

Verksamhetsberättelse för TRANSPORTEKONOMI 2018

Fastställdes av Styrelsen för TRANSPORTEKONOMI 2019-02-13.

1. Inledning

1 mars 2018 startades ett nytt forskningsprogram inom det transportekonomiska området, nämligen TRANSPORTEKONOMI. Jämfört med tidigare samverkan på det transportekonomiska området har både antalet deltagande parter och inriktningen breddats. 12 deltagande parter finns i skrivande stund och 8 av dessa är utförare. Vidare innebär denna utökade bredd att flera myndigheter samverkar inom Programmet och har inflytande över strategiska beslut och val kring inriktningen på forskningsprojekten.

2. Syfte och övergripande inriktning för Programmet

Genom att bedriva forskning inom området transportekonomi ska Programmet bidra till att ställa om transportsektorn i enlighet med målen för ett hållbart samhälle. Det innebär forskning som adresserar det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, vilket innefattar funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Programmet ska med innovativ forskning bidra till morgondagens hållbara transportsystem. Programmet riktar in sig mot mål inom transportsektorn, miljö kvalitetsmål och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Programmets forskning ska även bidra till ett hållbart energisystem med låg negativ påverkan på hälsa, miljö och klimat.

TRANSPORTEKONOMI ska bedriva relevant och tillämpbar transportekonomisk forskning med hög kvalitet utifrån myndigheter och andra avnämares uppdrag och behov. Genom ett gemensamt forskningsprogram kommer Parterna att i ökad utsträckning finna synergieffekter bland såväl Utförarna som avnämarna/finansiärerna. Synergieffekterna medför även att Programmet underlättar för Utförarna att erbjuda attraktiva och kreativa forskningsmiljöer.

En ytterligare övergripande inriktning är att Programmet ska stödja långsiktig kunskapsuppbyggnad, exempelvis i form av projekt inom ramen för en forskarutbildning, samarbete med internationellt ledande forskningsmiljöer, samt kompetensförsörjning för myndigheter och andra avnämare. Programmet ska vårda och stärka de goda erfarenheter som finns av tidigare samarbeten inom det transportekonomiska området.

3. Ämnesområden

Övergripande ämnesområden för TRANSPORTEKONOMI är samhällsekonomisk/transportekonomisk analys, samt transportmodellering och simulering för transportområdets alla steg utifrån fyrstegsprincipen för att uppnå transportpolitiska mål, miljö kvalitetsmålen och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. I detta ingår bland annat:

- System- och styrmedelsanalyser inom transportsektorns alla områden.

- Effektsamband och beräkningsmetoder för system- och styrmedelsanalys, samt drift och underhåll.
- Samband mellan transportsystem, markanvändning, mobilitet och regionalekonomi.

4. Styrande verksamhet

TRANSPORTEKONOMI styrs av en Styrelse, ett Programråd och en Programföreståndare. Det strategiska arbetet utgår från Styrelsen och Programföreståndaren. Eftersom flera Samverkande myndighetsparter deltar i Styrelsens arbete finns goda förutsättningar för en vidsynt och bred diskussion kring Programmets inriktning.

Det operativa arbetet inom Programmet utförs på daglig basis av Programföreståndaren. Att leda arbetet innebär, exempelvis, att ansvara för förankring och samarbete med Programmets Parter och interna koordinators och deras respektive organisationer. Dessutom ingår i arbetet att tillse att forskningsresultaten sprids och nyttiggörs bland annat genom att genomförda Projekt når avnämare/mottagare som kan ta tillvara forskningen.

4.1. Styrelsen

TRANSPORTEKONOMI har haft följande styrelseledamöter under 2018:

- Susanne Nielsen Skovgaard (ordförande), Trafikverket, till och med 1 aug 2018
- Peo Nordlöf, Trafikverket, ordförande från och med 1 aug 2018
- Sten Hammarlund, Trafikverket, ledamot från och med 1 aug 2018
- Johanna Farelus, Naturvårdsverket
- Jacob Gramenius, Transportstyrelsen
- Per Norman, Vinnova

Dessutom har Sylvia Yngström Wänn deltagit som adjungerad i Styrelsemöten i och med sin roll som intern Trafikverkets koordinator för TRANSPORTEKONOMI. Programföreståndare Jan-Erik Swärdh har varit föredragande vid Styrelsemöten.

Fyra Styrelsemöten har hållits under 2018. Huvudfokus har varit att fastställa och diskutera TRANSPORTEKONOMIs Inriktningsdokument samt att bedöma inkomna projektskisser och fullständiga Projektansökningar. Dessutom har Styrelsen diskuterat anslutning av Högskolan i Borås som en Utförande part i TRANSPORTEKONOMI och kommit med synpunkter kring Trafikverkets Utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys.

