hjemlevering. Prosjektet som omhandler en autonom og batterielektrisk sundbåt (Prosjekt 2.3 i Delrapport 1), har potensial til å redusere klimagassutslipp, men planene for realisering er foreløpig satt på vent.

Prosjekt 6.2 i Delrapport 1 om tilstandsbasert vedlikehold innenfor jernbane har potensial til å gi bedre utnyttelse av materiell og redusert ressursbruk gjennom sensorbasert overvåking, som muliggjør behovsbasert vedlikehold fremfor faste intervaller. Mantena eier patentet og har foreløpig lagt prosjektet på is, noe som innebærer at effektene er avhengige av at selskapet velger å ta løsningene i bruk.

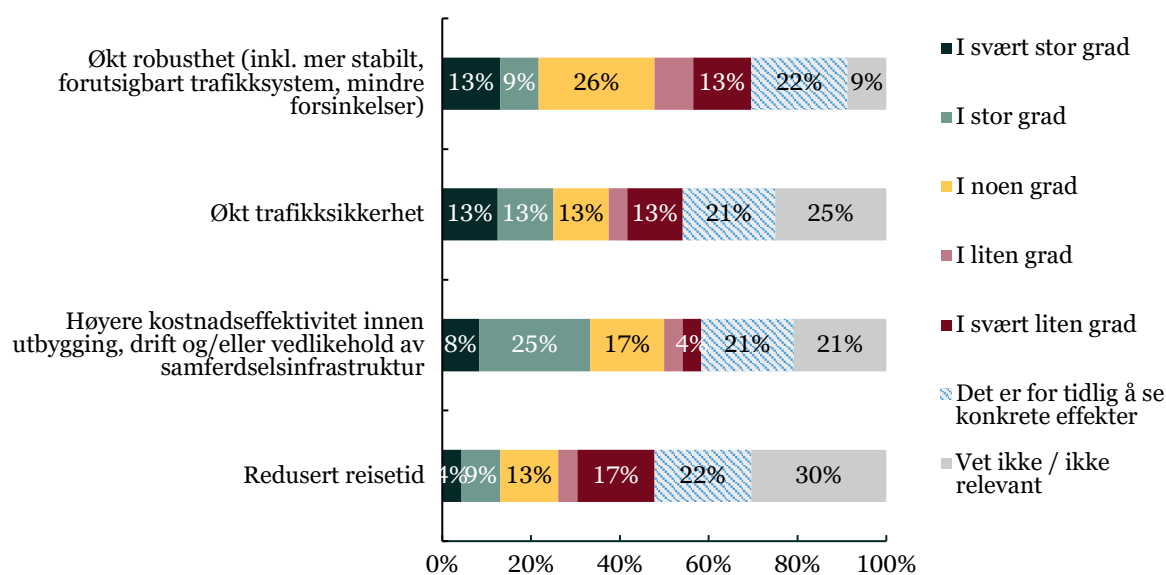
## 4.6 Transportsikkerhet og fremkommelighet

I dette delkapitlet vurderer vi ordningens betydning for transportsikkerhet og fremkommelighet. Her ser vi på om støtten har bidratt til løsninger, teknologier eller arbeidsmåter som kan redusere antall ulykker, bedre trafikkstyringen eller på andre måter gjøre transportsystemet tryggere og mer effektivt for alle brukere. Transportsikkerhet og fremkommelighet er sentrale mål for Pilot-T-ordningen, og er en viktig dimensjon i vurderingen av hvilke samfunnsmessige resultater prosjektene har bidratt til.

Frem til nå er det få Pilot-T-prosjekter som rapporterer om bidrag til økt transportsikkerhet og fremkommelighet. Mellom 3 og 8 av 24 prosjekter svarer at de i stor eller svært stor grad har bidratt til de fire indikatorene. Færrest er det for redusert reisetid, der kun 3 av 24 prosjekter oppgir at de har bidratt i stor eller svært stor grad. Lite påviselige effekter som prosjektene har resultert i, er et mønster som også finnes i SØA-Resultatanalysen. Av IPN-prosjekter avsluttet i 2020 rapporterer 18 prosent om at prosjektet allerede har resultert i økt sikkerhet eller forebygging av ulykker, 22 prosent om sikrere eller mer bærekraftig forvaltning av ressurser og avkastning, og rundt 10 prosent om mer miljøvennlige eller effektive transportsystemer.

Noe høyere er andelen for de tre øvrige indikatorene, men samlet sett viser svarene begrensede resultater for transportsikkerhet og fremkommelighet. Det største bidraget fra Pilot-T-prosjektene er kostnadseffektivitet innen utbygging, drift og vedlikehold av samferdselsinfrastruktur, der om lag en tredjedel av prosjektene rapporterer om resultater i stor eller svært stor grad. De fullstendige resultatene er vist i Figur 4-7.

**Figur 4-7: Sikkerhet og fremkommelighet: I hvilken grad har Pilot-T-prosjektet bidratt til ...? N = 24. Kilde: Menon Economics.**



Funnene tyder samlet på at ordningen så langt i liten grad har bidratt til økt robusthet, økt trafikksikkerhet, høyere kostnadseffektivitet for samferdselsinfrastruktur eller kortere reisetid, og at de bredere samfunns effektene på sikkerhet og fremkommelighet foreløpig er vanskelige å dokumentere. En faktor som kan forklare noe av dette mønsteret er at mange prosjekter fortsatt er i en tidlig fase, og at effekter på trafikksikkerhet og fremkommelighet gjerne krever at løsningene tas i bruk i større skala over tid. Den høye andelen «vet ikke / ikke relevant»-svar under temaområdet transportsikkerhet og fremkommelighet kan også gjenspeile at dette ikke har vært et eksplisitt mål for mange av prosjektene.

Prosjektet ASAM (Prosjekt 5.5 i Delrapport 1) er det eneste avsluttede Pilot-T-prosjektet i prosjektkatalogen som vi har vurdert potensielle effekter innen trafikksikkerhet gjennom digitalisering. Prosjektet legger til rette for direkte kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur, noe som kan redusere ulykkesrisikoen gjennom varsling, koordinering og mer effektiv trafikkstyring. Dette gjør trafikkstyringen mer datadrevet, skalerbar og fleksibel og øker dermed systemets robusthet.

