

nr 2 / maj 2017

Innehåll

| | |
|---|---|
| Frispråkig forskare trappar ner | 1 |
| Yusak har ordet | 2 |
| Disputation om beslutsprocesser | 2 |
| CTS – en forskarmiljö med internationell prägel | 3 |
| Porträttet | 4 |
| Värdefullt med högt i tak och öppenhet | 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 på ca 250 mkr, 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: Marika Engström

Frispråkig forskare trappar ner

Jan-Eric Nilsson byter sin professur vid VTI mot en friare forskarroll vid VTI efter betydande insatser för att utveckla kunskap och praktik inom sitt område. Han hyllas här av tidigare kollegan Lars Hultkrantz.

Jan-Eric Nilssons karriär som transportekonom började med "big Bohm" – Peter Bohm, legendarisk professor i nationalekonomi vid Stockholms universitet – som blev Jan-Erics handledare. Peter var full av idéer men nog en svår handledare. Få doktorander blev färdiga men Jan-Eric lyckades till slut 1997, vilket säger mycket om hans viljestyrka.

Dessförinnan ansvarade han för samhällsekonomiska frågor vid först Vägverkets huvudkontor, sedan Banverket. Han var därefter verksam vid ett nybildat forskningscentrum vid Högskolan Dalarna: Centrum för transport- och samhällsforskning, där han återupptog forskningen, vid sidan av bland annat undervisning.

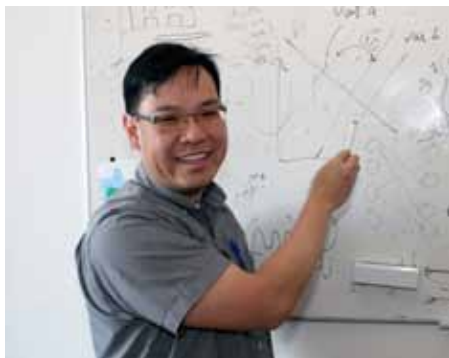
När "Bohms lilla röda", en viktig bok för svenska nationalekonomistudenter, började kännas ålderstigen bad förlaget mig och Jan-Eric att skriva en ny. Det blev *Samhällsekonomisk analys*, som efter 14 år fortfarande används i utbildningen. Men

viktigare för Jan-Eric blev handledarens intresse för trafikpolitiska frågor.

Ett avgörande vägval i 1979 års trafikpolitiska beslut var att trafiken skulle belastas med sina marginalkostnader, inklusive kostnader för externa effekter – helt enligt principerna i "lilla röda". Detta blev långt senare EU:s officiella politik. En konsekvens var att investeringar i infrastruktur måste baseras på samhällsekonomisk analys. Jan-Eric utvecklade denna forskning längs ett eget spår och skapade Sveriges första datorbaserade laboratorium för ekonomiska experiment i Borlänge. När SJ delades upp i Banverk och operatör och trafiken konkurrensutsattes utvecklade han en metod att rättvist och effektivt fördela banutrymmet.

I slutet av 1980-talet hade centrumet blivit alltför stort för Högskolan Dalarna och VTI behövde samhällsekonomer. Det ledde till ett gemensamt projekt, Centrum för transportekonomi, CTEK, som sedan blev

Forts. sid 2



Yusak har ordet:

Nya data kräver nytänkande

Under det senaste årtiondet har det dykt upp många aktiviteter som syftar till att möjliggöra "big data" inom transportområdet, dvs. olika nya typer av data, både i sitt sammanhang, innehåll och omfattning. Tillgång till "big data" har dock funnits sedan 1980-talet och många forskare och företag samlar redan sådana data, både aktivt och passivt. Men många inser inte att det krävs mer än att

samla in data genom appar eller GPS-baserad spårning. Att utforma och använda en sådan app utgör kanske bara 30 procent av arbetet. Att skapa system för support, kommunikation, processer, underhåll och säkerhet för insamlingssystemet kräver en mycket större arbetsinsats och här saknas både kunskap och erfarenhet. Detta bakgrundsarbete har tyvärr lägre status än att skapa en app och får inte den uppmärksamhet som det förtjänar. Kanske är det nu tid att ägna större insatser åt dessa uppgifter inom transportdataområdet?

Många inser inte heller att tillgången till "big data" kräver nytänkande när det gäller analys- och prognosmetoder. Dessa data blir inte med automatik individbaserade, såsom RVU-data, eftersom de är multidimensionella till sin karaktär. Därför är det faktiskt nödvändigt att tänka nytt hur vi modellerar resefterfrågan. Om vi har tillgång till ett öppet

dataflöde från olika källor, behöver vi då fortfarande storskaliga och resurskrävande prognosmodeller? Eller ska vi fokusera på mindre, mer flexibla och reaktiva modeller? Eller behöver vi kanske ett helt nytt sätt att tänka när det gäller att iakttä, behandla och analysera transportnätverk och -system?

