

DANMARKS TRANSPORTFORSKNING

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 515
Offentligt



Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Arsberetning 2005

Hermed fremsendes Arsberetning 2005.

Beretningen offentliggøres i uge 35 og kan læses på www.dtf.dk

Med venlig hilsen

Lone Sørensen
Kontorfuldmægtig

24. august 2006

Knuth-Winterfeldts Allé
Bygning 116 Vest
2800 Kgs. Lyngby

tlf 4525 6500
fax 4593 6533
e-mail dtf@dtf.dk
www.dtf.dk

sagsnr 0.4

kontaktperson
Lone Sørensen
dir tlf 4525 6509
dir e-mail dtf@dtf.dk



Årsberetning 2005



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING





Beretning

2005 var et begivenhedsrigt år for DTF, som på mange måder giver positive indikationer for fremtiden. Ikke mindst gennemgik instituttet i efteråret en todelt ekstern evaluering af DTF's forskning og rådgivningsaktiviteter. Den første blev forestået af et internationalt panel af forskere med ekspertise inden for DTF's forskningsområder. Evalueringerne bekræfter, at instituttet i de første fem år har udviklet sig positivt og er godt på vej til at etablere sig nationalt som internationalt. DTF opfattes som en anerkendt forskningsinstitution både internationalt og i forhold til de danske samarbejdspartnere. Samtidig er det dog klart, at denne vurdering i omverdenen skal ses i relation til, at der er tale om et ungt institut. Det er derfor vigtigt at fastholde fokus og fortsætte de positive udviklingstakter, og DTF's strategi for 2005-2009 ses som en god ramme for dette arbejde.

I forlængelse heraf blev der i december indgået resultatkontrakt med Transport- og Energiministeriet for perioden 2006-2009 i overensstemmelse med instituttets strategi. Kontrakten formulerer et fortsat stigende ambitionsniveau for den internationalt peer-reviewed videnskabelige produktion, hvilket sikrer, at DTF's forskning har international kvalitet. Samtidig skal formidlingsindsatsen over for instituttets aftagere yderligere styrkes, således at den producerede viden i videst muligt omfang skaber værdi for transportsektoren.

DTF's ModelCenter, som nu for alvor er kommet i gang, er et led i denne nyttiggørelse. DTF har ansat en leder af centret og indgået aftale med Center for Trafik og Transport på DTU om at udvikle og drive ModelCentret

i fællesskab. I 2006 vil centrets aktiviteter fortsat blive udvidet i samarbejde med interessenterne, og bemandingen vil blive øget gennem nyansættelser.

DTF har i 2005 opnået en betydelig forøgelse af den eksterne finansiering, hvilket er et centralt element i strategiens målsætning om fortsat markant vækst. Som partner i europæiske konsortier har DTF i 2005 fået tilsagn til fire projekter (ud af fem ansøgninger) under EU's forskningsprogrammer inden for trafiksikkerhed og transportmodellering. På det nationale felt har Det Strategiske Forskningsråd bevilget penge til et DTF-ledet projekt om markedspotentialet for biler drevet af nye brændstoffer. Derudover har DTF to igangværende projekter finansieret af Forskningsrådet for Samfund og Erhverv. Forskningsrådsprojekter udgør således en anseelig del af DTF's samlede aktiviteter.

Endelig har DTF fortsat det gode samarbejde med transportsektorens myndigheder i en række nye projekter, hvori blandt andet Transport- og Energiministeriet, Justitsministeriet, Rigspolitiet og Vejdirektoratet indgår. Flere af opgaverne inden for modellering, samfundsøkonomi og dataindsamling løses i samarbejde med sektorens konsulentfirmaer.

I slutningen af året annoncerede regeringen sin plan om at integrere sektorforskningen i universiteterne. Denne proces vil være en af de store udfordringer for DTF i 2006.

Ny forskningschef for transportsikkerhed og -risiko

Søren Rude blev ansat som forskningschef i 2005 og tiltrådte i begyndelsen af 2006. Søren Rude er 48 år, cand. agro. fra Den Kongelige Veterinær- og Landbohøjskole og HD i strategi og planlægning. Søren Rude begyndte sin karriere på det nuværende Fødevarerøkonomisk Institut, hvor han i en årrække var seniorforsker og sektionsleder.