Prosjekt 2.6, tjeneste for datadrevet optimalisering av batterielektriske transportmidler har realisert større effekter og øker robustheten gjennom bedre håndtering av driftsvariasjon. Modeller for batteriforbruk muliggjør mer presis planlegging av lading og ruter under skiftende vær- og driftsforhold, noe som reduserer risikoen for driftsavbrudd. Prosjektet FOMO (Prosjekt 5.6 i Delrapport 1) styrker datagrunnlaget ytterligere ved å gi mer presis informasjon om transportstrømmer, etterspørsel og drift.

## 4.7 Pilot-T-prosjektene bidrag til NTP-målene

Pilot-T-ordningen er tydelig forankret i målene i Nasjonal transportplan<sup>20</sup>, både gjennom ordningens formål og gjennom prosjektenes tematiske innretning. Formålet med ordningen er blant annet å bidra

<sup>20</sup> For en oversikt over målstrukturen i perioden Pilot-T har vært aktiv, se Tekstboks 2-2 i kapittel 2.

til «et mer effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem», samt til verdiskaping, kompetanseutvikling og samarbeid mellom næringsliv, forskningsmiljøer og offentlige aktører.

Gjennomgangen av prosjektporteføljen viser at Pilot-T-prosjektene i størst grad har vært rettet mot mål knyttet til teknologiutvikling, effektivisering og konkurranseevne. Mange prosjekter handler om digitalisering, automatisering, beslutningsstøtte og bedre kapasitetsutnyttelse i transportsektoren. Dette gjelder blant annet løsninger for logistikkoptimalisering, autonome systemer, ITS-teknologi, prediktivt vedlikehold og mikromobilitet. Dette samsvarer særlig godt med målstrukturen i NTP 2022-2033, hvor «effektiv bruk av ny teknologi» og «enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet» ble løftet frem som egne mål.

Resultatene fra prosjektene peker i samme retning. De tydeligste effektene av Pilot-T er knyttet til samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling, samt markedsrealisering og verdiskaping. Over halvparten av prosjektene rapporterer at ordningen i stor eller svært stor grad har bidratt til nye prosjekter og økt konkurranseevne. Samtidig rapporterer mange prosjekter om kompetanseutvikling, økt FoU-forståelse og nye samarbeidsrelasjoner.

Bidragene til klima, miljø, transportsikkerhet og fremkommelighet fremstår foreløpig svakere og mindre direkte dokumenterte. Flere prosjekter oppgir at det er for tidlig å måle slike effekter, eller at effektene først vil kunne realiseres dersom løsningene tas i bruk i større skala.

## 5 Vurdering av relevans og effektivitet

**Pilot-T-ordningen vurderes som et relevant og treffsikkert virkemiddel med velfungerende samarbeid mellom bedrifter og FoU-miljøer. Tre av fire prosjekter mener ordningen dekker deres behov for forskning og utvikling. Søknadsprosessen oppleves som håndterbar, men intervjuene avdekker enkelte strukturelle forbedringsmuligheter knyttet til kommersialisering, internasjonalisering og kobling mot offentlige innkjøpsmiljøer.**

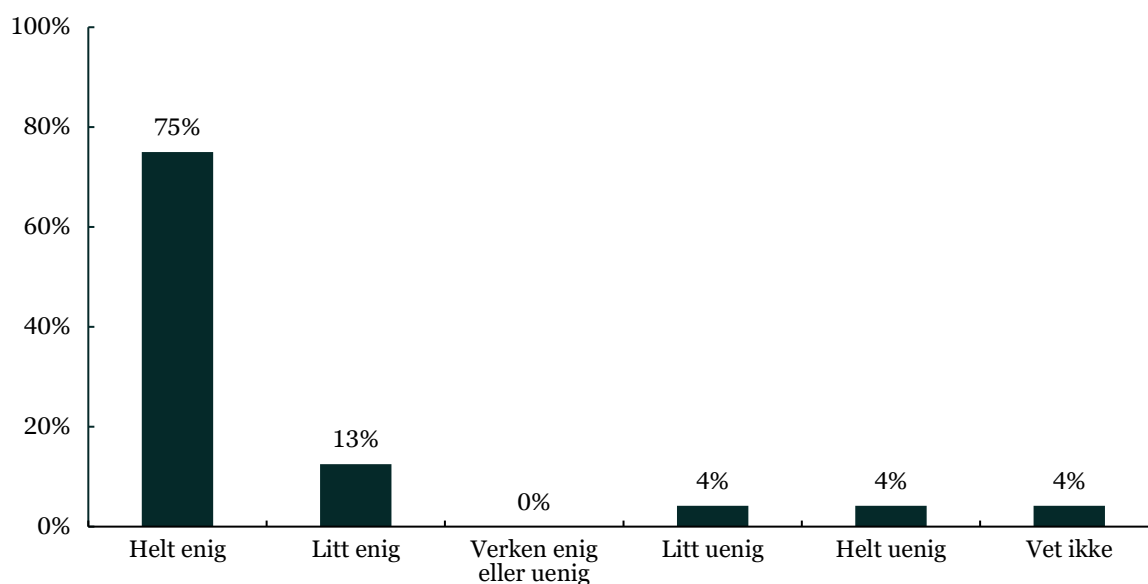
Hovedformålet med denne studien har vært å belyse hvilke resultater Pilot-T-prosjekter finansiert gjennom Forskningsrådet kan vise til. Samtidig har det vært ytre ønske om at studien også vurderer noen sentrale faktorer knyttet til ordningens relevans og effektivitet. Slike forhold kan enten bidra til eller hindrer prosjektene fra å realisere de resultater som er ønsket. Relevans og effektivitet er to sentrale pilarer i OECD-rammeverket for evalueringer av offentlige virkemidler. Vi gjør leseren oppmerksom på at dette er en forenklet vurdering av disse egenskapene ved ordningen.

### 5.1 Behov for og relevans av Pilot-T-ordningen

I dette delkapittelet vurderer vi om Pilot-T-ordningen er et relevant virkemiddel som dekker bedriftenes behov for forskning og utvikling innen transportområdet. Vurderingen bygger på bedriftenes egen oppfatning av ordningen, tilgangen til alternative virkemidler, samt søkertall sammenlignet med tilsvarende ordninger i Forskningsrådet. Funnene baserer seg på spørreundersøkelsen, dybdeintervjuer og forvaltningsdata.

Tre av fire Pilot-T-prosjekter svarer at de er helt enige i at Pilot-T er et virkemiddel som er relevant og dekker deres behov for forskning og utvikling innen transportområdet. Pilot-T spesielt som et mer næringsrettet enn en del annen forskning i Transport 2025 porteføljen dekker et behov for bedrifter til å ta steg tidligere og med lavere risiko enn de ellers måtte hatt.

