

nr 1 / mars 2017

Innehåll

Trängselavgiften väl etablerad efter tio år	1
Johanna har ordet	2
Yusak Susilo ny professor vid ABE/KTH	2
Samhällsekonomi och regelverk – ett pionjärbete	3
CTS efter 2017	3
Notiser	3
Porträttet	3
Välbesökta lunchseminarier ..	4
Aktuella seminarier	4
Kommande aktiviteter 2017 ..	4
Publicerat 2017 i urval	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, finansierat av Vinnova, Trafikverket och centrets 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:

Johanna Dillén,
johanna.dillen@abe.kth.se
ISSN 2002-1348 (webb)

Redaktör: Marika Engström,
Scripta mandata,
scriptamandata@telia.com



Foto: Mikael Ullén, Transportstyrelsen

Trängselavgiften väl etablerad efter tio år

Trängselavgifter har nu funnits i tio år i Stockholm och tre år i Göteborg. Effekterna har analyserats av Maria Börjesson och Ida Kristoffersson och presenteras i en ny rapport.

I Stockholm minskade trafikvolymen över tullsnitt med 21 procent under avgiftstid vid införandet 2006 och med ytterligare fem procent vid den höjning som genomfördes 2016, då även Essingeleden införlivades i systemet. I Göteborg minskade motsvarande trafikvolym med 12 procent vid införandet 2013, medan avgiftshöjningen 2015 gav mycket liten effekt.

Författarna konstaterar att priselasticiteten, dvs. den effekt en prisändring har på efterfrågan, var lägre när avgifterna höjdes jämfört med när de först introducerades. Att ändra avgiften några kronor upp eller ner ger alltså inte någon stor effekt. Samtidigt konstaterar författarna att den långsiktiga elasticiteten ökar i Stockholm, medan den minskar i Göteborg. Ett skäl till det kan vara att bebyggelsen i Göteborg är mera utspridd och därmed ger sämre förutsättningar för kollektivtrafik.

Acceptansen av systemen skiljer också mellan städerna. I Stockholm röstade

över 45 procent för trängselavgift år 2004, efter införandet 2006 var 53 procent positiva och därefter har stödet successivt ökat till 70 procent 2013. I Göteborg har stödet varit betydligt blygsammare – bara 30 procent var positiva inför införandet 2013 och därefter ökade stödet upp till ca 50 procent efter ett år för att sedan minska igen. Acceptansen för trängselavgifter i Göteborg kan kopplas till inställningen till Västsvenska paketet och stödet till detta, som också minskat.

De tekniska systemen med bland annat automatiska betalssystem och kameraidentifiering av fordon har visat sig fungera väl och driftskostnaderna har därför kunnat minska över tid.

– Även om det fortfarande är köer så är det viktigt att komma ihåg att antalet bilar som passerar över snittet till centrala Stockholm är betydligt färre än före införandet, säger Ida Kristoffersson.

Fortsättning på sid 2



Johanna har ordet:

Engagemang för fakta, kunskap och kvalitet

Beslut ska vara väl avvägda. Resurser ska användas klokt. Många delar av samhället har skriande behov, samtidigt som ny teknik ger möjligheter. För att fatta hållbara beslut måste metoder utvecklas och beslut bygga på fakta om konsekvenser. Forskarna

måste också ha förmåga att förklara vad olika satsningar innebär och inte vara rädda för obekväma sanningar. Särskilt i tider som dessa spelar det roll. Nu gäller det att stå stadigt och vara välgrundad.

CTS ska gå i bräschen, vara faktabaserad och orädd. Processer inom transportsektorn är ofta långa, men det finns en poäng i välförankrade och väl genomtänkta beslut, som utgår från analyser och effekter av åtgärder. CTS har en viktig roll i sammanhanget. CTS står för engagemang i samhällsdebatten, deltar i diskussioner inför politiska beslut och fortsätter med att föra ut forskning genom veckovisa öppna lunchseminarier.

Det är viktigt med ett centrum där möjligheter med ny teknik testas, gärna i nära samarbete med avnämarna. Medarbetare på CTS har varit med och utvecklat sätt att samla in

resvanedata via smartphones. Systemet heter MEILL och visar fullständiga resmönster, utan att ställa en enda fråga till resenären. Det kommer att ställa krav på helt nya metoder och modeller. Vi får data med fullständiga resmönster, samtidigt som vanliga problem med gängse insamlingsmetoder undviks, däribland bortfall och bristande kvalitet.