Gennem de seneste 11 år har Søren Rude varetaget forskellige chefposter i Kort- og Matrikelstyrelsen med fokus på strategidannelse, organisations- og ledelsesudvikling, planlægning samt kommunikation. Senest har Søren Rude været projektchef for et stort udviklingsprojekt, der har til formål etablere en del af fremtidens geografiske administrationsgrundlag, som blandt andet omfatter et digitalt vejnet.



Søren Rude vil gerne kombinere forskning i aktuelle samfundsmæssige problemstillinger med ledelse, hvilket passer fortrinligt til stillingen som forskningschef.

"Stillingen som forskningschef appellerer til mig, da DTF er et udviklingspræget miljø, som arbejder med brede samfundsmæssige problemstillinger. Trafiksikkerhed og trafikrisiko er et spændende emne, da de trafikale problemer er åbenlyse og berører os alle. Det er en personlig udfordring at sætte mig fagligt ind i området.

Heldigvis kan jeg læne mig op ad en gruppe kompetente medarbejdere. Til gengæld medbringer jeg en solid ledelsesmæssig erfaring og et stort gå-på-mod".

Resultat 2005

Regnskab

mio. DKK	Regnskab	Budget	Regnskab
	2004	2005	2005
Indtægter	20,8	20,3	27,9
Finanslov	16,0	15,5	15,5
Tillægsbevilling	2,0		4,7
Driftsindtægter	2,8	4,8	7,7
Udgifter	21,5	20,3	25,7
Lønninger	13,1	14,9	13,2
Driftsudgifter	8,4	5,4	12,5
Årets overskud	-0,7	-	2,2

Per 31. december 2005 havde DTF 26 ansatte, eksklusive studentermedhjælpere mv. på timebasis. I årets løb har to medarbejdere forladt instituttet (den tidligere vicedirektør, der nu er professor på Lunds Universitet og en kontorfuldmægtig, der gik på pension midt i året), mens tre nye er kommet til.

Aktivitetsniveauet har været på niveau med 2004, hvilket er lidt lavere end budgetteret på grund af forsinkede stillingsbesættelser. Driftsudgifter og -indtægter har imidlertid været væsentligt højere end budgetteret, primært i form af større overførsler til samarbejdspartnere. Regnskabet overskud på 2,2 mio. DKK skyldes dels forudbetalte projektindtægter, dels det lavere aktivitetsniveau end forudsat.

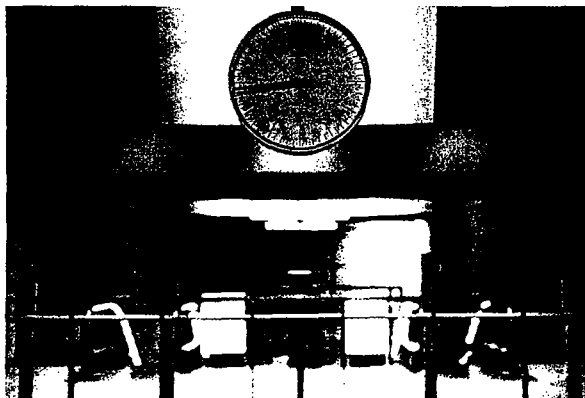
De fleste resultatindikatorer er "opfyldt" (9). Enkelte er "delvist opfyldt" (2) eller "ej opfyldt" (4). Som helhed vurderes målopfyldelsen som tilfredsstillende. For forskningsindikatorerne kunne 2004-niveauet for peer-reviewed artikler ikke helt opretholdes. Til gengæld indikerer det høje antal publicerede konferencebidrag, at artikelproduktionen kan forventes at stige fremover. Indikatoren for temadage, kurser mv. er i 2005 forbedret væsentligt, idet måltallet er realiseret fuldt ud.