4.2. Programrådet

Programrådet har under 2018 bestått av följande ledamöter:

- Daniel Jonsson, KTH
- Joakim Ekström, Linköpings universitet
- Joakim Ahlberg, Ramböll
- Ida Kristoffersson, VTI
- Erika Ribbhagen, Sweco
- Katja Vuorenmaa Berdica, WSP
- Lars Hultkrantz, Örebro universitet

Under 2018 har två programrådsmöten hållits. Under det första mötet i juni diskuterades främst genomförandet av årets ansökningsprocess och ett utkast till Inriktningsdokument för 2018. Det andra Programrådsmötet ägnades huvudsakligen åt att diskutera och bedöma fullständiga projektansökningar.

4.3. Programföreståndaren

TRANSPORT EKONOMIs programkontor är förlagd till VTI:s Stockholmskontor där Programföreståndare Jan-Erik Swärdh har sin arbetsplats. Programföreståndaren leder det operativa arbetet och Programrådets arbete. I det operativa arbetet under 2018 har Programföreståndaren bland annat:

- Organiserat ansökningsprocessen till Programmet.
- Hållit kontakt med Trafikverkets koordinator och övriga kontaktpersoner inom varje Part.
- Kontaktat projektledare för tidigare beviljade projekt inom TRANSPORT EKONOMIs ämnesområden för att få dessa projekt införlivade i Programmet.
- Stämt av projektarbetet med projektledaren för Programmets Projekt.
- Anordnat TRANSPORT EKONOMIs första Resultatkonferens.
- Administrerat TRANSPORT EKONOMIs hemsida.

Dessutom har Programföreståndaren deltagit i den nationella transportforskningskonferensen i Göteborg den 15–16 oktober, Trafikanalys konferens Transporter i förändring den 20 november, samt Naturvårdsverkets Forum för samhällsekonomisk analys den 27 november.

4.4. Programkontorets ekonomi

Programkontoret med i huvudsak Programföreståndaren har under 2018 förbrukat 829 624 kronor. Den klart största posten är personalkostnader som står för 737 602 kronor, varav Programföreståndaren står för 716 416 kronor. Övriga personalkostnader rör internt VTI-stöd för hemsida, kommunikation och logotyp.

Bland de resterande kostnaderna dominerar Resultatkonferensen som står för 79 689 kronor.

Övriga kostnader (12 333 kronor) utgörs av resor, konferensdeltagande (se avsnitt 4.3.), styrelsemöten och programrådsmöten.

5. Ansökningsprocess

För att bedriva forskning i enlighet med TRANSPORT EKONOMIs syfte genomförs varje år en ansökningsprocess där de utförande parterna ges möjlighet att inkomma med förslag till FOI-projekt att genomföra. TRANSPORT EKONOMIs avtal undertecknades först i mars 2018, något som medförde att årets ansökningsprocess blev en aning forcerad.

Den 12 april 2018 hölls ett informationsmöte på VTI:s Stockholmskontor där 23 deltagare, på plats fysiskt eller via länk, fick lyssna på en genomgång av vad TRANSPORT EKONOMI är och hur årets ansökningsprocess skulle genomföras.

5.1. Införlivade projekt i TRANSPORTEKONOMI

Projekt inom TRANSPORTEKONOMIs ämnesområden och som har beviljats 2018 eller tidigare samt pågick vid TRANSPORTEKONOMIs start har, givet att någon Utförande part ingår i TRANSPORTEKONOMI och att projektledaren ger sitt godkännande, införlivats i Programmet. En lista på dessa 17 projekt finns i Bilaga 1. Totalt har dessa 17 projekt en budget på ca 17 miljoner kronor.

5.2. Beskrivning av årets ansökningsomgång

Ansökningsomgången genomfördes i två steg där en skiss lämnades in senast 15 maj. Därefter bedömde Programföreståndaren och Trafikverkets koordinator vilka av skisserna som tydligt kunde kopplas till en specifik frågeställning i Trafikverkets Utvecklingsplan. De skisser som tydligt kopplades till Utvecklingsplanen bedömdes av Trafikverket medan övriga skisser bedömdes av TRANSPORTEKONOMIs Styrelse.

Totalt lämnades 34 skisser in varav 20 gick vidare till nästa steg, nämligen att lämna in en fullständig projektansökan. Dessa bedömdes sedermera av TRANSPORTEKONOMIs Styrelse eller Programråd för att ge rekommendationer till Trafikverket. Av dessa 20 projektansökningar, tillsammans med tidigare projektansökningar från 2017 på en väntelista, har fyra projekt hunnit starta under 2018. Dessa projekt är *Fortsatt utveckling av fel- och förseningsmodellen för tillförlitliga effektsamband mellan trafikkritiska fel och påverkan på trafiken (FF+)*, *Samhällsekonomisk lönsamhet av Elvägar*, *Effekter av minskad sårbarhet vid långa avbrott*, samt *DEMOPAN - Demand model estimation based on passive data collection*.

