

nr 1 / juni 2018

Innehåll

Studie av effektbedömningar i nationella planen.....	1
Christer har ordet.....	2
Nya CTS – ett nätverk för transportforskare	2
Internationell samsyn om CBA i workshop	3
Trafikverkets nya forskningsprogram igång	3
Stöd till kollektivtrafik lönsamt	4
Trögt för miljöbilar vid nyinköp	4
Kommande aktiviteter 2018..	4
Publicerat 2018	4

Centrum för transportstudier, CTS

CTS är ett nätverk för forskare inom områdena cost-benefit-analyser, hållbara transporter, transportmodeller, simulering, finansiering, organisation, samspel mellan transportsystem och regional ekonomi samt resenärers beteende och värderingar. Nätverket hålls ihop av KTH i samarbete med forskningsinstitutet VTI, myndigheterna Trafikanalys och Transportstyrelsen samt konsultföretagen WSP Analys & Strategi och Sweco.

CTS startade 2007 som ett forskningscentrum och tioårigt projekt på ca 250 mnkr, finansierat av Vinnova, Trafikverket och centrets partner. Från och med 2018 är CTS ett forskarnätverk där forskare och utredare inom transportstudieområdet kan söka projekt tillsammans. CTS publicerar forskningsrapporter och arrangerar regelbundet seminarier. Läs mer om CTS på www.kth.se/en/abe/centra/cts/

Ansvarig utgivare:

Camilla Byström, camilla.bystrom@abe.kth.se

Redaktör:

Engström, Scripta mandata, scriptamandata@telia.com
ISSN 2002-1348



Trollhätte slussar är ett av objekten i Trafikverkets förslag till nationell plan som studerats med avseende på effektbedömningar. Foto: Sjöfartsverket.

Studie av effektbedömningar i nationella planen

Det var stort intresse med många frågor och livlig diskussion vid CTS välbesökta lunchseminarium den 20 mars. Då redovisades en studie om vilken roll de samlade effektbedömningarna haft när Trafikverket tagit fram sitt förslag till den nationella planen för 2018–2029.

Anders Bondemark, en av fyra författare, konstaterade vid seminariet att den samhällsekonomiska analysen sedan början av 1990-talet har fått en ökad betydelse för vilka investeringsprojekt som tas med i planen.

Studien visar att den samhällsekonomiska analysen har använts som redskap för att sålla bort olönsamma åtgärder. Det gäller både den samhällsekonomiska kalkylen och icke-värderade miljöeffekter.

– Det är intressant att även miljöeffekter utanför kalkylen verkar ha påverkat valet av objekt, säger Anders Bondemark.

Däremot tycks de andra delarna av de samlade effektbedömningarna – fördelningseffekter och måluppfyllelse – inte ha påverkat vilka objekt som tas med. Författarna konstaterar att dessa delar av ef-

fektbedömningarna har flera brister som beslutsunderlag, samtidigt som det krävs mycket arbete för att ta fram dem. Man menar att det därför bör vara en god idé att fundera över om de bör utvecklas eller avvecklas.

Författarna framhåller samtidigt att de transportpolitiska målen verkar ha varit vägledande vid framtagandet av alternativ.

Vid seminariet lyftes flera ytterligare frågor som dock inte kunde besvaras, t.ex. hur självständigt Trafikverket är i förhållande till regeringen och varför det finns regionala skillnader i metoderna för hur man tar fram underlag.

CTS Working paper 2018: 4 *De samlade effektbedömningarnas roll i framtagandet av Trafikverkets förslag till nationell plan.* Anders Bondemark, WSP; Pia Sundbergh, Trafikanalys; Karin Brundell-Freij, WSP; och Patrik Tornberg, WSP.



Christer har ordet:

Plats för nya forskningsidéer

Välkomna till ett nytt nyhetsbrev från CTS. I och med avslutandet av Vinnovas finansiering av CTS är det också det första nyhetsbrevet för det nya CTS. Hela tiden sedan starten 2007 har CTS bidragit till att bygga nätverk inom transportforskning, sprida kunskap inom området mellan forskare men också till offentliga och privata intressenter och beslutsfattare. Detta fortsätter i det nya CTS.

Ett fokus framöver är att bidra till att deltagare från flera aktörer tillsammans kommer fram med bra forskningsidéer och förslag, som leder till bra projektansökningar inför utlysningar inom området. Grunden är att goda idéer ofta kommer fram när personer möts och diskuterar. En god idé kan dessutom lätt bli ännu bättre när den möter fler perspektiv. En start på det arbetet är CTS nätverksdag, som går av stapeln den 19 juni. Vi återkommer om den i nästa nyhetsbrev.