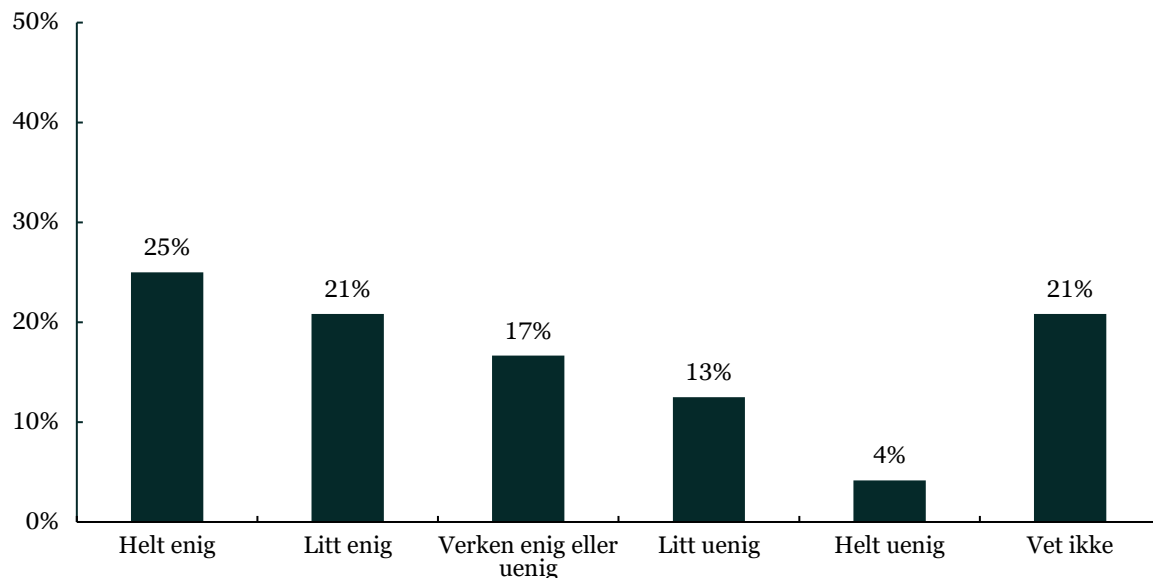
**Figur 5-1: I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander?: Pilot-T er et virkemiddel som er relevant og dekker min virksomhets behov for forskning og utvikling innen transportområdet. N = 24. Kilde: Menon Economics**



Bare ett av fire prosjekter svarer at de er helt enige i at «Det finnes IKKE andre relevante virkemidler som kunne dekket min virksomhets behov for forskning og utvikling innen transportområdet, utover

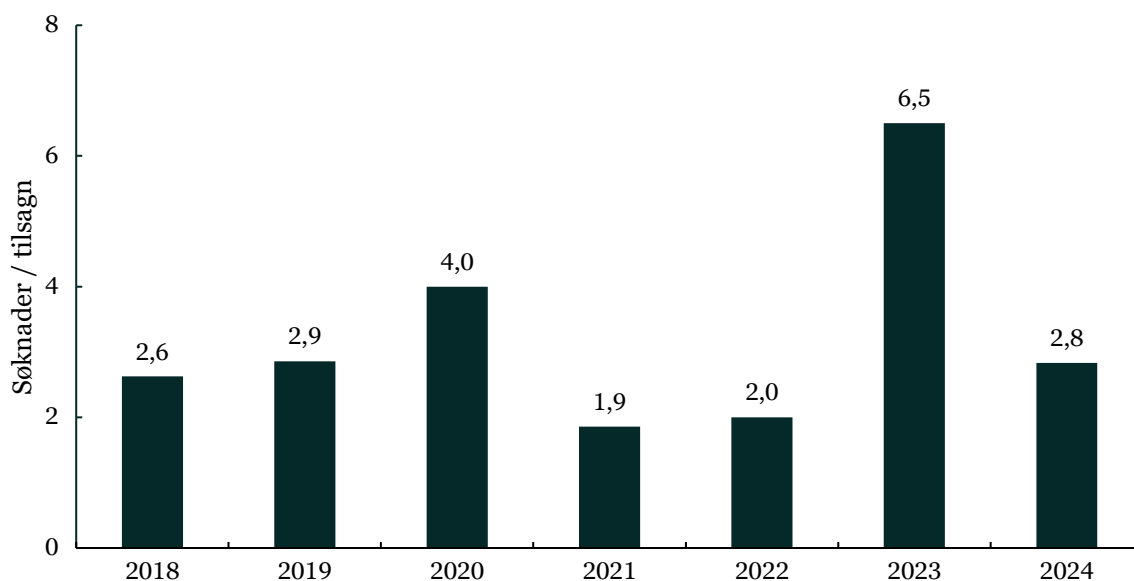
Pilot-T», se Figur 5-2. Det ser altså ut til at for en del av bedriftene er det mulig å få dekket deres behov gjennom andre ordninger enn programmet. I et intervju ble spesielt støtte fra EU-programmer trukket frem som relevant.

**Figur 5-2: I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander?: Det finnes IKKE andre relevante virkemidler som kunne dekket min virksomhets behov for forskning og utvikling innen transportområdet, utover Pilot-T. N = 24. Kilde: Menon Economics**



Antall tilsagn per søknad gir en indikasjon på ordningens etterspørsel. I perioden 2018-2024 hadde Pilot-T tre søkere per tilsagn. Det har vært stor variasjon i søkertallene, og ordningen har siden 2023 inngått som en del av utlysningen Innovasjonsprosjekt i næringslivet (IPN). Fullstendig oversikt over søkere per tilsagn i perioden 2018-2024 er vist i figuren under.

**Figur 5-3: Søknader per tilsagn for Pilot-T-ordningen i perioden 2018-2024. Kilde: Forskningsrådet, bearbeidet av Menon Economics**



Forholdstallet alene er vanskelig å vurdere, men det er relevant å sammenligne med andre ordninger. Vi finner i hovedsak tilsvarende tall for Innovasjonsprosjekt i næringslivet (IPN) som hadde 3,3 søkere per tilsagn i 2023<sup>21</sup>.

