



# Årsredovisning 2014 Trafikanalys



**Årsredovisning 2014**  
**Trafikanalys**  
Diarienummer Sty. 2015/24

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-02-20

# Innehåll

<b>Generaldirektörens förord</b> .....	<b>5</b>
<b>Resultatredovisning kapitel 1–5</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Om Trafikanalys</b> .....	<b>7</b>
1.1 Myndighetens uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	8
1.3 Slutförda och pågående projekt 2014.....	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	10
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren.....	11
1.6 Verksamhetens overheadkostnader.....	12
<b>2 Verksamhetsgrenar</b> .....	<b>13</b>
2.1 Omvärldsanalys.....	13
2.2 Analys och granskning.....	14
2.3 Statistik.....	19
2.4 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys.....	23
<b>3 Kunskapsspridning</b> .....	<b>29</b>
<b>4 Kompetens</b> .....	<b>31</b>
4.1 Personalsammansättning.....	31
4.2 Bemanning.....	31
4.3 Kompetensförsörjning.....	32
4.4 Arbetsmiljö och hälsa.....	33
4.5 Jämställdhet.....	33
4.6 Åldersbalans.....	34
<b>5 Undantag från regelverket</b> .....	<b>35</b>
5.1 Sjukfrånvaro.....	35
<b>6 Finansiell redovisning</b> .....	<b>37</b>
6.1 Resultaträkning.....	37
6.2 Balansräkning.....	38
6.3 Anslagsredovisning.....	40
6.4 Tilläggsupplysningar.....	41
6.5 Noter.....	43

6.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	47
<b>7</b>	<b>Fastställande av årsredovisning .....</b>	<b>49</b>
<b>Bilaga</b>	<b>.....</b>	<b>51</b>
	Publiceringar under året .....	51

## Generaldirektörens förord

År 2014 blev ett allmänpolitiskt turbulent år. Även inom transportpolitiken blev det många tvära kast. I fokus stod järnvägen, med sina problem med resurser, effektivitet och säkerhet. Vi på Trafikanalys har, inom ramen för våra roller och vårt uppdrag, försökt bidra till ett förbättrat järnvägssystem, men vi har även ägnat avsevärd tid och resurser åt de andra tre trafikslagen. Verksamheten har handlat om såväl gods- som persontransportarbete, liksom om infrastrukturplanering, trafikering och fordon.

Årets produktion är omfattande och diversifierad, med både bredd och djup. Jag vågar påstå att den uppfyller både relevans- och kvalitetskrav med råge.

Vår måluppföljning visar att mycket inom transportsystemet kan förbättras ytterligare, inte minst med avseende på tillgänglighet. Det behövs nu gemensamma kraftanstängningar för att nå ett transportsystem som präglas av effektivitet, hållbarhet, säkerhet och innovation. För att nå dit krävs bl.a. en förbättrad extern och intern målstyrning, uppföljning och proaktiv tillsyn.

Sist, men inte minst, behövs kunskapsunderlag för en lärande politik, i form av fristående analyser, utvärderingar och kvalitetssäkrad statistik. Vi på Trafikanalys bidrar gärna med det och ser framtiden an med tillförsikt.

Stockholm den 20 februari 2015

Brita Saxton

Generaldirektör





# Resultatredovisning

## kapitel 1–5

# 1 Om Trafikanalys

## 1.1 Myndighetens uppgifter

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida officiell statistik om transporter och kommunikationer. Myndigheten ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer. Trafikanalys ska även bedriva omvärldsanalys och omvärldsbevakning, med tonvikt på transportsystemets och transportpolitikens utveckling i EU och dess effekter på Sverige.

Verksamheten syftar framför allt till att utveckla policyrelevant kunskap och ge regeringen underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Myndigheten ska sprida relevant kunskap till aktörer inom det transportpolitiska systemet, men också till aktörer inom angränsande politikområden, exempelvis tillväxtpolitik och miljöpolitik. I detta perspektiv är regionala och nationella, såväl som europeiska och andra internationella aktörer viktiga.

Trafikanalys ska vara en professionell, nyfiken, effektiv, öppen och flexibel myndighet. Nära kontakter med regeringskansliet är viktiga bland annat för att säkerställa verksamhetens policyrelevans och att myndighetens kunskaper och analyser kommer till nytta. Samverkan med andra myndigheter, liksom med branschorganisationer och regionala aktörer, är en annan viktig del i arbetet. En viktig fråga är att bygga upp och vårda formella och informella kontaktnät, till exempel med forskarvärlden och relevanta konsulter.

## 1.2 Organisation

Myndigheten är en enrådighetsmyndighet och har, utöver GD, tre avdelningar:

- avdelningen för Analys och granskning (Stockholm)
- avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik (Stockholm/Östersund)
- avdelningen för Verksamhetsstöd (Stockholm/Östersund)

Ett avdelningsövergripande arbetssätt har utvecklats, vilket bland annat innebär att större aktiviteter vanligtvis engagerar medarbetare från mer än en avdelning.

### **Avdelningen för Analys och granskning**

Avdelningen för Analys och granskning är i sin helhet lokaliserad till Stockholm. Här genomförs bland annat granskning och kvalitetskontroll av beslutsunderlag inom det transportpolitiska området. Avdelningen står för förhandsbedömningar av effekter av olika insatser eller förslag till åtgärder/styrmedel inom det transportpolitiska området. Avdelningen följer Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska kalkyler. Avdelningen har även ett huvudansvar för myndighetens omvärldsbevakning och omvärldsanalys, med tonvikt på Sverige, EU- och OECD-länderna. En viktig del i arbetet är att utveckla relationer med skilda samverkansparter och kontaktnät inom och utom landet.

### **Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik**

Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik har verksamhet både i Östersund och i Stockholm. En viktig del av Trafikanalys verksamhet utgörs av nulägesbeskrivningar inom transportområdet. Beskrivningarna bygger i stor utsträckning på den egna statistiken. Hanteringen av den officiella statistiken om transporter och kommunikationer ligger på avdelningen. Officiell statistik framställs för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Den ska vara objektiv och hållas allmänt tillgänglig på Internet. Avdelningen har ett huvudansvar för myndighetens utvärderingar och för vissa uppföljningar, bland annat av de transportpolitiska målen, liksom för myndighetens kvalitetsarbete. Avdelningen ansvarar också för att trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder utvecklas.

### **Avdelningen för Verksamhetsstöd**

Avdelningen för Verksamhetsstöd ansvarar för ekonomiadministrativa tjänster, IT-tjänster/-beställningar, samordning av verksamhetsplanering, budgetunderlag, årsredovisning, kommunikation och kontorsservice. Vidare är avdelningen ett stöd för kärnverksamheten i arbetsgivarfrågor, juridik och upphandlingsfrågor. Avdelningen består av en administrativ chef, tillika verksamhetsjurist, en administrativ handläggare, en administratör och en kommunikationsansvarig. Avdelningen har verksamhet både i Stockholm och i Östersund.

## Trafikanalys vetenskapliga råd

Vid Trafikanalys finns ett vetenskapligt råd med uppgift att kvalitetssäkra de metoder myndigheten använder och bidra till metodutveckling. Det vetenskapliga rådet består av myndighetens chef Brita Saxton, som är ordförande, Henrik Gudmundsson, senior forskare vid Danmarks Tekniske Universitet, Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Helena Wockelberg, forskare, universitetslektor, bitr. prefekt Statsvetenskapliga institutionen Uppsala universitet, James Odeck, professor i transportekonomi vid Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet samt Lars Westin, professor i regionalekonomi vid Umeå Universitet.

Under året har det vetenskapliga rådet haft två möten.

## 1.3 Slutförda och pågående projekt 2014

Trafikanalys uppdrag delas in i specifika och löpande projekt.

I de specifika projekten ingår regeringsuppdrag, egeninitierade projekt som beslutats i dialog med Regeringskansliet samt egeninitierade projekt.

I de löpande projekten ingår den verksamhet som pågår kontinuerligt och med stöd av myndighetens instruktion. Här ingår bland annat produktionen av den officiella statistiken, att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser, uppföljning av de transportpolitiska målen samt besvarande av remisser.

Tabell 1.1 Specifika projekt

<i>Specifika projekt</i>	<i>Antal</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Antal</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Antal</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Antal</i>	<i>Kostnad</i>
	<i>2014</i>	<i>(tkr.)</i>	<i>2013</i>	<i>(tkr.)</i>	<i>2012</i>	<i>(tkr.)</i>	<i>2011</i>	<i>(tkr.)</i>
Projekt överförda från föregående år	76	–	66	–	45	–	33	–
Nya projekt under året	21	–	17	–	29	–	18	–
<b>Summa projekt under året</b>	<b>97</b>	–	<b>83</b>	–	<b>74</b>	–	<b>51</b>	–
Årets avslutade projekt	10	2 668	7	2 265	8	3 628	6	3 489
Pågående projekt vid årets slut	87	–	76	–	66	–	45	–

Tabell 1.2 Löpande projekt

<i>Löpande projekt</i>	<i>Antal</i> <i>2014</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr.)</i>	<i>Antal</i> <i>2013</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr.)</i>	<i>Antal</i> <i>2012</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr.)</i>	<i>Antal</i> <i>2011</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr.)</i>
Statistikrapporter	35	27 157	29	24 807	25	25 382	26	32 942
Remisser	31	1 044	39	946	19	547	34	1 212
Uppföljning av de transportpolitiska målen	1	2 196	1	1 567	1	948	1	782
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	1 200	1	880	1	1 384	1	1 235
Omvärldsanalys	1	3 074	1	1 418	1	2 487	1	2 200

## 1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter

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

Tabell 1.3 Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren (tkr.)

