



Trafikanalys Årsredovisning 2010

Trafikanalys
Årsredovisning 2010
Diarienummer Sty 2011/37

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2011-02-22

Innehåll

Generaldirektörens förord	3
1 Resultatredovisning	5
1.1 Mål och uppdrag samt verksamhetsöversikt	5
1.2 Organisation	6
1.3 Verksamhetens kostnader och intäkter	6
2 Verksamhetsgrenar	9
2.1 Analys	9
Omvärldsanalys	9
Styrmedelsanalys	9
Samhällsekonomiska modeller	12
Remisser	13
2.2 Sammanställning av kostnader för ett urval av prestationer	14
2.3 Statistik	14
Officiell statistik	14
Utvecklingsarbete	18
Internationell rapportering	19
2.4 Utvärdering och uppföljning	19
Utvärdering	19
Uppföljning	20
2.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren	22
2.6 Publiceringar under året	23
Statistik	23
Rapport	23
PM	23
3 Kompetens	25
3.1 Personalsammansättning	25
3.2 Bemanning	25
3.3 Kompetensutveckling	26
3.4 Arbetsmiljö och hälsa	26
3.5 Sjukfrånvaro	26
3.6 Jämställdhet	27
3.7 Åldersbalans	27

3.8	Uppbyggnadsarbetet i övrigt	27
4	Undantag från regelverket	29
4.1	Jämförelsetal	29
4.2	Sjukfrånvaro.....	29
5	Finansiell redovisning.....	31
5.1	Resultaträkning.....	31
5.2	Balansräkning	32
5.3	Anslagsredovisning.....	34
5.4	Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	35
5.5	Tilläggsupplysningar	36
	Redovisningsprinciper.....	36
	Upplysningar av väsentlig betydelse	36
	Värderingsprinciper.....	36
	Ersättningar och andra förmåner.....	37
	Anställdas sjukfrånvaro.....	37
5.6	Noter	38
6	Fastställande av årsredovisning	41

Generaldirektörens förord

Detta är Trafikanalys första årsredovisning. Den omfattar de tre sista kvartalen 2010.

Att som stabsmyndighet starta den 1 april ett valår skapar naturligtvis speciella förutsättningar för det första verksamhetsåret. Oundvikligen blir det en viss väntetid innan myndighetens uppdrag och funktion konkretiseras. Å andra sidan ges det möjligheter till ett strukturerat uppbyggnadsarbete. Min uppfattning är att vi lyckats väl med att använda tiden för att bygga upp såväl vår interna kompetens som våra externa kompetensnätverk. Vi har redan nu en god uppfattning om våra samlade resurser och om vad som i dialog med Regeringskansliet kan behöva utvecklas ytterligare.

Transportpolitiken genomgår och står inför stora förändringar. Det handlar bl.a. om omfattande omregleringar, konkurrensutsättning och omorganisering. Det finns många utmaningar, men även möjligheter, framöver. Trafikanalys är en del av transportpolitikens nya myndighetsstruktur. Att se till att denna nya struktur fungerar effektivt enligt syftena med förändringen och bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen är ett ansvar vi delar med övriga myndigheter och med regeringen.

Trafikanalys är en liten myndighet med både bredd och djup och vi brukar sammanfatta vårt uppdrag med att vi är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi ska blicka framåt, utåt och bakåt, samtidigt som vi speglar nuläget. Vår roll är att, primärt till regeringen och Regeringskansliet, leverera kunskapsunderlag, som en del i ett beslutsunderlag. Vi märker ett stort intresse för vårt uppdrag, både bland svenska aktörer och i andra länder.

I Trafikanalys instruktion läggs tyngd på omvärldsanalys, med särskild tonvikt på EU. Att lära av andra länders framgångar och misstag samt att till andra länder föra ut svenska erfarenheter och insikter är av avgörande betydelse för en utvecklingsinriktad transportpolitik.

Ett annat prioriterat område är uppföljning och utvärdering. Detta är inte områden som traditionellt sett varit särskilt prioriterade inom transportpolitiken, varken i Sverige eller internationellt. Vårt uppdrag är därför inte så lite att bryta ny mark. Det finns en hel del reformer och åtgärder för vilka man nu behöver påbörja ett uppföljningsarbete. Vi står redo att åta oss sådana uppdrag.

En viktig uppgift som Trafikanalys tagit över från Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) är att ansvara för den officiella statistiken inom området Transporter och kommunikationer. Här ser vi stora behov och möjligheter både av att utveckla verksamheten mot större relevans för fler aktörer och av att förbättra och säkra kvaliteten i produkterna och inte minst i indata till produkterna.

En central uppgift för Trafikanalys är att balansera och väga av policyrelevans med vetenskapliga perspektiv. Som en hjälp i detta ska vi ha ett vetenskapligt råd, vilket tillsattes i slutet av året. Rådet har en god vetenskaplig bredd och även representanter från två av våra grannländer. Rådet kommer att vara en strategisk resurs för Trafikanalys.

Stockholm den 21 februari 2011

Brita Saxton
Generaldirektör

1 Resultatredovisning

1.1 Mål och uppdrag samt verksamhetsöversikt

Trafikanalys huvuduppdrag är att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ansvarar Trafikanalys för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet.

Myndigheten ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer.

Trafikanalys ska:

- svara för resvane- och varuflödesundersökningar
- göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet
- bistå Produktivitetskommittén (N2009:10) i dess arbete med att följa upp och analysera de statliga beställarnas åtgärder för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen
- bedriva omvärldsbevakning och omvärldsanalys inom transportområdet, särskilt med tonvikt på transportsystemets utveckling i Europeiska unionen och dess effekter för Sverige, samt
- kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser
- redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen till regeringen senast den 15 april varje år
- utveckla trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder
- ansvara för att resultatet av insamlad statistik översänds till Europeiska kommissionen om insamlandet skett på grundval av föreskrifter som har meddelats av kommissionen
- ansvara för beräkningar av trafikens externa effekter i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn
- se till att de regelverk och rutiner som myndigheten disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag
- sprida kunskap, erfarenheter och resultat från sina verksamheter till andra myndigheter och intressenter, däribland regionala aktörer med ansvar för utvärderingar och analyser.

Trafikanalys får:

- inom sitt verksamhetsområde bedriva egen forskning utifrån statistiskt material
- inom sitt ansvarsområde utföra uppdrag åt planeringsansvariga myndigheter och organ under förutsättning att det inte påverkar förtroendet för myndighetens självständiga ställning. För sådana uppdrag ska myndigheten ta ut ersättning enligt avgiftsförordningen.

1.2 Organisation

Trafikanalys leds av en myndighetschef. Verksamheten är under myndighetschefen organiserad i tre avdelningar; Analys och granskning, Utvärdering, nulägesanalys och statistik samt Verksamhetsstöd. I enlighet med regeringens direktiv har Trafikanalys sitt huvudkontor i Stockholm samt även ett kontor i Östersund. Verksamhet av strategisk betydelse bedrivs vid båda kontoren.

