

# Verksamhetsberättelse för TRANSPORTEKONOMI 2019

Fastställdes av Styrelsen för TRANSPORTEKONOMI 2020-03-17.

## 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.

Under 2019 har vi genomfört den andra ansökningsomgången inom programmet. Flera projekt har startats under året och en del projekt som har ”ärvts” in i programmet har under 2019 avslutats.

## 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 genomföra Projekt när avnämare/mottagare som kan ta tillvara forskningen.

### 4.1. Styrelsen

TRANSPORTEKONOMI har haft följande styrelseledamöter under 2019:

- Johanna Dillén (ordförande), Trafikverket, från och med 1 april 2019
- Peo Nordlöf, Trafikverket, ordförande till och med 1 april 2019 och därefter ledamot
- Sten Hammarlund, Trafikverket,
- Johanna Farelius, Naturvårdsverket
- Jacob Gramenius, Transportstyrelsen
- Per Norman, Vinnova

Dessutom har Sylvia Yngström Wänn, under perioden 1 januari till 31 juli, 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 2019. Huvudfokus har varit att fastställa och diskutera TRANSPORTEKONOMIs Inriktningsdokument samt att bedöma inkomna projektskisser och fullständiga Projektansökningar.

### 4.2. Programrådet

Programrådet har under 2019 bestått av följande ledamöter:

- Jonas Waidringer, Högskolan i Borås
- Daniel Jonsson, KTH
- Joakim Ekström, Linköpings universitet
- Joakim Ahlberg, Ramböll
- Ida Kristoffersson, VTI
- Martin Holmstedt, Sweco
- Katja Vuorenmaa Berdica, WSP
- Lars Hultkrantz, Örebro universitet

Under 2019 har fyra programrådsmöten hållits. Under mötena har bland annat ett utkast till Inriktningsdokument för 2020 diskuterats och fullständiga projektansökningar har bedömts.

En fråga som upptagit mycket av diskussionerna under årets två sista programrådsmöten är reglerna om att företag inte kan erhålla full kostnadstäckning som projektpart i Trafikverkets forskningsprojekt. En skrivelse till Trafikverket/TRANSPORTEKONOMIs styrelse författades i oktober. Ett svar erhöles från Trafikverket där även det svaret har besvarats av programrådet.

### **4.3. Programföreståndaren**

TRANSPORTEKONOMIs 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 2019 har Programföreståndaren bland annat:

- Organiserat ansökningsprocessen till Programmet.
- Hållit kontakt med Trafikverkets koordinator och övriga kontaktpersoner inom varje Part.
- Stämt av projektarbetet med projektledaren för Programmets Projekt.
- Anordnat TRANSPORTEKONOMIs Resultatkonferens.
- Författat Inriktningsdokument för 2020.
- Författat Verksamhetsberättelse för 2018.
- Administrerat TRANSPORTEKONOMIs hemsida.

Dessutom har Programföreståndaren deltagit i Transportforum, den nationella transportforskningskonferensen i Linköping den 22–23 oktober, samt Naturvårdsverkets Forum för samhällsekonomisk analys den 6 december.

### **4.4. Programkontorets ekonomi**

Programkontoret med i huvudsak Programföreståndaren har under 2019 förbrukat 678 421 kronor. Den klart största posten är personalkostnader som står för 584 875 kronor, varav Programföreståndaren står för 568 986 kronor. Övriga personalkostnader rör internt VTI-stöd för hemsida, kommunikation och anordnande av Resultatkonferensen.

Bland de resterande kostnaderna dominerar utgifter för Resultatkonferensen som står för 79 755 kronor.

Övriga kostnader (13 791 kronor) utgörs av resor, utgifter för konferensdeltagande (se avsnitt 4.3.), styrelsemöten och programrådsmöten.

## **5. Ansökningsprocess**

För att bedriva forskning i enlighet med TRANSPORTEKONOMIs syfte genomförs varje år en ansökningsprocess där de utförande parterna ges möjlighet att inkomma med förslag till FOI-projekt att genomföra.

Den 26 mars 2019 hölls ett informationsmöte på VTI:s Stockholmskontor där 13 deltagare, på plats fysiskt eller via länk, fick lyssna på en kort genomgång av genomförandet av årets ansökningsprocess.