Deltakerbedriftene vurderer Pilot-T-ordningen som relevant og treffsikker for sitt behov for forskning og utvikling. Omtrent halvparten er litt eller helt enige i at det ikke finnes andre ordninger som kunne dekket det samme behovet. Dette understøttes av addisjonalitetsvurderingene i kapittel 4.1, som indikerer middels til høy addisjonalitet. Over halvparten av prosjektene oppgir at de ikke ville blitt gjennomført uten støtte fra Pilot-T, og ingen oppgir at prosjektet ville blitt gjennomført i samme omfang og innenfor samme tidshorisont uten ordningen. Ordningen er imidlertid fortsatt liten i omfang, og selv om konkurransen per tilsagn er på nivå med sammenlignbare ordninger, er den samlede interessen begrenset. I tekstboksen under er en kort tekst om markedssvikten som adresseres av Forskningsrådet gjennom Pilot-T.

#### **Tekstboks 5-1: Markedssvikt som adresseres av Forskningsrådets del av Pilot-T**

Forskningsrådets del av Pilot-T er innrettet mot prosjekter som ligger relativt langt fra markedet, og hvor forskning, utvikling, testing og pilotering av nye løsninger står sentralt. Slike prosjekter er ofte preget av høy teknologisk og kommersiell usikkerhet, lange tidshorisonter og betydelige utviklingskostnader. Dette innebærer en risiko som private aktører i mange tilfeller ikke har tilstrekkelige insentiver til å bære alene. Ordningen bidrar dermed til å avhjelpe en klassisk **finansierings- og risikosvikt**, der samfunnsøkonomisk lønnsomme FoU-prosjekter ikke realiseres fordi forventet privat avkastning er for usikker eller ligger for langt frem i tid.

Videre adresserer Forskningsrådets del av Pilot-T **kunnskapssvikt og positive eksternaliteter** knyttet til forskning og kompetansebygging. Prosjektene skal generere ny kunnskap, nye metoder og ny kompetanse som kan komme flere aktører og deler av transportsektoren til gode over tid. Slike kunnskapseffekter er ofte vanskelig å internalisere fullt ut for den enkelte bedrift, noe som kan føre til underinvesteringer i forskning og tidligfase innovasjon. Gjennom støtte til FoU-intensive pilotprosjekter bidrar ordningen til å bygge et bredere kunnskapsgrunnlag og redusere barrierer for videre utvikling og senere kommersialisering, også i prosjekter som på et senere tidspunkt kan støttes gjennom mer markedsnære virkemidler, herunder Innovasjon Norges del av Pilot-T.

## 5.2 Pilot-T-ordningens organisering

I dette delkapittelet ser vi nærmere på hvordan bedriftene opplever sentrale aspekter ved ordningens organisering, herunder søknadsprosessen og innretning på ordningen. Funnene er basert på spørreundersøkelsen til Pilot-T-bedriftene og intervjuer med prosjekter, Forskningsrådet og Samferdselsdepartementet. Avslutningsvis trekker vi frem noen innspill fra intervjuene knyttet til hvordan ordningen kan videreutvikles.

Et sentralt spørsmål for ordningens organisering er hvordan bedriftene opplever søknadsprosessen. I spørreundersøkelsen ba vi prosjektene ta stilling til fire påstander knyttet til ulike steg i søknadsprosessen.

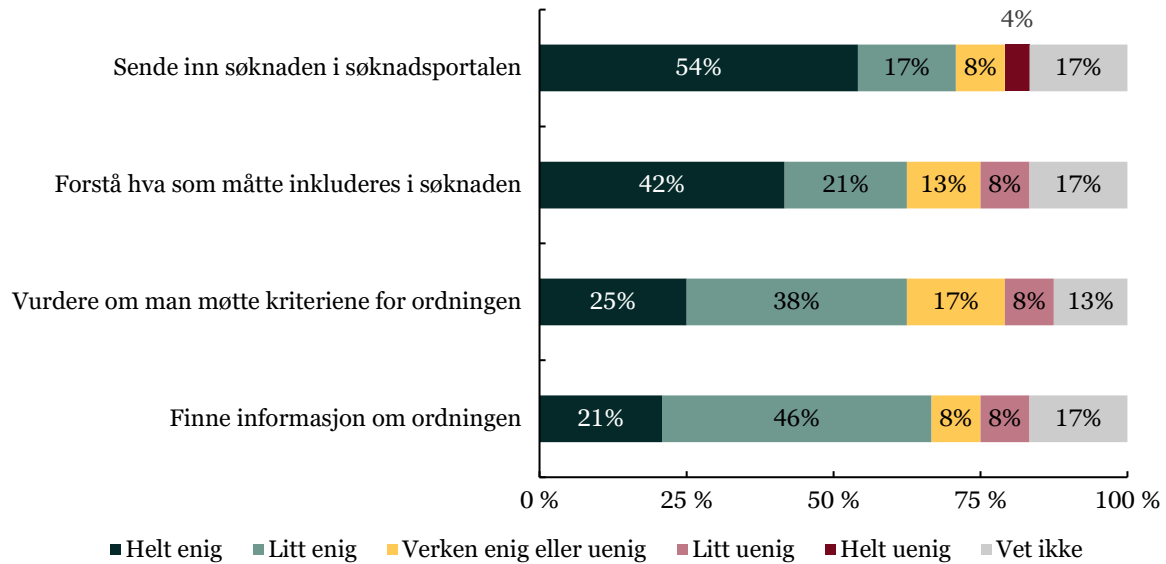
Resultatene i spørreundersøkelsen viser at prosjektene gjennomgående opplever søknadsprosessen som håndterbar. Den tekniske innsendingen i søknadsportalen oppleves som enklest, der 17 av 24 er helt eller litt enige i at dette var enkelt. Også forståelsen av hva søknaden skulle inneholde vurderes positivt, med 15 av 24 enige. Noe mer krevende oppleves det å finne informasjon om ordningen og å vurdere om man oppfylte kriteriene, der en større andel svarer nøytralt eller uenig. Samlet tyder

---

<sup>21</sup> Forskningsrådet (2024). *Innovasjonsprosjekt i næringslivet 2023*. Tilgjengelig [her](#).

funnene på at søknadsprosessen fungerer godt for de fleste, men at det for noen kan oppleves som en barriere å orientere seg i ordningen og vurdere relevans. Resultatene på de fire påstandene er vist i figuren under.