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
Analys	21 247	19 808	19 976	18 240
Statistik	27 157	24 807	25 382	32 942
Utvärdering och uppföljning	15 010	16 757	17 639	14 663
<b>Totalt</b>	<b>63 414</b>	<b>61 372</b>	<b>62 998</b>	<b>65 845</b>

Tabell 1.4 Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren (tkr.)

<b>Verksamhetsgren</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<i>Anslag</i>	21 164	19 687	19 930	18 177
<i>Övriga intäkter</i>	83	121	46	63
<b>Summa Analys</b>	<b>21 247</b>	<b>19 808</b>	<b>19 976</b>	<b>18 240</b>
<i>Anslag</i>	22 055	24 051	21 933	25 402
<i>Övriga intäkter</i>	5 102	756	3 449	7 540
<b>Summa Statistik</b>	<b>27 157</b>	<b>24 807</b>	<b>25 382</b>	<b>32 942</b>
<i>Anslag</i>	14 956	16 654	17 600	14 618
<i>Övriga intäkter</i>	54	103	40	45
<b>Summa Utvärdering och uppföljning</b>	<b>15 010</b>	<b>16 757</b>	<b>17 640</b>	<b>14 663</b>
<b>Totalt</b>	<b>63 414</b>	<b>61 372</b>	<b>62 998</b>	<b>65 845</b>

## 1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret upp går till 48 189. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 73 procent motsvarande cirka 35 295 timmar. Fördelningen av resterande arbetstid som bland annat administrativ tid har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån verksamhetsgrenens andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 1.5 Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren (timmar)

<b>Verksamhetsgren</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Analys	20 073	17 200	19 220	19 493
Statistik	14 929	14 497	13 267	14 572
Utvärdering och uppföljning	13 196	16 665	17 103	13 830
<b>Totalt</b>	<b>48 189</b>	<b>48 362</b>	<b>49 590</b>	<b>47 895</b>

## 1.6 Verksamhetens overheadkostnader

För att ge en ännu tydligare bild av fördelningen av Trafikanalys kostnader särredovisar vi även verksamhetens overheadkostnader från verksamhetens totala kostnader. I denna kostnad ingår kostnader för gemensam styrning, samordning, administration och lokaler.

Av den totala kostnaden för verksamheten uppgår overheadkostnaderna till 16 970 tkr motsvarande 27 procent (avrundat till heltal) av de totala kostnaderna.

I personalkostnaderna inkluderas del av generaldirektörens lön samt lönerna för de som är anställda på avdelningen verksamhetsstöd. I begreppet kostnader för personal inbegrips samma typ av kostnader som redovisas i resultaträkningen.<sup>1</sup>

I övriga driftskostnader inkluderas de kostnader som redovisas i resultaträkningen till den del de är verksamhetsövergripande.<sup>2</sup>

Tabell 1.6 Verksamhetens overheadkostnader (tkr.)

<i>Overheadkostnader</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>
Kostnader för personal	5 556	5 084	4 407
Kostnader för lokal	2 741	2 703	2 658
Övriga driftskostnader	8 194	8 109	8 060
Finansiella kostnader	6	29	26
Avskrivningar och nedskrivningar	473	723	909
<b>Totalt</b>	<b>16 970</b>	<b>16 648</b>	<b>16 061</b>

<sup>1</sup> Se not 4 i resultatredovisningen

<sup>2</sup> Se not 5 i resultatredovisningen

## 2 Verksamhetsgrenar

### 2.1 Omvärldsanalys

Trafikanalys redovisar även under 2014 en analys av hur skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling påverkar den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Konkurrensvillkoren för den svenska sjöfarten har på vissa punkter förbättrats. Exempelvis har sjöfartsstödet breddats till att omfatta fler fartyg. Sammantaget är konkurrensförhållandena fortfarande till nackdel för svenska rederier. Den svenskflaggade flottan fortsätter att minska medan den svenskkontrollerade flottan växer.<sup>3</sup>

Den årliga uppföljningen av effekterna av stödet till svensk sjöfart visar att stöder fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. För de företag som fortfarande lyfter sjöfartsstöd har omsättningen, liksom lönsamheten ökat jämfört med året innan (2012). Stödet motsvarar för dessa företag i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen.<sup>4</sup>

Transportprognoser tar i stor utsträckning sin utgångspunkt i historien och tenderar att bli konservativa. Som ett kompletterande underlag till dessa har omvärldsanalysen en viktig roll i att identifiera och analysera trender som kan komma att påverka transportefterfrågan. Trafikanalys har genomfört en scenariostudie om citylogistik. Där analyseras nio trender som bedöms påverka utvecklingen. Fyra skilda scenarier konstrueras där teknisk utveckling och automatisering å den ena sidan, och transporttillväxt å den andra sidan, utvecklas i radikalt olika takt. En slutsats är att det vid en snabb teknisk utveckling bedöms finnas goda förutsättningar för transportpolitisk måluppfyllelse.<sup>5</sup> Under året har det också inletts omvärldsstudier avseende framtidens cykling respektive automatiserade vägtransportsystem. Hur ser framtidens cyklist, cykel respektive cykelinfrastruktur ut? Hur skulle kapaciteten i vägtransportsystem påverkas om alla fordon var automatiserade och tidsluckorna mellan fordon kunde hållas mycket korta?

För fjärde året i rad genomförde Trafikanalys ett nordiskt seminarium under rubriken *Nordiska vägar till en effektivare transportpolitik*. Dessa seminarier har utvecklats till en intressant nordisk arena för informationsutbyte och gemensamma reflektioner. I år var temat gränsöverskridande transporter. I samband med seminariet publicerades promemorian Transportpolitik och gränsöverskridande transporter i de nordiska länderna.<sup>6</sup>

Trafikanalys fortsatte under året sin omvärldsbevakning av transportpolitiska EU-nyheter. I genomsnitt var 14:e dag presenteras en nyhetskolonn på myndighetens webbplats<sup>7</sup> och det

<sup>3</sup> Trafikanalys Rapport 2014:2

<sup>4</sup> Trafikanalys Rapport 2014:10

<sup>5</sup> Trafikanalys Rapport 2014: 8

<sup>6</sup> Trafikanalys PM 2014:4

<sup>7</sup> <http://www.trafa.se/sv/Omvarldsanalys/Europeisk-utblick/>

är en uppskattad informationskälla. En fördjupad analys presenterades av EU:s fjärde järnvägspaket.

Trafikanalys och Trafikverket har ett löpande samarbete avseende omvärldsanalys.

### Urval av prestationer Omvärldsanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom omvärldsanalys. 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>Prestationer</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
EU-bevakning	240	85	92	–
Sjöfartens konkurrenssituation	490	767	604	0
Framtidens godstransporter i städer	357	–	–	–

Anm. 2014 är första året som kostnaden för Framtidens godstransporter i städer särredovisas. 2012 är första året som kostnaden för EU-bevakning särredovisas

## 2.2 Analys och granskning

En viktig del i det nya planeringssystemet för transportinfrastruktur är Trafikanalys kvalitetsgranskning och analys av det beslutsunderlag som Trafikverket tar fram inför regeringens beslut om nationell plan och länsplaner för transportsystemet, liksom att granska underlag för Trafikverkets förslag till projekt som ska ges klartecken för byggstart respektive förberedelse för byggstart.