CTS analyserar även vilka kontraktutformningar som fungerar och driver fram innovativa lösningar i den svenska anläggningssektorn. CTS tar också nya steg och utvecklar samhällsekonomiska metoder för att bedöma utformning av regleringar i samarbete med Transportstyrelsen. CTS ska fortsatt stå för hög kvalitet och vara relevant i samhällsbyggandet.

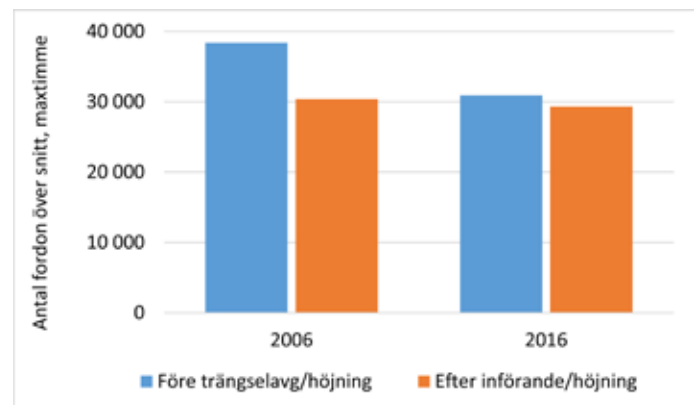
Johanna Dillén, föreståndare CTS

Trängselavgiften väl etablerad efter tio år

Fortsättning från sid 1

Författarna diskuterar även om trängselavgifter skulle passa på flera håll men konstaterar att nödvändiga förutsättningar för närvarande saknas för andra svenska städer. Trängselavgifter bör vara en del av ett större paket av investeringar i infrastruktur för att få politisk acceptans. I städer med låg kollektivtrafikandel och högt bilberoende även bland låginkomsttagare finns också risk för negativa fördelningseffekter. Styrmedel som skatt på bränslen och fordon har lägre systemkostnader.

CTS Working Paper 2017:2. The Swedish congestion charges ten years on and effects of increasing charging levels

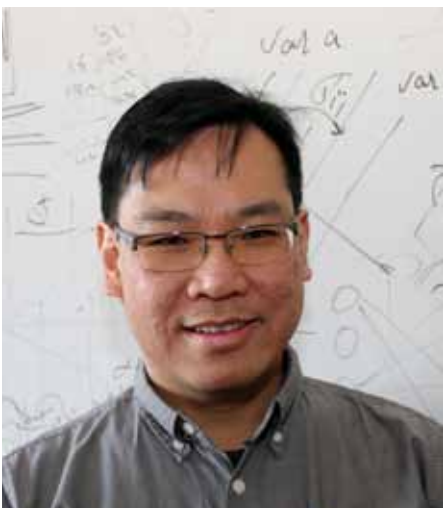


Trängselavgiftens effekt på trafiken i Stockholm när systemet infördes 2006 och när den höjdes/systemet utvidgades 2016.

Yusak Susilo ny professor vid ABE/KTH

Sedan november 2016 är Yusak Susilo professor inom Transportanalys och Transportpolicy, ABE/KTH. Yusaks huvudsakliga forskningsområde ligger i gränsen mellan transporter och stadsplanering, transportpolitik, beslutsprocesser och modeller för resbeteende. Han har en indonesisk civilingenjörs- och masterutbildning, doktorexamen från Kyoto University, har forskat vid universitet i Delft och varit universitetslektor i Bristol. Yusak ansvarar för doktorandprogram-

met för forskarutbildningen på inst. för Transportvetenskap, KTH, och har publicerat åtskilliga papers, bokkapitel och artiklar. Han har bl.a. medverkat i CTS-anknutna projekt om resbeteende över tid och har utvecklat en mobilapp för resedagböcker vid resvaneundersökningar. I december 2016 bjöds Yusak in en månad som gästprofessor till Nanyang Technological University, Singapore, och föreläste då även på SMRT och på Singapores transportdepartement.



Samhällsekonomi och regelverk – ett pionjärarbete

Samhällsekonomiska konsekvenser av reglers utformning är ett hittills utforskat område. Men nu har ett arbete påbörjats, stött av CTS.

Lena Nerhagen, VTI, och Sara Forsstedt, Transportstyrelsen, har nyligen publicerat en första rapport *Samhällsekonomisk analys av regleringar*, Transportstyrelsen, och kommer att fortsätta sitt pionjärarbete inom detta område.