Resultatindikatorer

Ej opfyldt: <90%; Delvist opfyldt: 90-100%; Opfyldt: 100%<	2004		2005	
	Realiseret	Måltal	Realiseret	Målopfyldelse
FORSKNINGSRETTET FORMIDLING				
<i>Internationale videnskabelige publikationer:</i>				
Artikler i peer-reviewed tidsskrifter	10	8	7	Delvist opfyldt
Navngivne bidrag i videnskabelige bøger	1	2	0	Ej opfyldt
Andre internationale videnskabelige publikationer	5	4	4	Opfyldt
<i>Danske videnskabelige publikationer:</i>				
Tidsskrifter, bøger, rapporter, notater m.v.	14	19	11	Ej opfyldt
Konferencebidrag publiceret i fuld længde i proceedings	30	13	30	Opfyldt
Øvrige konferencebidrag og videnskabelige foredrag	29	36	42	Opfyldt
BRUGERRETTEDE FORMIDLINGS-AKTIVITETER:				
Artikler i danske tidsskrifter, nyhedsbreve og lign.	33	35	37	Opfyldt
Nyhedsbreve og lign.	0	6	0	(Ej opfyldt) ¹⁾
Temadage, kurser mv. arrangeret af DTF	½	6	6	Opfyldt
Besøg/besøgende på instituttets hjemmeside ²⁾	240.000	50.000	283.483	Opfyldt
NETVÆRKSINDIKATORER				
Undervisning på kandidatniveau, specialestudierende	14	4	19	Opfyldt
Ph.d.-studierende	4	5	3	Delvist opfyldt
Tildelte ph.d.-grader	1	0	0	(Opfyldt)
Udstationeringer (månedsværk)	3	3	0	Ej opfyldt
Gæsteforskere (månedsværk)	3	3	5	Opfyldt

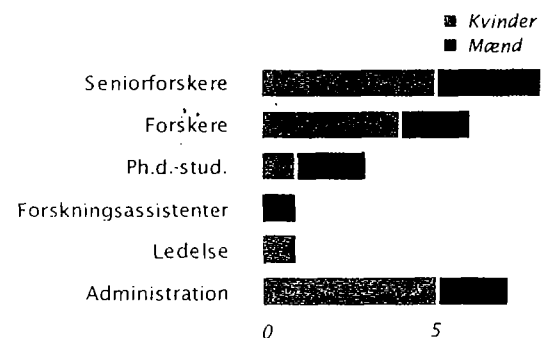
1) Resultatet for indikatoren Nyhedsbreve og lign. er en følge af en de facto ændring af DTF's valg af formidlingsform.

2) Opgørelsesmetoden er ændret i 2004, og tallet er derfor estimeret. 2005 "Realiseret" er estimeret til 114.000 efter den gamle metode, som måltallet er sammenligneligt med.



Antal ansatte 2005 (ultimo)

I alt: 26 (61,5 % kvinder)





IMMORTAL Medicin og narkotika i trafikken i Europa

Generelt er trafikanter ikke klar over, hvor farligt det er at køre, når man er påvirket af medicin eller narkotika, især hvis man tager flere typer medicin eller stoffer samtidigt eller blander med alkohol. Det fremgår af EU-projektet IMMORTAL.

Den hollandske del af projektet viste, at uheldsrisikoen er væsentlig forhøjet, hvis en bilist tager flere slags stoffer eller blander stoffer med alkohol.

I den danske del blev 333 trafikskadede, hospitalsindlagte førere testet for visse typer medicin, narkotika og alkohol på hospitalet. På baggrund heraf kan det sluttes, at mere end 10% havde taget medicin eller narkotika i timerne før uheldet, i mange tilfælde også sammen med alkohol. I halvdelen af tilfældene vurderes dette at have været medvirkende til, at uheldet skete. Den hyppigste kombination var alkohol sammen med hash eller nerve-/sovemedicin.

Danmarks Transportforskning interviewede de skadede trafikanter, der havde taget medicin eller narkotika. Resultaterne peger på, at førere, som bruger medicin og/eller euforiserende stoffer, i store træk kan inddeles i tre grupper:

- Unge, velfungerende mænd, der om aftenen eller i weekenden tager hash eller amfetamin,
- Førtidspensionister af begge køn, der blander ordineret medicin med alkohol og/eller ulovlige stoffer,
- Personer over 55 år, både erhvervsaktive og pensionister, der tager ordineret medicin eller håndkøbsmedicin, men ikke samtidig med alkohol.