Vid Trafikanalys finns ett vetenskapligt råd med uppgift att kvalitetssäkra de metoder myndigheten tar fram och tillämpar samt bidra till deras utveckling. Det vetenskapliga rådet består av myndighetens chef, som är ordförande, Henrik Gudmundsson, senior forskare vid Danmarks Tekniske Universitet, Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Lena Lindgren, docent i offentlig förvaltning vid Förvaltningshögskolan Göteborgs Universitet, James Odeck, professor i transportekonomi vid Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet samt Lars Westin, professor i regionalekonomi vid Umeå Universitet.

1.3 Verksamhetens kostnader och intäkter

Fördelningen av kostnader på verksamhetsgrenar, Tabell 1.1, grundar sig på direktkonteringar på projekt inom respektive verksamhetsgren enligt ekonomisystemet Agresso. Fördelningen av resterande kostnader såsom personalkostnader enligt timlön, övriga personalkostnader, lönekostnadspåslag, administrativa kostnader och övriga driftkostnader sker enligt tidredovisningen.

Tabell 1.1. Sammanställning över verksamhetens kostnader (tkr).

Verksamhetsgren	2010
Analys	10 714
Statistik	22 631
Utvärdering och uppföljning	4 769
Totalt	38 114

Intäkter som är direkt hänförliga till en verksamhetsgren har redovisats på respektive verksamhetsgren. Intäkter som inte är direkt hänförliga till en verksamhetsgren har fördelats utifrån nedlagd arbetstid inom verksamhetsgrenen i förhållande till den totalt nedlagda arbetstiden under året på Trafikanalys, Tabell 1.2.

Tabell 1.2. Sammanställning över verksamhetens intäkter (tkr).

Verksamhetsgren		2010
<i>Anslag</i>	10 476	
<i>Övriga intäkter</i>	238	
Summa Analys		10 714
<i>Anslag</i>	20 845	
<i>Övriga intäkter</i>	1 786	
Summa Statistik		22 631
<i>Anslag</i>	4 664	
<i>Övriga intäkter</i>	105	
Summa Utvärdering och uppföljning		4 769
Totalt		38 114

2 Verksamhetsgrenar

2.1 Analys

Omvärldsanalys

Syftet med verksamheten är att analysera hur omvärldsfaktorer påverkar förutsättningarna att utveckla och bedriva svensk transportpolitik. Hur påverkar omvärldsförändringar förutsättningarna att uppfylla de transportpolitiska målen och att tillämpa de transportpolitiska principerna?

Inom detta område eftersträvas samarbete och samverkan med andra myndigheter och aktörer på transportområdet. Viss samverkan med Trafikverket och Transportstyrelsen har också etablerats.

För Trafikanalys del har följande områden identifierats som viktiga att fokusera på:

- Infrastruktur
- Fordon och farkoster
- Transportefterfrågan
- Europeisk och internationell transportpolitik

Under det första verksamhetsåret har det inte redovisats någon samlad omvärldsanalys. Inom de tre senare områdena har dock projekt initierats.

Ett projekt, där en första del slutförts, har analyserat hur efterfrågan på gods-transporter till och från Sverige potentiellt kan påverkas av de nationella statliga budgetkriser vi kan skönja i vår omvärld. Utvecklandet av en gravitationsmodell avseende internationell handel har varit en central del i arbetet och har i huvudsak genomförts inom myndigheten. En hypotes som förtjänar vidare uppmärksamhet är att de indirekta effekterna på det svenska transportsystemet, genom att minskad export innebär minskad tillväxt i Sverige, är av lika stor eller större betydelse än de direkta effekterna i form av minskade transportflöden över gränserna.

Flera projekt som redovisas under andra rubriker i årsredovisningen har större eller mindre inslag av omvärldsanalys.

Styrmedelsanalys

Trafikanalys har till uppgift att analysera och beskriva effekter av förslag till åtgärder inom transportområdet – att bedriva styrmedelsanalys. All styrmedelsanalys vid myndigheten tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska principerna och i de transportpolitiska målen. Inom detta område ordnas insatserna under rubrikerna Ekonomiska styrmedel, Infrastruktur, Myndighetsstyrning, Forskning, utveckling och innovation (FUI) samt Övrigt.

I dialog med Regeringskansliet har Trafikanalys tagit fram rapporten ”Actions for an efficient European transport policy”¹. Förslagen täcker flera styrmedelskategorier och rapporten lyfter fram betydelsen av att utveckla europeiska stornät för transporter och att satsa på innovation och förnyelse.

Ekonomiska styrmedel

Trafikanalys har bedömt det som strategiskt väsentligt och policyrelevant att utveckla kompetens avseende vägavgifter och möjlighet att påverka fordonsköparens val och därmed fordonsparkens prestanda. Myndigheten har i den senare delen deltagit i ett projekt vid Centrum för Transportstudier (CTS) vid KTH. Projektet har omfattat en kartläggning av den stora flora av ekonomiska styrmedel som under åren använts för att i olika avseenden påverka personbils-parken. Syftet är att med utgångspunkt i detta arbete utveckla en modell av personbilsköparens beteende, som underlag för bedömning av framtida förslag till styrmedel inom området.

Trafikanalys har tagit fram ett program för insatser inom området brukaravgifter för tung lastbilstrafik. Programmet täcker styrande såväl som finansierande avgiftssystem. I samarbete med VTI har det genomförts en förstudie till ett projekt som ska öka kunskaperna om hur styrande respektive finansierande avgiftssystem bör skilja sig åt. Utblickar görs då också mot andra trafikslag.

Trafikanalys har bistått Näringsdepartementet vid förhandlingar i Ministerrådet angående reviderade Eurovinjett- respektive järnvägsdirektiv samt bistått med underlag för ett formellt yttrande till Näringsdepartementet om förslag till revidering av Parlamentets och Rådets Direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning av första järnvägspaketet).

Infrastruktur

Styrmedelsanalys inom området infrastruktur är viktigt men har under verksamhetsåret nedprioriterats. Stora och intensiva utvecklingsinsatser gjordes av tidigare transportmyndigheter, med avseende på åtgärdsplanering, och förslag till ett nytt planeringssystem. Vidare har Transportinfrastrukturkommittén redovisat sina förslag under hösten 2010. Trafikanalys ställde sig i remissvar generellt sett positiva till kommitténs förslag. Klart är att Trafikanalys har en analyserande och utvärderande roll i den framtida infrastrukturplaneringen.

Statliga åtgärder för ökad produktivitet och effektivitet i anläggningsbranschen har givits stor uppmärksamhet under året. I en egeninitierad studie har trafik- och miljöstörningar vid anläggningsarbeten analyserats och metodfrågor kring planering och upphandling diskuterats. Det har konstaterats att störningarna ofta är betydande, men att det saknas en systematisk ansats för att beakta dem i planerings- och upphandlingsprocesser.

Trafikanalys har i samarbete med Produktivitetskommittén genomfört två seminarier om produktivitet i anläggningsbranschen (*Modeller och metoder att mäta produktivitet i anläggningsbranschen* samt *Att mäta produktiviteten och*

¹ Transport Analysis Report 2010:2

innovationsgraden i anläggningsbranschen) och initierat en kartläggning av utländska erfarenheter av innovativa upphandlingsformer av transportinfrastruktur. Trafikanalys har under året bistått kommittén med sekretariatsresurser.