Trafikanalys redovisade sin första granskning av förslagen till länsplaner för regional transportinfrastruktur under året. En generell bedömning är att förslagen inte är tillräckligt kompletta, tydliga och transparanta för att det ska gå att avgöra om de åtgärder som föreslås är samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara. Samtliga länsplaneupprättare har i enlighet med regeringens direktiv tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning av planförslaget. Med få undantag är det dock svårt att följa hur miljökonsekvenserna av olika åtgärder har påverkat det slutliga innehållet i planförslagen.<sup>8</sup>

I enlighet med nya planeringssystemet för transportinfrastruktur lade Trafikverket i maj fram förslag till objekt att byggstarta under perioden 2015 till 2017, respektive förbereda för byggstart under 2018 till 2020. Trafikanalys har bistått regeringen med att kvalitetsgranska Trafikverkets process, såväl som underlagen för respektive objekt. En väsentlig avvikelser från

<sup>8</sup> Trafikanalys PM 2014:1



direktiven var att endast två av de objekt som föreslås till byggstart hade väg- eller järnvägsplan som vunnit laga kraft när förslaget lades fram. I granskningsarbetet lades betydande fokus på anläggningskostnads kalkyler och samlade effektbedömningar.<sup>9</sup> I regeringsuppdrag till Trafikverket, att lämna förslag till byggstarter från år 2016 och framåt, fastslås att de synpunkter som Trafikanalys framhållit i nämnda kvalitetsgranskning ska beaktas.<sup>10</sup>

Nära kopplat till dessa insatser är uppdraget att följa Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys. Det konstateras i årets rapport att budgeterade resurser för 2013 var betydligt större än redovisat utfall. Liksom tidigare år har utvecklingsarbetet fått stå tillbaka för Trafikverkets mer omedelbara behov av modelltillämpning. Under året var det arbetet med åtgärdsplaneringen som blev mer omfattande än förutsett. Trafikanalys finner det fortsatt svårt att följa Trafikverkets arbete. Redovisningen måste förbättras för att, ytterst, medborgarna ska ha möjlighet att se hur Trafikverket använder avsatta resurser. Trafikanalys efterlyser bland annat en tydlig redovisning av syfte med och användningsområden för skilda modeller och modellsystem.<sup>11</sup>

I en särskild promemoria redovisas en beskrivning av den internationella utvecklingen avseende persontransportmodeller. Det konstateras att det finns en stark trend i riktning mot ökad komplexitet i persontransportmodeller. En del i det är den utveckling av så kallade aktivitetsbaserade modeller som sker på flera håll i världen. Inte minst för sådana modeller är dataförsörjning ett problem och en utmaning. Hantering av internationellt resande är särskilt problematiskt. Regionala modeller är på många andra håll mer specifikt utvecklade för att analysera regionala frågeställningar, såsom markanvändningsfrågor, jämfört med i Sverige.<sup>12</sup>

Trafikanalys har på regeringens uppdrag arbetat med att analysera och utvärdera Trafikverkets arbete med produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen.<sup>13</sup> En första delredovisning av arbetet sker våren 2015.

Ett av Trafikanalys uppdrag enligt instruktionen är att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag. Av redovisningen framgår i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina samhällsekonomiska kostnader. Under året uppdaterades den särskilda analysen av internationella transportkedjor.<sup>14</sup> Redovisningen bidrar till en, för transportsektorn, gemensam utgångspunkt för diskussioner om hur transportsektorns kostnadsansvar tillämpas.

---

<sup>9</sup> Trafikanalys Rapport 2014:9

<sup>10</sup> Uppdrag att lämna förslag på objekt som bör få byggstartas 2016-2018 och objekt som bör få förberedas för byggstart 2019-2021, Regeringsbeslut II 9, 2014-12-19, N2014/5328/TE

<sup>11</sup> Trafikanalys Rapport 2014:3

<sup>12</sup> Trafikanalys PM 2014:2

<sup>13</sup> Uppdrag att analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen, 2014-02-27, N2014/1057/TE

<sup>14</sup> Trafikanalys Rapport 2014:4

I redovisningen av uppdraget att medverka i genomförandet av Östersjöstrategin framhåller Trafikanalys analysinsatser avseende gränsöverskridande godstransporter och transnationell arbetspendling.<sup>15</sup>

Trafikanalys har genomfört en konsekvensutredning av en delvis återreglering av lokal flygtrafiktjänst i enlighet med riksdagens tillkännagivande till regeringen. I rapporten konstateras att det inte är möjligt att kvantifiera de samhällsekonomiska effekterna. Analysen indikerar emellertid att den ursprungliga omregleringen har fördelar för de små flygplatsernas kostnadsbild, vilket kan påverka det transportpolitiska funktionsmålet. Samtidigt har en delvis återreglering sannolikt bättre förutsättningar att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet. I rapporten konstateras även att det finns militära aspekter att beakta.<sup>16</sup>

Trafikanalys bistår, på regeringens uppdrag, Näringsdepartementet i arbetet med vissa samverkansavtal med andra länder. Insatser i enlighet med tidigare avtal med Kina och USA fortsätter och ett nytt avtal har ingåtts med Japan. Inom ramen för Japansamarbetet har Trafikanalys i samarbete med det japanska ministeriet för markanvändning, infrastruktur, transport och turism skrivit och publicerat en jämförande järnvägspolitisk studie.<sup>17</sup>

Inom området myndighetsstyrning har Trafikanalys analyserat hur transportmyndigheterna hanterar de rekommendationer som Statens Haverikommission ger. Alla transportmyndigheter har etablerade arbetssätt för att hantera rekommendationerna och samarbetet med Statens Haverikommission upplevs genomgående som tillfredställande. Samtidigt finns det potential att förtydliga roller och ansvar i uppföljningsprocessen.<sup>18</sup> Trafikanalys bistår även Näringsdepartementet vid myndighetsdialogerna med de större transportmyndigheterna genom att analysera och lämna synpunkter på aktuella underlag.

I ett egeninitierat projekt har Trafikanalys analyserat skilda landsbygders tillgänglighet och transportpolitiska utmaningar. En huvudslutsats är att olikheterna mellan skilda landsbygder är mycket stora. Utmaningarna för avlägsna landsbygder är helt andra än för tätortsnära landsbygder.<sup>19</sup>

I ett projekt inom ramen för CTS (Centrum för transportstudier) analyseras hur förutsättningar för att stärka tillgängligheten i vissa regioner med hjälp av regionaltåg påverkas av hur trafiken utformas.<sup>20</sup>

---

<sup>15</sup> Utr. 2011/65

<sup>16</sup> Trafikanalys Rapport 2014:1

<sup>17</sup> Trafikanalys Rapport 2014:12

<sup>18</sup> Trafikanalys Rapport 2014:11

<sup>19</sup> Trafikanalys Rapport 2014:16

<sup>20</sup> Utr. 2014/23

## Urval av prestationer Analys och granskning

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några uppdrag inom området Analys och granskning. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 2.2: Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr.)

<i>Prestationer</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
Granskning av åtgärdsplanering/byggstarter	1 819	2 788	–	–
Myndighetsstyrning	1 555	631	664	366
Samhällsekonomiska modeller	1 200	880	1 559	1 235

Anm. 2013 är första året som kostnaden för Granskning av åtgärdsplanering särredovisas.

## Remisser

Under året har Trafikanalys besvarat 31 remisser, flertalet av dem från Regeringskansliet. Här redovisas ett urval av de principiellt viktigaste remisserna.

Trafikanalys delar Riksrevisionens slutsats att det i den befintliga infrastrukturen finns en potential att effektivisera dagens arbetsätt för att uppnå en högre punktlighet inom järnvägen.<sup>21</sup> Punktlighet utgör dock endast en del i transportsystemets bidrag till samhället och kanske inte alltid bör ha högsta prioritet. Systemet för kvalitetsavgifter är viktigt och behöver utvecklas för att bidra till bättre effektivitet i systemet. Trafikanalys instämmer i behovet av att utveckla processen för en effektiv tilldelning av tåglägen, bland annat med avseende på konsekvenserna av tvistlösning, även om ett fullständig samhällsekonomiskt underlag är svårt att åstadkomma. Trafikanalys framför också betydelsen av att utveckla officiell statistik om järnvägens punktlighet vid statistikansvarig myndighet.

I yttrande över departementspromemorian *Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde* konstateras att förslagen är relativt okontroversiella. Samtidigt framhålls att det är tveksamt om den uppföljning av effektivisering som svarar mot artikel 30 i direktiv 2012/34/EU och som nu riggas är tillräcklig för att mäta resultat mot utfall.<sup>22</sup>

Trafikanalys är positiv till tanken på "en väg in" för företagens uppgiftslämnande, som presenterats av utredningen om ett minskat och förenklat uppgiftslämnande.<sup>23</sup> Det skulle dock behövas en tydligare analys av kostnads-/nyttobalansen ur berörda myndigheters perspektiv.

<sup>21</sup> Utr. 2014/1

<sup>22</sup> Utr. 2014/40

<sup>23</sup> Utr. 2014/3

Trafikanalys är i grunden positiv till att utöka användningen av ITS i transportsektorn som Trafikverket föreslagit.<sup>24</sup> ITS utgör ett viktigt verktyg för att uppnå de transportpolitiska målen och bör därför beaktas vid Trafikverkets trafikslagsövergripande infrastrukturplanering. Trafikanalys anser dock att förslaget till handlingsplan inte är tillräckligt tydligt avseende strategiska mål, aktiviteter, resurser och tidplaner. Det behöver analyseras om lagstiftningen behöver ses över så att myndigheter kan utnyttja den fulla potentialen med öppna data för användning i ITS-system.