Det senaste halvåret har inneburit ett antal mycket uppmärksammade incidenter i trafikmiljö, där självkörande bilar har varit inblandade och som tråkigt nog har tagit människoliv. En observation om detta är att trafiksäkerhet och hur vi värderar den kan få ytterligare ökad betydelse i den nära framtiden. En hypotes är att det räcker att självkörande bilar, totalt sett, ökar trafiksäkerheten jämfört med dagens system för biltrafik för att det ska upplevas som acceptabelt. En annan hypotes är att självkörande

de bilar kommer att ses som andra transportmedel där vi inte själva har kontroll över framförandet, till exempel tåg och flyg. Det innebär i princip nolltolerans mot allvarliga skador och dödsfall för självkörande bilar. Skillnaden mellan dessa två fall är markant, för att inte säga milsvid. Det kan också tänkas ha en avgörande betydelse för hur snabbt självkörande bilar kan introduceras och kanske också för omfattningen och attraktiviteten för systemet med självkörande bilar, när introduktionsfasen väl har passerats. Det vara värt att fundera på för nya forskningsidéer.

En uppskattad aktivitet som definitivt fortsätter på CTS är lunchseminarierna på tisdagar. De tar sommaruppehåll nu men fortsätter i september. Läs mer i detta nyhetsblad om flera av vårens intressanta seminarier, bland annat om en studie om de samlade effektbedömningarnas roll i Trafikverkets förslag till den nationella planen för 2018–2029.

Christer Persson



CTS ledningsgrupp utgörs av Camilla Byström, Christer Persson, Marta Marko Tisch och Lisa-Mee Swartz. Fotomontage.

Nya CTS – ett nätverk för transportforskare

Från och med år 2018 har CTS fått en förändrad funktion och roll, eftersom den tioåriga anslagstiden från Vinnova gått ut och KTH samtidigt beslutat att driva CTS vidare. Syftet med fortsatt verksamhet på CTS är att ta tillvara och bygga vidare på det nätverk för transportforskning som skapats genom åren.

Det ger möjlighet för flera organisationer att arbeta tillsammans när man ser fördelar i det, liksom att gemensamt hålla koll på utlysningar inom området transportstudier och kunna söka medel tillsammans när det passar. Koordineringsarbetet bedrivs på skolan för arkitektur och

samhällsbyggnad på KTH. Camilla Byström och Christer Persson ansvarar för ledning och forskarnätverk och Marta Tisch och Lisa-Mee Swartz ansvarar för administrationen.

Forskarnätverket utgörs av forskare från KTH, VTI, WSP, Sweco, Trafikanalys och Transportstyrelsen.

En styrgrupp styr verksamheten och träffas fyra gånger per år.

I styrgruppen ingår Anders Karlström, KTH; Mattias Haraldsson, VTI; Erika Ribbhagen, Sweco; Gunnar Eriksson, Transportanalys; Svante Berglund, WSP; samt Jacob Gramenius, Transportstyrelsen.

Internationell samsyn om CBA i workshop

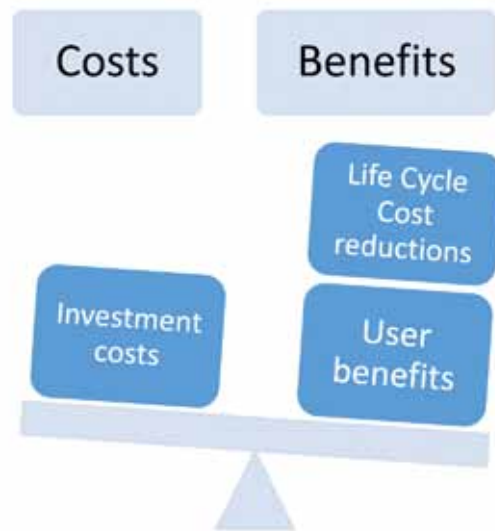
VTI arrangerade en workshop den 25–26 april om kostnads-nyttoanalys, CBA, med ca 65 deltagare från svenska myndigheter och flera europeiska länder. Syftet med initiativet var att dela internationella erfarenheter inom forskningsområdet CBA och diskutera metoder och värderingar. En liknande workshop anordnades av VTI för sju år sedan.

Mötet genomfördes i CTS:s lokaler och inleddes av en av initiativtagarna, Henrik Andersson från Toulouse School of Economics, som nu är gästforskare och som tidigare varit anställd av VTI. Ett femtontal experter inom CBA re-
doisade sina erfarenheter och ledde diskussionerna med övriga deltagare.