Ansökningsomgången genomfördes i två steg där en skiss lämnades in senast 15 april. Totalt lämnades 43 skisser in. Baserat på en bedömning av Trafikverket och Styrelsen gick 23 skisser vidare och lämnade senast 27 augusti in en fullständig ansökan. Den totala ansökta volymen för dessa 23 ansökningar uppgick till ca 22 mkr.

Dessa 23 ansökningar bedömdes sedermera parallellt av TRANSPORT EKONOMI:s Programråd och Styrelse. TRANSPORT EKONOMI:s rekommendationer till Trafikverket fastställdes av Styrelsen.

Av dessa fullständiga ansökningar har i skrivande stund 13 projekt fått minst ett TG0-beslut och 5 projekt har fått ett avslag. Projekten med TG0-beslut har en genomsnittlig rankning av Programrådet på 9,6 medan projekten med avslag har en genomsnittlig rankning av Programrådet på 15,8. Genomsnittligt betyg från Programrådet för projekten med TG0-beslut är 2,89 (skala 1–4), medan avslagna projekt har ett genomsnittligt betyg på 2,53. Dessa båda resultat visar således på att det finns en tydlig korrelation mellan Programrådets bedömning och vilka projekt som sedermera beviljas av Trafikverket. Notera att analysen har utförts på TG0-beslut med anledning av att flera prioriterade projekt inte har blivit av för att företagen inte får full kostnadstäckning, se avsnitt 4.3 ovan. Dessa prioriterade projekt har emellertid fått ett TG0-beslut och ingår därmed i denna analys.

## 6. Resultatspridning

TRANSPORT EKONOMI har en hemsida som finns på [www.transportekonomi.org](http://www.transportekonomi.org). Hemsidan används främst för att ge kort information kring vad TRANSPORT EKONOMI är och för att presentera ingående projekt, ge information om Resultatkonferensen och tillhandahålla mallar och övrig information för ansökningsprocessen.

### 6.1. Resultatkonferens

14 november arrangerades TRANSPORT EKONOMI:s årliga Resultatkonferens i Stockholm. 30 deltagare följde konferensen på plats. Vi anlidade även en streamingtjänst som gjorde att Resultatkonferensen kunde följas i realtid. Filmen finns fortfarande tillgänglig på [länken](#) och i skrivande stund har filmen 242 visningar.

Följande föredrag hölls på Resultatkonferensen:

- Karin Brundell-Freij, WSP – *Resenärernas kunskap och förväntningar om restid och restidsvariabilitet*
- Maria Börjesson, VTI – *Samhällsekonomisk lönsamhet av elvägar*
- Anders Bondemark, VTI – *Rättvis fördelning av transportinvesteringar och dess effekter på marknader för basvaror*
- Roger Pyddoke, VTI – *Styrmedel för bilägande och bilanvändning*
- Disa Asplund, VTI – *Diskontering av restidsnyttor, trafiksäkerhet och koldioxid*

- Ajsuna R. Rushid, VTI – *Effekter av ändrade avgifter för tågkapacitet på utbud och pris*
- Sida Jiang & Christer Persson, WSP/KTH – *Driftsäkerhetsmodell för tillståndet i spåranläggningen*

## 6.2. Genomförda aktiviteter

Här nedan följer ett urval av de externa aktiviteter som har genomförts under 2019 i de 27 projekt som pågått inom TRANSPORTEKONOMI under året. Notera att 17 av dessa fortfarande pågår varför dessa naturligt inte har skapat någon output än.

- 11 working papers/rapporter
- 1 PM
- 10 konferensbidrag och dylikt
- 6 övriga aktiviteter, ex. workshops, större medieinslag

Följande två publicerade artiklar är ett resultat av projekt inom TRANSPORTEKONOMI:

Börjesson, M., Fung, C. M., Proost, S., & Yan, Z. (2019). Do Small Cities Need More Public Transport Subsidies than Big Cities. *Journal of Transport Economics and Policy* 53(4), pp. 275-298.

Kristoffersson, I., Berglund, S., & Algers, S. (2020). Estimation of a large-scale tour generation model taking travellers' daily tour patterns into account. *Transportation Planning and Technology* 43(2), pp. 158-173.