Utredningen om en fossilfri fordonstrafik föreslår ett brett spektrum av åtgärder. Trafikanalys konstaterar att det krävs vidare analyser innan beslut fattas. Bland annat behöver frågan om kostnadseffektivitet studeras noga. Uppenbart är att det krävs åtgärder både för att minska bilberoendet och för att stimulera användning av ny teknik.<sup>25</sup>

Trafikanalys har deltagit i Naturvårdsverkets arbete med förslag till ändringar i förordningen om klimatrapportering.<sup>26</sup> Det är positivt att rapporteringen av prognoser för växthusgasutsläpp formaliseras och införs i det svenska regelverket. Tillgång till kvalitetssäkrade prognoser som framtagits med jämförbara metoder är nödvändigt för att kunna föra en gemensam europeisk klimatpolitik. En framåtsyftande EU-politik inom klimat- och transportområdet är också en förutsättning för att Sverige ska kunna uppfylla det nationella transportpolitiska hänsynsmålet och preciseringen Begränsad klimatpåverkan. Trafikanalys tillstyrker förslagen om nya uppgifter för Trafikanalys, inklusive granskningen av utsläppsprognoser.

Trafikverket och Transportstyrelsen har utrett och lämnat förslag kring tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet.<sup>27</sup> Trafikanalys ställer sig positiv till förslagen, vilka bedöms leda till effektiviserade godstransporter på väg utan att kräva initialt stora investeringar i infrastruktur. Förslagen möjliggör färre lastbilar på vägarna och väntas därför leda till en minskad miljöbelastning samt ökad trafiksäkerhet.

Avseende Transportstyrelsens förslag kring konkurrensvillkor och cabotagetransporter konstaterar Trafikanalys att det finns behov av att stärka bevisbördan för den som utför cabotagetransporter och ställer sig i huvudsak bakom förslagen. En bättre omvärldsanalys, bland annat avseende andra länders sanktionsavgifter efterlyses dock.<sup>28</sup>

Trafikanalys har tillstyrkt Transportstyrelsens förslag till inriktning för tillsyn och efterlevnad av det så kallade svaveldirektivet och framhåller samtidigt att det är viktigt att tidigt ha ett sanktionssystem på plats.<sup>29</sup>

---

<sup>24</sup> Utr. 2014/41

<sup>25</sup> Utr. 2014/7

<sup>26</sup> Utr. 2014/44

<sup>27</sup> Utr. 2014/53

<sup>28</sup> Utr. 2014/15

<sup>29</sup> Utr. 2014/30

## 2.3 Statistik

### Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik<sup>30</sup> presenteras den statistik som av ansvariga sektorsmyndigheter bedömts uppfylla krav på bland annat relevans och kvalitet. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken över Transporter och kommunikationer. Produktion, kvalitetssäkring och spridning av officiell statistik görs på följande områden; bantrafik, kollektivtrafik, kommunikationsmönster, luftfart, post, tele, sjöfart och vägtrafik. I kommunikationsmönster ingår statistiken om resvanor och varuflöden och i vägtrafik ingår bland annat redovisningen av fordon, lastbilstransporter och vägtrafikskadade.

All insamling av underlag och en stor del av produktionen av statistiken utförs av upphandlade konsulter eller av andra myndigheter. Trafikanalys publicerar officiell statistik varje år, kvartal och i vissa fall månad, i form av kvalitetsgranskade rapporter och tabellverk som samtliga kan hämtas från myndighetens webbplats. Där finns också en publiceringsplan som under 2014 omfattade 47 statistikpubliceringar, varav 35 rapporter och tabellverk samt 12 månadsvisa pressmeddelanden om nyregistreringar av fordon. Trafikanalys besvarar också många direkta frågor om statistik. Användare som Regeringskansliet, riksdagsföreträdare, journalister, forskare, studenter, företag och intresseorganisationer uttrycker sin uppskattning över att deras frågor besvaras snabbt.

Den officiella statistik som publicerades under 2014 visade bland annat att personresorna i Sverige ökar. Persontrafiken på järnväg ökade med 19 procent de senaste 5 åren, främst i regional trafik. Kollektivtrafiken ökade sammanlagt 27 procent på 10 år och i genomsnitt gjorde svensken 148 kollektivtrafikresor under 2013. Antalet passagerare i flygtrafiken slog rekord för fjärde året i rad, främst för utrikes resor där ökningen varit nästan 50 procent de senaste 10 åren. I vägtrafiken noterades det lägsta antalet dödade sedan andra världskriget. Den sammanlagda körsträckan med personbil har varit stabil sedan 2009, trots att antalet personbilar i trafik stadigt ökar. Det är fortfarande bensinbilarna som dominerar bland personbilarna på våra vägar (70 procent av beståndet), men förändrade vanor i nybilsköpen har gjort att dieselbilarna ökat sin andel från 5 procent till 24 procent av beståndet de senaste 10 åren. Könsrollerna är fortsatt tydliga då män reser 30 procent längre sträckor medan kvinnor reser längre tid - en skillnad som förklaras av att män reser mer med bil i jämförelse med kvinnor vilka åker mer kollektivt.

Godstransporterna uppvisar inte samma ökning som personresorna. Godstågstrafiken minskade med 21 procent på 5 år och antalet lastbilstransporter med svenskregistrerade lastbilar minskade med 7 procent det senaste året. I hamnarna minskade godshanteringen med 7 procent sedan föregående år och är nu nere på samma nivå som krisåret 2009. Antalet svenskregistrerade fartyg fortsätter att minska, men det fartygstonnage som disponeras av svenska rederier ökar ändå snabbt.

---

<sup>30</sup> Lag (2001:99) om den officiella statistiken

## Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett arbete för att systematiskt genomlysna och utveckla statistikprodukterna med fokus på kvalitet, relevans och effektivitet. Strävan att minska uppgiftslämnarbördan är också en viktig utgångspunkt i detta arbete.

Trafikanalys har, i dialog med statistikens användare, under några år bedrivit ett utvecklingsarbete med sikte på en ny varuflödesundersökning (VFU). En ökad användning av transportbranschens registerdata är en viktig del av förändringen, liksom ett ökat fokus på omlastningspunkter för att bättre fånga intermodaliteten i transportkedjorna. Flera pilotprojekt har genomförts, bland annat avseende omlastningsplatser, dagligvaruhandelns och skogssektorns transporter samt möjligheten att hämta underlagsdata från speditörer. Erfarenheterna har sammanställts som underlag för nästa VFU-insamling<sup>31</sup>, vilken efter samråd med bland annat användarrådet och Trafikverket har planerats till 2016.

Under 2014 granskades statistiken om postverksamhet genom en användarundersökning.<sup>32</sup> Resultaten ligger till grund för en planerad utveckling under 2015 av bland annat täckningen av paketdistribution. En liknande användarundersökning gjordes i slutet av året avseende luftfartsstatistiken.<sup>33</sup> Under året har utredningar också gjorts kring förutsättningarna för förbättrad statistik om transportarbete<sup>34</sup>, samt om transporter av farligt gods.

Sverige har för avsikt att genom olika åtgärder stimulera sjötransporter på sina inre vattenvägar, det vill säga särskilt utpekade inre vatten där speciella regler kan tillämpas. Trafikanalys har gjort en förstudie kring hur statistik om dessa transporter skulle kunna insamlas och vilka krav som ställs på rapportering till Eurostat.<sup>35</sup> Därmed finns nu en beredskap för att kunna inleda sådan statistikproduktion så snart omfattningen gör det aktuellt.

De senaste åren har det funnits ett starkt intresse för punktligheten på Sveriges järnvägar. Uppgifter om förseningar eller inställda tåg ingår för närvarande inte i den officiella bantrafikstatistiken då Trafikanalys inte haft tillgång till kvalitetssäkrade underlag på området. Under 2014 har dock Trafikverket tillsammans med bland annat operatörerna i järnvägssektorn bedrivit ett utvecklingsarbete rubricerat Tillsammans för tåg i tid (TTT). Trafikanalys har tillsammans med VTI och Transportstyrelsen genomfört och redovisat en oberoende kvalitetsgranskning av detta samarbete med särskilt fokus på förseningsstatistikens kvalitet.<sup>36</sup> Mot denna bakgrund har Trafikanalys genomfört ett utvecklingsprojekt med målsättningen att hitta former för att publicera officiell statistik om tågförseningar under 2015.<sup>37</sup>

---

<sup>31</sup> Trafikanalys PM 2014:6

<sup>32</sup> Statisticon, Intern PM

<sup>33</sup> Trivector, Intern PM

<sup>34</sup> Intern PM

<sup>35</sup> Statisticon, Intern PM

<sup>36</sup> Granskningsutlåtande 2014-09-15, samt presentation vid resultatkonferensen 2014-10-08

<sup>37</sup> Utkast till intern metod-PM

Vid utveckling av statistiken har relevansen för statistikanvändarna stor betydelse. Användarråd är viktiga för att få synpunkter på användarbehov och utvecklingsförslag på statistikområdet. Trafikanalys har under året haft möten med sina två användarråd för godstransporter respektive vägtrafikskador. För samordning av all statistikproduktion på transportområdet, både officiell och annan statistik, organiserar Trafikanalys ett producentråd för samverkan mellan myndigheterna. I rollen som användare av officiell energistatistik för transportsektorn ingår Trafikanalys i Energimyndighetens användarråd.