Trafikanalys har i flera sammanhang framhållit den potential som finns i att tillämpa den s.k. fyrstegsprincipens första steg: Att i första hand undersöka om infrastrukturbyggande och transporter kan begränsas eller undvikas genom andra medel, såsom distansarbete eller effektivare logistik. Sålunda framhöll Trafikanalys, exempelvis i samband med en informell diskussion om EU-kommissionens rapport angående effekter av askmolnet efter vulkanutbrottet på Eyjafjallajökull, att videokonferenser bör ha en potential i den europeiska lagstiftningsprocessen.

Regelskrivning

Analysinsatserna inom området regelskrivning har varit förhållandevis omfattande under verksamhetsåret. Trafikanalys har bistått Regeringskansliet med ett underlag avseende förenkling av europeisk transportlagstiftning. Analysen har baserats på förslag till regelförenkling från sektorns användare. Analysen visar bl.a. på att en stor del av upplevda problem snarare gäller svensk implementering av EU-lagstiftningen än lagstiftningen i sig.

Trafikanalys har under det första verksamhetsårets granskning av arbetet inom den svenska transportförvaltningen generellt identifierat bristande konsekvensanalyser. Arbetet har ofta haft allt för lös koppling till de transportpolitiska målen och därmed till reglernas grundläggande syfte. Trafikanalys har följaktligen i olika sammanhang föreslagit att konsekvensanalyser systematiskt bör utvecklas till att analysera konsekvenser för transportpolitisk måluppfyllelse.

Trafikanalys har deltagit i ett formellt samråd med Transportstyrelsen angående deras analys av möjligheten att ge kommuner rätt att införa miljözoner för vägfordon och motorredskap och skrev sedan också ett yttrande över det slutliga förslaget. Förslaget att ge kommuner möjligheter att införa miljözoner med dubbdäcksförbud fick Trafikanalys stöd, liksom avsikten att ta fram ett antal bedömningsgrunder till stöd för kommuner i dessa sammanhang.

Trafikanalys har i ett yttrande över Tillväxtanalys rapport "Gotlandstillägget" instämt i att detta styrmedel, som innebär att åkerier som bedriver trafik på Gotland tillåts ta ut ett påslag på andra kunder för att subventionera transporter till och från Gotland, är otidsenligt och bör avskaffas.

I samarbete med CTS och ett antal utländska partners har Trafikanalys utformat ett projekt där styrmedel för utveckling av en globalt hållbar sjöfartssektor avses analyseras.

Myndighetsstyrning

Inom ramen för biståndet till Regeringskansliet har Trafikanalys bidragit med synpunkter på trafikverkens verksamhetsredovisningar i samband med de

regelbundna kvartalsvisa myndighetsdialogerna. Uppgiften har varit att analysera underlagen i ljuset av respektive myndighets uppdrag, transportpolitiska mål och transportpolitiska principer.

Mot bakgrund av de omfattande förändringar som under de senaste åren skett inom transportförvaltningarna i de nordiska länderna har det genomförts en analys av struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna. Bl.a. identifieras en trend mot regionalisering som slagit igenom i Norge och Danmark och en renodling där produktionsverksamhet skiljs från planering och myndighetsuppgifter. I den senare delen har Finland kommit särskilt långt.

Med målsättningen att utveckla ett analysinstrument som kan underlätta förståelsen för trafikverkens ekonomi och effektivitet i ett företagsekonomiskt, såväl som i ett samhällsekonomiskt perspektiv, har Trafikanalys i samarbete med Sjöfartsverket och en extern konsult bedrivit ett utvecklingsarbete.

Forskning, utveckling och innovation (FUI)

Forsknings-, utvecklings- och innovationsfrågor är viktiga för Trafikanalys som ska arbeta forskningsnära och utifrån ett vetenskapligt perspektiv. I hög grad anlitas forskare och konsulter för att tillsammans med Trafikanalys medarbetare analysera olika frågeställningar. Trafikanalys har deltagit i det myndighetsgemensamma nätverket TRANSAM och är även part i Centrum för transportstudier (CTS) vid KTH.

Inom ramen för biståndet till Regeringskansliet har Trafikanalys bidragit med att lägga upp ramarna för gemensamt utvecklingssamarbete dels med Kina, dels med USA.

Övrigt

Trafikanalys har under året gjort en första delrapport inom regeringsuppdraget att medverka i den s.k. Östersjöstrategin. Trafikanalys framförde härvidlag vikten av en harmonisering av underlagen för den politikens utformning. Två viktiga beslutsunderlag som Trafikanalys särskilt pekade på i rapporten var:

1. Statistik över gränsöverskridande transporter.
2. Uppgifter om trafikslagets och transporternas externa effekter.

Trafikanalys beskrev i rapporten två långsiktiga projekt inom dessa områden som ligger i linje med Östersjöstrategins handlingsplan.

Samhällsekonomiska modeller

Trafikanalys har kunnat konstatera att det tagit tid och inte varit helt enkelt för Trafikverket att komma igång med arbetet med modellförvaltning och modellutveckling, exempelvis Sampers - respektive Samgodsmoellererna. Vad gäller Sampers har det under verksamhetsåret funnits en tillgänglig modellversion, medan detta inte varit fallet för Samgods. Det senare bedömts som förståeligt men samtidigt som icke tillfredsställande. Trafikanalys utvecklar successivt rollen

att följa Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser. Vi ser det som en särskilt angelägen uppgift att fokusera kring frågor avseende kvaliteten på indata.

Trafikanalys har i samarbete med VTI tagit fram en plan för hur den kommande versionen av Samgodsmodellen, ur ett användarperspektiv, bör utvärderas.

ASEK-arbetet är sedan 1 april 2010 samordnat av Trafikverket. Trafikanalys följer arbetet aktivt, men deltar inte i beslutsfattande på området. Indata är en viktig del i modellverksamheten och under hösten 2010 deltog Trafikanalys i ett seminarium anordnat av Trafikverket och CTS där indatafrågor diskuterades, bland annat kvalitetsaspekter, organisation och utvecklingsbehov. I samband med seminariet presenterades en PM med Trafikanalys synpunkter på en god indatabehandling för redovisning av den officiella statistiken, hur informationsutbytet mellan myndigheterna kan formaliseras och dokumenteras samt hur indata bör kvalitetssäkras².

Trafikanalys har även deltagit med inspel till Riksrevisionens översyn av förvaltningen av de samhällsekonomiska metoderna för infrastrukturplanering. Under året publicerade Trafikanalys en rapport om förutsättningarna för förvaltning av modellverktygen³.

Remisser

Under 2010 behandlades 25 remisser vilket tog cirka 815 timmar motsvarande två procent av myndighetens arbetstid. Den övervägande delen av remisserna kom från Regeringskansliet.

² Trafikanalys PM 2010:4

³ Trafikanalys PM 2010:2

2.2 Sammanställning av kostnader för ett urval av prestationer

Nedan följer en sammanställning av kostnaderna över några utvalda prestationer. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 2.1. Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr).