Transportstyrelsen – den myndighet inom transportområdet som tar fram regler, ger tillstånd och följer upp hur de efterlevs – har konstaterat att metoderna för att bedöma om nya eller förändrade regler är samhällsekonomiskt effektiva behöver utvecklas.

Hittills tenderar samhällsekonomiska analyser av förändringar i regelverk att vara inriktade mot effekter för företag, vilket medför att vissa grupper riskeras att inte uppmärksammas eller glömmas bort helt. Författarna har studerat Transportstyrelsens genomförda konsekvensutredningar under de senaste åren och konstaterar att



Foto: VTI/Hejrlösa bilder

Fem personer som tidigare fått sina körkort indragna har nyligen bevisat sin trafiksäkerhet i VTI:s simulator och därför beviljats dispens av Transportstyrelsen – ett exempel på hur regelverk och bedömningar kan utvecklas med nya metoder.

resultaten är nedslående. Exempelvis saknar 90 procent av studerade konsekvensutredningar en redogörelse för vetenskapliga underlag och vanligtvis utreds inte några alternativ till reglering. En möjlig förklaring till resultaten är dagens nationella ramverk, med krav och tradition, för konsekvensanalyser.

CTS efter 2017

Muriel Beser Hugosson, skolchef för arkitektur och samhällsbyggnad, har fått rektors uppdrag att utreda hur CTS ska verka efter 2017.

– CTS är ett framgångsrikt kompetenscentrum på KTH som forskar inom områden såsom samhällsekonomisk analys, transportmodellering, resvanor, upphandling, finansiering och prissättning i transportsektor, säger Muriel Beser Hugosson. CTS är ett starkt varumärke som vi värnar om och kommer att bygga vidare kring. Att Vinnova valt att satsa på andra centrubildningar kommer inte att påverka innehåll och den breda och gedigna verksamhet som pågår på KTH och VTI. CTS kommer att finnas kvar, frågan som ska utredas är hur CTS kommer att se ut efter 2017, avslutar Muriel Beser Hugosson.

Projekt beviljade av SLL

Yusak Susilo har tilldelats samarbetsprojektet "The impacts of multi-modal travel on door-to-door travel satisfaction" av Stockholm läns landsting (SLL). Även Erik Jenelius har beviljats ett forskningsprojekt av SLL, "Modellering av samband mellan trängsel i bytespunkter och i fordon". Projekten sträcker sig fram till och med 2018.

Försök med självkörande bussar i Kista

Yusak Susilo, Erik Jenelius och Staffan Algers är tillsammans med kollegor från ITRL involverade i utvärderingen av försöken med självkörande bussar i Kista, som planeras komma igång i april.

CTS på japansk workshop om katastrofer

Gunnar Flötteröd, KTH/CTS, bjöds in som expert till University of Tokyo i december 2016 för att hålla en workshop inom ramen för ett projekt om simuleringar vid jordbävningar och tsunamikatastrofer.

Porträttet: Albania "Bibbi" Nissan

Albania "Bibbi" Nissan är en riktig brobyggare mellan teori och tillämpning inom transportteknik. Hon leder forskning och undervisning vid avdelningen för Transportplanering, ekonomi och teknik, KTH. En civilingenjörsexamen i Mosul, Irak, motsvarande examen från Linköpings tekniska högskola och en mastersutbildning vid KTH har gett Bibbi en gedigen grund. Sedan år 2000 undervisar hon blivande samhällsbyggare vid KTH och är universitetslektor och studierektor.

2007 fick Bibbi KTH:s Pedagogiska pris för framstående insatser inom grundutbildningen. Hon är också engagerad på internationella nivå och leder KTH:s internationella samarbete med andra universitet inom transportteknik och är rådgivare för masterutbildning i flera ryska och nordafrikanska universitet. Som expert på trafikteknik har Bibbi även arbetat med ett CTS-stött projekt för Stockholms stad om parkeringsstrategi med förslag till parkeringsplan.



Foto: Marika Engström



CTS lunchseminarier är ett välbekant, direkt och uppskattat sätt att ta till sig aktuell forskning inom transportområdet.

Hur får man med förseningseffekter för godstrafik på järnväg i samhällsekonomiska kalkyler?

Seminarium 24 april 13.00–16.30

- Värdering av godsförseningar presenteras.
- Tillgängliga metoder för prognoser av förseningar redovisas.
- Ytterligare utvecklingsbehov diskuteras.

Lunchmacka från 12.15. Lokal: Dome of Visions, KTH. **Program**, se CTS:s webb. **Anmäl** till lisa-mi.swartz@abe.kth.se senast 17 april.