Hellre än att försöka bygga vidare på nuvarande modellparadigm kanske vi ska utgå från själva målet för modellarbetet. Om vi t.ex. vill skapa en stad med människan i centrum, varför då inte försöka förstå människan på ett djupare sätt och verkligen göra en tvärvetenskaplig analys av hur vi kan nå målet? Inte bara utifrån ekonomi eller nyttomaximering utan även med hänsyn till beteende, psykologi, hälsa och kulturgeografi. Sådana kunskaper skulle göra det möjligt för oss att tjäna uppdragsgivarna, dvs. resenärerna, bättre.

Yusak Susilo

Disputation om beslutsprocesser

Den 18 april disputerade Nursitihazlin "Alin" Ahmad Termida vid KTH med avhandlingen *Understanding individual's learning and decision processes in a changing environment by using panel data*. Grattis Alin!

När nya transporttjänster introduceras behöver människor informeras om och lära sig hur de kan utnyttja investeringen, t.ex. den nya kollektivtrafiklinjen, innan de beslutar sig för att i praktiken också börja använda den. Hur dessa inlärnings- och beslutsprocesser utvecklas över tid och påverkar människors beteende behandlas i avhandlingen. Årstiderna har t.ex. betydelse för människors aktiviteter och därmed även för transportvalet.



Frispråkig forskare...

Forts. från sid 1

enheten TEK vid VTI och som i nästa steg blev en gemensam forskningsmiljö i ett nytt CTS med bland annat delar av två institutioner på KTH. När jag själv gick vidare till Örebro universitet tog Jan-Eric över ledningen av TEK och fick snart en professur i nationalekonomi vid VTI.

Under sin karriär har Jan-Eric gjort betydande insatser inom transportekonomi, offentlig styrning, upphandling/offentlig privat samverkan m.m. Förutom betydande egen forskning har han handlett ett stort antal doktorander. Men vad som kanske främst bör sägas är att Jan-Eric aldrig varit rädd för att säga obekväma sanningar, utan han har sakligt och kunnigt framfört fakta och argument. Om det därför är något jag vill att yngre medarbetare vid VTI ska ta efter Jan-Eric är det hans rakrygghet. Den har alltid behövts, och behövs nu kanske mer än någonsin.

Lars Hultkrantz, professor vid Handelshögskolan i Örebro

” Det blir skönt att slippa en massa administrativa uppgifter och bara kunna ägna sig åt de intressanta sakfrågorna, säger Jan-Eric Nilsson själv, som fortsätter att arbeta men nu gått ner i tid till cirka 80 procent. Det finns mångas roliga och spännande uppgifter som jag kommer att ägna mig åt framöver. Högt på listan ligger de frågor där det är möjligt att skapa en brygga mellan forskningsresultat och tillämpningar. Min förhoppning är att på så sätt kunna bidra till att utforma politik och analysinstrument baserat på forskning och beprövad erfarenhet.



Foto: Marika Engström

Sherzod Yarmukhamedov, VTI; Qian Wang, WSP; Joram Langbroek, KTH, och Nursitihazlin "Alin" Ahmad Termida, KTH, representerar väl de internationella erfarenheter som ryms inom CTS forskarmiljö.

CTS – en forskarmiljö med internationell prägel

CTS-miljön präglas av ett stort internationellt inslag genom forskare och forskarstuderande från många olika länder och världsdelar. Vad har lockat dem att forska här och vad har det betytt för dem? Möt fyra forskare från olika länder.

– Det är ett så bra arbetsklimat här, säger Nursitihazlin "Alin" Ahmad Termida. Människor är uppmuntrande, positiva och ärliga. Här får jag möta människor från olika kulturer och med olika bakgrund och det har påverkat mig till en större öppenhet och lyhördhet, säger Alin. Hon uppskattar också den rena svenska luften och miljön, men tycker samtidigt att det är svårt att lära känna svenskar. Alin kommer från Malaysia och har en civilingenjörsexamen och mastersexamen därifrån. Genom sin handledare blev hon lockad till KTH av Yusak Susilo, professor vid ABE/KTH. Alin har nyligen disputerat (se artikel intill).

Sherzod Yarmukhamedov har en MBA (Master of Business Administration) från Tasjkent, Uzbekistan. Han sökte sig till Europa för att förbättra sina karriärmöjligheter. Sherzod ville också byta inriktning från företagsekonomi till nationalekonomi och valde Sverige och först högskolan Dalarna eftersom studierna inte kostade något. Senare antogs Sherzod som doktorand vid VTI och i oktober 2014 disputerade han vid Örebro universitet med Lars Hultkrantz som handledare. Sherzod forskar nu på VTI om drift och underhåll av vägar och reinvesteringar i järnvägar. Han lyfter särskilt fram att i Sverige tillämpar man de teoretiska kunskaperna i praktiken. Han ser Sverige som en förebild när det gäller hur institutioner och samhället fungerar med dialog och diskussion innan beslut fattas.