## 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

Tio projekt avslutades under 2019 och bland dessa projekt adresseras följande mål efter bedömning av programföreståndaren:

Projekt	Transportpolitiska 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 för persontågsparkens sammansättning	X								X				
Effektsamband mellan ackumulerad trafik och felfrekvens	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	
Modell för policy- och styrmedelanalyser	X	X	X		X	X				X	X		
Förstudie: effekter av minskad sårbarhet vid långa avbrott	X								X	X			
Styrmedel för fossilfria bilresor	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

## 7.2. Adresserade mål pågående projekt

17 av projekten under 2019 pågår fortfarande och bland dessa projekt adresseras följande mål efter bedömning av programföreståndaren:

Projekt	Transport-politiska mål				Miljökvalitets-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
Fortsatt utveckling av fel- och förseningsmodellen för tillförlitliga effektsamband mellan trafikkritiska fel och påverkan på trafiken (FF+)	X								X				
Förberedande litteraturstudie inför implementering av parkeringsmotstånd i Sampersmodellen	X									X			
Varia - bilrestider i storstad	X								X				
WTP to reduce traffic risks in Sweden - A focus on the risk source and scope sensitivity (CTS 38)				X								X	
Effektsamband för sjöfart (trafiksäkerhet och miljö)		X		X	X	X					X	X	
Modellering av sjöfartens konkurrenskraft (analys av sjötransporter med AIS-data)	X												X
Samhällsekonomisk lönsamhet av Elvägar	X	X			X						X		X
Strategisk transportmodell för storstad (Stockholmsregionen) - Sampers och MATSim (IHOP 4)	X					X	X		X				
Pricing of long-distance travel in large-scale models	X												
Styrmedel och internationellt sammanlänkade marknader – en ekonometrisk analys av adoptionen av nollutsläppsfordon inom EU, Nordamerika och Japan		X			X						X		X
Anslutningsresor i modellen för långväga persontransporter	X												

Projekt	Transport-politiska mål				Miljökvalitets -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
Värdet av transporttidsvariation	X												X
THHT- Trafikeringskostnader för höghastighetståg	X								X				
Dynamisk kalibrering	X												
Sjöfartens konkurrenskraft - Betydelsen av returtransporter		X								X			
ITAKA – Interaktion och konvergering	X												
DEMOPAN - Demand model estimation based on passive data collection	X									X			

### 7.3. Doktorandprojekt

Fyra av projekten som pågått under 2019 är uttalade doktorandprojekt. Därtill har flera andra projekt potential att ingå som delar i forskarstuderandes avhandling. De uttalade doktorandprojekten är:

- Rättvis fördelning av transportinvesteringar och dess effekter på marknader för basvaror
- Dynamisk kalibrering
- ITAKA – Interaktion och konvergering
- DEMOPAN - Demand model estimation based on passive data collection

### 7.4. Beskrivande nyckeltal

Här nedan beskrivs andra nyckeltal för de 10 projekt som avslutades under 2019:

- *Samverkansgrad inom Projekten:* 6 av projekten är samarbetsprojekt varav 5 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 8 av projekten medan KTH är projektledare för 1 projekt och WSP för 1 projekt.
- *Könsfördelning projektledare, antal projekt:* 3 av 10 projekt har kvinnlig projektledare.
- *Könsfördelning projektledare, projektens budget:* 12 procent av totala budgeten har kvinnlig projektledare.

Här nedan beskrivs andra nyckeltal för de 17 projekt som pågått under 2019 men ännu inte har avslutats.

- *Samverkansgrad inom Projekten:* 14 av projekten är samarbetsprojekt varav 9 innefattar samarbete utanför TRANSPORTEKONOMI. Som ett mått på samverkansgrad i projekten är 71 procent av total projektbudget vikt för projektledarens organisation.
- *Utförande parter:* VTI är projektledare för 8 av projekten. WSP är projektledare för 2 projekt. Linköpings universitet är projektledare för 2 projekt. KTH är projektledare för 2 projekt. Ramboll, Högskolan i Borås och Umeå universitet (CERUM) är projektledare för varsitt projekt.
- *Könsfördelning projektledare, antal projekt:* 8 av 17 projekt har kvinnlig projektledare.
- *Könsfördelning projektledare, projektens budget:* 43 procent av totala budgeten har kvinnlig projektledare.

