



Transportøkonomisk institutt

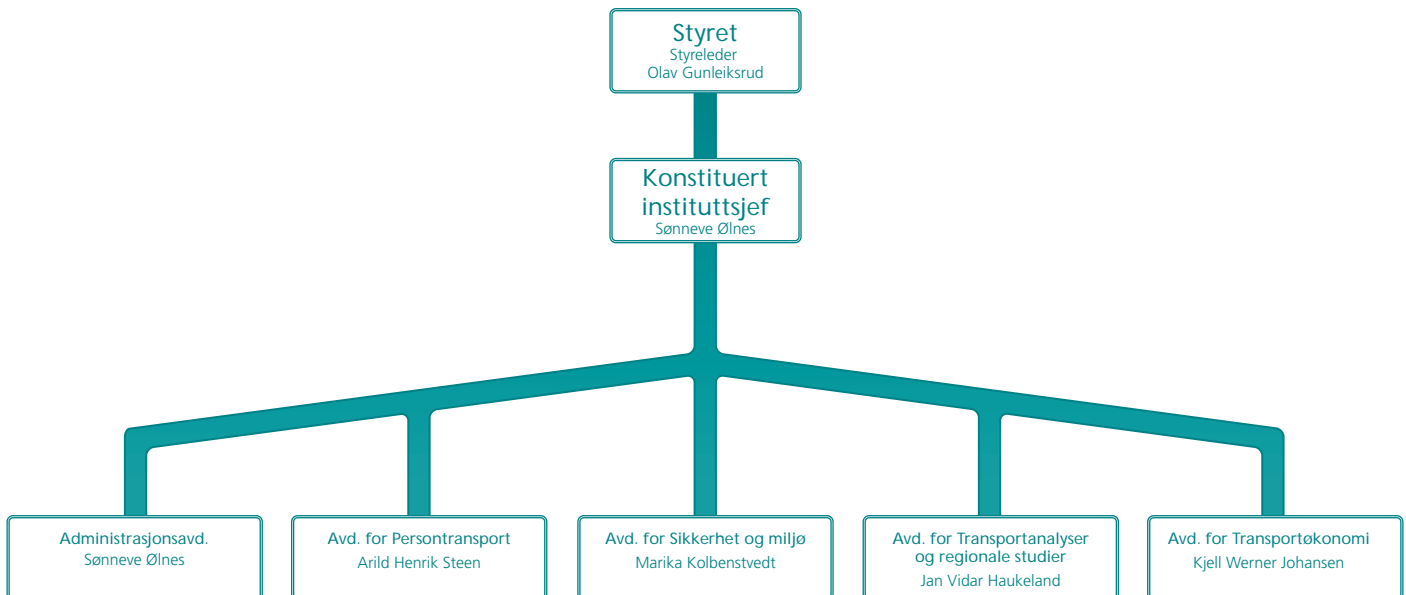
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Årsrapport 2003



TØI – Transportøkonomisk institutt	3
Instituttchefen har ordet	4
Årsberetning 2003	5
Utdrag fra regnskapet	8
TØIs personale pr 31. desember 2003	10
Strategiske instituttprogrammer	11
Avdeling for persontransport	12
Avdeling for transportanalyser og regionale studier	14
Avdeling for sikkerhet og miljø	16
Avdeling for transportøkonomi	19
Forskningssamarbeid med EU	20
Internasjonalt utviklingssamarbeid i 2003	21
Kurs og informasjon	22

TØIs organisasjon 2003



TØI skal:

1. Fungere som et nasjonalt senter for samferdselsforskning med ansvar for å drive og fremme denne forskningen til nytte for norsk samfunns- og næringsliv.
2. Formidle informasjon om forskningsresultater og bidra til at forskningsresultatene blir nyttiggjort i samfunnet gjennom samarbeid med brukerne.
3. Arbeide for en høy samferdselsfaglig kompetanse og en hensiktsmessig utnyttelse av de samlede forskningsressurser innen samferdsel gjennom samarbeid med andre forskningsinstitusjoner og undervisningssteder.
4. Gi medarbeiderne muligheter for faglig utvikling og dyktiggjøre dem for innsats innenfor og utenfor stiftelsen.

Historikk:

- Transportøkonomisk utvalg (TØU) startet sin virksomhet i 1958. Utvalget var tilknyttet Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd (NTNF).
- TØU ble omdannet til eget NTNF-institutt fra 1. januar 1964. Navnet ble endret til Transportøkonomisk institutt (TØI).
- Den 1. januar 1986 ble instituttet fristilt fra NTNF og ble en privat stiftelse. Instituttet fikk samtidig undertittelen Norsk senter for samferdselsforskning.

Instituttjefen har ordet

TØI 40 år – utvikling og utfordringar framover



Konstituert instituttjef Sønneve Ølnes
(Foto: Svein Erik Dahl / Samfoto)

TØI har gjennom 40 år bidrege til å leggja grunnlag for beslutningar i samferdselssektoren. Instituttet har også ut frå forskingsresultat peika på behovet for endringar i samferdselspolitikken, f eks relatert til ei uønska samfunnsutvikling som medfører miljøskader og trafikkulykker. Trafikksikringsforskninga er eit av områda der kunnskap frå TØI har lagt grunnlaget for ei rekke effektive tiltak. Forskingsresultat har vist at ein kan oppnå mykje meir på trafikksikringsområdet, som er lønnsamt for samfunnet og som heller ikkje krev auka offentlege løyvingar. Samtidig viser forskinga at dette forutset ei omfattande refordeling av ressursar mellom sektorar og etatar, noko som det er vanskeleg å få til.

På miljøside viser TØIs forskning at transportpolitikken, særleg i større byområde, bør endrast betydeleg gjennom innføring av virkemidlar som både demper den private biltrafikken og som sikrar eit betre kollektivt tilbod gjennom auka tilskott. Kollektivtransporten bør bli ein premis for arealbruken slik at den samfunnmessige avhengigheita av bilbruk blir redusert. Dette er ein politikk som får mykje verbal støtte, men som ein ikkje evner å gjennomføra fullt og heilt.

Som desse eksempla illustrerer, er forskingas rolle å få fram relevant kunnskap, medan det er politikarane sitt ansvar å ta kunnskapen i bruk. Samtidig er det ei oppgåve for forskinga å finna barrierar for at kunnskap ikkje blir teken i bruk, noko som har vorte eit stadig meir fokusert tema i TØIs forskning.

Transport – og truleg også aukande transport – er ei forutsetning for eit samfunnssystem basert på vidtgående handel, arbeidsdeling og aukande velferd. Transportaktivitet medfører imidlertid ei rekke miljøproblem, arealforbruk og ulykker med tap av liv og helse. Dei forskingsfaglege utfordringane i samferdselssektoren framover er difor ikkje mindre nå enn då TØI vart etablert for 40 år sidan.

Transportøkonomisk institutt er et forskningsinstitutt lokalisert i Oslo. Instituttet har som formål å frembringe og formidle forskningsbasert kunnskap til offentlige og private etater, organisasjoner og bedrifter om transport og samfunn. Regnskapet er fremlagt under forutsetning av fortsatt drift.

Instituttets økonomiske resultat for 2003 ble på kr 876 963 og er dermed i tråd med budsjettet. Dette må sies å være tilfredsstillende i en tid da mange forskningsinstitutt sliter med økonomien. Resultatet er i første rekke oppnådd takket være engasjerte medarbeidere som har bidratt aktivt til å skaffe prosjekter og gjennomføre dem på en god måte. Instituttet hadde i 2003 57,5 forskerårsverk.

TØI er en sentral nasjonal aktør for å bringe til veie et faglig forskningsbasert grunnlag for utviklingen av norsk samferdsel. Dette gjelder spesielt forhold knyttet til de store utfordringene med å se de ulike transportsektorene i sammenheng, transportområdets interaksjon med resten av samfunnet, teknologiske muligheter og ikke minst de miljøproblemer og ulykker som transportaktiviteten forårsaker. Dette tilsier en bredt anlagt virksomhet for et transportforskningsinstitutt, noe som er TØIs utfordring.

Basisfinansieringen

TØIs muligheter til å ivareta og utvikle rollen som et vitenskapelig forskningsinstitutt, er avhengig av basisfinansieringen via Norges forskningsråd. Basisbevilgningen brukes til kompetanseheving gjennom doktorgrader, internasjonal publisering, kvalitets sikring (forskningledere) og utvikling av det teoretiske og metodiske grunnlaget for våre kjerneområder (strategiske instituttprogram). Andre viktige aktiviteter er nettverksbygging og veiledning, undervisning og sensor/opponentoppgaver ved universitet og høyskoler i inn- og utland. Samlet sett legger dette grunnlaget for faglig



Nytt styre fra 01.01.04. Fra venstre: Olav Søfteland, Olav Gunleiksrud, Knut H. Alfsen, Kurt Petersen, Kirsten Arge, Harald Minken, Tove Pedersen Berge og Jon Martin Denstadli. (Foto: Svein Erik Dahl/Samfoto)

kvalitet på oppdragsforskningen og muligheten for internasjonale oppdrag, spesielt innenfor EUs rammeprogrammer.

Med 6,6 mill kr i grunnbevilgning og 4,6 mill kr til Strategiske instituttprogram (SIPer) i 2003 utgjorde basisfinansieringen 16 prosent av inntektene. Dette er en god del lavere enn snittet for alle de samfunnsfaglige instituttene. TØI legger i dag inn like mye egengenererte midler (ikke utfakturert tid) som basisbevilgningen til tilsvarende aktiviteter. Ikke minst er dette nødvendig for å sikre alle TØIs programområder en faglig kjerneaktivitet, å kunne utvikle nye satsingsområder og for å kunne etablere internasjonale nettverk og prosjektinnspill. I 2003 hadde TØI ni strategiske instituttprogram i arbeid, og fire andre satsingsområder med egeninitiert kjernefinansiering.

Endringer i det tradisjonelle oppdragsmarkedet medfører at TØI må bruke mer av den egenstyrte tiden til akquisisjon og anbudsbesvarelser. Dette reduserer rammen for tid til

basisaktiviteter, og kan dermed svekke den faglige basis for suksess i oppdragsmarkedet. For å unngå å komme inn i en slik ond sirkel legger TØI stor vekt på å begrunne behovet for en økning i basisfinansieringen overfor Forskningsrådet og Samferdselsdepartementet.

Internasjonalt FoU-arbeid

TØI prioriterer internasjonalisering som et viktig ledd i kvalitets sikring og kompetanseutvikling. I tillegg til det samarbeidet som er formalisert i Norden, deltar instituttet som eneste norske institusjon i forskningsorganisasjonen ECTRI (www.ectri.org). ECTRI organiserer de sentrale transportforskningsinstituttene i Europa og har blant annet som formål å påvirke forskningsinnrettingen til EU. Det er også viktig for TØI å være i posisjon i forhold til de krav som ikke minst EU-kommisjonen stiller til økt samarbeid og kunnskapsutveksling mellom de nasjonale forskningsmiljøene innenfor det som kalles European Research Area (ERA-modellen).

TØI har allerede en betydelig forskningsaktivitet innefor en rekke tema i åpen internasjonal konkurranse både i EU og utenfor Europa. I 2003 deltok instituttet i hele 19 EU-prosjekter. Instituttets medarbeidere deltok i 2003 i 30 internasjonale komiteer/styrer.