<i>Prestation</i>	<i>2010</i>
CTS	322
Bistånd till Regeringskansliet	840
Omvärldsanalys	343
Regeringsuppdrag	209
Remisser	585
Totalt	2 299

2.3 Statistik

Officiell statistik

Trafikanalys ansvarar för den officiella statistiken inom ämnesområdet Transporter och kommunikationer vilket idag utgörs av statistikområdena Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. I enlighet med detta ansvar har myndigheten under året samlat in, sammanställt och spridit statistik på berörda områden. Trafikanalys publicerar också annan statistik som kan utgöra stöd för beslutsfattande på olika nivåer, t.ex. data om trafik- och transportarbetet i Sverige. Allteftersom annan statistik kan kvalitetssäkras är ambitionen att den ska infogas under beteckningen Sveriges Officiella Statistik.

Efter varje statistikområde redovisas kostnaderna för den officiella statistiken inom respektive område. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Vägtrafik

Statistiken om vägtrafik omfattar Fordon, Lastbilar och Vägtrafikskador. *Fordonsstatistik* efterfrågas i ökande omfattning på regional och kommunal nivå och tillgängliggörs därför för kommuner och län månadsvis på Trafikanalys hemsida. Här ingår tabeller med statistik om nyregistreringar för alla fordonsslag samt för personbilar, nyregistreringar per kommun och bränsletyp. Kopplat till fordon är även beräkningar av trafikarbete, vilket görs enligt två modeller. Under 2010 har båda dessa modeller setts över, ett utvecklingsarbete har inletts tillsammans med SCB och nya resultat kommer att presenteras under 2011.

Lastbilstrafiken har presenterats i fyra kvartalsrapporter samt en årsrapport⁴. För godstransporter på väg har tomtransporter och låga fyllnadsgrader identifierats som ett problem. Inom ramen för ett regeringsuppdrag samarbetar Trafikanalys med Transportstyrelsen, Trafikverket och Vinnova kring bl.a. metoder för att kartlägga problemet. En första lägesbeskrivning har avlämnats till regeringen.⁵

Vägtrafikskador avser antal dödade och skadade i vägtrafiken enligt polisens rapportering. Under 2010 har data publicerats som visar hur antal dödade utvecklats under de senaste decennierna samt hur olika trafikslag förhåller sig till varandra vad gäller risker i trafiken⁶. Det är känt sedan länge att de polisrapporterade olyckorna underskattar antal skadade i trafiken. Därför har Trafikanalys som komplement till den officiella statistiken även publicerat en rapport om vägtrafikskadade baserad på uppgifter från sjukvårdens patientregister (PAR)⁷. Denna statistik ingår inte i den officiella statistiken. Ett arbete pågår med att harmonisera definitionerna på antal dödade och skadade i olika trafikslag.

Tabell 2.2. Totala kostnader, interna och externa, för statistikområde vägtrafik (tkr).

Statistikområde	2010
Fordon	860
Lastbilar	3 310
Vägtrafikskador	514
Totalt	4 684

Bantrafik, sjöfart och luftfart

Inom statistikområdet *bantrafik* har person- och godstransporter på järnväg presenterats kvartalsvis. Den fördjupade årsrapporten⁸ har på senare år fått förkortade produktionstider. År 2010 försenades dock årsrapporten med cirka två månader till följd av svårigheter med uppgiftsinsamlingen från bantrafikoperatörerna. Detta medförde även en försening i Sveriges rapportering till Eurostat. Trafikanalys ser allvarligt på de inträffade förseningarna och avser att i samarbete med Trafikverket som leverantör åtgärda problemen för framtiden. *Bantrafikskador* har presenterats i en egen publikation⁹.

Statistik om sjöfart presenteras i tre produkter: Sjötrafik, Svenska och utländska fartyg i svensk regi, samt Sjöfartsföretag. Inrikes och utrikes transporter till sjöss, baserat på hamnstatistik, presenteras i års- och kvartalsrapporterna *Sjötrafik*¹⁰. Årsrapporten om fartyg beskriver beståndet, användningen och bemanningen av

⁴ Trafikanalys Statistik 2009:3

⁵ Lägesbeskrivning avseende regeringsuppdrag N2010/5822/TE, 2010-12-16

⁶ Trafikanalys Statistik 2010:17

⁷ Trafikanalys Statistik 2010:18

⁸ Trafikanalys Statistik 2010:21

⁹ Trafikanalys Statistik 2010:9

¹⁰ Trafikanalys Statistik 2010:5

svenska och utländska fartyg i svensk regi¹¹, medan tabellverket *Sjöfartsföretag* redovisar ekonomiska uppgifter om rederier och hamnar.

I samarbete med Transportstyrelsen produceras en årsrapport om *Luffart*¹². I denna rapport redovisas utvecklingen i luffartsektorn med avseende på infrastruktur, luffartyg, trafik och transporter, olyckor samt miljöeffekter.

Tabell 2.3. Totala kostnader, interna och externa, för statistikområde bantrafik, sjöfart och luffart (tkr).

Statistikområde	2010
Bantrafik	979
Sjöfart	1 427
Luffart	572
Totalt	2 978

Kommunikationsvanor

I den officiella statistiken över kommunikationsvanor ingår två stora undersökningar, varuflödesundersökningen (VFU) och resvaneundersökningen (RVU). Båda undersökningarna genomförs i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen och används bland annat som underlag i de samhälls-ekonomiska analys- och prognosmodellerna som Trafikverket ansvarar för.

Vart fjärde år genomförs en nationell varuflödesundersökning. I år färdigställde Trafikanalys den tredje rikstäckande undersökningen som avsåg undersökningsåret 2009. Informationen bidrar till att öka förståelsen för hur varor flödar mellan landets regioner samt mellan Sverige och utlandet. Statistiken innehåller information om varuslag, varuvärden, varuvikt, lasttyp, trafikslag och branscher. En första rapport publicerades under 2010¹³ och databasen har tillgängliggjorts för myndigheter och forskningsinstitutioner.

Vad gäller resvaneundersökningarna har 2010 ägnats åt intensiva förberedelser för genomförandet av nästa RVU Sverige. Undersökningen påbörjas den 1 januari 2011 och planeras att pågå löpande under fyra år. Intervjuerna omfattar ett grundurval på 13 000 personer per år över hela landet samt ett tilläggsurval på 26 000 personer i Stockholms- och Göteborgsregionerna.

¹¹ Trafikanalys Statistik 2010:6

¹² Trafikanalys Statistik 2010:2

¹³ Trafikanalys Statistik 2010:16

Tabell 2.4. Totala kostnader, interna och externa, för statistikområde kommunikationsvanor (tkr).

Statistikområde	2010
VFU	2 580
RVU	4 266
Totalt	6 846

Kollektivtrafik

Inom området Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor publicerades under året tre skilda produkter. Rapporten *Färdtjänst och riksfärdtjänst*¹⁴ ingår i den officiella statistiken och behandlar kommunalt arrangerad kollektivtrafik. Statistik avseende kollektivtrafik på läns- och regionnivå arrangerad av trafikhuvudmännen presenteras i rapporten *Lokal och regional kollektivtrafik*¹⁵. I rapporten *Långväga buss*¹⁶ behandlas den interregionala och internationella kollektivtrafiken som utförs med buss.

Tabell 2.5. Totala kostnader, interna och externa, för statistikområde kollektivtrafik (tkr).

