

nr 2 / maj 2016

Innehåll

Trängselskatterna är samhälls-ekonomiskt lönsamma	1
Mattias har ordet	2
CTS Sommaringel	2
Gästforskare under året	2
CTS koordinerar FUD-ansökningar	2
Nydisputerad vid CTS	2
Växande kritik mot höghastighetsbanor	3
Porträttet	3
Artikelpris till CTS-forskare	3
Välbesökta seminarier	4
Kommande aktiviteter 2016	4
Publicerat 2016	4

Centrum för transportstudier, CTS

CTS är ett forskningscentrum vid KTH och ett samarbete mellan KTH och forskningsinstitutet VTI, myndigheterna Trafikanalys och Transportstyrelsen samt konsultföretagen WSP Analys & Strategi och Sweco. Forskningsområdena omfattar cost-benefitanalyser, hållbara transporter, transportmodeller, simulering, finansiering och organisation, samspel mellan transportsystem och regional ekonomi samt resenärers beteende och värderingar. CTS startade 2007 och är ett tioårigt projekt på ca 250 mnkr, finansierat av Vinnova, Trafikverket och centrrets partner. CTS publicerar forskningsrapporter och arrangerar regelbundet seminarier inom sitt forskningsområde. Läs mer om CTS på www.kth.se/en/abe/centra/cts/

Ansvarig utgivare: Maria Börjesson, mariab@abe.kth.se
ISSN 2002-0597 (tryck)
ISSN 2002-1348 (webb)
Redaktör: Marika Engström, scriptamandata@telia.com
Tryck: US-AB Digitaltryckeri



Foto: Marika Engström

Trängselskatterna är samhällsekonomiskt lönsamma

CTS och WSP arbetar för fullt med att analysera effekterna av trängselskatterna i Stockholm och Göteborg. Effekterna av de senaste förändringarna av systemet i Stockholm kommer att redovisas innan sommaren. För Göteborg har CTS nyligen beräknat effekterna av den höjda trängselskatten som gäller från januari 2015.

Några effekter som hittills framkommit är att priskänsligheten (elasticiteten) när trängselskatterna infördes ser likartade ut i både Stockholm och Göteborg, men att känsligheten vid en prishöjning tycks vara mindre. Det beror troligen på att värderingen av gratis skiljer sig från övriga be-
lopp, dvs. en ökning från 0 kr till 10 kr värderas annorlunda än en ökning från 10 kr till 20 kr, även om det blivit 10 kr dyrare i båda fallen.

Effekten på trafikflödena över tullsnittet av en höjd avgift i Göteborg har varit mycket liten, medan intäkterna har ökat med 20 procent under 2015 jämfört med 2014.

Elasticiteten är större i lågtrafik än i högtrafik, troligen på grund av att de flesta resor i högtrafik är arbetsresor med begränsade anpassningsmöjligheter. En skillnad

mellan Stockholm och Göteborg är att den långsiktiga priselasticiteten ökar i Stockholm, medan den minskar i Göteborg som har färre alternativ till bilresande över tullsnittet.

Några av CTS slutsatser hittills:

- Trängselskatterna är samhällsekonomiskt lönsamma i både Stockholm och Göteborg, mest i Stockholm.
- De fungerar även på sikt, men det är antagligen viktigt med tillgång till bra alternativ så att långsiktig anpassning är möjlig.
- Låginkomsttagare missgynnas mer av trängselskatten i Göteborg än i Stockholm.

Nu väntar många med spänning på vad höjningen i Stockholm och införandet på Essingeleden har haft för effekt på trafiken.



Mattias har ordet:

Viktigt att utvärdera regler!

Det pratas mycket om investeringar i infrastruktur. Självklart beror det på att projekten lämnar stora avtryck både fysiskt och i budgetar, men kanske beror intensiteten i debatten också på att det finns en väletablerad metod för att utvärdera investeringar.

Med en bra samhällsekonomisk analys som underlag behöver vi

transportekonomerna inte sväva alltför mycket på målet om huruvida olika idéer är värda att genomföra. Detta blir sedan något att ta spjörn emot för dem som har andra uppfattningar om vad som är lämpligt eller nödvändigt. Resultatet av detta – en bra metod för utvärdering och en fokuserad debatt – blir bättre beslut.