Formidling og brukerkontakt

Instituttet legger stor vekt på at kunnskapen som produseres skal være lett tilgjengelig for brukerne. I 2003 ble det produsert 76 forskningsrapporter ved TØI. Sammendragene av alle rapporter er tilgjengelige på TØIs hjemmeside på internett. Enkelte rapporter legges også ut på nettet i sin helhet. Trafikksikkerhetshåndboka og Miljøhåndboka er spesielt tilrettelagt for internett med gode søkemuligheter. De er gratis tilgjengelig på TØIs hjemmeside.

Tidsskriftet Samferdsel er et viktig aktivum når det gjelder å formidle forskningsresultater til brukerne, både fra TØI og andre forskningsinstitusjoner. Bladet bringer i tillegg aktuelle reportasjer fra samferdselssektoren og bidrar til god kommunikasjon mellom brukerne og forskningsmiljøene.

Biblioteket ved TØI er også en viktig brukerkontakt. Dette gjelder ikke minst i forhold til studenter som er interessert i transportområdet.

Siden TØI er et anvendt forskningsinstitutt er det viktig at det etableres møtesteder der brukerne har muligheter for å gi tilbakemeldinger til forskningsmiljøet om sitt kunnskapsbehov. TØIs kollektivtransportforum kan nevnes som et meget vellykket tiltak i denne sammenheng. Gjennom møter og seminarer gis både næringen, offentlig sektor som tilrettelegger og forskningsmiljøet mulighet til konstruktiv dialog.

Forskerne ved instituttet har også vært aktive formidlere i 2003 ved å holde et hundretalls foredrag overfor brukermiljøene. Videre har det vært en omfattende referanse til TØIs forskningsresultater i media. Tall fra Observer viser at TØI var referert i ca 320 oppslag i nasjonale og regionale aviser og landsdekkende etermedier i 2003. Dette betyr at vi hver måned når mellom 4 og 16 millioner lesere/lyttere, regnet etter avisenes opplagstall og etermedienes lyttertall. I tillegg til dette kommer eksponering

i lokale medier og tidsskrifter som ikke overvåkes av Observer. Dette må sies å være meget bra, og forbedringspotensialet ligger først og fremst i å bli enda mer profesjonelle i å formidle den forskningskunnskapen som TØI synes er viktig. Instituttets forskere er også etterspurt som uavhengige kommentatorer til hva som skjer på transportområdet.

Vitenskapelig rapportering

TØIs medarbeidere publiserte 17 artikler i anerkjente internasjonale tidsskrifter i 2003. Dette er på nivå med tidligere år. Forskerne har også bidratt med kapitler i 15 fagbøker og lærebøker. Dette er en viktig måte å nå studenter både nasjonalt og internasjonalt.

Videre har det vært holdt 64 foredrag på vitenskapelige konferanser og seminarer. Redaksjons- og reviewarbeid i fagtidsskrifter omfattet i 2003 28 verv for instituttets ansatte. Dette viser at TØI har et bredt internasjonalt nettverk, høy faglig kompetanse og blir sett på som en attraktiv samarbeidspartner.

Instituttpolitikken

Selv om instituttsektoren står for 47 prosent av all forskning utenfor næringslivet og 23 prosent av all norsk forskning, har den i de senere årene vært lite synlig i forskningspolitikken og i Forskningsrådets strategier. TØI ser det derfor som svært positivt at Forsknings- og undervisningsdepartementet i tilknytning til den nye forskningsmeldingen som skal komme våren 2005, nå har startet opp en gjennomgang av instituttsektoren.

TØI deltar aktivt i nettverket av samfunnsvitenskapelige institutter med sikte på å synliggjøre den viktige rollen som instituttene spiller i forhold til næringsliv og forvaltning. På oppdrag av dette nettverket gjennomførte NIFU (Norsk institutt for studier av forskning og utdanning) i 2003 en bred undersøkelse av instituttene produksjon og nytten av denne. Så å si alle oppdragsgivere (90 prosent) er godt eller svært godt fornøyd med instituttene formidling av resultater, og hele 85 prosent mener at instituttene produkter har en god eller svært god kvalitet. Samtidig er 30 prosent av oppdragsgiverne bekymret for at for lav basisbevilgning til langsiktig kompetanseutvikling medfører

et høstingsbruk som kan bli uheldig på sikt.

Undersøkelsen viser videre at forvaltningen ser instituttene som sine klart viktigste eksterne kompetanseleverandører. Samtidig har instituttene en omfattende vitenskapelig produksjon parallelt med den omfattende oppdragsvirksomheten.

NIFU-rapporten slår dermed hull på en del myter om instituttene, og er et godt grunnlag for innspill til forskningsmeldingen framover. Undersøkelsen gir ingen støtte for at instituttene er for dyre eller at de har for liten kapasitet til å fylle oppdragsgivernes behov på rett tidspunkt. At instituttforskningen oppleves som nyttig kommer klart fram når drøyt tre fjerdedeler hevder at de ofte eller som regel bruker forskningsresultatene i sitt arbeid. Særlig interessant er det at ingen (2 prosent) av de spurte oppdragsgiverne er enig i de to påstander som fremkom i Technopolis evaluering av Forskningsrådet; nemlig at instituttsektoren er en barriere mot et bedre samspill mellom markedet og U&H-sektoren og også mot utvikling av forsknings- og innovasjonssystemet i næringslivet.

Universitet – og høyskolesektoren

Selv om TØI ikke inngår som en del av det høyere undervisningssystemet legger instituttet stor vekt på at medarbeidere har et godt inngrep med universiteter og høyskoler både i Norge og utlandet. Dette omfatter forelesningsvirksomhet, bistillinger, veiledning av hovedfagsstudenter, sensorarbeid og referansegrupper. Dette er viktig både for å sikre rekrutteringen av nye medarbeidere og sikre en oppdatert faglig basis for instituttets aktiviteter.

Tre medarbeidere disputerte for doktorgraden i 2003.

Lokalisering

TØI har i 2003 vært aktivt med i planleggingen av et nytt senter for miljø og samfunnsforskning i tilknytning til Forskningsparken ved Blindern. I april underskrev instituttet en intensjonsavtale/felleserklæring sammen med sju andre forskningsinstitutt og Forskningsparken AS om en samlokalisering i Gaustadbekkdalen. Tanken er å danne et miljøforsknings-

senter av internasjonalt kaliber med et bredt naturvitenskaplig og samfunnsvitenskaplig perspektiv. TØI har også inngått en samarbeidsavtale med fire av instituttene og Forskningsparken om oppføring av selve bygget.

Fire institutter planlegger å flytte hele eller deler av virksomheten sin til senteret om det blir realisert. Disse er foruten Transportøkonomisk institutt, Norsk institutt for by og regionforskning (NIBR), Senter for klimaforskning (CICERO) og Norsk institutt for vannforskning (NIVA). Norsk institutt for luftforskning (NILU), Norsk institutt for naturforskning (NINA), met.no (Meteorologisk institutt) samt Universitetet i Oslo (UiO) Institutt for Geofag, vil flytte deler av virksomheten til senteret.

Den viktigste motivasjonen for flytting er at det vil gi instituttet et bedre utgangspunkt for samarbeid med universitetet i Oslo og de andre instituttene, og da NIBR og CICERO i særdeleshet. Sammen med Forskningsrådet arbeides det også med å etablere et tverrfaglig forskningsprogram hvor man kombinerer naturvitenskaplig miljøforskning og samfunnsforskning. Tanken er at dette forskningsprogrammet også skal bidra til det fremtidige samarbeidet mellom instituttene/ Universitetet. Norges forskningsråd har signalisert at de er svært positive til etableringen av et slikt forsknings-senter, og har også bevilget 4,2 millioner kroner til planleggingen av senteret som, hvis det blir realisert, vil få 600 arbeidsplasser og bli en del av Forskningsparken.

Selv om TØI etter en flytting vil kunne markedsføre seg som en del av det nye senteret, er det en forutsetning at instituttet også i fremtiden skal være et selvstendig forskningsinstitutt hvor dagens forskningsprofil videreføres. Endelig beslutning om flytting vil bli tatt i løpet av våren 2004. En viktig forutsetning er blant annet at TØI får kjøpere til eksisterende lokaler til en akseptabel pris.

Arbeidsmiljø, likestilling og ulykker

TØI har ikke hatt yrkesskader eller ulykker i 2003. Instituttet har heller ikke

aktivitet som forurensrer det ytre miljøet. Sykefraværet i 2003 var på 6,9 prosent mot 4,9 prosent i 2002 og 5,9 prosent i 2001.

Instituttet legger vekt på likestilling med ønske om god kjønnsfordeling på alle områder. Ledergruppen er likt fordelt på kvinner og menn, mens forskningslederne er dominert av menn med åtte menn og to kvinner. Dette er atypisk i forhold til hele forskergruppen som i 2003 hadde en tredjedel kvinner og to tredjedeler menn. 27 prosent av forskerne er forsker I og/eller har doktorgrad. Dette er omtrent de samme tall for kvinner (25 prosent) og menn (28 prosent). Det er en utfordring for instituttet å bringe flere kvinner inn i lederposisjoner og også sikre en rekruttering som gjør at kvinneandelen blant forskerne blir økt.

Instituttet legger opp til fleksible arbeidsformer som ivaretar individuelle behov som særlig er til nytte for medarbeidere med barn. Instituttet hadde 90 ansatte ved utgangen av 2003.

Økonomi, finansiering og kapasitet

Den samlede omsetningen i 2003 var på kr 65 553 941 og med et økonomisk resultat på kr 876 963. Selve driftsresultatet ble på kr – 737 043 mens netto finansposter ble på kr 1 614 006. Totalresultatet er i samsvar med det budsjetterte resultatet på 1 mill kr. Driftsresultatet er altså ca 1 mill kr dårligere enn budsjettet og finansinntektene ca 1 mill kroner høyere. Årets overskudd på kr 876 963 disponeres til «*Annen egenkapital*».

Kapasitetsmålet for 2003 var 62 forskerårsverk mens det ble 57,5. Kapasitetsmålet ble ikke nådd og det skyldes dels manglende finansieringsavklaring som gjør at rekrutteringsprosessene tar lengre tid, men også at interne rutiner for rekruttering av forskere må bli bedre.

Tre forskere sluttet i 2003 og fire nye forskere ble tilsatt. Det gir et bedre utgangspunkt kapasitetsmessig for 2004.

Instituttet hadde en solid oppdragsmengde ved inngangen til 2003. Denne

var vesentlig større enn oppdragsmengden ved inngangen til 2004 noe som betyr at det gjennom året var relativt vanskeligere å skaffe ny finansiering enn tidligere. Totalt sett var 70 prosent av den nye finansieringen i 2003 konsentrert til Forskningsrådet og den sentrale samferdselsforvaltningen. 12 prosent av inntektene kom fra utlandet. Dette er noe lavere enn året før.

Det er naturlig at det økonomiske resultatet for instituttet vil kunne variere fra år til år uten at det bør tilsi tilsvarende endringer i forskningskapasiteten. Når markedet er godt, bør det derfor utnyttes gjennom en viss vridning av kapasiteten til eksterne oppdrag, mens mindre tid nyttes til kompetansehevende aktivitet, publisering mv. Her er det imidlertid en balansegang idet TØI som institusjon kontinuerlig må være i forskningsfronten for å kunne konkurrere om forskningsprosjekter i både Norge og utlandet.