Niels Buus och Gunnar Lindberg, båda från TØI, talade om CBA inom dansk respektive norsk transportsektor och Gunnel Bångman, Trafikverket, och Jan-Eric Nilsson, VTI, om CBA inom den svenska transportsektorn.

Jonas Eliasson, Stockholms stad, och Gunnar Isaksson, Trafikverket, diskuterade om CBA kan fånga upp hela nyttan av investeringar i infrastruktur vid förtätning av bebyggelse. Höghastighetståg och deras kostnad och nytta var också föremål för livlig diskussion.

Särskilda frågor inom CBA som diskontering, hantering av osäkerheter, nya perspektiv och värderingar diskuteras av Ben Groom, London School of Economics, Niels



Mouter, TU Delft, och Henrik Andersson. Svante Mandell, Konjunkturinstitutet, och Ficre Zehaie, Naturvårdsverket, talade om CBA inom andra sektorer än transport och Bengt Kriström, SLU Umeå, och Peter Mackie, ITS Leeds, behandlade CBA och miljön respektive utmaningar inom CBA.

– En övergripande slutsats var att forskarsamhället ser på CBA på ett likartat sätt och att den svenska versionen av modellen står sig väl i ett internationellt perspektiv. Intresset var också stort för fortsatt erfarenhetsutbyte, framhåller Jan-Eric Nilsson, VTI, som med stöd av Ulrika Dietrichson och Aysun Bulduk bistod i planeringen och hanterade praktiska aspekter.

Trafikverkets nya forskningsprogram igång

Trafikverket har sett ett stort behov att bevara den goda forskningsmiljö som byggts upp genom CTS. För att CTS-miljön ska leva vidare och utvecklas under en formaliserad samverkan med öronmärkta pengar har Trafikverket därför startat forskningsprogrammet Transportekonomi.

Programmet ska bedriva forskning för att bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen, miljö kvalitetsmålen och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Övergripande ämnesområden är samhällsekonomisk/transportekonomisk analys samt transportmodellering och simulering för transportområdets alla steg utifrån fyrtogsprincipen.

I programmet Transportekonomi ingår elva parter: Trafikverket som finansier; Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Vinnova som samverkande myndighetsparter, och som utförare KTH, Linköpings universitet, Ramböll, VTI, Sweco, WSP och Örebro universitet.

Styrelsen för programmet svarar för strategiska beslut och inriktning, medan det mesta av programmets operativa arbete sköts av ett programråd tillsammans med programförestandaren.



–Trafikverket ser väldigt positivt på Transportekonomis bredare inriktning och förhoppningsvis utökade samverkan och synergier bland forskningsfinansiärer, myndigheter och avnämare samt förstås bland utförande parter, säger Sylvia Yngström Wänn, Trafikverkets interna koordinator och adjungerad i styrelsen.

Ansökningsprocessen för 2018 sker i två steg: det första innebar ansökningar senast den 15 maj i form av projektskisser, som i steg två ska utvecklas och bedömas av Transportekonomis programråd och styrelse.

– Det är spännande att vi är i gång och det känns väldigt inspirerande att ta sig an uppgiften att leda programmet med all den stora kompetens och erfarenhet som finns bland parterna, säger programförestandaren Jan-Erik Swärdh.

En webbplats för programmet finns redan på plats och kommer att utvecklas vidare: www.transportekonomi.org.

Stöd till kollektivtrafik lönsamt

En studie, som nyligen presenterades för Svensk Kollektivtrafiks styrelse visar att ökad turtäthet, där efterfrågan är hög, kan leda till så stora tidsvinster för resenärerna att det blir samhällsekonomiskt lönsamt även om biljettintäkterna inte täcker kostnaderna.

I studien har pris, turtäthet och subventioner optimerats för sju olika linjer i Stockholms läns kollektivtrafik, allt ifrån en lågbelastad busslinje i landsbygd till hårdbelastade linjer som buss 4 i innerstaden samt tunnelbana och pendeltåg.

Jämfört med utgångsläget skulle lägre priser än idag och högre turtätheter vara mer optimalt för de högbelastade linjerna, men inte för busslinjer i glesa områden med låg efterfrågan.

Numeriska modellberäkningar har gjorts, kombinerat med en simuleringsmodell och en optimeringsmodell. Känslighetsanalyser visar att antagande om väntetidsvärderingar och samhällsekonomisk kostnad för skattefinansiering (skattefaktor) har stor betydelse för nivån på en optimal subvention, pris, turintervall och välfärdsförändring. Med högre skattekostnader blir priserna högre samt turtätheten och subventionerna lägre jämfört med optima.