Den europeiska statistikbyrån Eurostat har utvecklat kvalitetsriktlinjer för statistik, Statistics Code of Practice<sup>38</sup>, vilka under 2012 infogades i EU:s statistikförordning. Från 1 januari 2014 gäller anknytande anpassningar i den svenska statistiklagen. I praktiken innebär detta inte några större förändringar för Trafikanalys, men ett arbete har inletts för att hitta former för hur lagens kvalitetskrav ska tillgodoses när externa konsulter eller andra myndigheter bistår med produktion av statistikunderlag.

Eurostat genomförde under 2014 en internationell peer-review granskning av hur Statistics Code of Practice implementerats i medlemsländerna. I huvudsak inriktades granskningen på den nationella statistikmyndigheten SCB, men Trafikanalys ingick som en av tre utvalda statistikansvariga myndigheter. Slutsatserna från granskningen rapporteras 2015.

Under det nationella Rådet för den Officiella Statistiken (ROS) finns flera arbetsgrupper för samordning, utveckling och erfarenhetsutbyte mellan de statistikansvariga myndigheterna. Trafikanalys ingår i tre arbetsgrupper.

Alla statistikproducenter har ett ansvar att ständigt sträva efter att minimera uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Trafikanalys arbetar med detta på flera sätt, bland annat genom att delta i Uppgiftslämnarutredningens arbetsgrupp där vi bidragit med underlag för utveckling av en myndighetsgemensam applikation för uppgiftslämnande.<sup>39</sup>

En väg till förenklad insamling är att pröva möjligheten att ersätta enkäter och intervjuer med användning av befintliga register, hos både myndigheter och företag. Detta har varit viktigt i ovan nämnda utveckling av VFU, men har också gjorts i anslutning till RVU, kollektivtrafikstatistiken, lastbilsstatistiken och vid utvecklingen av förseningsstatistik på järnväg. För den resurskrävande insamlingen till lastbilsundersökningen har uppgiftslämnarbördan också minskats genom utveckling av webbformulär som tillval till pappersenkäter inför 2015 års insamling.<sup>40</sup> Därmed kommer samtliga Trafikanalys statistikinsamlingar att vara anpassade till elektronisk svarslämning. En studie har också genomförts kring möjligheten att förkorta mätperioden i lastbilsundersökningen från sju dagar per utvald lastbil till tre eller fyra dagar.<sup>41</sup> Resultaten ska granskas tillsammans med resultaten från en genomförd bortfallsanalys<sup>42</sup> och kommer att ligga till grund för beslut om fortsatt utformning av denna undersökning.

<sup>38</sup> [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/quality/code\\_of\\_practice](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/quality/code_of_practice)

<sup>39</sup> Dnr. Sty. 2014/58

<sup>40</sup> Sta. 2014/49

<sup>41</sup> Statisticon, Intern PM

<sup>42</sup> Statisticon, Intern PM

En spännande ny möjlighet att finna underlag till statistik kan ligga i de så kallade "BigData", det vill säga sådana stora datamängder som genereras i olika tekniska system, men som kräver innovativa lösningar för att nyttjas effektivt. Vinnova beviljade i december finansiering från programmet "För ökad innovation i offentligt finansierad verksamhet" för en förstudie kring förbättrad sjötrafikstatistik med BigData från Sjöfartsverkets RAIS-databas.<sup>43</sup> Förstudien kommer att genomföras under 2015 i ett samarbete mellan SCB och Trafikanalys.

Det är viktigt att statistiken får en sådan spridning att den kommer till nytta i samhället. Trafikanalys bedriver ett långsiktigt arbete kring formerna för statistikspridning. Under 2014 slutfördes en förstudie kring vilken potential som kan finnas i användningen av wiki-plattformar<sup>44</sup> samt påbörjades en förstudie om en dynamisk statistikportal. Det pågående arbetet med uppbyggnad av ett enhetligt datalager för statistikunderlag har också betydelse för det kommande valet av lösning. Arbetet pågår även med att optimera den geografiska upplösningen i statistikunderlagen, bland annat genom delaktighet i myndighetsgemensam samverkan kring användning av geodata.

## Internationell rapportering och samarbete

Den internationella statistiken utgör viktiga underlag för arbetet inom EU och OECD. Trafikanalys ansvarar för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat (inom EU kommissionen) enligt särskilda förordningar. Dessutom rapporteras svensk statistik kring transporter och infrastruktur till Eurostat och UNECE enligt de frivilliga undersökningarna "Common questionnaire", "Regweb" och "Short Term Trends Survey". Årets rapportering har fungerat bra, och har i stort sett kunnat göras på utsatt tid.

Trafikanalys deltar i Eurostats arbetsgrupper om Air transport statistics, Rail transport statistics, Maritime transport statistics, och om Road transport statistics (de två sistnämnda har inte haft något möte under 2014). Under året tog vi även plats i arbetsgruppen för Statistics on inland waterways. I alla dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och utveckling av gemensamma metoder och produkter på statistikområdet. Trafikanalys har sedan 2010 ingått i en särskild task-force för Intermodal transport statistics samt under 2014 i en task-force on passenger mobility. Trafikanalys representerar också Sverige i Coordinating Group for Transport Statistics (CGST) som träffas en gång per år för övergripande avstämningar, beslut kring arbetsgruppernas arbete samt förslag till kommissionen.

Trafikanalys deltar i UNECE:s arbetsgrupper om "Transport Trends and Economics" och "Transport statistics", samt i en "Task force on Supply chain challenges for national competitiveness through transport". Den sistnämnda gruppen har ett trafik- och transportslagsövergripande perspektiv på frågor som rör transporter och ekonomisk utveckling och ska bidra till att skapa bättre förutsättningar för samordning av infrastruktur och finansieringsformer.

---

<sup>43</sup> Vinnova Dnr. 2014/05466

<sup>44</sup> Intern PM, ej publicerad



Trafikanalys ingår i ett nordiskt kontaktnätverk för transportstatistik. Under 2014–2015 har Sverige koordinatörrollen och i september hölls en tvådagars workshop i Stockholm med deltagande från Norge, Danmark och Finland.<sup>45</sup> Många frågor av gemensamt intresse diskuterades och ett resultat blev att bland annat en fråga om lastbilsstatistikens kvalitetskrav lyftes till CGST som svarade med att inrätta en särskild task-force för frågan med start 2015.

### Urval av prestationer Statistik

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom verksamhetsgrenen Statistik, som redovisas varje år. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overhead-kostnader.

Tabell 2.3: Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr.)

<i>Prestation</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
Resvaneundersökningen	2 836	3 775	5 254	5 678
Lastbilsundersökningen	4 486	3 677	4 797	4 949
Sjöfart	1 202	1 705	1 920	1 879

## 2.4 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys

### Måluppföljning

Trafikanalys har uppdraget att i april varje år redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen. Denna redovisning ska utgöra ett underlag för transportpolitiska överväganden och används bland annat som ett viktigt underlag för regeringens budgetproposition inom utgiftsområde 22. Årets uppföljning visar vissa förbättringar på några områden jämfört med när målen fastställdes år 2009.<sup>46</sup>

För funktionsmålets preciseringar syns inga stora förändringar på området resor och transporter. Kvaliteten för medborgarnas resor har i stort sett bedömts vara oförändrad under perioden. Efter något år med betydande punktlighetsproblem inom järnvägstrafiken och ökade restider inom vägtrafiken har läget stabiliserat sig på en nivå jämförbar med när målen antogs. Förutsättningarna för näringslivets transporter upplevs i viss mån försämrats under senare år, då Sveriges transportinfrastruktur verkar tappa något i kvalitet i jämförelse med framför allt övriga nordiska länder. Den nära tillgängligheten till viktiga funktioner i vardagen som livsmedelsbutik, skola och vårdcentral, tenderar att försämrats. Detta påverkar indirekt förutsättningarna för att gå och cykla, liksom barns möjligheter att använda transportsystemet. Skillnaderna i resande och pendlingsmönster mellan kvinnor och män verkar i stort sett bestå.

<sup>45</sup> Sta. 2014/1

<sup>46</sup> Trafikanalys Rapport 2014:5

För hänsynsmålet noteras en ökad andel av förnybar energi i transportsektorn. Leveranserna av förnybara drivmedel ökar, samtidigt som de fossila drivmedlen går tillbaka. Energieffektiviteten har också förbättrats både för inrikes flygtrafik och för personbilstrafiken. Men om vi inkluderar utsläppen från utrikes luft- och sjöfart som utgår från Sverige ligger Sverige ännu långt över referensnivån för klimatpåverkande utsläpp från 1990. För trafiksäkerheten på väg var 2012 ett av de allra bästa åren hittills. Det finns gott hopp om att målen för både antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken skall nås innan år 2020. Men inom övriga trafikslag är utvecklingen inte alls lika positiv. För flera trafikslag ligger olyckstalen för omkomna och allvarligt skadade kvar på, eller rent av över, de nivåer som rådde då de nya målen antogs.