Daglig ledelse

Knut Østmoe har vært instituttsjef i 2003 med administrasjonssjef Sønneve Ølnes som stedfortredende instituttsjef. Siden juni 2003 har Østmoe vært sykemeldt og Ølnes ble konstituert instituttsjef med virkning fra 1. juni 2003. Instituttet har i 2003 vært inndelt i fire forskningsavdelinger og en administrasjonsavdeling. Daglig ledelse består av lederne av disse enhetene og instituttsjefen.

Instituttets Årsrapport for 2003, med Årsberetning, er tilgjengelig på TØIs hjemmeside www.toi.no

Styret

TØIs styre har i 2003 hatt følgende sammensetning:

Forskningssjef Knut H. Alfson
Forsker Kirsten Arge (styrets nestleder)
Seniorkonsulent Tove Pedersen Berge
Direktør Olav Gunleiksrud (styrets leder)
Professor Bengt Holmberg
Forsker Jon Martin Denstadli
Forskningsleder Harald Minken
Vegdirektør Olav Søfteland

Styret vil takke alle medarbeidere ved TØI for innsatsen gjennom 2003. ■

Årsresultatet for TØI i 2003 ble 0,9 millioner kroner. Budsjettmålet var på en million kroner. Driftsresultatet var på 0,7 millioner kroner og omsetningen på kr 65,6 millioner kroner.

Total ny finansiering ble 58,6 millioner kroner + ca 2 millioner kroner i andre inntekter. Dette betyr at vi fikk inn 5 millioner kroner mindre enn omsetningen og som har tært på vår oppdragsreserve.

Prosjektinngangen totalt for 2002 var god og bidrog til en positiv start på 2003. Prosjektinngangen utover året 2003 har vært dårligere.

Aktiviteten overfor Forskningsrådet er spesielt viktig for TØI, og ikke minst basisfinansieringen, definert som summen av grunnbevilgning og Strategiske instituttprogrammer, SIP. For 2003 har grunnbevilgningens andel av den totale aktiviteten på TØI vært opprettholdt på 10 prosent. SIPer ble økt til 7 % av omsetningen. I sum økte basisbevilgningen med 1 million kroner fra 2002 til 2003. Aktiviteten på programmer i Forskningsrådet i 2003 var ca. 1 million kroner høyere enn i 2002 og utgjorde 11 % av omsetningen.

Viktige oppdragsgivere i sentralforvaltningen, først og fremst Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, står til sammen for omlag 40 % av TØIs omsetning. Sammen med Forskningsrådet finansierer disse tre omlag 2/3 av TØIs aktivitet.

TØI hadde også stor internasjonal aktivitet i 2003, med 12 % av omsetningen. Den utenlandske aktiviteten er fordelt på tre hovedpilarer: EU, Vägverket i Sverige og prosjektaktivitet i utviklingsland.

TØI ansatte fire FoU-medarbeidere i løpet av 2003, mens tre FoU-medarbeidere sluttet. Rekrutteringen var ikke tilstrekkelig for å nå budsjettmålet om 62 FoU årsverk. Manko på 4,5 årsverk ble i noen grad kompensert ved at forskerne i større grad arbeidet

på eksterne prosjekt enn planlagt. Høyere indirekte tid bidrog også til lavere inntjening pr FoU-årsverk enn budsjettet, slik at i sum ble driftsresultatet -0,7 mot budsjettet 0,3 millioner kroner.

Kostnader utenom personalkostnader var omlag som budsjettet i sum, men med en del avvik innenfor de ulike postene. Det ble også gjort avsetninger på ytterligere 0,3 millioner kroner til potensielle tap på bestemte prosjekter.

TØI hadde ved utgangen av 2003 a konto fakturerte innebetalinger på 13,2 millioner kroner. I tillegg hadde TØI kontrakter inngått for 2004 fra tidligere år på ca 24 millioner kroner.

Med relativt stor a konto innbetaling, som er kortsiktig gjeld, vil arbeidskapitalen være desto lavere. Dette til tross, er arbeidskapitalen på 13,5 millioner eller ca. 20 % av budsjettet omsetning for 2004.

Egenkapitalen på TØI pr 31.12. 2003 var 40,4 millioner kroner som utgjør 55 % av totalkapitalen.

Finansieringsinntektene ble 1,6 millioner kroner som er 0,9 millioner kroner høyere enn budsjettet. En svært sterk kronekurs ved årsskiftet 2002/2003 gjorde at TØI da hadde et potensielt valutatap på ca 1,5 mill kroner. TØI satte av ca 0,6 millioner kroner til potensielt valutatap. Denne avsetningen ble løst opp i 2003, da kronekursen er betydelig svekket i løpet av 2003. I tillegg oppnådde TØI 0,2 millioner kroner i valutagevinst på innbetalinger fra EU-prosjekter. Pr 31.12.2003 hadde TØI 7,1 million kroner i pengemarkeds- og obligasjonsfond.

TØI hadde ved utgangen av året kundefordringer på 10,6 millioner kroner som var 3,7 millioner kroner mer enn ved utgangen av 2002. Den viktigste grunnen til denne økningen er EU-prosjekter der oppgjørene kommer

problematisk seint. Bortsett fra oppgjørstidspunktet, er det lite usikkerhet knyttet til disse fordringene. Prosjekter i arbeid, som er påløpte kostnader som ikke var utfakturert, var på 6,7 millioner kroner og 0,6 mill kr høyere enn året før.

Instituttet har utviklet gode styringsparametre for å følge utviklingen av økonomien gjennom året, slik at korrigerende tiltak kan iverksettes raskt. Instidata nyttes som det viktigste økonomistyringssystemet. Det er imidlertid en utfordring for instituttet å forbedre prosjektstyringen gjennom bedre planlegging og oppfølging både i forhold til økonomiske rammer og til framdrift i forhold til arbeidsplanene. ■

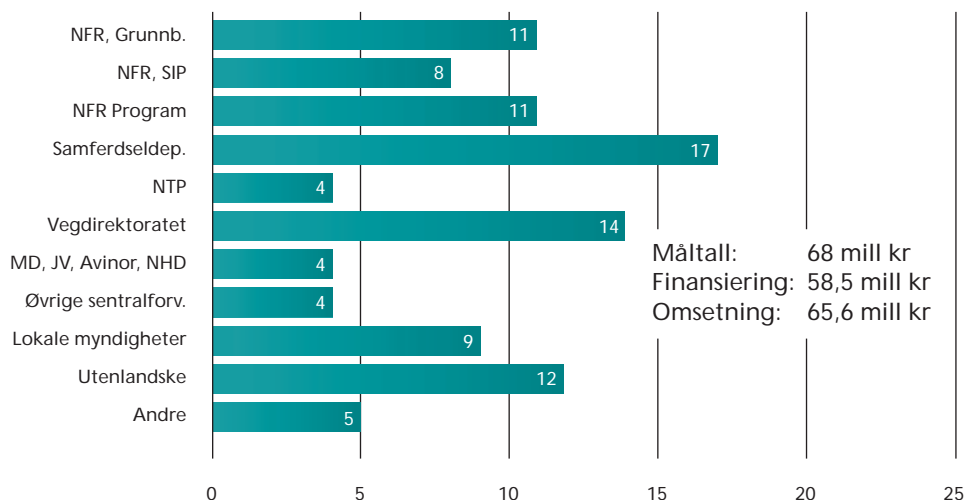
Regnskap og økonomi

Utdrag fra regnskapet. 1000 kr

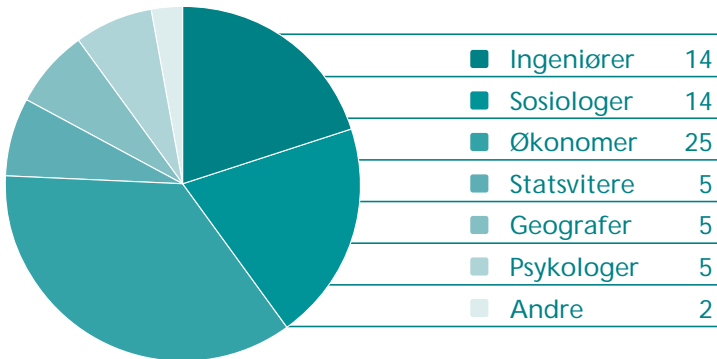
Resultatregnskap	2003	2002
Prosjektinntekter	52 888	51 794
Basisbevilgning	11 200	10 200
Andre inntekter	1 466	1 752
Sum driftsinntekter	65 554	63 746
Direkte utlegg prosjekter	8 394	8 246
Personalkostnader	48 031	44 306
Drift av lokaler	2 745	2 372
Andre driftskostnader	5 264	6 829
Ordinære avskrivninger	1 817	1 749
Tap på fordringer	40	41
Sum driftskostnader	66 291	63 543
Driftsresultat	-737	203
Netto finans	1 614	359
Resultat	877	562

Balanse pr 31.12	2003	2002
Varige driftsmidler	30 135	30 629
Langsiktige fordringer	1 278	1 128
Prosjekter i arbeid	6 712	6 148
Omløpsmidler	35 686	35 183
Sum eiendeler	73 811	73 087
Grunnkapital	30 000	30 000
Øvrig egenkapital	10 433	9 557
Langsiktig gjeld	4 504	5 291
Kortsiktig gjeld	28 874	28 239
Sum gjeld og egenkapital	73 811	73 087

Oppdragsgivere, % av total finansiering



TØIs personale per 31. desember 2003



Instituttjef

Øines Sønneve	Siviløkonom	Konstituert instituttjef
Østmoe Knut	Samfunnsøkonom	Instituttjef

Medarbeider tilknyttet ledelsen

Garnaas Torstein	Sivilingeniør	
Aas Harald	Statsviter	Redaktør for Samferdsel

Administrasjon

Abelvik Astrid	Avdellingssekretær	
Berg Eva	Arkiv/post	
Engelstad Ellen-Marie	Regnskapssekretær	
Hansson Lars	Driftsansvarlig-IT	
Helness Magel Margrethe	Sentralbord	
Horrisland Astrid Ødegård	Bibliotekar	
Haaland-Johansen Cato	Økonomileder	
Johansen Svein	Trykkeri	
Johnsen Steven H.	Prosjektkoordinator	
Lien Tore Gunnar	IT-leder	
Nørgaard Ulla	Biblioteksleder/Vevansvar	
Skogli Arne	Systemkonsulent	
Strømmen Anne-Lise U M	Lønn- og personalsekretær	
Wettergreen Unni	Sekretærleder	

Persontransport

Steen Arild Henrik*	Sosiolog	Avdellingsleder
Bekken Jon-Terje	Samfunnsøkonom	
Brechan Inge*	Siviløkonom	
Fearnley Nils	Transportøkonom	
Frøysadal Edvin	Ingeniør	
Grue Berit	Ingeniør	
Hagen Trine	Sosiolog	
Hanssen Jan Usterud	Sivilingeniør	
Kjørstad Katrine Næss	Ingeniør	
Larsen Odd I	Samfunnsøkonom	
Lodden Unni B	Sosiolog	
Longva Frode	Sosiolog	
Norheim Bård	Samfunnsøkonom	Forskningsleder
Nossum Åse	Samfunnsøkonom	
Osland Oddgeir Kjell	Sosiolog	
Ruud Alberte	Sosiolog	(sv.permisjon)
Stangeby Ingunn	Sosiolog	
Tangen Kari	Avdellingssekretær	
Vibe Nils	Sosiolog	Forskningsleder