Men infrastrukturen är inte det enda som styr transportmöjligheterna. Vår förmåga att flytta oss själva eller olika varor påverkas även av det mindre uppenbara, inte minst regler. Utan vettiga regler kommer inte den finaste infrastrukturen att ge oss den nytta som vore möjlig.

Därför behöver regelförändringar analyseras och diskuteras lika ingående som tunga investeringar. Här saknas dock traditioner av samhällsekonomisk analys; både metoder och en vana att tänka samhällsekonomiskt

behöver utvecklas. Som ett svar på detta behov drivs både metodutvecklings- och tillämpningsprojekt i CTS-miljön. Tillsammans med Transportstyrelsen och Trafikverket genomför vi "Samhällsekonomisk analys av regleringar" där vi utvecklar metoder för att jämföra regleringar och analysera deras effektivitet.

Ett exempel är olika hastighetsgränser. Dessutom genomförs samhällsekonomiska bedömningar i "Projekt nationella föreskrifter", där Transportstyrelsen tar fram ett funktionsbaserat regelverk för den nationella fartygsflottan. Projekten är motiverade var och ett för sig, men att de drivs samtidigt gör det möjligt med en växelverkan mellan teori och praktik, som är ett av CTS syften.

Mattias Haraldsson

Välkommen till
CTS Sommarmingel
26 maj kl 15.00–17.00
Teknikringen 10, KTH



På temat "Satsa på ny infrastruktur eller använda ny teknik på den befintliga?" samtalar *Frances Sprei*, forskare Energi och miljö, Chalmers, med *Stig-Björn Ljunggren*, statsvetare och fri debattör. *Johan Nyström*, CTS, leder samtalet. Därefter blir det fri diskussion i minglet under lättsamma former med lite mat och dryck. anmäl senast 20 maj till ulrika.dietrichson@vti.se

Gästforskare under året

CTS har knutit till sig följande gästforskare under 2016:

- *Andrew Smith*, University of Leeds
- *Kevin Cullinane*, Göteborgs universitet
- *Stephan Hess*, University of Leeds
- *Andrew Daly*, University of Leeds and RAND Europe
- *Henrik Andersson*, Université Toulouse.

CTS koordinerar FUD-ansökningar

Trafikverket har bitt CTS att koordinera sina ansökningar inom utvecklingsplanens områden. Projektidéer ska lämnas in senast den 15 juni och CTS sammanställer ansökningarna till Trafikverket. Trafikverket ska därefter gallra ansökningarna.

Från september kommer tre beredningsgrupper på CTS att arbeta med koordineringen och ta fram en prioriteringslista till Trafikverket senast till den 1 november. Denna process ska upprepas årligen och utvärderas mellan gångerna.



Nydisputerad vid CTS

Dags att gratulera nydisputerade Disa Thureson som disputerade den 8 april på Handelshögskolan i Örebro.

Avhandlingen "Cost-benefit analysis of climate policy and long term public investments" styrker tidigare forskningsresultat om nyttan av samhällsekonomiska kalkyler.

Fyra uppsatser ingår i avhandlingen:

- En uppsats om CBA vid stora infrastrukturinvesteringar har Disa skrivit tillsammans med Jonas Eliasson.
- Två uppsatser behandlar globala skadestnader för växthusgaser.
- Den fjärde uppsatsen innehåller en ny modell för att beräkna hur nyttan av extra konsumtion avtar med ökande rikedom.

Växande kritik mot höghastighetsbanor

Debatten om höghastighetsbanorna fortsätter att engagera och de kritiska rösterna har blivit fler. En delrapport från Sverigeförhandlingen om finansiering har nyligen remissbehandlats.

Remissvar från CTS, KTH

I sitt remissvar på Sverigeförhandlingens delrapport om höghastighetsbanornas finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3) upprepar CTS, KTH sin tidigare framförda kritik. CTS, KTH pekar bland annat på Trafikverkets samlade effektbedömning, som visar att banorna är samhällsekonomiskt ”mycket olönsamma”, trots optimistiska antaganden om diskonteringsränta, trafik tillväxt, biljettpriser och trafikering. Effekterna på miljö och klimat är därutöver försumbara i sammanhanget, skriver CTS, KTH.