Flera utvecklingsprojekt syftar till att förbättra möjligheterna att följa upp de transportpolitiska målen. De senaste åren har Trafikanalys arbetat med att förbättra analyserna av den geografiska tillgängligheten. Tidigare har nya mått presenterats för tillgängligheten *till/från* kollektivtrafiksystemet, men i år har ett genombrott skett genom Trafikanalys utveckling av en GIS-baserad metod för analys av tillgängligheten till olika målpunkter *genom* kollektivtrafiken i ett nationellt perspektiv.<sup>47</sup> Metoden har tillämpats i årets uppföljning av de transportpolitiska målen samt i analyser av skilda landsbygders tillgänglighet och transportpolitiska utmaningar.<sup>48</sup>

Ett annat område med begränsade möjligheter till uppföljning är hur personer med funktionsnedsättningar kan använda kollektivtrafiken. Trafikanalys har tidigare utvecklat en metod för empirisk datainsamling<sup>49</sup> och under 2014 genomfördes i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen en andra datainsamling. Rapport planeras till våren 2015.

För att utveckla redovisningsformerna för måluppföljningen genomfördes under året några pilotprojekt. För att öka möjligheterna till internationell "benchmarking" gjordes en litteraturstudie över vilka uppföljningsmått som redovisas i internationell statistik från ett antal länder. Vidare prövades möjligheten att göra nya indelningar av resultaten för att öka förståelsen för vad målpreciseringarnas förändringar egentligen betyder. Här prövades att analysera måluppföljningen dels på regional nivå, dels utifrån effekterna på olika typer av hushåll samt på olika typer av företag. Erfarenheterna från dessa pilotprojekt kommer att implementeras i kommande uppföljningar av de transportpolitiska målen.

## Utvärdering av marknadsöppningar

Trafikanalys avslutade under 2014 det fyraåriga uppdraget att utvärdera effekterna av två angränsande reformer; marknadsöppning för persontransporter på järnväg och den nya kollektivtrafiklagen.<sup>50</sup> Årets arbete har redovisats i ett antal underlagsrapporter samt i en avslutande uppdragsredovisning vid årets slut.<sup>51</sup> Sedan utvärderingen inleddes har uppdraget resulterat i fyra årsrapporter, nio andra publikationer från Trafikanalys samt ett drygt tjugotal

---

<sup>47</sup> Trafikanalys PM 2014:5

<sup>48</sup> Trafikanalys Rapport 2014:16

<sup>49</sup> Trafikanalys PM 2013:5

<sup>50</sup> Regeringsuppdrag N2010/7904/TE

<sup>51</sup> Trafikanalys Rapport 2014:13

underlagsrapporter från forskare och konsulter.<sup>52</sup> Utfallet av reformerna kan sammanfattas enligt följande:

Marknadsöppningen för persontrafik på järnväg har, hittills, varit en blygsam framgång, men om inte framgången ska komma av sig måste flera hinder för inträde och expansion åtgärdas. Trafikanalys har lämnat en del förslag för detta, men frågan kommer att bearbetas ytterligare av den pågående utredningen av järnvägens organisation.<sup>53</sup>

Reformen med en ny kollektivtrafiklag får ännu betraktas som ofullbordad. Mycket av den förväntade utvecklingen hos de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) återstår. Kollektivtrafikens planering kan ännu inte sägas ha blivit en integrerad och transparent del av den regionala tillväxtpolitiken. RKM är i behov av såväl förstärkt stöd som förstärkt tillsyn i sin myndighetsutövning.

Marknadsöppningen i den regionala kollektivtrafiken har hittills, med givna förutsättningar, haft en högst marginell betydelse för utbud och resenärernas valmöjligheter. Buslinjer till flygplatser runt om i landet är den vanligaste nischen för kommersiell etablering, men det har i huvudsak endast lett till att subventionerad kollektivtrafik ersatts med snarlik kommersiell trafik. Resenärsnyttan av reformerna är därför ännu liten. Risker för försämringar har identifierats, främst genom att bristande målsättningar och kostnadskontroll kan orsaka bristande effektivitet och fördyringar för resenärer och medborgare.

Trafikanalys har identifierat ett antal oklarheter eller målkonflikter som kan betraktas som potentiella hinder för reformernas framgång. Här finns en motsättning mellan de praktiska förväntningarna på rent kommersiell trafik och den teoretiska kunskapen om kollektivtrafikmarknadens funktion. Att som kommersiell operatör hitta en nisch i konkurrens med subventionerad kollektivtrafik kommer aldrig att leda till några större volymer av kommersiell trafik. I samma anda har motsättningen mellan kommersiella aktörers reaktiva behov av flexibilitet och offentliga aktörers proaktiva ansvar för långsiktig medborgarnytta underskattats. Vidare uppvisar de ansvariga myndigheterna i reformernas genomförande en förenklad syn på att en avreglerad marknad per automatik ska föra utvecklingen i önskad riktning. För att försäkra sig om samhällsnyttan och kunna sätta in korrigerande åtgärder vid behov, krävs en effektiv uppföljning och tillsyn, baserad på transparenta data från aktörerna. Slutligen finns det motsättningar mellan kollektivtrafiklagens förarbeten och lagens slutliga utformning när det gäller synen på "otillbörlig undanträngning av kommersiell trafik".

Beroende på vilken utveckling som önskas finns nu alternativa vägar att gå. I Trafikanalys slutrapport om marknadsöppningarna diskuteras fyra olika scenarier för den fortsatta utvecklingen. Avslutningsvis lämnar Trafikanalys en lista på rekommendationer, möjliga åtgärder som kunde vara betydelsefulla för den fortsatta utvecklingen. Utvärderingen bedöms av regeringen som värdefull i det fortsatta arbetet med att utveckla en modern, sammanhållen och effektiv kollektivtrafik.

---

<sup>52</sup> Samtliga publikationer finns tillgängliga på Trafikanalys webbplats

<sup>53</sup> Regeringens Dnr: N 2013:02

Under arbetet med marknadsöppningarna har resultaten presenterats och diskuterats i ett stort antal externa föredrag, samt vid en välbesökt årlig heldagskonferens arrangerad av Trafikanalys. Arbetet har också lett till erfarenheter vid Trafikanalys som bidrar till att utveckla kvalitén på statistikprodukter på kollektivtrafikområdet samt på de nya undersökningarna om punktlighet på järnvägen och om tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättningar.

## Andra projekt

Trafikanalys redovisade i augusti på regeringens uppdrag en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter; färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.<sup>54</sup> I rapporten beskrivs utvecklingen och nuläget för de särskilda persontransporterna.<sup>55</sup> Problem och begränsningar analyseras ur tre perspektiv; effektivitet, användarbehov och förutsättningar för en fungerande marknad – tre aspekter som är nära förknippade med varandra. Av stor betydelse är den splittrade ansvarsfördelningen och de begränsningar och oklarheter som sammanhänger med upphandlingslagstiftningen. I analysen diskuteras både möjliga samordningsvinster och möjliga problem att förhålla sig till vid utformningen av en ny organisation. Projektet gav även tre underlagsrapporter om hur särskilda persontransporter är organiserade, resultat från intervjuer med brukare och internationella erfarenheter samt statistik om skolskjuts och sjukresor i kommuner. Trafikanalys redovisning utgör underlag för den fortsatta beredningen inom Regeringskansliet.

Under året slutfördes och publicerades trafikslagsövergripande analyser av nuläget i det svenska godstransportsystemet i ett internationellt perspektiv. I en första rapport beskrivs nuläget och den historiska utvecklingen i Sverige.<sup>56</sup> Här presenteras transportinfrastrukturen och dess kostnader, med vissa internationella jämförelser. Vidare observeras en trend mot ökande storlek på fartyg och fordon i alla trafikslag. I en andra rapport redovisas en nulägesanalys av de större handels- och godsflöden som företrädesvis har start- eller målpunkt i Sverige.<sup>57</sup> Aspekter som lyfts fram i rapporten är exempelvis Sveriges stora handelspartners per varuslag och de transportkedjor som används för transporter - idag och i framtiden. I en tredje rapport beskrivs trender för internationella godsflöden och infrastruktursatsningar.<sup>58</sup> En ökad svensk uppmärksamhet på utvecklingen utanför EU förefaller motiverad. Slutligen diskuteras i en avslutande rapport hur den svenska infrastrukturplaneringen förhåller sig till dessa internationella förutsättningar.<sup>59</sup>

En litteraturstudie genomfördes i slutet av året för att beskriva förekomsten av avgiftsfri kollektivtrafik i några städer runt om i världen. Här beskrivs motiv och erfarenheter av dessa projekt. En observation är att de svenska exemplen skiljer sig från andra länder i sin målsättning att minska bilresorna, snarare än att öka mobilitet och tillgänglighet.<sup>60</sup>

---

<sup>54</sup> Regeringsuppdrag N2013/5567/TE

<sup>55</sup> Trafikanalys Rapport 2014:7

<sup>56</sup> Trafikanalys Rapport 2014:17

<sup>57</sup> Trafikanalys Rapport 2014:18

<sup>58</sup> Trafikanalys Rapport 2014:19

<sup>59</sup> Trafikanalys Rapport 2014:20

<sup>60</sup> Ramböll 2014

## Övrigt

I oktober gjorde Trafikanalys sin årliga tredjepartsgranskning av Sveriges officiella utsläppstatistik, vilket utgör en del i kvalitetssäkringsarbetet enligt FN:s klimatkonventions krav på klimatrapportering och SFS 2005:626. Syftet med granskningen är att säkerställa att de resultat, gjorda antaganden och använda metoder som rapporterats till Naturvårdsverket är rimliga. I granskningsrapporten identifieras mindre felaktigheter samt behov av förbättrad transparens i den nationella utsläppsrapporteringen.<sup>61</sup> Trafikanalys har även deltagit i Naturvårdsverkets förberedelser för implementering av EU:s nya Monitoring Mechanism Regulation och åtföljande revision av förordningen om klimatrapportering som ska träda i kraft 2015.<sup>62</sup>

### Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning, som avslutats 2014. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 2.4: Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr.)