Sikkerhet og miljø

Kolbenstvedt Marika	Sosiolog	Avdellingsleder
Amundsen Astrid Helene	Geograf	
Assum Terje	Sosiolog	
Bjørnskau Torkel	Statsviter	
Elvebakk Beate*	Filosof	
Elvik Rune	Statsviter	Forskningsleder
Fyhri Aslak	Miljøpsykolog	
Hagman Rolf	Sivilingeniør	
Karlsen Per G	Sivilingeniør	
Klæboe Ronny	Psykolog	Forskningsleder
Nordbakke Susanne	Sosiolog	
Olsen Svenn Fjeld	Statistiker	
Ragnøy Arild	Sivilingeniør	
Rømming Trude Christin	Avdellingssekretær	
Sagberg Fridulv	Psykolog	Forskningsleder
Sælensminde Kjartan	Samfunnsøkonom	
Ulleberg Pål	Psykolog	
Veisten Knut	Samfunnsøkonom	
Vaa Truls	Psykolog	

Transportanalyser og regionale studier

Haukeland Jan Vidar	Sosiolog	Avdellingsleder
Denstadli Jon Martin	Siviløkonom hae	
Dybedal Petter	Samfunnsøkonom	
Ekstrøm Tove Killingmoe	Avdellingssekretær	
Engebretsen Øystein	Samfunnsgeograf	
Hagen Karl-Erik	Samfunnsøkonom	
Hjorthol Randi	Sosiolog	Forskningsleder
Jacobsen Jens Kristian Steen	Sosiolog	Forskningsleder
Lauridsen Henning	Sivilingeniør	Forskningsleder
Lerstang Tor	Sivilingeniør	Forskningsleder
Lian Jon Inge	Samfunnsgeograf	
Mannsverk Bjørg	Avdellingssekretær	
Ravlum Inger-Anne	Statsviter	
Rideng Arne	Samfunnsgeograf	
Strand Sverre	Samfunnsgeograf	Forskningsleder
Sørensen Claus Hedegaard*	Statsviter	

Transportøkonomi

Johansen Kjell Werner	Samfunnsøkonom	Avdellingsleder
Andersen Jardar	Sivilingeniør	
Andersen Laila Aastorp	Avdellingssekretær	
Christensen Peter	Samfunnsøkonom/Realist	
Eidhammer Olav	Samfunnsøkonom	
Eriksen Knut Sandberg	Samfunnsøkonom	
Hovi Inger Beate	Samfunnsøkonom	
Ivanova Olga	Samfunnsøkonom	
Jean-Hansen Viggo	Samfunnsøkonom	
Johansen Steinar	Samfunnsøkonom	
Killi Marit	Samfunnsøkonom	
Kvinge Bjørnar Andreas	Samfunnsøkonom	
Larsen Ingar Kjetil	Samfunnsøkonom	
Ludvigsen Johanna	Siviløkonom hae	Forskningsleder
Madslien Anne	Sivilingeniør	
Minken Harald	Samfunnsøkonom	Forskningsleder
Ramjerdi Farideh	Sivilingeniør	
Samstad Hanne	Samfunnsøkonom	
Vold Arild	Realist	

* Ansatt 2003

Sluttet 2003

Gjelsvik Ingvil	Samfunnsøkonom	
Langeland Jomar Lygre	Sivilingeniør	
Lillehammer Giske Charlotte	Siviløkonom	
van Domburg Jacobus M.	Grafisk utformer	



Foto: Harald Aas

Instituttets basisfinansiering består av to deler, grunnbevilgning og Strategiske InstituttProgrammer, SIP-er. Mens grunnbevilgningen kan anvendes temmelig fritt er hensikten med SIP-ene at instituttet skal gis mulighet for faglige fordypningsaktiviteter på bestemte tematiske områder og anledning til å utvikle nye områder. Initiativet til SIP-tema tas av instituttet selv, mens den faglige kvaliteten blir ivaretatt av Forskningsrådet.

SIP-ene er blitt en viktig del av Forskningsrådets politikk i forhold til instituttsektoren og gir mulighet for aktiviteter som samsvarer med instituttene faglige ambisjoner. På bakgrunn av de gode erfaringer instituttet har med SIP-ene som en målrettet kompetanseinnrettet aktivitet, legger instituttet også deler av grunnbevilgningene til SIP-aktiviteten.

Utover de midler som Forskningsrådet stiller til rådighet har TØI som strategi å få tilført midler til SIP-ene fra ulike brukermiljø. Dette har til hensikt å øke forskningsandelen av instituttets aktivitet og å styrke markedsgrunnlaget. En aktiv bruk av referansegrupper fra brukermiljøene og U&H-sektoren

bidrar til en faglig styrking av transportsektorens medarbeidere.

TØI har de senere årene oppnådd en økning i SIP-midlene, og er derfor blant de institutt som har fått til en forholdsvis omfattende SIP-aktivitet. Instituttet har i 2003 hatt følgende SIP-er i arbeid fra tidligere:

- *Helhetlig styring og organisering av transportsektoren på regionalt nivå*
- *Bruk av metaanalyser til kunnskapsoppsummering i transportforskning*
- *Transport og næringsøkonomisk utvikling*
- *Regulering av rutegående persontransport; Konkurransen, regulering og finansiering*

- *Reisevaner – forståelsesrammer for framtidig reiseatferd*
- *Strategiske analyser av helhetlig virkemiddelbruk*

I 2003 ble det startet opp tre nye strategiske program:

- *Strategiske markedsanalyser transport i by*
- *Metodiske utfordringer knyttet til verdsetting av ikke-markedsgoder*
- *Styringsutfordringer i samferdselssektoren*

Den faglige aktiviteten innenfor SIP-ene beskrives der hvor det tematisk faller naturlig i Årsrapporten. ■

Avdeling for persontransport

Avdelingen skal bidra med kunnskap om persontransport som grunnlag for utvikling av persontransportmarkedet. Avdelingen arbeider særlig med problemstillinger knyttet til lokal persontransport og transport i byområder.

Viktige arbeidsområder er:

- Analyser av tilbud og etterspørsel etter lokal persontransport
- Evaluering av kollektivtiltak
- Tiltak for utvikling av effektive virkemidler i transportmarkedet
- Kunnskap om organisatoriske og finansielle virkemidler for å utvikle en samfunnsøkonomisk kollektivtransport

- Metoder for å gjennomføre kostnadseffektive analyser av persontransport

Avdelingen har to forskningsprogrammer:

- Strategiske markedsanalyser
- Kollektivtransportens organisering og finansiering

Strategiske markedsanalyser

Forskningsleder: Nils Vibe

TØI har arbeidet mye med evaluering av ulike kollektivtiltak og hvilke effekter disse har på hele persontransportsektoren. Formålet med programmet er å videreutvikle de analytiske verktøy som finnes, slik at man kan gjennomføre mest mulig kostnadseffektive analyser med høyt presisjonsnivå, både når det gjelder kollektivtransport og innenfor andre deler av persontransportsektoren. Ved gjennomføring av ulike typer markedsundersøkelser er det ønskelig å redusere kostnadene uten at dette går på bekostning av kvaliteten i analysene. Det kan også være spørsmål om hvordan man kan få mer presise eller mer detaljerte analyser ut av et eksisterende datasett. Effektene av ulike endringer i samfunnet, som ikke har direkte sammenheng med de tiltak som evalueres, må også kunne isoleres.

Programmet inneholder et strategisk instituttprogram, Strategiske markedsanalyser. Metodeutvikling for en mer kostnadseffektiv bruk av data og metoder for evaluering av tiltak for transport i by.

I 2003 har arbeidet med utredning av kollektivalternativene i Tønsberg-pakken stått sentralt. Arbeidet dokumenteres i 2004.

Evaluering av Samferdselsdepartementets *Tiltakspakker 1996-2000* er sentralt i programarbeidet.

Viktige oppdragsgivere i 2003 har vært Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen region sør, Prosam og Trafikanten.

Viktige resultater 2003:

Bytransport under ulike vilkår.

En internasjonal database med opplysninger om 43 byer analyseres for å vise sammenhenger mellom rammebetingelsene for persontransport på den ene siden og reisevolum og reisemiddelvalg på den andre. Kostnader ved bruk av bil og kollektivtransport, vegnettets kapasitet, biltetthet, flatedekning, vognparkens størrelse, tilgang til parkeringsplasser, reisehastighet og skinneandel har selvstendige effekter på sannsynligheten for å velge kollektivtransport fremfor bil. På tilsvarende måte beskrives situasjonen i seks norske byer som er aktuelle for forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av det lokale transporttilbudet. Også her kan det påvises sterke sammenhenger mellom rammebetingelsene for kollektivtransporten og reisemiddelvalg. (*TØI rapport 653/2003*)

Kollektivtilbudet i Oslo-regionen

Prosjektet har hatt som formål å analysere trafikantenes preferanser og vurderinger av kvaliteten på kollektivtilbudet. I tillegg ønsker vi å finne ut om trafikantenes verdsettinger har endret seg over tid. Spørreundersøkelsen ble gjennomført på internett, og supplert med papirskjema. Metoden Stated Preference ble benyttet for å finne trafikantenes preferanser. Vi har sett på trafikantenes verdsetting av redusert reisetid med og uten sitteplass, kortere tid til holdeplassen og kortere intervall mellom avgangene. I tillegg er ulempen ved å bytte transportmiddel og belastningen ved forsinkelser analysert. Det er



Foto: Harald Aas

også sett på om trafikantene har en egen selvstendig preferanse for skingående transport i forhold til buss. (*TØI rapport 633/2003*)

Reiseinformasjon og kollektivtrafikk

TØI har evaluert Trafikantens ruteopplysningstjeneste ved å undersøke effekten av informasjonen på valg av reisemåte. Vi har deretter beregnet verdien av de reisene som blir generert. En representativ undersøkelse blant befolkningen i Oslo og Akershus om bruk av Trafikanten viser at 16-17 prosent av alle henvendelser fører til en «ny reise», dvs. en kollektivreise som ikke ville blitt foretatt uten informasjon fra Trafikanten. Den direkte økonomiske verdien av disse reisene er beregnet til mellom 40 og 300 mill. kr pr år avhengig av hvilke begrensninger vi setter på antall gjentatte reiser. (*TØI rapport 684/2003*) ■



Foto: Harald Aas

Kollektivtransportens organisering og finansiering

Forskningsleder: Bård Norheim

Det er et mål i norsk transportpolitikk å utvikle en mer samfunnsøkonomisk effektiv transport i norske byområder. Programmet skal utvikle kunnskap omkring hvilke organisatoriske og finansielle virkemidler som er mest effektive i forhold til dette målet. Programmet fokuserer på analyser av ulike reguleringsformer for persontransportmarkedet, blant annet ulike former for konkurranseutsetting, ansvarsfordeling mellom de ulike aktørene, samt organisatoriske tilpasninger til ulike finansielle rammebetingelser og styringsmodeller.

Programmet har et eksternt strategisk instituttprogram: *Regulering av rutegående persontransport: Konkurranse, organisering og finansiering. Programmet løper fra 2001-2006.*

Viktigste oppdragsgivere i 2003 var Norges Forskningsråd, Telemark Fylkeskommune og International Road Transport Union.