– Vår studier visar att en enkel modell kan räcka långt för att visa att dagens eller till och med ökade subventioner i stadstrafik är samhällsekonomiskt motiverade, säger Roger Pyddoke, VTI; som tillsammans med Kjell Jansson, KJ Samhällsekonomi; Harald Lang, KTH; och Chris Halldin, ÅF; gjort studien.

Trögt för miljöbilar vid nyinköp

Sverige har åtagit sig att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med nivån 2010 (exkl. flyg). I en studie av Emma Engström, Folksam (tidigare KTH) och Staffan Algers, KTH, har valet av biltyp vid nyinköp under 2014 studerats för privatpersoner respektive förmånsbilstister. Studien redovisades vid CTS lunchseminarium i april.

Resultaten av studien pekar mot att räckvidd och säkerhet är avgörande faktorer vid nybilsköp och att personer med förmånsbil var mer benägna att välja bilar med miljövänliga drivmedel, såsom gasbilar och laddhybrider, än privatpersoner. De genomsnittliga utsläppen av koldioxid per km per bil var dock likartade för båda grupperna. Resultaten tyder på att detta till stor del kan förklaras av att personer med förmånsbil tenderade att välja tyngre och större bilar, vilket i kombination med den viktbaserade statliga definitionen av "miljöbil", samt företagets maxbelopp, generellt premierar relativt tunga dieslbilar.

Studieresultaten antyder också att påverkan varit mycket liten av aktuella nybilspolicies för klimat- och transportpolitik, dvs. supermiljöbilspremien, befrielsen av fordonskatt för miljöbilar och det reducerade förmånsvärdet för bilar med miljövänliga drivmedel. För privatbilsköparna hade supermiljöbilspremien, värd ca 2 000–4 000 Euro, endast 0,4 % effekt på genomsnittligt koldioxidutsläpp per km per såld nybil, enligt den retrospektiva valmodellen. Författarna konstaterar att det sannolikt behövs en tuffare transportpolitik i Sverige, om man påtagligt ska kunna förändra flottan av nya bilar i klimatvänlig riktning.

Kommande aktiviteter 2018

Konferenser

- 19 juni. CTS Forskarnätverksdagen, Stockholm. Inbjudan utsänd.

Lunchseminarier

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



TREVLIG SOMMAR!
hälsar vi från CTS

Behandling av personuppgifter vid prenumeration till nyhetsbrev

CTS ansvarar för att behandla personuppgifter in enlighet med gällande lagstiftning (GDPR). Personuppgifter (namn, adress och e-post) som lämnas i samband med en prenumeration sparas bara så länge som du är prenumerant. Du samtycker till personuppgiftsbehandlingen och kan närsomhelst avsluta din prenumeration genom att skicka e-mail till cts-info@kth.se. Har du fler frågor om behandlingen av dina personuppgifter var vänlig vänd dig till dataskydd@kth.se.

Publicerat 2018

Working Papers S-WoPEc

- 2018:9. E Engström, S Algers, M Beser Hugosson. *Car type preferences among private buyers and company car owners as related to climate and transport policy in Sweden*
- 2018:8. Y Susilo, Chengxi Liu, M Börjesson. *The changes of activity-travel participation across gender, life-cycle, and generations in Sweden over 30 years*
- 2018:7. Di Asplund, R Pyddoke. *Distributional effects of fares and frequencies for public transport in small cities*
- 2018:6. I Rubensson, M Börjesson. *Satisfaction with crowding in public transport*
- 2018:5. M Börjesson, Chau Man Fung, S Proost, Zifei Yan. *Do small cities need more public transport subsidies than big cities?*
- 2018:4. A Bondemark, P Sundbergh, K Brundell-Freij, P Tornberg. *De samlade effektbedömningarnas roll i framtagandet av Trafikverkets förslag till nationell plan*
- 2018:3. J M Lorenzo Varela, M Börjesson, A Daly. *Quantifying errors in travel time and cost by latent variables*
- 2018:2. J-E Nilsson, G Isacson, M Haraldsson, L Nerhagen, K Odolinski, J-E Swärdh, I Vierth, S Yarmukhamedov, J Österström. *The efficient use of infrastructure – is Sweden pricing traffic on its roads, railways, waters and airways at marginal costs?*
- 2018:1. D Asplund, R Pyddoke. *Socially optimal fares and frequencies for urban bus services in small cities*