<i>Prestation</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
Marknadsöppningar i kollektivtrafiken	2 340	5 658	2 992	4 353
Nulägesanalys om godstransporter i internationellt perspektiv	627	383	–	–
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inkl. målportalen)	2 196	1 567	–	–

Anm. 2013 är första året som kostnaden för Nulägesanalys om godstransporter i internationellt perspektiv särredovisas.

<sup>61</sup> Utr. 2014/64

<sup>62</sup> Sty. 2013/144



## 3 Kunskapsspridning

En av Trafikanalys uppgifter är att sprida kunskap, erfarenheter och resultat från sina verksamheter till andra myndigheter och intressenter. För att nå så många som möjligt genomförs denna uppgift på olika sätt, bland annat genom webbplatsen, seminarier, föreläsningar och studiebesök.

Trafikanalys bistår utredningen om järnvägens organisation<sup>63</sup> genom att delta i tre av dess arbetsgrupper; Persontransporter inkl. fordonsfrågorna, Reglering, tillsyn och uppföljning samt Statistik och periodisk uppföljning. I den förstnämnda har Trafikanalys rollen som ordförande och ingår därmed även i utredningens expertgrupp.

Trafikanalys har bistått utredningen om passagerarrättigheter och om databasen för vägtrafikskador genom dialogmöten. Trafikanalys har varit representerade med experter i Tonnageskatteutredningen, Partikelhaltsutredningen liksom i Utredningen om regional planering och bostadsförsörjning. I Tonnageskatteutredningen har myndighetens främsta bidrag varit att göra en särskild analys av hur ett eventuellt system för tonnageskatt kan påverka konkurrenssituationen mellan trafikslag och mellan olika rederier.

Trafikanalys har även bistått Trafikutskottet i deras uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt regeringen och Näringsdepartementet i arbetet med Nya logistikforum.

Trafikanalys har deltagit i nio externa referensgrupper, till exempel för Trafikverket, statliga utredningar, forskningsprojekt vid CTS (Centrum för transportstudier) och Danmarks tekniska universitet. Medarbetare deltar också i fjorton externa nätverk bland annat för myndighetsgemensamma utbyten, användarråd och annan kunskapsspridning.

En student vid Uppsala universitet skrev under våren sin mastersuppsats om nya statistiska metoder för skattning av en bilparksmodell. Arbetet genomfördes i samarbete med Trafikanalys som också ställde dataunderlag till förfogande.

Trafikanalys har under 2014 arrangerat tre större seminarier:

- Nordiska vägar till en effektivare transportpolitik – ett seminarium om gränsöverskridande transporter.
- Trafikanalys marknadsöppningsdag – en dag om marknadsöppning på kollektivtrafikmarknaden.
- Tillgänglighet i transportpolitiken – mått, målpunkter, modeller.

---

<sup>63</sup> Regeringens Dnr. N2013/02

Vid VTI:s årliga konferens, Transportforum 2014, föreläste tio medarbetare från Trafikanalys om bland annat: svaveldirektivet, granskning av åtgärdsplaneringen, arbetspendling, resvanor och kollektivtrafik.

Trafikanalys har varit inbjuden som ordförande/moderator vid fyra konferenser, bland annat Godsinfrastrukturåtgärder för Nordens välfärd – de breda samhällsekonomiska tänket och Persontrafikmässan 2014. Föreläsningar har också getts vid Linköpings universitet och Mittuniversitetet.

I internationella sammanhang har fem presentationer gjorts om bland annat Trafikanalys utredning om konsekvenserna av svaveldirektivet, trender i det svenska transportsystemet och jämförelse av järnvägssystemets organisation i Sverige och Japan.

Utöver detta har medarbetare från Trafikanalys under året gett ett 20-tal externa presentationer. Ett antal mindre seminarier har hållits av Trafikanalys både för externa deltagare och för Regeringskansliet. Under året har Trafikanalys tagit emot studiebesök från bland andra Armenien och Griffith University i Australien.



## 4 Kompetens

### 4.1 Personalsammansättning

Tabell 4.1: Antal anställda, befattning och kön

Kompetens	2014			2013			2012			2011		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	7	10	17	5	13	18	7	12	19	6	10	16
Statistiker	1	7	8	1	7	8	1	6	7	2	6	8
Administrativt stöd	5	0	5	4	0	4	5	0	5	3	0	3
Chefer	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4
<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>34</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>34</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>35</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>31</b>

### 4.2 Bemanning

Vid årsskiftet var 34 personer anställda vid myndigheten, varav tre personer var visstidsanställda. Fem personer avslutade sina tjänster vid myndigheten under året, tre av dem för andra anställningar och uppdrag. Två tidsbegränsade anställningar löpte ut under året. En deltagare i ett arbetsmarknadsprogram för utlandsfödda med akademisk examen, har praktiserat vid myndigheten under en del av året.

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt sju personer, fördelat på båda kontoren och alla tre avdelningarna. Under 2014 har rekryteringar gjorts dels för att ersätta personal som slutat men även för att komplettera på områden där det där det bedömts lämpligt att fylla kompetensbehovet med anställning. Alla rekryteringar har skett genom annonsering och med extern hjälp i rekryteringsförfarandet. Överlag har det varit ett stort intresse för myndighetens tjänster, med många kompetenta sökande.

Nyrekryterad personal genomgår ett introduktionsprogram som bland annat innehåller en grundlig genomgång av myndighetens verksamhet och ett besök vid det kontor där den rekryterade inte är placerad. På det sättet kommer ny personal in i arbetet och lär känna alla på myndigheten.

## 4.3 Kompetensförsörjning

Trafikanalys är en expertmyndighet och verksamheten är kunskapsintensiv. Det är därför viktigt att myndigheten har tillgång till rätt och hög kompetens för att nå verksamhetens mål. Detta behov tillgodoses genom anställd personal, anlåtande av forskare och konsulter samt genom samverkan med andra aktörer i olika former.

På Trafikanalys består kompetensen inom kärnverksamheten av utredare och statistiker samt inom stödverksamheten av administratörer, kommunikatör och jurist.

Merparten av de anställda på Trafikanalys är utredare som samtliga har akademisk examen. Disciplinbredden är stor. Av utredare och statistiker har 10 forskarutbildning, varav sju är män och tre är kvinnor.

Avdelningen för verksamhetsstöd är en personalmässigt liten avdelning och använder i stor utsträckning externa resurser. Stora delar av ekonomihanteringen, liksom lönehanteringen, sköts av Statens servicecenter. IT-driften genomförs med hjälp av externa konsulter. Även resebyrå- och telefonitjänster upphandlas, liksom en del av kommunikationstjänsterna. Ett förberedelsearbete för att införa en verksamhetsbaserad arkivredovisning har avslutats 2014.

En väl fungerande stödfunktion är en förutsättning för myndighetens övriga verksamhet. För att tillgodose detta behov har det under året tecknats avtal med en ekonomistrateg och tidigare ingånget avtal med IT-strateg har förlängts. Vidare är Trafikanalys aktiva i nätverk både rörande ekonomihanterings-, kommunikations-, personal- och juridiska frågor.

Myndighetens utredare och statistiker har en hög kompetens och är attraktiva på arbetsmarknaden. Personalomsättningen uppgick under året till 23 procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 16 procent motsvarande 9 219 tkr, till dessa insatser inom kärnverksamheten, exklusive statistikproduktion.

Även samverkan med andra myndigheter har tillgodosett myndighetens kompetensförsörjning.

En långsiktigt hållbar och strategisk kompetensförsörjning är av största vikt för Trafikanalys som expertmyndighet, med ett såväl mycket brett som djupt och varierande uppdrag. Trafikanalys deltog, tillsammans med 11 andra myndigheter i Ekonomistyrningsverkets och Arbetsgivarverkets utvecklingsprogram för strategisk verksamhetsutveckling. Programmet inleddes i november 2013 och avslutades 2014. Trafikanalys har fortsatt kontakt med Myndigheten för Radio och TV för erfarenhetsutbyte.

Alla medarbetare inom kärnverksamheten samt funktionsansvarig för kommunikation har under året påbörjat en skräddarsydd projektutbildning.

Trafikanalys deltar även i ett nätverk för små myndigheter samt i ett nätverk för sektors-specifika utvärderingsmyndigheter.

CTS-medlemskapet är ett viktigt sammanhang inte bara för att engagera forskningskompetens i skilda projekt, utan även som en plattform för kompetensutveckling.