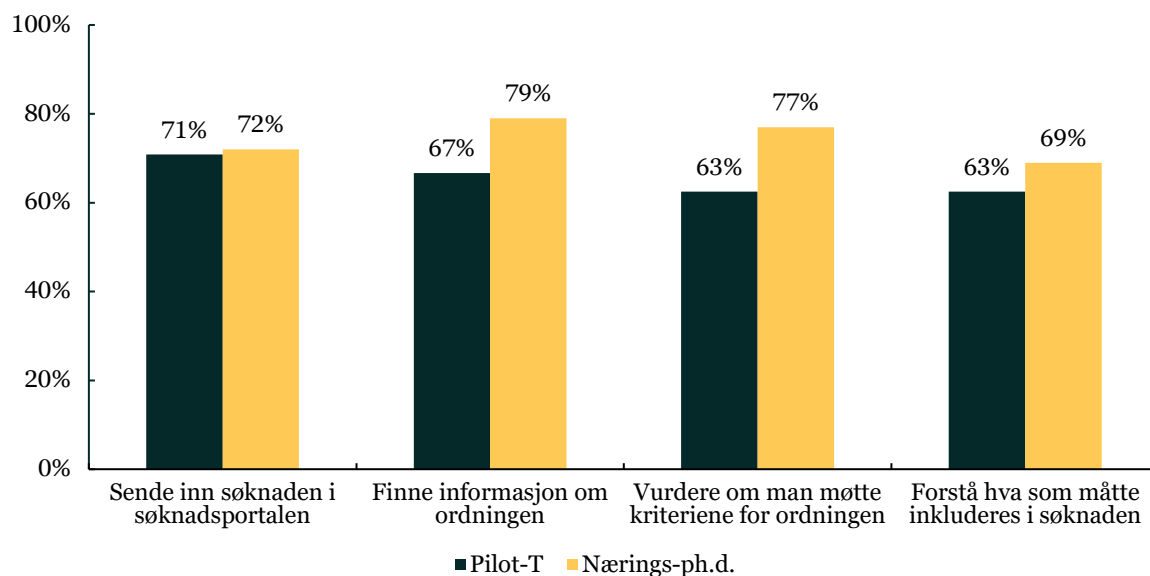
**Figur 5-4: Ta stilling til følgende påstander om søknadsprosessen: Det var enkelt å ... N=24. Kilde: Menon Economics**



For samtlige fire aspekter ved søknadsprosessen er om lag to av tre respondenter enten helt eller delvis enige i at prosessen fungerer godt. Andel for alle fire aspektene er marginalt lavere enn tilsvarende funn fra Menon Economics' evaluering av Nærings-ph.d.-ordningen (2025), men andelen er i samme størrelsesorden. Selv om svarprosenten er relativt høy (60 prosent), er det absolutte antallet svar

begrenset, noe som gjør det krevende å påstå at søknadsprosessen er mer krevende. Figuren under viser en fullstendig sammenstilling av svarfordelingen for de fire aspektene ved søknadsprosessen.

**Figur 5-5: Andel av prosjektene som er helt eller litt enig<sup>22</sup> i at ulike aspekter ved søknadsprosessen var enkle, sammenlignet med tilsvarende spørsmål stilt til Nærings-ph.d.-ordningen<sup>23</sup>. N = 24 (Pilot-T), N = 216 (Nærings-ph.d.). Kilde: Menon Economics**



I et intervju med en deltakerbedrift blir det trukket frem at ordningen fungerer godt fordi den er målrettet og faglig spisset. Samtidig etterlyses det sterkere krav til kommersialisering og internasjonale ambisjoner. Bedriften mener også at trepartssamarbeidet mellom forskning, bedrift og kommersialiseringsansvarlig ikke er godt nok ivaretatt. De to første partene er det krav om i prosjektene, men det siste leddet er det opp til hvert enkelt prosjekt å inkludere.

I intervjuene peker én av bedriftene på at ordningen i større grad bør ta høyde for hva som skal skje etter prosjektets slutt. Bedriften mener det er en svakhet at ordningen ikke er bedre koblet til innkjøpsmiljøene i offentlig sektor. Det blir også trukket frem et ønske om mulighet til å forlenge pilotperioden, fordi kommersialisering og testing er krevende prosesser. Bedriften opplever at de knapt har kommet i gang før prosjektperioden er over.

Samlet sett tegner funnene et bilde av en ordning som i stor grad fungerer etter hensikten. Søknadsprosessen oppleves som håndterbar for de fleste, og det er ingen entydige indikasjoner på at den utgjør en barriere for deltakelse. Samtidig har intervjuene kommet med forslag til mer strukturelle muligheter som tydeligere krav til kommersialisering og internasjonale ambisjoner, bedre kobling til offentlige innkjøpsmiljøer. Disse innspillene er ikke nødvendigvis uttrykk for svakheter ved ordningen slik den er utformet i dag, men snarere en påminnelse om at Pilot-T opererer i et grenseland mellom forskning og marked – der suksess forutsetter at alle ledd i kjeden er på plass, ikke bare de to første.

### 5.3 Samarbeid i Pilot-T-prosjektene

I dette delkapittelet vurderer vi hvordan samarbeidet mellom bedrifter og FoU-miljøer fungerer i Pilot-T-prosjektene, og i hvilken grad FoU-leveransene treffer bedriftenes behov. Pilot-T-ordningen har gjennomgående stilt krav om samarbeid, enten mellom bedrifter, med FoU-aktører som partnere eller

<sup>22</sup> Merk at svaralternativene i de to undersøkelsene er noe ulike. I Pilot-T-undersøkelsen ble alternativene «helt enig» og «litt enig» benyttet, mens det i undersøkelsen av Nærings-ph.d.-ordningen ble benyttet «helt enig» og «delvis enig».