De unge ved godt, at alkohol øger risikoen for færdselsuheld, men er ikke opmærksom på, at det også gælder stoffer. Tilsvarende kendte de interviewede førtidspensionister ikke den øgede risiko ved samtidig brug af alkohol og stoffer. Der er således behov for information om både illegale stoffers indflydelse på køreegenskaberne og, måske især, om den farlige blanding af flere stoffer og alkohol.

Rapporten "Drugs in accident involved drivers in Denmark" er tilgængelig på www.dtf.dk samt på www.immortal.or.at, hvor alle projektets rapporter kan hentes. Forskningen på området videreføres i et nyt, stort europæisk forskningsprojekt, DRUID, hvori Danmarks Transportforskning også medvirker.



IMMORTAL (Impaired Motorists, Methods Of Roadside Testing and Assessment for Licensing) er et forskningsprojekt under EU's 5. ramme-program. Det omhandler forhold, der kan påvirke køreegenskaberne med fokus på især medicin, narkotika og alkohol. Projektet blev udført i perioden 2002-2005 i et samarbejde mellem forskningsinstitutter fra Holland, Norge, Spanien, Storbritannien, Tjekkiet, Østrig og Danmark.

Foto: DTF/Michael Medgyesi



Medicin, narkotika og alkohol øger uheldsrisikoen markant.

Figuren viser den relative uheldsrisiko for personskadeuheld for påvirkede førere i forhold til upåvirkede førere. Uheldsrisikoen ved promiller mellem 0,8 og 1,3 kan sammenlignes med risikoen ved påvirkning af flere typer medicin eller euforiserende stoffer. Høj alkoholpromille kombineret med andre stoffer øger risikoen mere end 100 gange og er således ekstremt farlig.

Kilde: Assum, T et al. (2005). The prevalence of drug driving and relative risk estimations. A study conducted in the Netherlands, Norway and the United Kingdom. Se www.immortal.or.at, hvor alle projektets rapporter kan hentes.



Metroen giver øget kollektiv trafik

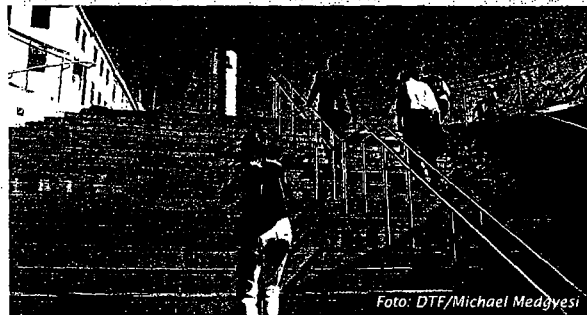


Foto: DTF/Michael Medgyesi

Metroen har givet en forbedring af det kollektive trafiktilbud i København, og det har givet en generel stigning i trafikken i lokalområderne omkring linieføringen: Havde Metroen ikke været der, ville den totale trafik i 2004 have været ca. 2,0-2,5 % mindre.

Det viser et forskningsprojekt, der belyser de trafikale effekter af Metroen i København. Eller mere præcist i tre områder, Frederiksberg, Lergravsparken (nordlige Amager) og havnesnittet (Knippelsbro og Langebro). Analyserne er gennemført for 2003 og 2004 på en hverdag med udgangspunkt i det samlede antal ture med personbil, bus, S-tog og cykel i de undersøgte områder og er baseret på trafiktællinger og data fra postkort- og panelanalyser.

Trafikstigningen omkring Metroens linieføring skyldes først og fremmest helt nye ture, kaldet trafikspring, men også at trafikanterne vælger nye destinationer for rejsen:

- Trafikspringets andel af metrotrafikken var i 2003 moderat med 3-6 %, men steg i 2004 til 15-18 % på Frederiksberg og havnesnittet.
- Trafikspringet i den kollektive trafik som helhed i området var i 2003 2 %, mens det i 2004 var markant højere, nemlig 5-6 % på Frederiksberg og 8-10 % på havnesnittet.

Metroen har altså givet flere ture. Målt ved turraten, dvs. antallet af ture gennemført per dag per person, steg den kollektive trafik på Frederiksberg samlet set

fra 0,38 til 0,53. Det skyldes primært, at Metroens ture mere end opvejer et markant fald for busserne. Størst stigning efter Metroens åbning ses for private fritidsture, hvor turraten er steget fra 1,51 til 1,99 ture per person per dag (32%).