Ökade tvivel hos fler

Allt fler kritiska röster hörs om höghastighetsbanorna. Skattebetalarnas förening, politiska partier (L och C), Kon-



Foto: Fotolia



Foto: Marika Engström

Porträttet: Isak Rubensson

Isak är industridoktorand vid CTS och forskar om kollektivtrafik med inriktning på resenärers beteenden i kollektivtrafiken.

Isak är samhällsekonom vid Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting. Hans forskning vid CTS handlar om hur man kan merutnyttja data från den dagliga driften av kollektivtrafiken i Stockholm. Hans första artikel behandlar SL:s kundundersökning, där resenärer dagligen de senaste femton åren svarat på hur de upplever kollektivtrafiken. Undersökningen används för att följa upp de företag som utför kollektivtrafiken. Artikeln studerar implikationer av undersökningen och hur väl resenärers uppfattning om exempelvis trängsel stämmer med insamlade data om faktisk trängsel.

junkturinstitutet m.fl. har i media framfört sina tvivel om nyttan av att Sverige satsar på detta gigantiska projekt.

Många aktörer pekar i sina remissvar på den stora osäkerheten och bristerna när det gäller beräknade kostnader, samhällsnytta m.m. Exempelvis framhåller Statskontoret, Naturvårdsverket, Konjunkturinstitutet och Svensk Kollektivtrafik vikten av samhällsekonomiska kalkyler och att banorna beräknats bli samhällsekonomiskt olönsamma. VTI, Stockholms Handelskammare m.fl. uttrycker tvivel på att banorna kan bli kommersiellt lönsamma. Konjunkturinstitutet har beräknat att staten kan komma att behöva stå för en subvention på ca 700–800 kronor per tågresor på sträckorna Stockholm–Göteborg/Malmö. Flera aktörer framhåller risken för att den regionala trafiken påverkas negativt av höghastighetstågen.

Utomstående granskning

Den omfattande kritiken mot förslaget om höghastighetsbanor har lett till att infrastrukturministern begärt en utomstående granskning av projektet och en belysning av hur kostnaderna kan minska om man bygger på andra sätt. Beräkningarna ska vara klara i juni.

Under tiden löper planeringsarbetet på och beräknas kosta ca 400 miljoner kronor om året.

ARTIKELPRIS TILL CTS-FORSKARE

Maria Börjesson, Jonas Eliasson, James Odeck och Morten Welde har fått Artikkelpreisen för bästa forskningsartikeln 2015 av Samfunnsøkonomen, en interesse- och arbetstagarorganisation för norska samhällsekonomer. Den prisbelönta artikeln ”Brukes samfunnsøkonomiske analyser i prioritering av vegprosjekter?” publicerades i organisationens tidskrift *Samfunnsøkonomen* nr 3-2015.

Om trafikprognoser 24 mars Hur väl stämmer trafikprognoserna med trafikutvecklingen? Ett större forskningsprojekt, finansierat av Trafikverket och CTS, presenterades om hur väl de "officiella" nationella framtidsprognoserna har fallit ut och vad som kan förklara olika avvikelser mellan prognos och utfall. Tre specifika prognoser redovisades också: trängselskatterna i Göteborg och Stockholm samt Botniabanan. Även det s.k. peak car-fenomenet behandlades vid seminariet.

Välbesökta seminarier

Om Hyperloop 7 april Ett öppet seminarium om en s.k. hyperloop mellan Stockholm, Åland och Finland, höll passande nog i den spektakulära Dome of Visions vid KTH. Hyperloopen är ett höghastighetståg i en tub med lågt lufttryck och med en hastighet på över tusen kilometer i timmen. Vid seminariet gjordes jämförelser med de planerade höghastighetstågen mellan Stockholm, Malmö och Göteborg.

Om upphandling 27 april Malin Arve presenterade "Dynamic procurement under uncertainty: optimal design and implications for renegotiation and tender procedures" från NHH, Bergen. Rapporten är accepterad som artikel i ansedda American Economic Review.

Kommande aktiviteter 2016

Konferenser m.m.