Statistikområde	2010
Färdtjänst	139
Totalt	139

Övrigt

Utöver transporter ansvarar Trafikanalys för den officiella statistiken om kommunikationer vilken presenteras i rapporten *Postverksamhet*¹⁷ respektive tabellverket *Televerksamhet*. Båda publikationerna produceras i samarbete med Post- och telestyrelsen samt Statistiska centralbyrån. Årsrapporten om postverksamhet beskriver utvecklingen på postmarknaden i Sverige.

Tabell 2.6. Totala kostnader, interna och externa, för statistikområde övrigt (tkr).

Statistikområde	2010
Postverksamhet	337
Televerksamhet	142
Totalt	479

¹⁴ Trafikanalys Statistik 2010:8

¹⁵ Trafikanalys Statistik 2010:12

¹⁶ Trafikanalys Statistik 2010:19

¹⁷ Trafikanalys Statistik 2010:7

Utvecklingsarbete

Trafikanalys arbetar kontinuerligt med att dokumentera och kvalitetsdeklarerar all officiell statistik i enlighet med SCB:s föreskrifter och allmänna råd. Trafikanalys deltar också i flera av arbetsgrupperna för statistikansvariga myndigheter i Sverige, samt i Eurostats arbetsgrupper kring olika delar av den europeiska transportstatistiken.

Under 2010 inleddes ett strategiprojekt med fokus på att genomlysna den befintliga statistikproduktionen, dess relevans, kvalitet och effektivitet i förhållande till nytta och efterfrågan bland olika användare av transportstatistik. Utvecklingsbehoven har diskuterats bland annat i användarråden för olycks- respektive kollektivtrafikstatistik. Ett arbete har påbörjats med att öka statistikens användbarhet på regional nivå, och en genomgång av drygt 700 tabeller ur Trafikanalys produktion, med avseende på bland annat geografisk upplösning, har dokumenterats¹⁸. Trafikanalys har även engagerat sig i myndighets-samarbetet kring en nationell geodataportal i syfte att kunna vidareutveckla myndighetens geografiska anpassning av statistik och analyser. En förstudie har inletts kring uppbyggnaden av ett internt system för datalagring för ökad kvalitet och användbarhet i tillgängliga data.

Trafikanalys har som alla andra statistikmyndigheter ett uppdrag från regeringen att minska företagets uppgiftslämnarbörda. Flera av våra undersökningar samlar in information direkt från företagare och det pågår ett ständigt arbete med att minska bördan för uppgiftslämnarna. Arbetet sker övergripande i verksamheten kring den officiella statistiken. Det omfattar översyn av insamlingsmetoder, variabler och urvalsmetoder. Dock är Trafikanalys i flera av statistikprodukterna bunden av krav från EU.

Under 2010 har Trafikanalys fokuserat på varuflödesundersökningen som nu baseras på internetbaserade enkäter och befintliga register. Dessutom har antalet variabler i undersökningen minskats. Trafikanalys har låtit genomföra en uppföljningsundersökning där kostnaderna för uppgiftslämnarna i form av tidsåtgång för att besvara enkäten från Varuflödesundersökningen 2009 har mätts. Resultaten ska utvärderas under 2011.

Den genomlysning av statistikproduktionen som påbörjats under 2010 förväntas bland annat ge ökad effektivitet och minskad uppgiftslämnarbörda som resultat.

Alla statistikrapporter publiceras på hemsidan, samma dag som den officiella statistiken publiceras och/eller pressmeddelande skickas ut. Endast vissa rapporter trycks, de som anses ha stort publikt intresse. På hemsidan läggs också samtliga tabeller som finns i rapporterna ut. Ibland finns utökade tabell-bilagor på hemsidan, det vill säga fler tabeller än vad som finns i rapporten. Trafikanalys publicerar så mycket statistik som möjligt på kommun- och länsnivå eftersom intresset är stort för dessa uppgifter, men en avvägning måste göras mot bland annat uppgiftslämnarnas röjandeskydd. Könsupplad statistik publiceras så ofta detta är möjligt och relevant.

¹⁸ Trafikanalys PM 2010:3

Trafikanalys får löpande ett stort antal frågor kring statistiken. Frågorna kommer från allmänheten, journalister, politiker, intresseorganisationer och företag. Nedladdning av rapporter och tabeller från hemsidan följs upp varje månad.

Alla utlämningsärenden rörande sekretessbelagd statistik dokumenteras och diarieförs.

Internationell rapportering

Trafikanalys ansvarar för insamling och rapportering till Eurostat av sådan harmoniserad statistik som ingår i det europeiska statistiska systemet (ESS). Särskilda förordningar avser sjöfart, luftfart, bantrafik och lastbilar och där sker rapporteringen kvartals- och årsvis. Data inrapporteras även kring bl.a. infrastruktur, vägtrafikskador, fordon, trafik- och transportarbete, investeringar och underhåll samt regionala skillnader. Även OECD efterfrågar viss nationell statistik.

Trafikanalys samarbetar med andra statistikproducenter kring flera av dessa rapporteringar. För till exempel Vägtrafikskador sänder Transportstyrelsen varje månad statistik över preliminärt antal olyckor samt antal dödade och skadade personer i vägtrafiken, till Eurostat och OECD (IRTAD – International Traffic Safety Data and Analysis Group). Att Transportstyrelsen sköter denna inrapportering på uppdrag av Trafikanalys beror på att Transportstyrelsen har huvudmannskapet för STRADA, informationssystemet där uppgifter om de polisrapporterade uppgifterna lagras. Trafikanalys levererar själv den årliga slutliga statistiken på detta område.

2.4 Utvärdering och uppföljning

Utvärdering

Intresset för och behovet av utvärderingar inom transportpolitiken, nationellt och internationellt, ökar och detta är en prioriterad fråga för Trafikanalys.

Bedömningen är dock att utvärderingsverksamheten huvudsakligen bör ske med stöd av specifika regeringsuppdrag. Under myndighetens nio första månader har inget regeringsuppdrag av utvärderingskaraktär lämnats, men Trafikanalys räknar med att det kommer att bli ett antal sådana uppdrag under nästkommande år. Bedömning av samhällsekonomisk effektivitet är en viktig komponent i utvärderingar. Trafikanalys har vidare påbörjat en kompetensutveckling med avseende på andra utvärderingsmetoder och utvärderingsmodeller. Under året har rekrytering av ytterligare kompetens på detta område pågått, men inte slutförts. En viktig uppgift är att kontinuerligt kartlägga var extern kompetens på området finns att tillgå. Utvärdering har även varit en viktig profilfråga vid tillsättningen av myndighetens vetenskapliga råd.

Uppföljning

Måluppföljning

Trafikanalys presenterade den 15 april den årliga trafikslagsövergripande uppföljningen av de transportpolitiska målen¹⁹ som stöd för beslutsfattare på flera nivåer. Det var första gången en uppföljning gjordes enligt de nya mål och preciseringar som fastställdes i juni 2009, och ännu finns inte etablerade metoder för uppföljning för alla mål. Rapporten redovisade utvecklingen av transportsystemets funktionalitet och dess hänsynskrävande effekter, bl.a. i ett överskådligt matrissystem.