## **Bilaga 1 - Lista över projekt som pågått i TRANSPORTEKONOMI under 2019**

<b>Projektnamn</b>	<b>Projektledare</b>	<b>Utförande organisationer</b>	<b>Budget, tkr</b>	<b>Slutdatum</b>
Effektsamband för persontågsparkens sammansättning	Oskar Fröidh	KTH	800	apr-19
Effektsamband mellan ackumulerad trafik och felfrekvens	Kristofer Odolinski	VTI	400	maj-19
Tillståndsbedömning av järnvägens infrastruktur i ett reinvesteringsperspektiv	Kristofer Odolinski	VTI	800	sep-19
Estimation and implementation of a stochastic/deterministic logistics module in Samgods	Samuel Lindgren	VTI och Significance	950	sep-19
Kostnader för trafikbuller fördelat på olika boendemiljöer	Jan-Erik Swärdh	VTI och Göteborgs universitet	1300	okt-19
Modell för policy- och styrmiddelanalyser	Roger Pyddoke	VTI	400	okt-19
Förstudie: effekter av minskad sårbarhet vid långa avbrott	Katja Vuorenmaa Berdica	WSP och KTH	300	nov-19
Styrmedel för fossilfria bilresor	Roger Pyddoke	VTI, TPMod och Chalmers	1162	nov-19
Optimal kollektivtrafikering och optimala subventioner i storstad, småstad och glesbygd	Maria Börjesson	VTI och KU Leuven	600	dec-19
Rättvis fördelning av transportinvesteringar och dess effekter på marknader för basvaror	Henrik Andersson	VTI och University of Toulouse	1500	dec-19
Fortsatt utveckling av fel- och förseningsmodellen för tillförlitliga effektsamband mellan trafikkritiska fel och påverkan på trafiken (FF+)	Sida Jiang	WSP, KTH och Sweco	790	feb-20
Förberedande litteraturstudie inför implementering av parkeringsmotstånd i Sampersmodellen	John McDaniel	Ramboll	275	feb-20
Varia - bilrestider i storstad	Erik Jenelius	KTH och WSP	1260	feb-20
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 och Sheffield University	1180	apr-20
Effektsamband för sjöfart (trafiksäkerhet och miljö)	Inge Vierth	VTI och TOI	0,8	maj-20
Modellering av sjöfartens konkurrenskraft (analys av sjötransporter med AIS-data)	Inge Vierth	VTI och CERUM	800	maj-20

<b>Projektnamn</b>	<b>Projektledare</b>	<b>Utförande organisationer</b>	<b>Budget, tkr</b>	<b>Slutdatum</b>
Samhällsekonomisk lönsamhet av Elvägar	Maria Börjesson	VTI och Nature Associates	1000	jun-20
Strategisk transportmodell för storstad (Stockholmsregionen) - Sampers och MATSim (IHOP 4)	Gunnar Flötteröd	VTI	2400	jun-20
Pricing of long-distance travel in large-scale models	Ida Kristoffersson	VTI, KTH, WSP, Alogit och TPMod	950	jun-20
Styrmedel och internationellt sammanlänkade marknader – en ekonometrisk analys av adoptionen av nollutsläppsfordon inom EU, Nordamerika och Japan	Lina Jonsson	WSP och Handelshögskolan i Stockholm	800	okt-20
Anslutningsresor i modellen för långväga persontransporter	Ida Kristoffersson	VTI och WSP	450	okt-20
Värdet av transporttidsvariation	Jonas Waidringer	Högskolan i borås, KTH och WSP	950	nov-20
THHT- Trafikeringskostnader för höghastighetståg	Oskar Fröidh	KTH	630	nov-20
Dynamisk kalibrering	Gunnar Flötteröd	LiU, VTI och Movea	2100	2021
Sjöfartens konkurrenskraft - Betydelsen av returtransporter	Jonas Westin	CERUM och VTI	500	jan-21
ITAKA – Interaktion och konvergering	Clas Rydergren	LiU och Sweco	2217	2021
DEMOPAN - Demand model estimation based on passive data collection	Ida Kristoffersson	VTI, LiU, Alogit och KTH	3950	apr-22