- **26 maj** kl 15–17. CTS Sommaringel, se separat notis.
- **10–15 juli.** 14th World Conference on Transport Research, Shanghai, China. <http://www.wctrs-conference.com/>
- **14–16 sep.** hEART 2016: 5th Symposium of the European Association for Research in Transportation, Delft University of Technology. <http://www.heart2016.org/>
- **5–7 okt.** European Transport Conference, Barcelona, Spain, <https://etcproceedings.org/>
- **18–19 okt.** Nationell konferens i transportforskning. Lunds universitet. www.tft.lth.se. Obs. Deadline den 1 juni.

Lunchseminarier

- **17 maj.** *Competition in the Swedish passenger railway market: An analysis of the Western main line.* Andreas Vigren, VTI.
- **24 maj.** Vad kostade den felaktiga järnvägspolitiken samhället 1949-1995? Arne Karyd.
- **31 maj.** *Are we as skilled as we think? A comparison between self-reported and observed driving skills in a driving simulator.* Gunilla Björklund, VTI

Läs mer om aktuella seminarier och anmälan på CTI:s webbplats www.kth.se/en/abe/centra/cts.

Disputationer

- **20 maj.** Per Strömgren. *Road Traffic Performance Modelling.*
- **27 maj.** Jake Whitehead. *Energy Efficient Vehicle Policy: Lessons Learnt.*
- **7 juni.** Adrian C. Prelicpean. *Developing new methods and collection tools that facilitate travel behaviour analysis* (licentiat)
- **10 juni.** Chengxi Liu. *Understanding the Impacts of Weather and Climate Change on Travel Behaviour*

Publicerat 2016

Working Papers S-WoPEc

- 2016:13. Anne Bastian, Maria Börjesson, Jonas Eliasson. *Explaining "peak car" with economic variables.*
- 2016:12. Johanna Jussila Hammes, Svante Mandell. *Districts' co-financing of the central government.*
- 2016:11. Jonas Eliasson, Roger Pyddoke, Jan-Erik Swärdh. *Distributional effects of taxes on car fuel, use, ownership and purchases.*
- 2016:10. Disa Thureson. *Household production and the Elasticity of Marginal Utility of Consumption.*

- 2016:9. Jens West, Maria Börjesson, Leonid Engelson. *Forecasting effects of congestion charges.*
- 2016:8. Disa Thureson, Jonas Eliasson. *Does uncertainty make cost-benefit analyses pointless?*
- 2016:7. Ida Kristoffersson, Leonid Engelson. *Efficiency and equity of congestion charges.*
- 2016:6. Jonas Eliasson. *Förbättrade metoder för samhällsekonomisk analys av kollektivtrafikinvesteringar.*
- 2016:5. Jonas Eliasson. *Is congestion pricing fair? Consumer and citizen perspectives on equity effects.*
- 2016:4. Lena Nerhagen. *Management by good intentions and best wishes: on sustainability, tourism and transport investment planning in Sweden.*
- 2016:3. Olivier Canella, Gunnar Flötteröd, Daniel Johnsson, Ida Kristoffersson, Patryk Larek, Joacim Thelin. *Flexible coupling of disaggregate travel demand models and network simulation packages ("IHOP2"): final project report.*
- 2016:2. Gunilla Björklund, Jan-Erik Swärdh. *Valuing in-vehicle comfort and crowding reduction in public transport.*
- 2016:1. Megersa Abate, Inge Vierth, Rune Karlsson, Gerard de Jong, Jaap Baak. *Estimation and implementation of joint econometric models of freight transport chain and shipment size choice.*

In journals

- Fadaei M, Oded C. "Evaluating the impacts and benefits of public transport design and operational measures", *Transport Policy* 48 (2016): 105–116.
- Cats O, Susilo Y.O, Reinmal T. "The prospects of fare-free public transport: Evidence from Tallinn". Accepted for publication at *Transportation*.
- Chen C, Ma J, Susilo Y.O, Liu Y, Wang M. "The promises of big and small data for travel behavior (aka human mobility) analysis". Accepted for publication in *Transportation Research part C*.
- Langbroek J, Franklin J, Susilo Y.O. "The effect of policy incentives on electric vehicle adoption". Accepted for publication at *Energy Policy*.
- Ahmad Termida N, Susilo Y.O, Franklin J. "Observing Dynamic Behavioural Responses due to the Extension of a Tram Line by using Panel Survey: Preliminary Analysis". *Transportation Research part A*, 86, pp. 78-95.

Trevlig sommar!

önskar vi på CTS