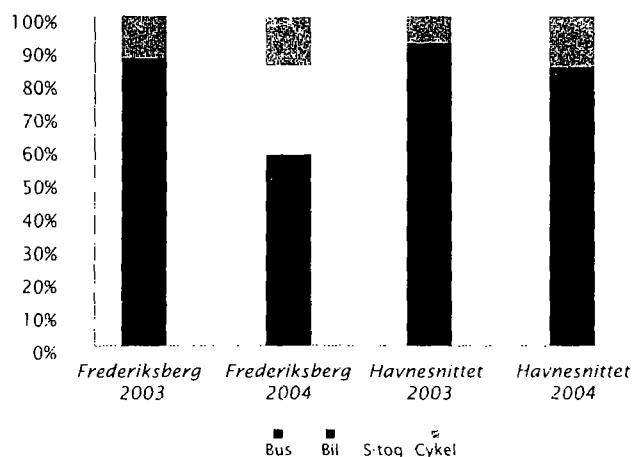
Analysen viser også, at Metroen i højere grad opfylder de rejsendes transportbehov om eftermiddagen og aftenen. Det er nemlig især i disse tidsrum, Metroen bidrager til en generel stigning i eftermiddags- og aften trafikken med kollektiv transport.

Projektet belyser også en række andre interessante tendenser i valget af transportmiddel:

- Størstedelen af metropassagererne kommer fra den øvrige kollektive trafik (ca. 60%). Der er tale om markante fald i antallet af buspassagerer i størrelsesordenen 20-40 % fra 2002 til 2004, afhængigt af lokaliteten.
- Passagertallet for S-tog mellem Valby station og Engshave station begyndte først at falde efter, at Metroen blev forlænget til Vanløse Station og derved skabte et attraktivt alternativt rutevalg. Faldet udgjorde knap 20 % fra 2002 til 2004.
- Faldet i personbiltrafikken har været størst over Frederiksberg, hvor der var et fald på 12 % fra 2002 til 2004, mens havnesnittet oplevede et fald på ca. 5 %.
- Cykeltrafikken over Frederiksberg og havnesnittet faldt knap 10 % fra 2002 til 2004.



Foto: DTF/Michael Medgyesi



Hvor kommer metropassagererne fra?

Både på Frederiksberg og havnesnittet kom Metroens passagerer især fra den øvrige kollektive trafik i både 2003 og 2004. Den ledsagende reduktion af busdriften over Langebro og Knippelsbro var medvirkende til, at buspassagerer udgør en større del af metrotrafikken over havnesnittet. Åbningen af Metroens fase 2b i oktober 2003 til Flintholm og Vanløse bidrog til, at de kollektive trafikanters andel var større i 2004 i forhold til 2003 på Frederiksberg.

Kilde: Trafikale effekter af metroen: en før og efteranalyse, DTF-rapport 2006:2, www.dtf.dk.

Transportsikkerhed og -risiko

Antallet af dræbte og alvorligt til skadekomne i trafikken fortsatte med at falde i 2005, men der er stadig brug for en intensiv, forebyggende indsats for at bringe tallet yderligere ned. Blandt hovedårsagerne til uheldene er fortsat høj hastighed, alkoholindtagelse og manglende selebrug. Forskning i disse emner har stadig DTF's opmærksomhed.

I 2005 har DTF rettet fokus mod at få et mere nuanceret billede af hvilke trafikanter, der har høj uheldsrisiko. Det sker i projektet "Sociale karakteristika hos uheldsimplicerede trafikanter", hvor store datamængder fra en række registre om kriminalitet, bolig og familieforhold, uddannelse og sociale forhold analyseres sammen med uheldsdata. Der er mange perspektiver heri, men et af formålene er blandt andet at kunne målrette trafikikkerhedsindsatsen mod særlige trafikantgrupper.

Øget viden om trafikantgruppernes sociale karakteristika vil også kunne udnyttes i forbindelse med DTF's arbejde med ældre og unge trafikanter. Begge gruppers andel af bilister vil stige i fremtiden, og DTF forsker på begge felter.