Viktige resultater 2003:

Nye avtaleformer for kjøp av kollektivtransport i Telemark

TØI har på oppdrag fra Telemark fylkeskommune utarbeidet nye avtaleformer for kjøp av kollektivtransport

i Telemark. Disse avtalene er såkalte resultatavhengige tilskuddskontrakter, hvor myndighetene betaler tilskudd i forhold til antall passasjerer og den tjenesten som leveres. Basert på en simuleringsmodell har vi beregnet incentiv som vil gi en mer samfunnsøkonomisk effektiv utnyttelse av tilskuddet til kollektivtransporten i Telemark. For å oppnå denne bedringen, er det imidlertid viktig at operatørene gis tilstrekkelig mulighet til å tilpasse seg. I rapporten har vi skissert et rammeverk for en slik avtale. I Grenland anbefaler vi en konkurranseutsetting av den resultatavhengige tilskuddskontrakten. Rapporten skisserer en metode for å gjøre dette og tar for seg de rammene som må legges for en slik konkurranseutsetting. (TØI rapport 676/2003)

Effekter av drosjeregulering – internasjonale erfaringer

TØI har gjennomført to analyser av regulering av taximarkedet i Europa. Den ene rapporten tar for seg reguleringsregimet i 13 europeiske land og drøfter konsekvenser av reguleringer og scenarier for framtidig utvikling. Oppdragsgiver var International Road Transport Union og rapporten er utgitt av IRU.

På oppdrag fra britiske konkurransemyndigheter, Office of Fair Trading, UK har TØI gjennomført en internasjonal sammenligning av erfaringer med drosjeregulering. Rapporten viser tydelig store variasjoner både i reguleringsregime, endringer i reguleringsregime og effektene av slike endringer. Hovederfaringene med deregulering er at tilgjengeligheten øker. Det samme skjer med prisene. Et annet resultat er at fokus i større grad blir rettet mot kvaliteten. Ulike markedsforhold og eksterne forskjeller kan forklare noe av forskjellen mellom erfaringene ulike steder. Effektene av endringer er minst for markedssegmentet knyttet til telefonbestilling. Videre er de geografiske virkningene viktige. I spredtbygde strøk øker ikke tilgjengeligheten like mye som i større byer. I tillegg øker takstene mer i disse områdene. Den viktigste lærdommen fra de ulike erfaringene er at endringer bør skje stegvis. Ved å kombinere en stegvis endring med en overvåking av markedet, kan endringene bedre tilpasses ulike forhold. (TØI rapport 658/2003) ■

Avdeling for transportanalyser og regionale studier

Avdelingens siktemål er å bidra til forskningsbasert kunnskap om markedene for persontransport og om sammenhengen mellom transportforhold og regional utvikling. Studier av planprosesser og institusjonelle

forhold samt areal- og transportplanlegging er viktige arbeidsområder. Reiseliv og samferdselsstatistikk står også sentralt. Avdelingen gjennomfører prosjekter i Norge og utlandet, herunder prosjekter i utviklingsland.

Arbeidet er organisert i tre forskningsprogrammer:

- Planlegging og beslutningsprosesser
- Reiseliv
- Reisevaner

Planlegging og beslutningsprosesser

Forskningsleder: Tor Lerstang

Feltet har som siktemål å gi kunnskap om hvordan plan- og beslutningsprosesser fungerer innenfor samferdselssektoren og hvordan ulike institusjonelle og organisatoriske forhold påvirker planer og utfall av slike prosesser. Særlig fokus har vært på arbeid med Nasjonal transportplan på nasjonalt og regionalt nivå. Programmet omfatter også utvikling av nye planformer og planverktøy som kan ha stor betydning for en mer bærekraftig transportpolitikk i form av samordnet areal- og transportplanlegging i byområder, parkeringspolitikk, Mobility Management og strategiske konsekvensutredninger.

Innenfor feltet er det i arbeid to strategiske instituttprogrammer, Helhetlig styring og organisering av samferdselssektoren på regionalt nivå (2000 – 2004) og Styringsutfordringer i samferdselspolitikken (2003 – 2007). Det første programmet retter seg mot det regionale nivået, med vekt på evaluering av prosesser i storbyer og fylker og vurderinger av institusjonelle endringer som påvirker vilkårene for å utøve samferdselspolitikk på dette nivået. Det andre programmet fokuserer på styringsutfordringene i sektoren, særlig på nasjonalt nivå, og betydningen av nye statlige forvaltningsprinsipper representert ved markedsretting, skille mellom myndighets- og produksjonsoppgaver, deregulering og privatisering.

Viktige resultater 2003:

Forvaltningsreformer i tråd med det som etter hvert er blitt kalt New Public Management er gjennomført i de fleste OECD-land de siste tiårene. Hovedelementene har vært oppsplitting, fristilling og utskilling av etater, kombinert med innføring av nye styringsformer, som mål og resultatstyring og kontraktsstyring. På oppdrag for Samferdselsdepartementet har instituttet vurdert erfaringer med slike forvaltningsreformer i samferdselssektoren (*TØI rapport 667/2003*). Siktemålet har i hovedsak vært å effektivisere offentlig tjenesteproduksjon og administrasjon. Erfaringer tyder på at reformene fører til fragmentering, dårligere koordinering og dårligere vilkår for helhetlig politisk styring og kontroll. Internasjonale reformtrender og eksempler fra transportsektoren presenteres og blir diskutert i forhold til målene i norsk transportplanlegging.

I 1997 ble Oslopakke 2 lansert som et tiltak for et bedre kollektivtilbud i Osloregionen gjennom investeringer i baner, fysiske anlegg og materiell. Pakken er ekstraordinær i den forstand at den i utgangspunktet ikke er knyttet til ordinære planleggingsformer, som Nasjonal transportplan eller planlegging etter Plan- og bygningsloven. Det forutsettes at pakken knyttes til slike planformer som ledd i gjennomføringen. TØI har utarbeidet en rapport som drøfter ulike implikasjoner ved denne forhandlingsbaserte planprosessen og sett i forhold til mer tradisjonelle

former for strategisk og rasjonell planlegging innenfor sektoren (*TØI rapport 664/2003*). En fordel kan være planens implementeringsstyrke, som synes vesentlig større enn det som tidligere er oppnådd, f.eks. ved bruk av fylkesdelplaner.

I 2003 rapporterte TØI, sammen med Rogalandsforskning, fra et prosjekt om kvalitetskriterier for konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven. Arbeidet gikk ut på å utvikle kriterier for kvalitet og relevans for norske konsekvensutredninger, basert på utenlandske erfaringer med såkalte Review-pakker, foreliggende norske evalueringer av praksis og en utprøving mot fire nyere norske konsekvensutredninger (*Konsekvensutredninger etter PBL. Utvikling av kvalitetskriterier. Samarbeidsrapport TØI/RF 2003*). Rapporten foreslår et opplegg med kriterier og spørsmål rettet mot prosjektbeskrivelse, konsekvensvurdering, beslutning og iverksetting, presentasjon og relevans. Ulike mulige innretninger for videre utviklingsarbeid i Norge vurderes.

Viktigste oppdragsgivere:

I 2003 har de viktigste oppdragsgiverne vært Norges forskningsråd gjennom strategiske instituttprogrammer og forskningsprosjekter, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, det svenske Vägverket og Miljøverndepartementet.

Reiseliv

Forskningsleder: Jens Kristian Steen Jacobsen

Reiseliv er verdens største næring og en av Norges største eksportnæring. TØI har utført forskning og utredning for reiselivet siden 1960-årene. Oppdragsgivere er særlig den sentrale offentlige forvaltningen og Norges forskningsråd. Det gjøres også analyser for bedrifter, organisasjoner og lokal forvaltning. Instituttet er aktivt med i internasjonale forskningsmiljøer og kan raskt trekke veksler på nye innsikter i norsk sammenheng. Resultatene fra undersøkelsene offentliggjøres i instituttets publikasjonsserie samt i tidsskrifter og bøker.

I de siste årene har TØI bygd opp Gjesteundersøkelsen – studier av den utenlandske reisetrafikken i Norge. Markedsanalyser, forbruksundersøkelser, næringsanalyser, lønnsomhetsanalyser og økonomiske ringvirkningsstudier er faglige tyngdepunkter. Transportaspekter ved reiselivet, evalueringer og planleggingsspørsmål er andre felter som har vært belyst. Videre er det gjennomført analyser av reise mål og reiseruter, turismeattraksjoner og landskapsopplevelser. Kulturturisme, grønn turisme og toleransenivå for reiseliv i lokale samfunn er andre temaer som TØIs forskere har arbeidet med. ■



Foto: Harald Aas

Reisevaner

Forskningsleder: Randi Hjorthol

Programmets formål er å studere de samfunnsmessige betingelsene for reiseaktivitet, utvikle teorier til forståelse av slik aktivitet, forbedre metoder for å kartlegge persontransport og å undersøke befolkningens reisevaner og endringer av disse over tid. Programmet omfatter studier av alle typer reiser, både private og næringstilknyttede, korte og lange.

Programmets aktivitetsområde omfatter blant annet:

- Metodeutvikling, gjennomføring og analyser av reisevaneundersøkelser, nasjonalt, lokalt og innen luftfart
- Studier av dagliglivets og næringslivets organisering sett i sammenheng med reiseatferd, kommunikasjon og mobilitet
- Markeds- og konkurranseanalyser, prognoser, transportstatistikk og

studier av kvalitets- og opplevelsesaspekter ved reiser

- Studier av samfunnsmessige drivkrefter av betydning for reiseaktivitet, for eksempel bruk av informasjonsteknologi, byutvikling, endring i levestil, livsstil og demografi

Programmet omfatter et strategisk instituttprogram (SIP), som løper over fem år. SIPen startet i 2002. ■

Avdeling for sikkerhet og miljø

Avdelingen skal bidra med kunnskap som grunnlag for utforming av forvaltningens miljø- og sikkerhetspolitikk. Avdelingen arbeider med undersøkelser av ulike sikkerhets- og miljøtiltaks effekter, løpende analyser av ulykkesutvikling, studier av hva som påvirker trafikantatferd samt undersøkelser av trafikkenes miljøvirkninger og

befolkningens reaksjoner. Avdelingen har ansvaret for TØIs Trafikksikkerhetshåndbok og Miljøhåndboken, der kunnskap formidles aktivt gjennom løpende oppdatering av bøkene nettversjoner. Viktige oppdragsgivere er Vegdirektoratet, Forskningsrådet, Samferdselsdepartementet, EU og det svenske Vägverket.

Arbeidet er organisert i tre forskningsprogrammer:

- Risikoanalyser og kostnadsberegninger
- Trafikk, bymiljø og helse
- Trafikksikkerhet og samspill mellom trafikanter, veg og kjøretøy

Risikoanalyser og kostnadsberegninger

Forskningsleder: Rune Elvik.

Kartlegging av problemomfang, eksponering og risiko

Kunnskap om ulykker og faktorer som påvirker dem er nyttig for å kunne identifisere sikkerhetsproblemer, slik at tiltak kan målrettes. I 2003 ble det foretatt en analyse av risikoen ved ulike transportmåter basert på data fra RVU 2001 og SSB's ulykkesdata (*TØI rapport 694/2003*). Videre gjennomførte vi en trafikksikkerhetsanalyse av stamvegnettet (*TØI-rapport 649/2003*) basert på skadegradstetthet, et nytt mål som tar hensyn til ulykkenes alvorlighetsgrad.

Systematisering av kunnskap om virkemidler

Systematisert kunnskap om virkemidler for å løse ulykkes- og miljøproblemer gjør det lettere å velge de best egnede tiltakene. TØI bruker meta-analyser for å gi en kompakt oppsummering av mange ulike undersøkelser. I et strategisk instituttprogram (SIP) arbeides det med videreutvikling av meta-analyser som metode. I 2003 ble kunnskap om effekter av kjøreløys på dagtid oppsummert for EU-kommisjonen (*TØI-rapport 688/2003*). I de 12 EU-landene som i år 2000 ikke hadde innført påbud om bruk av kjøreløys, vil nytten av tiltaket være større enn kostnadene.