Myndigheten har under året arbetat med utveckling av måluppföljningen på flera sätt. Dels i ett myndighetsgemensamt samarbete kring mått och indikatorer för kvantitativ uppföljning av målens preciseringar. Trafikanalys har också arbetat med formerna för sitt eget uppföljningsarbete. Tankarna kring detta presenterades i en bilaga till årets måluppföljningsrapport och ska leda till nya redovisningsformer under 2011. Trafikanalys har också tagit initiativ till ett samarbete om måluppföljning mellan trafikmyndigheterna, Energimyndigheten och Naturvårdsverket.

Under 2010 har arbete bedrivits för att utveckla metoder för uppföljning av det transportpolitiska funktionsmålet på två områden. Med en kombination av egen statistik och andra data har sambanden mellan tillgänglighet och fastighetspriser studerats och presenterats vid olika tillfällen, bl.a. vid en internationell forskningskonferens. Resultaten har sammanfattats i en artikel för publikation i den vetenskapliga tidskriften *Urban Studies* under 2011.

Kunskapen är idag bristfällig kring sambandet mellan konkurrenskraft och näringslivets behov av tillgänglighet i form av goda transportlösningar och arbetskraft, liksom om turismnäringens behov av tillgänglighet till kunderna. För att öka kunskapen och göra det möjligt att fördjupa måluppföljningen på tillgänglighetsområdet tog Trafikanalys under hösten 2010 initiativ till ett samarbete med myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtanalys. I detta projekt har kunskapen om sambandet mellan tillgänglighet och näringslivets internationella, nationella och regionala konkurrenskraft kartlagts. Resultat för användning i framtida måluppföljningar beräknas finnas framtagna under 2011. Kunskap om transportsystemet tillgänglighetseffekter har också utvecklats i ett tematiskt samarbete med bl.a. trafikverken, Tillväxtanalys och Sveriges Kommuner och Landsting. Trafikanalys har aktivt deltagit i både styrgrupp, beredningsgrupp och en arbetsgrupp kring metoder för mätning av tillgänglighet. Arbetet fortsätter under 2011.

Transportsektorns klimat- och hälsopåverkande utsläpp är en oönskad effekt som är viktig att beakta, både kvantitativt och kvalitativt, i transportpolitiska analyser. Trafikanalys deltar därför i arbetet med kunskapsutvecklingen på detta område. Enligt förordningen (2005:626) om klimatrapportering ska Trafikanalys expertgranska trafikverkens årliga utsläppsrapportering enligt Kyotoprotokollet.

¹⁹ Trafikanalys Rapport 2010:1

Resultatet av årets granskning redovisades i ett särskilt yttrande²⁰. Trafikanalys deltar också i Expertreferensgruppen för vägtrafikens emissionsstatistik. Gruppens syfte är informationsutbyte och viss samordning kring statistik och modellverktyg SERMES (f.d. Artemis). I gruppen ingår Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, IVL, Svenska Petroleuminstitutet och representanter från fordonsbranschen.

Samhällsekonomi och externa effekter

De transportpolitiska målen och principerna anger den politiska viljeinriktningen på transportområdet och är styrande för myndigheterna inom denna sektor. Det övergripande målet inkluderar transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet, vilket därigenom blir en viktig faktor vid uppföljningar och utvärderingar. Trafikanalys har metodkunskap, verktyg och kompetens för sådana analyser.

En transportpolitisk princip är att trafikens totala samhällsekonomiska marginalkostnader ska vara en utgångspunkt för prissättning och utformning av transportpolitiska styrmedel. Som stöd för beslutsfattarna arbetar därför Trafikanalys med att ta fram skattningar av marginalkostnaderna för trafikens externa effekter och göra analyser av de externa effekternas internalisering. Under året har arbetet med att beskriva trafikens externa effekter i relation till skatte- och avgiftsuttaget fortsatt.

En inventering har gjorts av resultat från de senaste årens arbete med skattningar av olika kostnadskomponenter inom den svenska transportsektorn. En sammanställning av dessa resultat pågår för närvarande och en avrapportering av detta arbete kommer att ske under 2011. Arbetet kommer att fortsätta med utveckling av en effektiv struktur och ett transparent system för dokumentation av skattade marginalkostnader och analyser av de externa effekternas internalisering. Vidare har projekt initierats som syftar till fortsatt utveckling och kvalitetsförbättring av skattningarna av marginalkostnaderna för trafikens externa effekter. Trafikanalys kunskaper om marginalkostnader och internaliseringsgrader för olika trafikslag efterfrågas bland annat av Trafikverket. I deras projekt kring konsekvenserna av höjda banavgifter för järnvägstrafik bistår Trafikanalys med expertis kring dessa frågor.

Trafikanalys arbetar även med utveckling av verktygen/metoder för tillämpning av samhällsekonomisk analys. Under året har främst två frågeställningar analyserats:

Konsekvensen av att man numera använder endast skattefaktor 1 i transportsektorns samhällsekonomiska modeller för infrastrukturinvesteringar, istället för som tidigare både skattefaktor 1 och 2. (Skattefaktor 2 sattes lika med 1 i den senaste ASEK-översynen). En PM är färdigställd för granskning av Trafikanalys vetenskapliga råd.

²⁰ Trafikanalys granskningsrapport Utr 2010/49

Potentialen i samhällsekonomiska konsekvensanalyser av mera översiktlig typ. Här utreds möjligheterna att tillämpa sådana analyser, och värdet av dessa, inom problemområden där regelrätta och kompletta samhällsekonomiska kalkyler i praktiken är mycket svåra eller omöjliga att göra. En rapport har påbörjats och kommer att slutföras under 2011.

2.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under myndighetens första nio månader uppgår till 34 900, Tabell 2.7. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 53 procent motsvarande 18 630 timmar. Fördelningen av resterande arbetstid såsom bl.a. administrativ tid har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån verksamhetsgrenens andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 2.7. Nedlagd egen arbetstid angivet i timmar för de olika verksamhetsgrenarna.

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>Nedlagd tid</i>
Analys	12 564
Statistik	15 705
Utvärdering och uppföljning	6 631
Totalt	34 900

2.6 Publiceringar under året

Statistik

2010:1	Sjötrafik 2009, kvartal 4
2010:2	Luftfart 2009, helår
2010:3	Lastbilstrafik 2009, helår
2010:4	Person- och godstransporter på järnväg, kvartal 1 2010
2010:5	Sjötrafik 2009, helår
2010:6	Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2009
2010:7	Postverksamhet 2009
2010:8	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2009
2010:9	Bantrafikskador 2009
2010:10	Lastbilstrafik 2010, kvartal 1
2010:11	Sjötrafik 2010, kvartal 1
2010:12	Lokal och regional kollektivtrafik
2010:13	Person- och godstransporter på järnväg, kvartal 2 2010
2010:14	Lastbilstrafik 2010, kvartal 2
2010:15	Sjötrafik 2010, kvartal 2
2010:16	Varuflödesundersökningen 2009
2010:17	Vägtrafikskador 2009
2010:18	Vägtrafikskadade i sjukvården 2009
2010:19	Långväga buss 2009
2010:20	Person- och godstransporter på järnväg, kvartal 3 2010
2010:21	Bantrafik 2009

Rapport

2010:1	Uppföljning av de transportpolitiska målen
2010:2	Actions for an efficient European transport policy

PM

2010:1	Indata till de nationella svenska person - och godstrafikmodellerna Sampers och Samgods för prognosår 2030
2010:2	Utveckling, förvaltning och tillämpning av prognos- och analysverktyg
2010:3	Statistiken vid Trafikanalys och dess potential för geografiska analyser
2010:4	Indata till person- och godstrafikmodellerna

3 Kompetens

3.1 Personalsammansättning

Vid slutet av år 2010 hade Trafikanalys 28 anställda, varav 11 kvinnor och 17 män. Medeltalet anställda under året var 25 personer och medelåldern på Trafikanalys var 42,8 år. Fördelningen mellan kvinnor och män i de olika personalkategorierna framgår av Tabell 3.1. Utbildningsnivån bland de anställda är mycket hög och 12 personer har forskarutbildning.