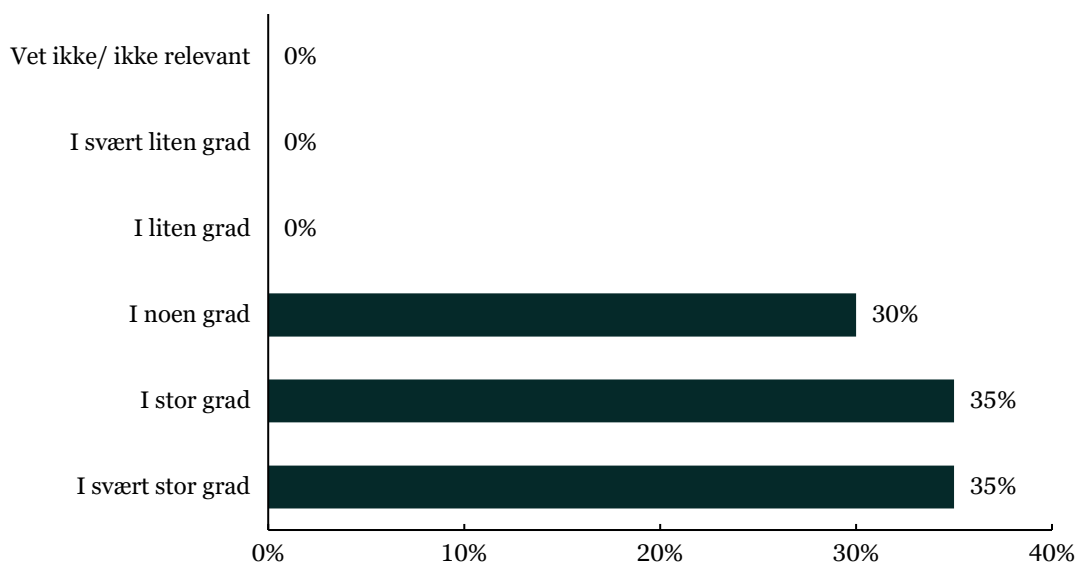
<sup>23</sup> Menon Economics (2025). *Evalueringsrapport av Nærings-ph.d.-ordningen*. Tilgjengelig [her](#).

gjennom innkjøp av oppdragsforskning. Funnene baserer seg på spørreundersøkelsen til Pilot-T-bedriftene, dybdeintervjuer med prosjektene samt informasjon om publiseringer fra prosjektbanken til Forskningsrådet.

Pilot-T-ordningens innretning har variert noe siden oppstarten i 2018, men det har gjennomgående vært et krav om samarbeid i prosjektene. Prosjektansvarlig bedrift har måttet enten 1) samarbeide med andre bedrifter, 2) ha med FoU-aktører som samarbeidspartnere, eller 3) kjøpe inn oppdragsforskning fra en FoU-leverandør. Samarbeidskravet ser vi blant annet i 2023-utlysningen som sier at «bedriften i samarbeid med andre aktører skal fremskaffe ny kunnskap eller benytte eksisterende kunnskap på nye måter eller områder.»

Blant prosjektene som har besvart spørreundersøkelsen fordeler samarbeidsformen seg omtrent likt mellom de tre mulige samarbeidsmodellene. Samarbeidet i prosjektene ser ut til å fungere godt, og 70 prosent sier at det fungerte i stor grad eller i svært stor grad. Hvor godt samarbeidet har vært for bedriftene som har besvart undersøkelsen er oppsummer i figuren under.

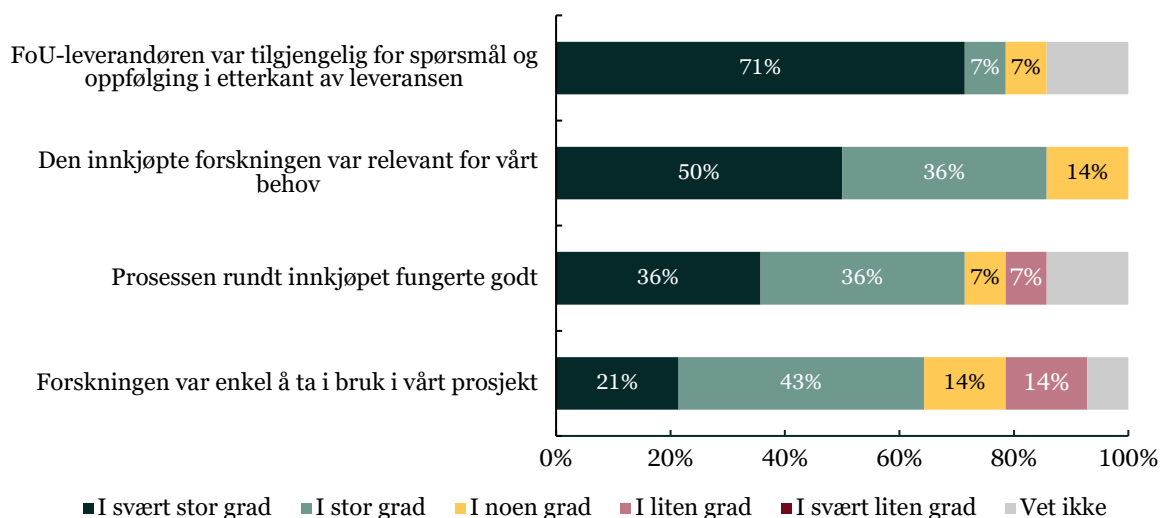
**Figur 5-6: I hvilken grad synes dere samarbeidet med deres samarbeidspartnere i prosjektet fungerer/fungerte? N=20. Kilde: Menon Economics**



Bedriftene er gjennomgående fornøyde med FoU-leverandørenes leveranser. Relevansen er blant aspektene som vurderes høyest, der 86 prosent svarer at forskningen i stor eller svært stor grad var relevant for deres behov. Det samme inntrykket har vi fått gjennom intervjuene der forskning oppgis som svært nyttig og relevant for bedriftene i det fleste tilfeller. Tilgjengelighet for spørsmål og oppfølging etter leveransen vurderes også positivt av 78 prosent, se Figur 5-7.

**Figur 5-7: Hvordan vurderer du følgende aspekter ved leveransen fra FoU-leverandøren? N = 14.**

**Kilde: Menon Economics**



Brukervennligheten skiller seg noe negativt ut, men antall som har svart på dette spørsmålet er så få at det ikke er mulig å trekke noen konklusjoner. Men gjennom noe bekreftende utsagn i intervjuene kombinert med dette kan det tyde på at det i enkelte tilfeller er et gap mellom forskningsleveransen og bedriftens evne eller kapasitet til å omsette resultatene i praksis.

FoU-miljøer som har deltatt i Pilot-T-prosjekter, har i betydelig grad publisert forskningsresultater som følge av prosjektarbeidet. Omtrent halvparten av prosjektene som har besvart spørreundersøkelsen, oppgir at slike publiseringer har funnet sted, enten underveis i prosjektet eller i etterkant. I Forskningsrådets prosjektbank har 13 prosjekter lenket til minst én publisert vitenskapelig artikkel, noe som må anses som en tilfredsstillende andel gitt at mange prosjekter fortsatt er aktive og at fagfelleverderte artikler ofte har lang behandlingstid.