Nyttekostnadsanalyser og verdsetting av ikke-markedsgoder

Det ble i 2003 utført flere analyser av hvilken reduksjon i antall skadde/drepte i trafikken som kan oppnås gjennom ulike tiltak og programmer, blant annet som bidrag til NTP og EU-prosjektet ROSEBUD der forskere legger fram

resultater for brukere fra mange land. Et strategisk instituttprogram (SIP) om metodiske problemer ved verdsetting av ikke-markedsgoder ble startet. God verdsetting er en forutsetning for å kunne stole på resultater av nyttekostnadsanalyser. En kunnskapsoversikt for RISIT (*TØI rapport 634/2003*) viser at det trengs nye studier av verdsetting



Knut Veisten
Foto: Svein Erik Dahl/Samfoto

av transportsikkerhet. I 2003 disputerte Knut Veisten ved NLH med avhandlingen «Valuation of non-market forest goods – methodological and empirical studies». ■

Trafikksikkerhet og samspill mellom trafikanter, veg og kjøretøy

Forskningsleder: Fridulv Sagberg.

Trafikantatferd og utforming vegsystem og kjøretøy

Programmet arbeider med analyser av hvordan ulike kjennetegn ved vegsystem og kjøretøy påvirker trafikantenes atferd, opplevelse og sikkerhet. Det bygger bl.a. på SIPen «Føreratferdsmodell som grunnlag for utvikling og evaluering av effektive trafikksikkerhetstiltak», som ble avsluttet i 2003 (*TØI rapport 666/2003*). I 2003 ble det gjennomført en analyse av hvordan vegsystemet bedre kan tilpasses bilførernes forutsetninger. Å utforme vegen og dens omgivelser, samt merking og skilting, slik at informasjonen samsvarer med trafikantenes forventninger, er en nøkkel til bedre sikkerhet (*TØI-rapport 648/2003*).

IKT og ITS som virkemidler i trafikksikkerhetsarbeid

Flere prosjekter ser på hvordan informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) og «Intelligente transportsystemer» (ITS) kan bidra til å redusere antall ulykker både ved å gi trafikantene et

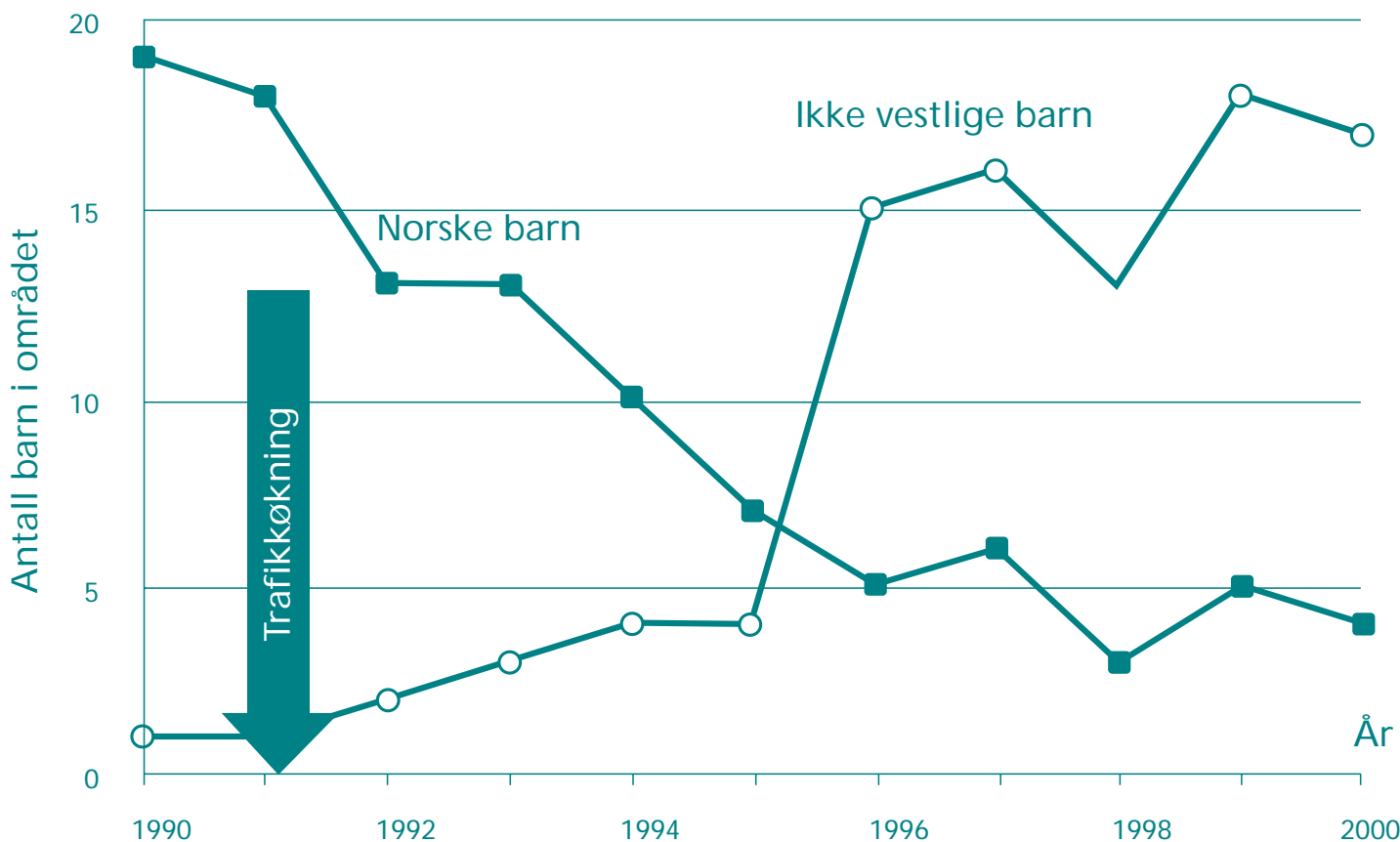
bedre beslutningsgrunnlag for sikker atferd og ved direkte å påvirke kjøretøyene. Et eksempel på prosjekt startet opp i 2003, under vegvesenets 0-visjonsprosjekt på Lillehammer, er alkohol.

Forståelse av risikogrupper atferd i trafikken

Flere prosjekter har i 2003 vært rettet mot høyrisikogrupper. EU-prosjektet IMMORTAL kartlegger omfang og virkninger av ulike svekkelser hos bilførere, i form av sykdom, trøtthet eller bruk av rusmidler eller medisiner. Det er utviklet metoder for å undersøke bilføreres evner og dyktighet. Tester av unge førere vha en «hazard perception-test» viste klare forskjeller mellom mer erfarne og uerfarne førere, noe som kan bidra til bedre føreropplæring (*TØI rapport 656/2003*). Tester av eldre bilføreres kognitive funksjoner, oppmerksomhet og synsfunksjoner stemte svært godt overens med faktiske kjøreferdigheter, noe som kan bidra til bedre rutiner for undersøkelse av Eldres kjøredyktighet (*TØI rapport 668/2003*). ■

Trafikk, bymiljø og helse

Forskningsleder: Ronny Klæboe.



I et byområde med med en vesentlig trafikkøkning i 1991, er andelen norske barn gradvis redusert, mens andelen barn fra ikke vestlige land er økt. (Kilde: TØI rapport 652/2003)

Kartlegging sammenhenger mellom vegtrafikk, miljøulempere og helse

Kunnskap om miljøulempenes konsekvenser er viktig for å kunne analysere effekter av trafikkendringer og tiltak. Resultater fra en rekke undersøkelser av større vegomlegginger mv, er lagt inn i TØIs bymiljødatabase. Basen er verdens nest største og gjør det mulig å sammenligne byområder, og å sammenfatte kunnskap i form av virkningskurver og standarder. SIPen «Samspill trafikk, miljø og velferd» (TØI rapport 645/2003) dokumenterer at dynamiske dose-respons-kurver er bedre egnet for nytte-kostnadsanalyser enn statiske kurver som ofte benyttes. Rapporten «Ny trafikk – nye naboer?» (TØI rapport 652/2003) beskriver sosiale, bydynamiske prosesser som følge av trafikkendringer, for eksem-

pel at norske barnefamilier velger å flytte til områder med mindre trafikk, eller at de med dårlig råd velger trafikkbelastede boliger.

Analyser av tiltak for å redusere miljøulempene

I EU-prosjektet SILVIA utføres nytte-kostnadsanalyser av støysvake vegdekkers effekter for trafikkavvikling, trafikkisikkerhet, støy, holdbarhet og vedlikehold. Ved hjelp av verktøyet Tornado synliggjøres hvor presist anslaget på lønnsomhet er, og om nyttekostnadsanalyser har den nødvendige kvalitet for å fatte beslutninger. En studie av Miljøsoner (TØI rapport 630/2003) viser at de spenner fra bruk av ett enkelt tiltak i store områder til et bredt spekter av tiltak i mindre deler av en by, en

tilnærming som trolig egner seg best i norske byer.

Miljøteknologi

Miljøteknologi vil framover være av stor betydning for å håndtere miljøproblemer, men mange nyvinninger ligger ennå mange ti-år frem i tid. Myndighetene må ha en politikk for miljøtiltak i mellomtiden. Programmet fokuserer derfor på å skaffe oversikt over endringer i miljøegenskapene for tradisjonelle diesel- og bensinbiler og potensialet ved å ta i bruk hybridteknologi. ■

Avdeling for transportøkonomi

Avdelingen skal, gjennom økonomiske analyser og utvikling av analyseverktøy, bidra til effektiv og ressursvennlig transportavvikling innen person- og gods-transport. Avdelingen arbeider med å analysere effekten av økonomiske virkemidler på transportetterspørsel, transportmiddelvalg, etterspørselastisiteter, bruk av infrastruktur og utslipp

av drivhusgasser. Utvikling og forbedring av verktøyet for samfunnsøkonomiske analyser i samferdselsektoren er, sammen med gjennomføring av konkrete nyttekostnadsanalyser samt IT- og logistikkanalyser, viktige arbeidsområder for avdelingen. Avdelingen deltar dessuten i en rekke prosjekter under EUs 5. og 6. rammeprogram.

Arbeidet er organisert i fire områder:

- Internasjonal logistikk
- Samfunnsøkonomiske analyser
- Næringsliv og godstransport
- Nettverksmodeller for person- og godstransport

Internasjonal logistikk

Forskningsleder: Johanna Ludvigsen

Programmet har som mål å bidra til å utvikle mer effektive leveringskjeder i internasjonale nettverk med intermodale transportløsninger. Dette er i tråd med bla. EU's transportpolitikk der en ønsker å få mer godstransport over på jernbane. Sentralt i programmet er kunnskapsutvikling knyttet til verdikjeder og tjenester både i knutepunkter og på selve transporten. Konkret arbeides det med å utvikle en ny transportkorridor mellom Norge, Sverige og Finland og Syd-Europa. Et høyhastighetstog, "Blue Shuttle Train", skal kjøre uten stopp gjennom Polen, Tsjekkia og Østerrike og koble sammen to viktige knutepunkter for europeisk godstrafikk – Swinoujscie havn i Polen og intermodal terminal i Wien. ■

Samfunnsøkonomiske analyser

Forskningsleder: Harald Minken

Programmets hovedformål er å utvikle metoder og verktøy til strategiske samferdselsanalyser. Til programmet er knyttet to strategiske instituttprogram:

- «Transport og næringsøkonomisk utvikling», som går over perioden 2001 til 2005.
- «Strategiske analyser av helhetlig virkemiddelbruk», 2002 til 2006.