Internationalt deltager DTF i en række EU-støttede projekter. I 2005 blev projektet IMMORTAL afsluttet. Her blev den trafikikkerhedsmæssige betydning af alkohol, medicin, narkotika og forskellige kroniske sygdomme undersøgt. DTF's internationale forskningssamarbejde har i 2005 endvidere været præget af forberedelse af tre nye, store EU-støttede projekter (PEPPER, CAST og DRUID), som påbegyndes i 2006.

Samarbejdet med myndighederne spiller en væsentlig rolle i bestræbelserne på at overføre den nyeste viden til politisk og praktisk handling. I 2005 har DTF for Justitsministeriet arbejdet på en status og evaluering af de tiltag, Færdselssikkerhedskommissionen i 2000 lancerede i sin handlingsplan. Erfaringerne herfra skal blandt andet bruges til en revision af handlingsplanen.

ModelCenter

DTF har i 2005 oprettet et ModelCenter med det formål at tilvejebringe data for og bidrage til udvikling af trafikmodeller og andre modeller på transportområdet. Gode trafikmodeller, der kan levere pålidelige beskrivelser af de trafikale konsekvenser, er vigtige for samfundet i vurderingen af hvilke nye trafikantlæg, der skal investeres i, og i vurderingen af projekternes konkrete udformning. ModelCentret skal bidrage til en bedre udnyttelse af de store ressourcer, der investeres i dataindsamling og modeludvikling på transportområdet. Det sker blandt

Transportøkonomi og modellering

2005 har for området transportøkonomi og modellering båret præg af aftalerne om en hel række nye projekter med ekstern finansiering, som etablerer grundlaget for, at forskningsområdet kan vokse i de kommende år i overensstemmelse med strategiens målsætning.

Blandt de større projekter kan nævnes en opdatering af datagrundlaget for Ørestadens Trafikmodel, der vil være fundamentet for en væsentlig forbedring af trafikmodelleringen for hovedstadsområdet. Under EU's Ramme-program har DTF været partner i konsortiet vedrørende et succesfuldt projektforslag (MOTOS) om opstilling af harmoniserede principper for god praksis for national og regional trafikmodellering, som påbegyndes i 2006. Endelig har vi sammen med Forskningscenter Risø og COWI A/S fået bevilget et projekt fra Det Strategiske Forskningsråd om markedspotentialet for biler baseret på alternative drivmidler, som biobrændstoffer og brint.

Året har også båret præg af, at en række større projekter erhvervet i 2004 er blevet startet op. Det drejer sig blandt andet om INTERREG-projektet vedrørende en godstrafikmodel for Øresundsregionen i direkte forlængelse af de foregående års forarbejde for en national godstrafikmodel for Danmark. Et andet vigtigt projekt er Fase 2 af DATIV om værdien af sparet rejsetid, som estimeres på baggrund af den store "stated preference" dataindsamling i 2004 (Fase 1). Blandt projekter, der er afsluttet i 2005, kan nævnes: Fremtidens godsstrømme og Før- og efteranalyser af Metroen (se artikel herom).

På myndighedsbetjeningsområdet har DTF blandt andet assisteret med faglige input på flere projekter, som Transport- og Energiministeriet selv har stået for eller iværksat ved brug af konsulenter. Det drejer sig f.eks. om en samfundsøkonomisk analyse af meteorologien, en regnearksmodel til samfundsøkonomiske analyser af infrastrukturinvesteringer, kortlægning af potentiale for intermodale transport og fastlæggelse af den fremtidige trafikudvikling i hovedstadsområdet i TUHR-projektet. Endvidere har DTF understøttet ministeriets deltagelse i det EU-støttede samarbejdsprojekt "ERANET Transport" om koordinering af forskningsindsatsen på tværs af lande.

andet ved at sætte de enkelte projekter ind i en større sammenhæng, så de bidrager til en langsigtet, generel forbedring af trafikmodellerne. Desuden vil ModelCentret sikre, at data og modelværktøjer stilles til rådighed for alle, der ønsker at benytte dem. I december 2005 har DTF indgået en samarbejdsaftale med Center for Trafik og Transport på DTU om udviklingen af ModelCentret. Dermed er der etableret det bedst mulige grundlag for at understøtte det praktiske arbejde med trafikmodeller til gavn for trafikplanlægningen i Danmark.