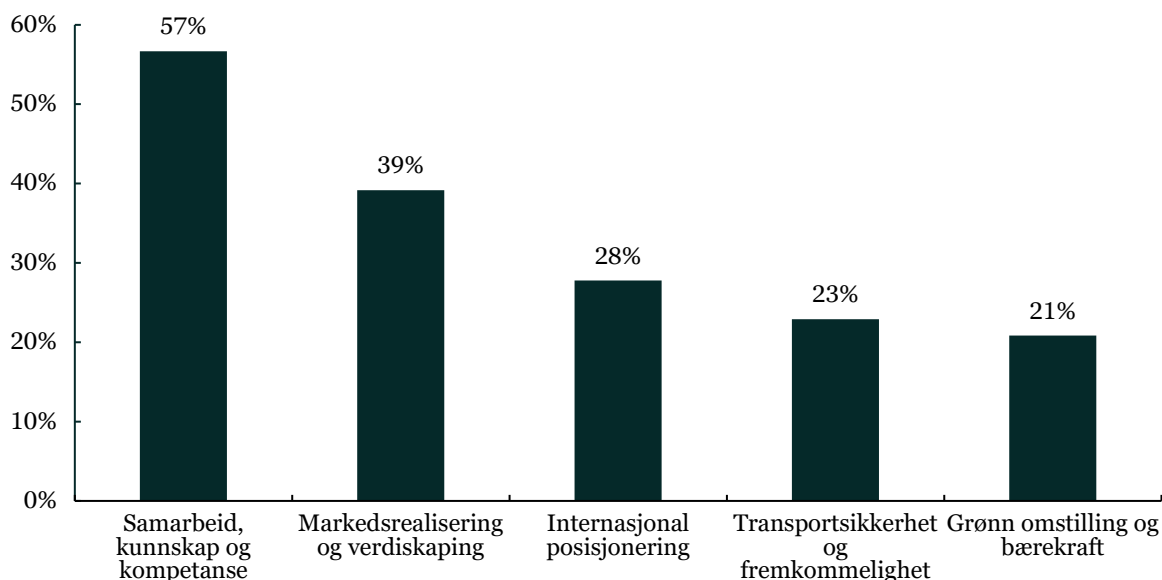
## 6 Oppsummering og erfaringer

I denne rapporten har vi presentert vår evaluering av Pilot-T-ordningen som har vært forvaltet av Forskningsrådet. Vi har fokusert på ordningens effekter, men også kort berørt spørsmål knyttet til ordningens relevans og effektivitet.

Figur 6-1 viser gjennomsnittlig andel som rapporterer at prosjektet i stor eller svært stor grad har bidratt til de ulike virkningene. De sterkeste effektene av Pilot-T-ordningen finner vi i form av økt samarbeid, kunnskaps- og kompetanseutvikling, der over halvparten av respondentene i snitt oppgir at prosjektene i stor eller svært stor grad har ført til de målte effektene. Den enkelteffekten som oftest fremheves, er kompetanseutvikling innad i bedriften, etterfulgt av økt oppmerksomhet om nytten av FoU. Effekter på markedsrealisering og verdiskaping er området med nest høyest effekter.

Markedsrealisering og verdiskaping følger med 39 prosent, mens internasjonal posisjonering, transportsikkerhet og fremkommelighet og grønn omstilling og bærekraft alle ligger i intervallet 21–28 prosent.

**Figur 6-1: Andel som rapporterer at prosjektet i stor eller svært stor grad har bidratt til hver virkning. Gjennomsnittet er beregnet på tvers av underliggende spørsmål per virkning. N=24. Kilde: Menon Economics**



I hvilken grad disse effektene faktisk har bidratt til å realisere noe konkret er mer usikkert. For mange av spørsmålene svarer omtrent halvparten at det enten er for tidlig å se effektene, eller at de ikke vet. Mange Pilot-T-prosjekter er fortsatt aktive eller nylig avsluttet, og erfaringene fra effektkartleggingen i delrapport 1 viser at det kan ta lang tid før transportsektoren endrer seg, noe som også bekreftes i flere av intervjuene. Kombinasjonen av mye usikkerhet, urealiserte effekter og lav score for effekttemaene knyttet til grønn omstilling, transportsikkerhet og fremkommelighet, trekker i retning av at Pilot-T langs disse dimensjonene ikke har oppnådd vesentlige realiserte virkninger i prosjektene.

Sett opp mot målene i Nasjonal transportplan (NTP) tyder evalueringen på at Pilot-T-prosjektene særlig har bidratt til mål knyttet til teknologiutvikling, innovasjon og konkurranseevne i næringslivet. Bidragene til klima, miljø, transportsikkerhet og fremkommelighet fremstår foreløpig svakere. Flere prosjekter er fortsatt i tidlig fase, og mange av de potensielle samfunns effektene ligger derfor trolig frem i tid.

Addisjonaliteten vurderes som middels til høy. Halvparten av prosjektene ville ikke blitt gjennomført uten Pilot-T, og ingen ville blitt gjennomført i samme omfang og innenfor samme tidshorisont. Dette er på linje med det man finner for andre IPN-prosjekter. Men vær oppmerksom på at bare ett av fire prosjekter er helt enige i at det ikke finnes andre relevante virkemidler. Dette nyanserer vurderingen av ordningens addisjonalitet. Pilot-T er utløsende, men ikke unik.

Pilot-T fremstår som en relativt relevant ordning for næringslivsrettede FoU-prosjekter i transportsektoren. Tre av fire prosjekter er helt enige i at ordningen dekker deres FoU-behov innen transport. Sammenlignet med den øvrige Transport 2025-porteføljen er Pilot-T mer næringsrettet, og ordningen fyller et reelt behov for støtte til næringslivsprosjekter i sektoren. Pilot-T har samtidig klare likhetstrekk med IPN, både i innretning og resultater. Det fremstår derfor som fornuftig at ordningen nå inngår i samme utlysning. Etterspørselen etter Pilot-T er på nivå med sammenlignbare ordninger, men det samlede omfanget av søknader og prosjekter er begrenset. I perioden 2018 til 2024 var det tre søkere per tilsagn, sammenlignet med 3,3 for IPN i 2023. Konkurransen per tilsagn fremstår dermed som normal, men den absolutte interessen er fortsatt begrenset, med totalt 121 søkere fordelt på seks utlysninger.