Programmet har fire hovedtema:

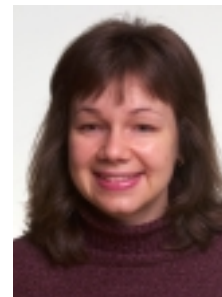
1. Samfunnsøkonomiske analyser av infrastrukturinvesteringer
2. Samfunnsøkonomiske analyser av avgifts-, tilskotts-, takst- og prissystemer
3. Transportmiddelovergrepene analyser av prosjekter og tiltak
4. Strategiske planleggingsverktøy.

- EU-prosjektet PROSPECTS, som handlet om samordnet arealbruks- og transportplanlegging med bærekraftighet som mål. Resultatet er bl.a. en håndbok for beslutningstakere, en metodehåndbok (som TØI har hatt ansvaret for) og en internettbasert kunnskapsdatabase om virkemidler i bytransport.
- EU-prosjektet IMPROVERAIL som bla. har utviklet verktøy for kapasitetsberegning og styring for europeiske jernbaneforvaltninger.

Bruk av IKT i transportsektoren er et nytt felt hvor vi spesielt har sett på trafikantenes verdsetting av informasjon, hvordan de reagerer på informasjonen, og hvordan effektene kan anslås og nyttekostnadsberegnes. ■

Viktige resultater i 2003:

- Olga Ivanovas doktorgradsarbeid, *The role of transport infrastructure in regional economic development*, med bl.a. utvikling av en ny type soneinndelt generell likevektsmodell med et realistisk transportnettverk, og et program for å velge beste kombinasjon fra en portefølje innbyrdes avhengige prosjekter.



Olga Ivanova
Foto: Svein Erik
Dahl/Samfoto

Næringsliv og godstransport

Programmets mål er å gjennomføre empirisk baserte analyser tilpasset næringslivets og forvaltningens behov for godstransportanalyser både i mikro og makro.

Gjennom mikroanalyser bygger en i programmet opp og vedlikeholder kunnskap om trender og utviklingstrekk i godsmarkedet for å løse både bedrifts- og samfunnsrelaterte problemstillinger. Dette er et fundament og supplement i utviklingen av modeller for mer makro-orienterte analyser og som utvikles gjennom prosjekter med næringslivet og transportbedrifter som informanter.

Empirisk kunnskap om omfang og utviklingstrekk i godstransport nyttes ved utvikling av strategiske modeller og analyser av internasjonale, nasjonale og lokale godstransporter. Anvendelser er bla. virkningsanalyser av infrastruktur-

endringer, transportkorridorer, pris- og avgiftsstrategier, og andre kvalitetsfaktorer som er innarbeidet i modellene.

Et satsningsområde er FoU knyttet til bruk av IKT i godstransport, e-handel, næringslivets og bedrifters logistikk løsninger, effektivitets-, konkurranse- og markedsanalyser.

Viktige resultater i 2003:

TØI har analysert potensialet for verdiskapning i transportsektoren med fiske- rinæringen som case. Analysen er gjort med utgangspunkt i teori for verdikjeder og empiriske analyser av transportkostnader, -tider og logistikkorganisering. En konklusjon er at transportene av fersk fisk fra Norge er effektivt organisert mht kostnader og leveringstid. Økt verdiskapning kan oppnås ved raske transport av fersk fisk.

En analyse viser at de største hindrene for overføring av gods fra veg til sjø og bane er manglende standardisering av lastbærere, mangel på standardisert informasjonsutveksling og manglende bruk av IKT i forbindelse med intermodale transport. Beregninger viser at:

- Tiltak bør rettes direkte mot det transportmiddel en ønsker å påvirke og mot markeder med transportavstander over 30 mil.
- Økning i de tidsavhengige kostnadene har tilnærmet samme effekt på vegtransport som en tilsvarende økning i transporttid.
- Omlastingskostnader knyttet til andre transportmidler enn lastebil må reduseres for å få overført gods fra veg til sjø og bane. ■

Nettverksmodeller for person- og godstransport

Programmets hovedformål er å utvikle og ta i bruk nettverksbaserte modellverktøy tilpasset forvaltningens og næringslivets behov for analyser og beslutningsunderlag. Nettverksmodeller gir mulighet for stedfesting av både de tiltak som analyseres så vel som de effekter som skal kartlegges. Modellene er basert på vel etablert teoretisk innsikt og empiriske data om reiseadferd, personreisemønster, varestrømmer og det fysiske.

TØI utvikler, vedlikeholder og bruker nettverksmodeller for både person- og godstransport. På nasjonalt nivå behandler modellene transport mellom par av ca 1400 soner (persontransport) og mellom par av kommuner (godstransport). Nettverksmodellene benyttes til å fordele transportene på

transportmiddel og -ruter, der transporttilbudet for veg-, bane-, sjø- og lufttransport er kodet i detalj. Tilbudet er beskrevet med kjøretider, transportkostnader, avgangsfrekvenser, stoppesteder og terminaler. Modellene benyttes til transportplanlegging på nasjonalt nivå, overordnede analyser for transportaktiviteten, virkningsanalyser av infrastrukturendringer, rammebetingelser og avgiftsstrategier. Modellen for godstransport er utviklet med en internasjonal delmodell som beskriver import og eksport mellom alle norske kommuner og ca 40 utenriks-soner.

Godstransportmodellen er knyttet opp til den økonomiske aktiviteten i ulike deler av landet, med en rekke produksjons- og konsumsektorer med

en prognosemodell for interregional godstransport. I persontransportmodellen inngår forutsetninger om utvikling i BNP, befolkning, priser og privat konsum. Dette gjør det mulig å beregne framtidig etterspørsel etter person- og godstransport som er konsistent med realøkonomiske framskrivninger på nasjonalt nivå.

I samarbeid med Møreforskning utvikler TØI for tiden landsdelmodeller for persontransport som skal tilrettelegge for analyser på regionalt nivå. TØI har også utviklet lokale nettverkstilknyttede transportmodeller som integrerer arealbruk på ulike måter.

Vi har et betydelig samarbeid med de fremste fagmiljøene i Europa, bl a gjennom en rekke EU-prosjekter. ■

TØI har gjennom flere år hatt et omfattende inngrep med EUs rammeprogrammer. I 2003 har EU-aktiviteten hatt preg av at EUs 5. rammeprogram har vært i slutfasen og 6. rammeprogram i startfasen. Til tross for dette har instituttet hatt aktivitet på 18 prosjekter med EU-finansiering. Av disse har 14 prosjekter hatt finansiering fra EUs 5. rammeprogram og 4 fra EUs 6. rammeprogram. Aktiviteten på 5 av prosjektene (*BOB, BEST, PROSPECTS, MC-ICAM* og *IMPROVERAIL*) ble avsluttet i løpet av året.

I løpet av 2003 var instituttet med i 13 konsortier som leverte prosjektsøknader til EUs 6. rammeprogram. Evalueringene av disse søknadene er ennå ikke avsluttet, men vi vet at 4 prosjekter (*IN-SAFETY, RIPCORDER, Safety-Net* og *HUMANIST*) er godkjent for EU-finansiering slik at den faglige aktiviteten vil starte tidlig i 2004.

TØI satser også i 2004 på å ha høy aktivitet overfor EUs rammeprogram og vil delta aktivt med søknader til de utlysninger som kommer i løpet av året. Erfaringene fra samarbeidet med andre europeiske transportforskningsmiljøer i ECTRI (*European Conference of Surface Transport Research Institutes*) er gode og samarbeidet vil fortsette i 2004.

Ved årsskiftet 2003/04 deltar TØI i 9 prosjekter med finansiering fra EUs 5. rammeprogram og 4 prosjekter med finansiering fra EUs 6. rammeprogram.

Prosjekter med finansiering fra EUs 5. rammeprogram:

IMMORTAL som skal undersøke virkningen av kroniske og akutte tilstander hos førere som kan påvirke kjøreatferd og ulykkesrisiko. Dette inkluderer forhold som sykdom og medikamentbruk, alkohol og narkotika, synsfunksjoner og trøtthet.

ROSEBUD er et tematisk nettverk som skal formidle kunnskap om metoder brukt i nyttekostnadsanalyser av

trafiksikkerhets- og miljøtiltak. Det er en målsetting å implementere kunnskapen blant beslutningstakere i samferdssektoren i Europa.

SILVIA skal undersøke potensialet for bruk av støysvake vegdekker i Europa. I tillegg skal det utvikles en metode for å gjennomføre nyttekostnadsanalyser av å ta i bruk slike vegdekker.

PLUME er et tematisk nettverk som skal utveksle og drøfte erfaringer og resultater fra internasjonale og nasjonale nøkkelprosjekter innen planlegging og mobilitet i byer.

ASTRAL skal bistå EU med innhenting, oppsummering, spredning og overføring av forskningsresultater fra studier under temaet «Bærekraftig transport og arealbruk» under EUs nøkkelområde «City of Tomorrow».

SPECTRUM skal utvikle et teoretisk rammeverk for å finne allmenne regler for sammensetning av forskjellige kombinasjoner av økonomiske virkemidler. Reglene skal brukes for å oppnå EUs ulike målsetninger på transportområdet.

CROBIT skal utvikle løsninger som sikrer kontinuerlig tilgang til informasjon om gods som transporteres med grensekryssende godstog og øke verdien av godstransport med jernbane ved å inkludere høykvalitets informasjonstjenester.

REVENUE skal utvikle et teoretisk grunnlag for å kople prising og skattlegging for bruk av transportinfrastruktur med investeringer i transport. Det skal utarbeides en håndbok.

EXTRA@Web skal innhente og spre informasjon om gjennomførte forskningsprosjekter innen transport.

Prosjekter med finansiering fra EUs 6. rammeprogram:

IN-SAFETY tar for seg forholdet mellom infrastruktur og trafiksikkerhet og målet er å komme frem til prinsipper for utforming av selvforklarende



Foto: Harald Aas

og «tilgivende» veger. TØIs bidrag er å utføre kostnadseffektivitetsanalyser og nyttekostnadsanalyser av ulike alternativer for vegutforming.

RIPCORDER tar for seg systemer for sikkerhetsstyring av veier. Hovedmål er å beskrive og fremme "best practice" med hensyn til blant annet: Analyse av spesielt ulykkesbelastede steder, trafiksikkerhetsrevisjoner, sikkerhetsinspeksjoner og analyser med sikte på å forebygge bestemte ulykkestyper.

SAFETY-NET skal samle europeisk ulykkes- og skadestatistikk i en felles, uavhengig ramme for å støtte utvikling og overvåking av trafiksikkerhet.

HUMANIST er et «Network of Excellence» med formål å opprette et «European Virtual Centre of Excellence» for informasjonsteknologi tilpasset vegtransport. Det skal utvikles et program hvor en samler forskningsresultater, integrerer prosjekter og sprer resultater om forskningsaktiviteten.