Även Qian Wang påpekar det positiva med den starka kopplingen mellan teoretisk kunskap och praktisk tillämpning i Sverige och att beslut fattas på vetenskaplig grund. Qian tror på "figures and facts" och vill använda sina inhämtade kunskaper i sitt arbete vid WSP, där hon varit anställd sedan 2015. Qians områden är bland annat resmönster och modellering, t.ex. persontransportmodellen Sampers. Qian har civilingenjörsexamen från Southeast University i Nanjing, Jiangsuprovinen, Kina. Hon hamnade i Sverige för att universitetet i Nanjing hade ett internationellt utbyte med bland annat KTH. Att studier vid svenska universitet då var avgiftsfria hade också betydelse för Qians val. Hon har både tagit en mastersexamen och disputerat vid KTH i transportekonomi.

Joram Langbroek från Nederländerna har examen från ett "interdisciplinärt transportprogram på ett icke-tekniskt universitet" i Hasselt, Belgien, där han också började sina doktorandstudier. Joram har en stark koppling till Norden genom sin släkt i Danmark. Han var utbytesstudent i Lund 2011 för att upptäcka hur det är att bo i Norden. Joram ville först fortsätta studera i Lund, men en annons om en doktorandtjänst vid KTH fick honom att flytta till Stockholm. Joram forskar om acceptans och användning av elbilar genom tvärvetenskapliga angreppssätt och metoder och planerar att doktorera 2018. Joram är en riktig social entreprenör. Han har varit delansvarig för CTS uppskattade lunchseminarier och gillar samarbetet med VTI-are. Joram har tagit initiativ till regelbundna interna möten mellan doktoranderna på hans avdelning, där de kan utbyta råd och stödja varandra. Han har noterat en stor skillnad i synen på jämställdhet mellan Belgien och Sverige.

Porträttet: Johanna Jussila Hammes

Johanna är forskare i transportekonomi vid VTI. Hon kan karakteriseras som en "beslutsfattande analytiker" och är intresserad av vilka faktorer som ligger bakom olika transportpolitiska beslut, vem som vinner, vem som förlorar och det politiska spelet bakom besluten. Just nu arbetar hon med ett projekt som handlar om tjänstemäns beteende och om det finns systematiska skillnader mellan tjänstemäns beslut på olika myndigheter. I projektet ska resultat av teoretiska modeller jämföras med de faktiska svaren från en enkät, riktad till ett antal utvalda tjänstemän inom några myndigheter inom transport-, miljö- och energiområdet. Johanna har också utvärderat beslutsfattandet bakom den nationella planen för infrastrukturinvesteringar och motiven bakom de projekt som ingår i planen. En slutsats var att kostnads/nyttoanalyserna hade ett litet, men ändå mycket begränsat, inflytande över besluten och att olika mekanismer påverkar investeringar i vägar respektive järnvägar.



Foto: Marika Engström

I TEA sommarskola i Barcelona

Den 19–21 juni håller International Transportation Economics Association sommarskola i Barcelona. Dagarna efter, 21–23 juni, hålls den årliga konferensen. I skolprogrammet, som ger en introduktion till akademisk forskning om transportekonomi, ingår tio lektioner och handledning av en rad framträdande forskare. Information och anmälan: <http://www.itea2017bcn.org/school.html>

Värdefullt med högt i tak och öppenhet

” Vi hör från våra internationella kollegor hur de uppskattar den öppenhet som vi har och som genomsyrar alltifrån politiken till forskningsdialogen, kommenterar Johanna Dillén artikeln på föregående sida och fortsätter: I Sverige finns propositioner tillgängliga, remisser sker och synpunkter kan lämnas, granskning sker och det är högt i tak i dialogen. I tider av effektivisering och ökat byggande är vi nära att glömma detta privilegium som dialog och kommunikation innebär!

Kommande aktiviteter 2017

Konferenser m.m.

- **21–23 juni.** ITEA Annual conference, Barcelona. <http://www.itea2017bcn.org/>
- **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/>
- **17–18 okt.** Nationell konferens i transportforskning. Stockholm. KTH, VTI, CTH m.fl. arrangörer. Call for abstracts senast 15 juni. www.kth.se/abe/inst/tsc/nationell-konferens

Lunchseminarier

- **9 maj.** *An Empirical Study of Timetable Strategies and Their Effects on Punctuality.* Carl-William Palmquist, Lunds tekniska högskola
- **10 maj.** Jonas Eliasson, Stockholms stad. Titeln är inte bestämd än.
- **16 maj.** *Validering av trafiksimuleringsmodeller baserat på det makroskopiska fundamentaldiagrammet.* Ida Kristoffersson, VTI; Erik Jenelius, KTH; Magnus Fransson, Sweco
- **30 maj.** *The optimal number of bus stops and cyclists in Stockholm.* Maria Börjesson, KTH

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

Publicerat 2017 i urval

Working Papers S-WoPEc

- 2017:6. Lorenzo Varela J. M, Börjesson M, Daly A. *Public transport: one mode or several?*
- 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

- Bastian A, Börjesson M, Eliasson, J. "Response to Wadud and Baierl: Explaining "peak car" with economic variables: An observation", *Transportation Research Part A* 95 : 386–389.
- 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*