OPS-seminarium 15 mars 11.15–12.30

Offentlig-privat samverkan, OPS, har nyligen utretts (SOU 2017:13).

- **Jan-Eric Nilsson** presenterar underlagsrapport från VTI och delbetänkande från kommittén.
- Riksgäldsdirektör **Hans Lindblad** och **Johan Karlström**, vd och koncernchef Skanska kommenterar.
- Seminariet leds av **Susanne Ackum**.

Lunchmacka från 10.45. Lokal: F3, Lindstedtsvägen 26, KTH.

Anmäl till ulrika.dietrichson@vti.se senast 10 mars.

Frågor besvaras av johan.nystrom@vti.se

ISISTA SEKUNDEN!

Kommande aktiviteter 2017

Konferenser m.m.

- **5–8 juli.** *21st Air Transport Research Society (ATRS) Conference*, Antwerp, Belgium, www.atrs2017.org
- **13–17 aug.** *Thredbo 15 Conference* (International Conference Series on Competition and Ownership in Land Passenger Transport), Stockholm. www.thredbo-conference-series.org/ CTS är medarrangör.
- **12–14 sep.** *hEART 2017*: 6th Symposium of the European Association for Research in Transportation, Haifa, Israel, <http://heart2017.net.technion.ac.il/>

Disputationer

- **18 apr.** Disputation. *Understanding individual's learning and decision processes in a changing environment by using panel data.* Nusitihazlin Ahmad Termida, KTH

Lunchseminarier

- **14 mars.** *Effekter av små och innovativa förändringar av gator.* Mattias Lundberg, Stockholms stad

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

Anmäl/avanmäl deltagande i lunchseminarium via e-post till maillist.sys.kth.se/mailman/listinfo/abe.kth.se_ctslunchseminar.

Välbesökta lunchseminarier

CTS lunchseminarier är frekventa och populära.

Under 2016 hölls 32 seminarier, dvs. ungefär ett seminarium per vecka under terminerna. Föreläsarna representerade till stor del KTH och VTI, men ungefär 30 procent hölls av externa föreläsare.

Det genomsnittliga antalet deltagare per seminarium var 23 men några seminarier lockade betydligt fler – exempelvis deltog 50 personer i Jonas Eliassons seminarium om utvärderingsmetoder för investeringar i kollektivtrafik.

Den lättsamma formen för seminarierna ger också möjlighet att inta en lunchsallad och nätverka bland bekanta och kollegor.

– Lunchseminarierna är ett bra sätt för mig att bli uppdaterad om aktuell forskning inom de områden som jag jobbar med, säger Hélène Bratt Wettergren, handläggare på enheten Transporter och Samhälle på Näringsdepartementet. Hon är en flitig seminariedeltagare sedan flera år och har tidigare arbetat på bland annat Sverigeförhandlingen och Trafikverket.

Planeringen av föreläsare till seminarierna och de praktiska arrangemangen sköts tillsammans av Emanuel Broman, doktorand vid KTH, och Hanna Lindgren, forskarassistent på VTI.

– De flesta vi frågar tackar faktiskt ja till att föreläsa. Det bidrar säkert att vi har en så engagerad och kunnig publik som lyfter diskussionerna, säger Emanuel Broman.

Publicerat 2017 i urval

Working Papers S-WoPEc

- 2017:5. Jussila Hammes J. *The impact of career concerns and cognitive dissonance on bureaucrats' use of cost-benefit analysis*
- 2017:4. Börjesson M, Eliasson J. *Should values of time be differentiated?*
- 2017:3. Eliasson J, Fosgerau M. *Cost-benefit analysis of transport improvements in the presence of spillovers, matching and an income tax*
- 2017:2. Börjesson M, Kristoffersson I. *The Swedish congestion charges: ten years on: - and effects of increasing charging levels*
- 2017:1. Kristoffersson I, Daly A, Algers S. *Modelling the attraction of shopping centres*

In journals

- Andersson M, Brundell-Freij K, Eliasson J. "Validation of reference forecasts for passenger transport", *Transportation Research Part A* 96: 101–118
- Börjesson M, Fung, Proost. "Optimal prices and frequencies for buses in Stockholm", *Economics of Transportation*
- Susilo, Y, Woodcock A, Liotopoulos F, Duarte A, Osmond J, Abenoza R. "Deploying traditional and smartphone app survey methods in measuring door-to-door travel satisfaction in eight European cities", *Transportation Research Procedia*