I tillegg til prosjektene under EUs 5. og 6. rammeprogram deltar også TØI i to prosjekter (*SEAPLANE* og *ESPON*) under EUs *INTERREG* – programmer og to prosjekter (*ALCOLOCK* og *DRLEVAL*) med direkte finansiering fra *DGTREN*. ■

Internasjonalt utviklings samarbeid i 2003

Instituttets aktivitet har i 2003 primært vært fokusert på to prosjekter knyttet til utviklingsland. Begge prosjektene har vært gjennomført i samarbeid med

nordiske partnere og det ser ut til å være et marked for TØIs kompetanse i denne sammenheng. Vi ser også et potensiale for forskningsprosjekter

knyttet til erfaringene med bistandsprosjekter de senere år, for eksempel bredere evalueringer knyttet til institusjonelle reformer og trafiksikkerhet.

Klassifisering av veinettet i Mosambik

Instituttet har i løpet av året slutført det meste av den brede tverrfaglige studien som ble startet opp høsten 2002. Studien skal legge grunnlaget for en ny funksjonell klassifisering av det samlede veinettet i Mosambik. Den nåværende klassifisering, som stammer fra kolonitiden, er helt utdatert. Den nye klassifiseringen tar hensyn til de nasjonale strategiene for veisektoren, fattigdomsreduksjon, sosial utvikling

og miljø. Utvikling av metoder for funksjonell klassifisering av veinett har vært en viktig del av prosjektet. Studien har fremmet forslag til et nytt klassifiseringssystem, utformet nye prosedyrer for klassifisering og gjennomført en rekke seminarer rundt i landet. Det nye klassifiseringssystemet inneholder to veiklasser for nasjonale veier, en for regionale veier og en for lokale veier. Erfaringene som er innhentet fra

regionen under studien viser at det er et behov for omklassifiseringer av veinettet i en rekke land i forbindelse med reformer i veiforvaltningen. Det er imidlertid publisert lite de siste årene om funksjonell veiklassifisering slik at rapporten vil bli av generell interesse for andre land og de ulike bistandorganisasjoner. Prosjektet er gjennomført i samarbeid med Hifab, Stockholm og Africon, Pretoria. ■

Evaluering av NDFs bistand til transportsektoren

Instituttet startet i løpet av våren opp en bred evaluering av den bistand til transportsektoren som Nordic Development Fund (NDF) har stått for de siste 12 årene. Bistanden omfatter 24 kredittavtaler om prosjekter i 16 land i Afrika, Asia og Latinamerika til en verdi av vel 1,2 milliarder kr. Formålet med evalueringen har vært å få kartlagt effektivitet og resultater av bistanden og samtidig gjennomføre en analyse av erfaringene og på dette grunnlaget legge frem rekommenda-

sjoner som kan bidra til utformingen av en policy for NDF på transportområdet.

De foreløpige resultater fra evalueringen tyder på at bistanden til transportsektoren har vært effektiv og at sektoren også fremover bør forbli en viktig sektor for NDF. Det har vært en utvikling fra investeringsprosjekter til rådgiverbistand i tilknytning til prosjekt management og institusjonsbygging og det er grunn til å tro at denne utviklingen vil fortsette. Mottakerne som

alle er fattige land gjennomfører nå endringer i transportpolitikken som innebærer ulike former for privatisering i havn-, jernbane- og luftfartsektoren og utskilling av produksjon i veisektoren. Dette innebærer at stat til stat samarbeid blir mindre aktuelt for de tre første sektorene og langt på vei vil erstattes av støtte til den private sektoren, mens vegsektoren fortsatt vil være sentral når det gjelder bistand til offentlig sektor. ■

TØI på internett

TØI har i år 2003 valgt å legge ut flere av sine rapporter i sin helhet i PDF format.

I tillegg er dette noe av informasjonen du kan finne på TØIs nettsider:

- En egen publikasjonsdatabase inneholder TØIs publikasjoner fra 1995 og fram til i dag. Her er det mulighet for å lese sammendraget fra hver rapport/notat. Bestilling av publikasjonene er også gjort enkelt ved hjelp av et «handlekurv» system.
- Miljøhåndboken og Trafikksikkerhetshåndboken ligger nå i sin helhet på nettet. Disse er gratis å bruke og du trenger ikke passord.
- Presentasjon av de forskjellige fagavdelingene.
- Presentasjon av de ansatte med bilde, arbeidsområde, e-post adresse, og en liste over de publikasjonene som de enkelte har skrevet.
- Administrativ og faglig representasjon samt foredrag som de ansatte har holdt på nasjonale og internasjonale konferanser/seminarer.

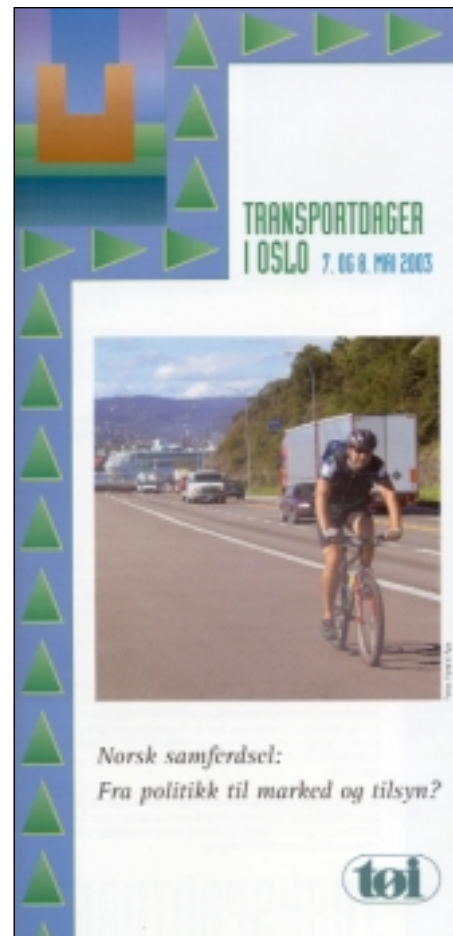
I tillegg til dette er det mye annen spennende informasjon og nyheter å finne på våre nettsider. Se selv på <http://www.toi.no>

Transportdager i Oslo

7-8 mai 2003 arrangerte TØI sin årlige konferanse Transportdager i Oslo. «Norsk samferdsel: Fra politikk til marked og tilsyn?» var hovedtema for konferansen denne gang. Et sentralt spørsmål var om økt bruk av markedet og framvekst av statlige tilsyn fører til at det politiske spillerommet i sektoren reduseres. Det ble holdt 15 foredrag og ca 70 personer deltok på konferansen. TØI deltok aktivt med fire møteledere og seks foredragsholdere.

Norsk samferdsel: Fra politikk til marked og tilsyn?

Knappe offentlige midler og lav måloppfyllelse i transportsektoren, ikke minst i bytrafikken, skaper et behov for å tenke nytt og kreativt. Kan private aktører, trafikantenes betalingsvilje og arealverdier i større grad trekkes inn for å realisere effektiv infrastruktur i sentrale strøk? Markedet brukes også i økende grad i produksjon av transporttjenester. Samtidig bygges det opp uavhengige tilsyn som skal ivareta sikkerheten. På denne bakgrunn stiller vi spørsmål om det politiske spillerommet i sektoren reduseres og hva som kommer i stedet.



Samferdsel

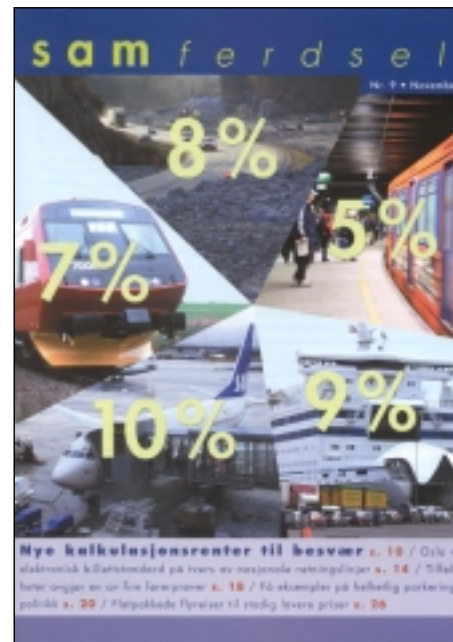
Tidsskriftet **Samferdsel** har som målsetting å presentere forskningsbasert kunnskap slik at denne er kjent når beslutninger fattes eller den kan danne grunnlag for samferdselspolitisk debatt. En stor del av bladets innhold er popularisert forskningsstoff fra TØI og andre miljøer i Norge som arbeider med samferdselsforskning. Bladet bringer også aktuelle reportasjer fra samferdselssektoren. Mange av artiklene plukkes opp av dagspressen og andre media og er dermed utgangspunkt for en vid spredning både til fagmiljøet og allmennheten. Tidsskriftet utgis av TØI og eies av TØI og Vegdirektoratet i fellesskap.

Samferdsel kom ut med ti nummer i 2003. Trafikksikkerhet, kollektivtransport, trafikk og miljø, infrastruktur og

planlegging samt europeisk transportpolitikk er viktige tema. Bladet legger stor vekt på å presentere ny transportforskning og tar mål av seg til å ha et overordnet perspektiv på hele samferdselssektoren. For TØI er Samferdsel en viktig kommunikasjonskanal med omverdenen.

Opplaget er omkring 2500 eksemplarer. Ettersom en stor del av abonnentene er bedrifter som sirkulerer bladet internt, er leserkretsen omkring 8 000 personer for hvert nummer.

Tidsskriftet har et redaksjonsråd med medlemmer fra Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, Luftfartsverket, Oslo Sporveier, Rederienes Landsforening, Norsk havneforbund, Jernbaneverket og Kystdirektoratet.



Forskningsdag ved TØI

I forbindelse med Norges forskningsråds arrangement Forskningsdagene 2003 arrangerte TØI et halvdagsseminar. Temaet for seminaret var Det mobile livet. Fokus for innleggene var bilbruk og bilens betydning for mobiliteten. Blant annet ble det stilt spørsmål som:

- Får vi det gode liv med bilen?
- Kan vi leve uten bilen?
- Reisen som opplevelse – er vegen en del av målet?
- Jakten på den gode bilfølelsen – en fare for trafikksikkerheten?

Seminaret bød også på kulturelle innslag, både musikalsk og verbalt.

Biblioteket

Biblioteket omfatter ca 35 000 bind og 200 tidsskrifter samt specialsamlinger tilknyttet samferdselsforskning. Litteratursøkinger gjøres i egne og internasjonale databaser. Herav kan nevnes: Transportdatabasen, TRIS, ISI.

Biblioteket utfører en utstrakt informasjonsvirksomhet. Månedlig mottas ca 100 henvendelser og forespørsler fra journalister, studenter og andre – enten over telefon eller ved besøk. Referanse og bestillinger på TØI-publikasjoner går gjennom biblioteket.

Biblioteket har i år 2003 lagt inn deler av statistikkksamlingen i biblioteksystemet Tidemann med strekkode-utlån.

I tidsskriftet SAMFERDSEL har biblioteket en fast spalte, «Ny faglitteratur», der instituttets egne publikasjoner omtales. Andre norske og skandinaviske publikasjoner innen fagområdet tas også med i spalten.



Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Oversikt over Administrativ og faglig representasjon samt TØIs publikasjoner for 2003 finnes på TØIs internett.
Se selv på <http://www.toi.no>

Postadresse:
Postboks 6110 Etterstad
N-0602 Oslo

Kontoradresse:
Grensesvingen 7
Oslo

Telefon:
22 57 38 00
Int.: +47 22 57 38 00

Telefaxnr.:
22 57 02 90
Int.: +47 22 57 02 90

Internett:
<http://www.toi.no>
E-post: toi@toi.no

Bankgiro:
Gjensidige NOR
8200.01.30164

Org nr.
959056773 MVA