Tabell 3.1. Antal anställda, befattning och kön 2010.

<i>Kompetens</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Totalt</i>
Utredare	5	10	15
Statistiker	1	5	6
Administrativt stöd	3	0	3
Chefer	2	2	4
Totalt	11	17	28

3.2 Bemanning

Vid starten den 1 april 2010 bemannades Trafikanalys till stor del genom verksamhetsövergång enligt LAS 6b § av personal från SIKA. En övertalighet på fem personer identifierades. Uppsägningar genomfördes under april månad 2010 och de övertaliga överfördes till en avvecklingsmyndighet under Näringsdepartementet.

Under det första verksamhetsåret har myndigheten genomfört nio rekryteringar, utöver de tre chefer som anställdes av Organisationskommittén. Alla rekryteringar har skett genom extern annonsering och myndigheten har även anlitat extern hjälp i rekryteringsförfarandena. Rekryteringarna har avsett alla tre avdelningar.

Alla de utannonserade tjänsterna har inte kunnat tillsättas då det inte har funnits sökanden som till fullo uppfyller de för tjänsterna uppställda kraven. Under 2011 kommer Trafikanalys att se över det kompetensbehov som myndigheten har och möjligheterna att rekrytera den kompetensen.

3.3 Kompetensutveckling

Under verksamhetsåret har gemensam kompetensutveckling skett bl.a. genom ett utbildningstillfälle för all personal i sekretess, allmänna handlingar och diarieföring. Därutöver har individuella insatser identifierats och genomförts i dialog med respektive avdelningschef.

3.4 Arbetsmiljö och hälsa

Trafikanalys har ingått avtal om företagshälsovård med företag på båda verksamhetsorterna.

Därutöver har myndigheten antagit en friskvårdspolicy för att förebygga problem relaterade till stillasittande arbete. I denna policy har en s.k. friskvårdstimme införts vilken möjliggör för alla anställda att under en timme av arbetstiden per vecka ägna sig åt friskvård. Utlägg för motion och annan friskvård samt även viss del av kostnaden för massage ersätts i enlighet med Skatteverkets regler.

3.5 Sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron under det första verksamhetsåret uppgår till 0,7 % av den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Ingen del avser frånvaro under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer. Tabell 3.2 och Tabell 3.3 visar fördelningen av sjukfrånvaron dels mellan kvinnor och män, dels mellan olika åldersgrupper.

Tabell 3.2. Andel sjukfrånvaro av sammanlagd ordinarie arbetstid, per kön (%).

Kön	Sjukfrånvaro 2010 (%)
Kvinnor	1,1
Män	0,3

Tabell 3.3. Andel sjukfrånvaro av sammanlagd ordinarie arbetstid per åldersgrupp²¹ (%).

Åldersgrupp	Sjukfrånvaro 2010 (%)
Upp till 29 år	-
30-49 år	0,3
50 år och äldre	-

²¹ Se avsnitt 4.2 rörande redovisade siffror.

3.6 Jämställdhet

Vid årsskiftet 2010/2011 översteg antalet anställda vid Trafikanalys 25 stycken men då 2010 var myndighetens första verksamhetsår har inte någon jämställdhetsplan upprättats. Detta kommer att ske under 2011.

3.7 Åldersbalans

Majoriteten av de anställda på Trafikanalys är mellan 30 och 49 år och lite mer än hälften av de anställda är män. Vid kommande rekryteringar kommer Trafikanalys att i möjligaste sträva efter en jämnare ålders- och könsfördelning.

Tabell 3.4. Anställda uppdelade på ålder och kön.

<i>Åldersgrupp</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>
Upp till 29 år	1	1
30 – 49 år	7	12
50 år och äldre	3	4
Totalt	11	17

3.8 Uppbyggnadsarbetet i övrigt

Trafikanalys har sitt huvudkontor i Stockholm samt verksamhet i Östersund. Vid starten övertogs tills vidare de lokaler i Östersund där Statens institut för kommunikationsanalys, nedan SIKÅ, hade verkat.

Verksamhet på två orter medför särskilda behov av goda kommunikationslösningar med hög teknisk standard. Myndighetens videokonferensanläggningar används flitigt, vilket bl.a. underlättar samarbetet mellan kontoren och minskar resandet.

Under verksamhetsåret har en kontinuerlig uppbyggnad och utveckling av myndighetens administration pågått. Rutiner och obligatoriska dokument har upprättats. Arbete med framtagande av en kommunikationsstrategi påbörjades och färdigställdes i början av 2011. En hemsida har etablerats och kommer under 2011 att utvecklas ytterligare.

4 Undantag från regelverket

Nedan kommenteras de undantag som Trafikanalys har gjort från förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, nedan förordningen.

4.1 Jämförelsetal

Enligt ESV: s föreskrifter till 2kap 4 § förordningen ska jämförelsetal från föregående år lämnas till varje post i och i noterna till balansräkningen och resultaträkningen. Enligt samma paragraf ska sammanställningen över väsentliga uppgifter avse de senaste fem räkenskapsåren.

Enligt ESV: s föreskrifter till 3 kap 1 § förordningen ska informationen om resultatet avse det senaste året och jämföras med motsvarande information från minst de två föregående åren.

Enligt ESV: s föreskrifter till 3 kap 2 § förordningen ska intäkter och kostnader redovisas för minst de tre senaste åren.

Eftersom Trafikanalys bildades den 1 april 2010 avser uppgifterna endast 9 månader och då det är myndighetens första verksamhetsår saknas jämförelsetal från tidigare år. Detta gäller både i de finansiella avsnitten och i resultatredovisningen.

4.2 Sjukfrånvaro

Enligt 7 kap 3 § förordningen ska myndigheten lämna uppgifter om sjukfrånvaro för grupper om inte antalet anställda i gruppen är högst tio eller om uppgiften kan hänföras till en enskild individ.

Eftersom antalet anställda både i gruppen upp till 29 och i gruppen 50 år och äldre understiger 10 personer särredovisas inte sjukfrånvaron för dessa båda grupper. Dessa uppgifter ingår i redovisningen av den totala sjukfrånvaron.