En mer komplett beskrivning av utfallet kommer att presenteras som en separat utvärdering av ansökningsprocessen, vilket kommer att genomföras när Trafikverket har fattat beslut om samtliga 2018 års ansökningar. När denna utvärdering är färdigställd kommer den att finnas tillgänglig på TRANSPORTEKONOMIs hemsida.

6. Resultatspridning

Under året har TRANSPORTEKONOMIs hemsida startats, se www.transportekonomi.org. Hemsidan har först och främst använts för att ge kort information kring vad TRANSPORTEKONOMI är och för att presentera ingående projekt och information om Resultatkonferensen.

6.1. Resultatkonferens

15 november arrangerades TRANSPORTEKONOMIs första Resultatkonferens i Stockholm. Totalt 56 anmälda deltagare följde någon del av konferensen på plats eller via den streamingtjänst som gjorde att Resultatkonferensen kunde följas i realtid. Länkar till filmerna finns på <http://transportekonomi.org/resultatkonferens/> och i skrivande stund har de tre olika filmsekvenserna 140, 64, respektive 60 visningar.

Följande föredrag hölls på Resultatkonferensen:

- Anna Pernestål Brenden, KTH - *Systemeffekter av förarlösa fordon*
- Joakim Ahlberg, Ramboll - *Marginalkostnader för luftfartens infrastruktur*

- Lars Hultkrantz, Örebro universitet - *Nya rekommenderade värderingar för trafiksäkerhet*
- Svante Berglund, WSP - *Hur skattas cykel bäst?*
- Maria Börjesson, VTI - *Cykel i en samhällsekonomisk kalkyl*
- Henrik Edwards, Sweco - *Metodik för kalibrering av lastbilsflöden*
- Clas Rydergren, Linköpings universitet - *Resmönster från mobilnätdata*

6.2. Genomförda aktiviteter

Här nedan följer ett urval av de externa aktiviteter som har genomförts under 2018 i de 17 projekt som införlivades i TRANSPORTEKONOMI vid dess start. Notera att majoriteten av dessa projekt fortfarande pågår och att flertalet exempelvis presenteras på Transportforum 2019, något som inte ingår här:

- 2 internationella konferensbidrag
- 3 presentationer nationellt, exempelvis Transportforum
- 5 övriga aktiviteter, ex. workshops, medieinslag

7. Adresserade samhällliga mål och andra beskrivande nyckeltal

Här nedan följer en kort översikt av de samhällliga mål de projekt som slutförts och pågår adresserar.

7.1. Adresserade mål slutförda projekt

Fem av projekten avslutades under 2018 och bland dessa projekt adresseras följande mål efter bedömning av programföreståndaren:

Projekt	Transport-politiska mål			Miljö kvalitets-mål			Mål för ett hållbart samhälle enligt Agenda 2030				
	Tillgänglighet	Miljö	Säkerhet	Begränsad klimatpåverkan	Frisk luft	God bebyggd miljö	Jämställdhet	Hållbar industri, innovationer och infrastruktur	Hållbara städer och samhällen	Bekämpa klimatförändringarna	God hälsa och välbefinnande
Bytesmotstånd – vad består det av och hur stort är det?	X	X		X	X		X	X	X	X	
SAMPERS 4 – fortsättning	X							X			
Demonstration av och rekommendationer för nya sätt att samla in individuell resvaneinformation	X										
CBA för cykel i praktiken	X	X		X	X	X			X	X	X
Diskontering av restidsnyttor, trafiksäkerhet och koldioxid	X	X	X	X	X			X		X	

7.2. Adresserade mål pågående projekt

Tolv av projekten pågår fortfarande och bland dessa projekt adresseras följande mål efter bedömning av programföreståndaren:

Projekt	Transport-politiska mål				Miljö kvalitets-mål			Mål för ett hållbart samhälle enligt Agenda 2030					
	Tillgänglighet	Miljö	Hälsa	Säkerhet	Begränsad klimatpåverkan	Frisk luft	God bebyggd miljö	Jämställdhet	Hållbar industri, innovationer och infrastruktur	Hållbara städer och samhällen	Bekämpa klimatförändringarna	God hälsa och välbefinnande	Hållbar konsumtion och produktion
Effektsamband mellan ackumulerad trafik och felfrekvens	X								X				
Effektsamband för persontågsparkens sammansättning	X								X				
Tillståndsbedömning av järnvägens infrastruktur i ett reinvesteringsperspektiv	X								X				
Estimation and implementation of a stochastic/deterministic logistics module in Samgods	X								X				
Kostnader för trafikbuller fördelat på olika boendemiljöer		X	X				X			X		X	
Styrmedel för fossilfria bilresor		X	X		X						X		X
WTP to reduce traffic risks in Sweden - A focus on the risk source and scope sensitivity (CTS 38)				X								X	
Modell för policy- och styrmedelanalyser	X	X	X		X	X				X	X		
Optimal kollektivtrafikering och optimala subventioner i storstad, småstad och glesbygd	X	X	X		X	X		X		X	X		
Rättvis fördelning av transportinvesteringar och dess effekter på marknader för basvaror	X							X	X				X
Varia - bilrestider i storstad	X								X				
Strategisk transportmodell för storstad (Stockholmsregionen) - Sampers och MATSim (IHOP 4)	X					X	X		X				

7.3. Adresserade mål beviljade projekt

Som beskrevs i avsnitt 5.2. har endast fyra projekt hittills hunnits beviljas från 2018 års ansökningsprocess. Det är sannolikt endast ett litet urval av de projekt som kommer att beviljas varför det ej är meningsfullt att beskriva adresserade mål för enbart dessa fyra projekt. Vi hänvisar därför till den kommande utvärderingen av 2018 års ansökningsprocess för en beskrivning av vilka mål som adresseras i ansökningsomgångens beviljade projekt.

7.4. Beskrivande nyckeltal

Här nedan beskrivs andra nyckeltal för de 17 projekt som införlivades vid TRANSPORTEKONOMIs start.

- *Samverkansgrad inom Projekten:* 11 av projekten är samarbetsprojekt varav 8 innefattar samarbete utanför TRANSPORTEKONOMI. Som ett mått på samverkansgrad i projekten är 75 procent av total projektbudget vikt för projektledarens organisation.
- *Utförande parter:* VTI är projektledare för 14 av projekten medan KTH är projektledare för 2 av projekten. Sweco är projektledare för 1 projekt.
- *Könsfördelning projektledare, antal projekt:* 6 av 17 projekt har kvinnlig projektledare.
- *Könsfördelning projektledare, projektens budget:* 28 procent av totala budgeten har kvinnlig projektledare.

Bilaga 1 - Lista över projekt som införlivades i TRANSPORTEKONOMI vid starten

Projektnamn	Projektledare	Utförande organisationer	Budget, tkr	Slutdatum
Bytesmotstånd – vad består det av och hur stort är det?	Jenny Widell	Sweco, VTI, M4 Traffic	800	jun-18
SAMPERS 4 – fortsättning	Ida Kristoffersson	VTI, WSP, TPMod och Sweco	930	jun-18
Demonstration av och rekommendationer för nya sätt att samla in individuell resvaneinformation	Jenny Eriksson	VTI, Trafikanalys och Trivector	1380	okt-18
CBA för cykel i praktiken	Maria Börjesson	VTI	700	dec-18
Diskontering av restidsnyttor, trafiksäkerhet och koldioxid	Disa Asplund	VTI och Örebro universitet	380	dec-18
Effektsamband mellan ackumulerad trafik och felfrekvens	Kristofer Odolinski	VTI	400	mar-19
Effektsamband för persontågsparkens sammansättning	Oskar Fröidh	KTH	800	apr-19
Tillståndsbedömning av järnvägens infrastruktur i ett reinvesteringsperspektiv	Kristofer Odolinski	VTI	800	sep-19
Estimation and implementation of a stochastic/deterministic logistics module in Samgoods	Samuel Lindgren	VTI, Significance	950	sep-19
Kostnader för trafikbuller fördelat på olika boendemiljöer	Jan-Erik Swärdh	VTI, Göteborgs universitet	1300	okt-19
Styrmedel för fossilfria bilresor	Roger Pyddoke	VTI, TPMod, Chalmers	1162	okt-19
WTP to reduce traffic risks in Sweden - A focus on the risk source and scope sensitivity (CTS 38)	Henrik Andersson	VTI, University of Toulouse, Göteborgs universitet, Sheffield University	1180	okt-19
Modell för policy- och styrmedelanalyser	Roger Pyddoke	VTI	400	okt-19
Optimal kollektivtrafikering och optimala subventioner i storstad, småstad och glesbygd	Maria Börjesson	VTI, KU Leuven	600	dec-19
Rättvis fördelning av transportinvesteringar och dess effekter på marknader för basvaror	Henrik Andersson	VTI, Lunds universitet, University of Toulouse	1500	dec-19
Varia - bilrestider i storstad	Jenelius Erik	KTH, WSP	1260	feb-20
Strategisk transportmodell för storstad (Stockholmsregionen) - Sampers och MATSim (IHOP 4)	Flötteröd Gunnar	VTI	2400	jun-20