Søknadsprosessen oppleves i hovedsak som håndterbar, noe som er et godt signal i henhold til effektivitetsvurdering. Av 24 respondenter oppgir 17 at teknisk innsending var enkel, mens 15 forsto enkelt hva søknaden skulle inneholde. Det fremstår noe mer krevende å finne informasjon om ordningen og vurdere egen relevans. Tallene for søknadsprosessen ligger marginalt under resultatene fra en nyere evaluering av Nærings-ph.d.-ordningen gjennomført av Menon Economics, men er i samme størrelsesorden.

Tre av fire prosjekter er fornøyd med tilgjengelighet og oppfølging fra Forskningsrådet. Blant avsluttede prosjekter har om lag halvparten gitt vitenskapelige publiseringer.

Det er vårt syn at Pilot-T-ordningen nok i utgangspunktet var for liten i omfang til at den rettferdiggjorde en egen programsatsing. Det var derfor naturlig at ordningen ble organisert under IPN. Vi ser tydelige tegn til at ordningen faktisk omfatter prosjekter som ligger høyere oppe på TRL-nivå enn de andre transportrettede ordningene. Men så langt ser det ut til at prosjektene i liten grad har klart å bringe teknologier og løsninger helt ut til markedet. Trepertssamarbeid mellom forskningsmiljø, bedrift og kommersialiseringsaktør er sjelden til stede, og bare de to første aktørgruppene er obligatoriske deltakere. En sterkere kobling til kunder, kommersialiseringsaktører eller investorer kan gi større mulighet til markedsintroduksjon. På transportfeltet er særlig en kobling til offentlige innkjøpsmiljøer viktig for å oppnå slike resultater. Det er viktig å huske at prosjekter lett strandede i pilotfasen dersom man ikke har sikret interesse og mulig tilknytning til brukere fra tidlig fase.

# Vedlegg 1: Oversikt over Pilot-T-prosjekter

Tabell V1-1: Oversikt over Pilot-T-prosjekter i perioden 2018-2024.

Prosjektansvarlig	Prosjekttittel	År <sup>24</sup>
FOURC AS	Multimodal Reisemønsteranalyse	2018
SAFE4 SECURITY GROUP AS	Secure Unlock - A digital ecosystem for delivery of goods and services behind locked door	2018
MANTENA AS	Transitioning the railway sector to condition-based maintenance: from raw data to optimal planning.	2018
NHO LUFTFART	Use of Flight Data Monitoring to manage factors influencing human performance	2018
TRATEC SOLUTIONS AS	Develop Airport Logistics Intelligence (ALI), a system for optimizing flow of baggage using AI and prediction.	2018
MARITIME ROBOTICS AS	Realisering av en Autonom og Prediktiv Passasjerferge	2018
WAY AS	Automatisert tilbakemeldings- og instruksystem for trafikkopplæring personbil	2018
AIC INTELLIGENT COMMUNICATION AS	ASAM Message Services for C-ITS	2018
Q-FREE NORGE AS	Next generation ITS station	2019
URBAN SHARING AS	FOMO - Future of Micromobility	2019
KOGENTA AS	Be-Insight - plattform for automatisk billettering, nye forretningsmodeller og optimalisering for mobilitetsindustrien	2019
COUNTING HERO AS	Roadside Vehicle People Counter	2019
INDRA NAVIA AS	Trygghetsmetodikk for satelittbasert landingssystem for fly	2019
OPSCOM SYSTEMS AS	Autonome sensorer for effektiv flyplassdrift	2019
MIXMOVE AS	Latuli - Logistics Asset Utilisation Increase	2019
PROACTIMA AS	Styring av sårbarheter i fremtidens integrerte intelligente transportsystemer (SIITS)	2020
FOUNT AS	User-Centric Charging Services for Electric Vehicles	2020
POSTNORD AS	Nye leveringsløsninger basert på pakkebokser og signaturløs hjemlevering	2020
DISTRIBUTION INNOVATION AS	Last mile 2025 - En last mile-plattform som ved hjelp av AI håndterer den voldsomme veksten i netthandel på en bærekraftig måte.	2020
AVINOR AS	Smartere kjemikaliebruk på rullebaner	2021
ELFLY AS	X10 Electric Seaplane - The world's first full-scale electric amphibious seaplane based on the flying boat concept.	2021
FOURC AS	Mobility as a Service - gjennom Kombinert Offentlig Privat Partnerskap	2021
SWIPLoad TECHNOLOGIES AS	Digitalized and autonomous transport brokerage for the logistic sector.	2021

<sup>24</sup> År er søknadsår (altså året når utlysningen hadde frist). For enkelte år var dette i slutten av året, slik at dato for innvilgelse trolig er året etter. Men at dette eksempelvis gjelder 2023.

MANTENA AS	3D scanning and reverse engineering algorithms in the railway sector	2021
ALWAYS CARGO AS	Skybased intelligent matching system for freight transport.	2021
SAGA TENIX AS	Tjeneste for datadrevet optimalisering av batterielektriske transportmidler – planlegging og overvåking	2021
WIDERØE ZERO AS	The new air mobility mix and future CONOPS - customer journey, technology and organisational design for the future airline	2022
Q-FREE NORGE AS	Veipricing for massemarkedet	2022
OBEO AS	Automatic Monitoring of Electronic Road signs towards smart roads (AutoMERS)	2022
URBAN SHARING AS	Profitable city-friendly micromobility	2022
SWARCO NORGE AS	Smart AI CAM integrasjon for adaptiv trafikkstyring	2023
UBIQ AEROSPACE AS	Zero Ice Shield: D•ICE Ice Protection for Aviations Green Evolution	2023
TUNABLE AS	Miniatyrisert optisk spektrometer for behovsstyrt, trygg og mer miljøvennlig salting av veier	2023
BANE NOR SF	AutoKontroll - Automatisert kontroll av jernbane	2023
PARQIO AS	SHIFT - Shared hubs for integrated eco-friendly transportation	2024
ROADGUARD AS	Robust Optical Systems for Accurate Tyre Tread Measurement in Harsh Conditions	2024
SIEMENS MOBILITY AS	Optimizing Yard Operations	2024
ISI AS	Nye sensorteknologier og analysemetoder for automatisert veginspeksjon	2024
KOBLA AS	Sustainable Adventure GuidAnce	2024
BIKELOOP AS	Pilotering av trygg sykkelparkering som tjeneste	2024

Menon Economics

Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo

+47 909 90 102

post@menon.no

menon.no