5 Finansiell redovisning

5.1 Resultaträkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2010 (9 mån)</i>
Verksamhetens intäkter		
Intäkter av anslag		35 984
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	2 078
Finansiella intäkter	2	52
Summa		38 114
Verksamhetens kostnader		
Kostnader för personal	3	-13 342
Kostnader för lokaler		-2 495
Övriga driftkostnader	4	-21 271
Finansiella kostnader	5	-23
Avskrivningar och nedskrivningar		-984
Summa		-38 114
Verksamhetsutfall		0
Årets kapitalförändring		0

5.2 Balansräkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2010-12-31</i>
TILLGÅNGAR		
Immateriella anläggningstillgångar		
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	6	994
Summa		994
Materiella anläggningstillgångar		
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	63
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	2 312
Summa		2 375
Fordringar		
Kundfordringar		8
Fordringar hos andra myndigheter		1 641
Summa		1 648
Periodavgränsningsposter		
Förutbetalda kostnader	9	904
Summa		904
Avräkning med statsverket		
Avräkning med statsverket	10	-8 465
Summa		-8 465
Kassa och bank		
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		13 632
Summa		13 632
SUMMA TILLGÅNGAR		11 088

(tkr)

Not 2010-12-31

KAPITAL OCH SKULDER

Avsättningar

Övriga avsättningar	11	<u>26</u>
Summa		26

Skulder m.m.

Lån i Riksgäldskontoret	12	2 730
Skulder till andra myndigheter		1 769
Leverantörsskulder		4 496
Övriga skulder		<u>308</u>
Summa		9 303

Periodavgränsningsposter

Upplupna kostnader	13	<u>1 759</u>
Summa		1 759

SUMMA KAPITAL OCH SKULDER **11 088**

5.3 Anslagsredovisning

Redovisning mot anslag

<i>Anslag (tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>Årets tilldelning enl. regl.brev</i>	<i>Totalt Disponibelt belopp</i>	<i>Utgifter</i>	<i>Utgående överförings- belopp</i>
Uo 22 1:19 Ramanslag Trafikanalys					
ap.2 Trafikanalys -del till Trafikanalys	14	45 000	45 000	-35 984	9 016
Summa		45 000	45 000	-35 984	9 016

5.4 Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2010*
Låneram Riksgäldskontoret	
Beviljad	5 000
Utnyttjad	2 730
Kontokrediter Riksgäldskontoret	
Beviljad	6 000
Maximalt utnyttjad	0
Räntekonto Riksgäldskontoret	
Ränteintäkter	51
Räntekostnader	0
Avgiftsintäkter	
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>	
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0
Avgiftsintäkter	2 078
Anslagskredit	
Beviljad	1 350
Utnyttjad	0
Anslag	
<i>Ramanslag</i>	
Anslagssparande	9 016
varav intecknat	0
Bemyndiganden	Ej tillämpligt
Personal	
Antalet årsarbetskrafter (st.)	18
Medelantalet anställda (st.)	24
Driftkostnad per årsarbetskraft	2 062
Kapitalförändring	
Årets	0
Balanserad	0

*Trafikanalys startade som myndighet 2010-04-01 varför endast uppgifter för 9 månader 2010 kan redovisas.

5.5 Tilläggsupplysningar

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

Trafikanalys bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring samt ESV: s föreskrifter och allmänna råd till denna. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt ESV: s föreskrifter och allmänna råd till denna.

Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som period-avgränsningsposter.

Upplysningar av väsentlig betydelse

Trafikanalys startade som myndighet 2010-04-01. Överlåtelse har skett av Statens institut för kommunikationsanalys skulder/kapital och ställning på räntekontot till bokfört värde per 2010-03-31. Trafikanalys har även övertagit de avtal som Statens institut för kommunikationsanalys ingått.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter, förbättringsutgifter på annans fastighet samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år.

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

Avskrivning under anskaffningsåret sker från den månad tillgången tas i bruk.

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Kringutrustning till datorer Maskiner och tekniska anläggningar Övriga kontorsmaskiner
5 år	Dataprogram, licenser, rättigheter Förbättringsutgifter på annans fastighet Inredningsinventarier

Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp som de efter individuell prövning beräknas bli betalda.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	<i>Lön (tkr)</i>
Generaldirektör, Brita Saxton	754
<i>Suppleant i LRB Utveckling AB</i>	
<i>Ledamot i Statens tjänstepensionsverks styrelse</i>	
Inga förmåner	

Anställdas sjukfrånvaro

Uppgifter om sjukfrånvaro se avsnitt 3.5 och undantag från regelverket beskrivs i avsnitt 4.1.

5.6 Noter

(tkr)

Resultaträkning

		2010
Not 1	Intäkter av avgifter och andra ersättningar	
	Ersättning från statliga medfinansiärer	2 078
	Summa	2 078
Not 2	Finansiella intäkter	
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	51
	Övriga finansiella intäkter	1
	Summa	52
Not 3	Kostnader för personal	
	Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	8 326
	Övriga kostnader för personal	5 016
	Summa	13 342
Not 4	Övriga driftkostnader	
	Reparationer och underhåll	170
	Resor, representation, information	1 323
	Köp av varor	681
	Köp av tjänster	19 097
	Summa	21 271
Not 5	Finansiella kostnader	
	Ränta på lån i Riksgäldskontoret	13
	Övriga finansiella kostnader	10
	Summa	23

Balansräkning

2010-12-31

Not 6	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	
	Ingående anskaffningsvärde	1 320
	Årets anskaffningar	225
	Summa anskaffningsvärde	1 545
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-341
	Årets avskrivningar	-210
	Summa ackumulerade avskrivningar	-550
	Utgående bokfört värde	994
Not 7	Förbättringsutgifter på annans fastighet	
	Ingående anskaffningsvärde	57
	Årets anskaffningar	26
	Summa anskaffningsvärde	83
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-7
	Årets avskrivningar	-12
	Summa ackumulerade avskrivningar	-20
	Utgående bokfört värde	63
Not 8	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	
	Ingående anskaffningsvärde	4 951
	Årets anskaffningar	1 351
	Summa anskaffningsvärde	6 302
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 229
	Årets avskrivningar	-762
	Summa ackumulerade avskrivningar	-3 990
	Utgående bokfört värde	2 312
Not 9	Förutbetalda kostnader	
	Förutbetalda hyreskostnader	716
	Övriga förutbetalda kostnader	188
	Summa	904

Not 10	Avräkning med statsverket	
	Anslag i räntebärande flöde	
	Ingående balans	699
	Redovisat mot anslag	35 984
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-45 000
	Återbetalning av anslagsmedel	537
	Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-9 178
	Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag	
	Ingående balans	713
	Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag	713
	Summa Avräkning med statsverket	-8 465
Not 11	Övriga avsättningar	
	Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder	
	Ingående balans	0
	Årets förändring	26
	Utgående balans	26
Not 12	Lån i Riksgäldskontoret	
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.	
	Ingående balans	2 752
	Under året nyupptagna lån	962
	Årets amorteringar	-984
	Utgående balans	2 730
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	5 000
Not 13	Upplupna kostnader	
	Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	1 331
	Övriga upplupna kostnader	428
	Summa	1 759

Anslagsredovisning

Not 14	Uo 22 1:19 ap.2 Trafikanalys- del till Trafikanalys
	Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 350 tkr.
	Anslaget är räntebärande.

6 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2010 i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

TRAFIKANALYS

Stockholm den 21 februari 2011

Jag intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Brita Saxton
Generaldirektör



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.