För att kunna möta medarbetarnas behov av en stimulerande utveckling inom sitt kompetensområde genomför Trafikanalys bland annat medarbetarsamtal med uppföljningar under året. I dessa samtal mellan medarbetare och närmsta chef följs utveckling och prestation upp. Vidare planeras individuella utvecklingsinsatser som följs upp årligen. Formerna för medarbetarsamtalen är processer som genomförs i nära samarbete med arbetstagarorganisationen och utvärderas gemensamt av parterna, inom ramen för myndighetens samverkansavtal.

Vid internseminarier delar medarbetare och inbjudna gäster med sig av erfarenheter och kunskap. Under året har myndigheten haft tio interna seminarier.

## 4.4 Arbetsmiljö och hälsa

Medarbetarna på Trafikanalys har möjlighet att använda en timme per vecka till friskvård. Det finns också ett friskvårdsbidrag för friskvårdsaktiviteter, samt viss ekonomisk ersättning för massage. 79 procent av medarbetarna har använt friskvårdsbidraget under 2014.

Via företagshälsovården har det under året på båda orterna genomförts ergonomigenomgång samt utbildning i hjärt- lungräddning. Personalen har även erbjudits möjlighet att via företagshälsovården genomföra en hälsoprofil. Drygt 50 procent av personalen har antagit erbjudandet.

Under året har det genomförts en medarbetarundersökning med hjälp av en extern konsult. Undersökningen gjordes i samma form som den som genomfördes 2012. Resultatet, som redan tidigare låg över genomsnittet för staten, blev denna gång ännu bättre. Trafikanalys medarbetare är motiverade och ger särskilt ledarskapet och det öppna och innovativa klimatet på myndigheten högt betyg.

## 4.5 Jämställdhet

Trafikanalys fastställde 2012 en likabehandlingsplan för åren 2012–2014. Årets medarbetarundersökning och lönekartläggning visar att det inte förekommer någon särbehandling på grund av kön.

Av myndighetens fyra chefer är två kvinnor. Myndighetens ledningsgrupp består av två kvinnor och två män.

## 4.6 Åldersbalans

Tabell 4.2: Anställda uppdelade på ålder och kön

<i>Åldersgrupp</i>	<i>2014</i>		<i>2013</i>		<i>2012</i>		<i>2011</i>	
	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>
Upp till 29 år	0	2	0	1	1	0	1	0
30 – 49 år	11	12	13	18	10	15	9	14
50 år och äldre	4	5	4	7	4	5	3	4
<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>26</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>18</b>

Anm: 2013 års siffror grundar sig på anställningar under året medan åren 2011, 2012 och 2014 grundar sig på anställda vid årsskiftet

## 5 Undantag från regelverket

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

### 5.1 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 i gruppen upp till 29 år samt 50 år och äldre understiger 10 personer särredovisas inte sjukfrånvaron för denna grupp. Dessa uppgifter ingår i redovisningen av den totala sjukfrånvaron.



## 6 Finansiell redovisning

### 6.1 Resultaträkning

<i>(tkr)</i>	<b>Not</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	58 175	60 392
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	5 202	874
Finansiella intäkter	3	37	106
<b>Summa</b>		<b>63 414</b>	<b>61 372</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	4	-26 690	-26 268
Kostnader för lokaler		-2 741	-2 703
Övriga driftkostnader	5	-33 504	-31 650
Finansiella kostnader	6	-6	-29
Avskrivningar och nedskrivningar		-473	-723
<b>Summa</b>		<b>-63 414</b>	<b>-61 372</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## 6.2 Balansräkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2014-12-31</i>	<i>2013-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	191	335
<b>Summa</b>		<b>191</b>	<b>335</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	0	5
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	600	726
<b>Summa</b>		<b>600</b>	<b>731</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		1 771	175
Fordringar hos andra myndigheter	10	3 098	2 172
Övriga kortfristiga fordringar	11	2	0
<b>Summa</b>		<b>4 872</b>	<b>2 347</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	12	1 190	1 471
Upplupna bidragsintäkter	13	0	391
<b>Summa</b>		<b>1 190</b>	<b>1 863</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	14	-5 921	-2 782
<b>Summa</b>		<b>-5 921</b>	<b>-2 782</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		11 745	12 542
<b>Summa</b>		<b>11 745</b>	<b>12 542</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>12 677</b>	<b>15 036</b>



<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2014-12-31</i>	<i>2013-12-31</i>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>	15		
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	16	216	166
<b>Summa</b>		<b>216</b>	<b>166</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	17	792	1 066
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	18	2 759	3 492
Leverantörsskulder		6 221	7 829
Övriga kortfristiga skulder	19	470	432
<b>Summa</b>		<b>10 243</b>	<b>12 819</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	20	2 218	2 050
<b>Summa</b>		<b>2 218</b>	<b>2 050</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>12 677</b>	<b>15 036</b>

## 6.3 Anslagsredovisning

### Redovisning mot anslag

<i>Anslag (tkr)</i>	<i>Ing. över- förings- belopp</i>	<i>Årets till- delning enl. regl. brev</i>	<i>Omdispo- nerade anslags- belopp</i>	<i>Indrag- ning</i>	<i>Totalt disponi- belt belopp</i>	<i>Utgifter</i>	<i>Utgående över- förings- belopp</i>	
<i>Not</i>								
Uo 22 1:13 Ramanslag Trafikanalys ap.2 Trafikanalys - del till Trafikanalys	21	3 239	62 700	0	-1 385	64 554	-58 251	6 304
<b>Summa</b>	<b>3 239</b>	<b>62 700</b>	<b>0</b>	<b>-1 385</b>	<b>64 554</b>	<b>-58 251</b>	<b>6 304</b>	

## 6.4 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 (FBF), samt Ekonomistyrningsverket (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.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF (Förordning om myndigheters bokföring) tillämpar myndigheten brytdagen den 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter. Motsvarande beloppsgräns föregående år var 10 tkr.

#### *Kostnadsmässig anslagsavräkning*

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 från anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2013, 458 tkr, har år 2014 minskat med 75 tkr.

### 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.

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

#### *Tillämpade avskrivningstider*

3 år	Kringutrustning 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 varmed de beräknas inflyta.

### *Skulder*

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

## **Ersättningar och andra förmåner**

### ***Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag***

	<b><i>Lön (tkr)</i></b>
Generaldirektör, Brita Saxton	1 098
Styrelseledamot i Statens tjänstepensionsverk	
Suppleant i LRB Utveckling AB	
Styrelseledamot i Statens bostadsomvandling AB	
Inga förmåner	

## **Anställdas sjukfrånvaro**

I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas andel av totala sjukfrånvaron under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer.

I tabellen redovisas också sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps sammanlagda ordinarie arbetstid. Sjukfrånvaron redovisas i procent.

<b><i>Sjukfrånvaro (%)</i></b>	<b><i>2014</i></b>	<b><i>2013</i></b>
Totalt	3,8	1,1
Andel 60 dagar eller mer	69,1	-
Kvinnor	8,7	0,6
Män	0,9	1,3
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	4,8	1,1
Anställda 50 år -	-	1,1

Sjukfrånvaro för grupperna anställda under 29 år och anställda över 50 år lämnas inte eftersom antalet anställda i grupperna är högst tio.

## 6.5 Noter

### Resultaträkning (tkr)

	2014	2013
<b>Not 1 Intäkter av anslag</b>		
Intäkter av anslag	58 175	60 392
<b>Summa</b>	<b>58 175</b>	<b>60 392</b>
<p>Summa "Intäkter av anslag" (58 180 tkr) skiljer sig från summa "Utgifter" (58 255 tkr) på anslaget/anslagen Uo 22 1:13. Skillnaden (75 tkr) beror på minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009 (-75 tkr). Denna post har belastat anslaget, men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.</p>		
<b>Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>		
Intäkter av konsultuppdrag	0	200
Ersättning från statliga medfinansiärer	802	429
Ersättning från icke statliga medfinansiärer	4 400	245
<b>Summa</b>	<b>5 202</b>	<b>874</b>
<p>Enligt 10 § förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys så får myndigheten mot avgift utföra uppdrag och disponera inkomsterna. Gemensamma projekt med kommuner, Trafikverket och Transsportstyrelsen med flera. De ökade intäkterna 2014 beror på en studie som myndigheten gjort på uppdrag av Göteborgsregionen om effekterna av införandet av trängselskatten i Göteborg</p>		
<b>Not 3 Finansiella intäkter</b>		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	37	89
Övriga finansiella intäkter	0	16
<b>Summa</b>	<b>37</b>	<b>105</b>
<b>Not 4 Kostnader för personal</b>		
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	16 719	16 146
Övriga kostnader för personal	9 971	10 122
<b>Summa</b>	<b>26 690</b>	<b>26 268</b>
<b>Not 5 Övriga driftkostnader</b>		
Reparationer och underhåll	199	425
Resor, representation, information	1 485	1 687
Köp av varor	489	877
Köp av tjänster	31 331	28 662
<b>Summa</b>	<b>33 504</b>	<b>31 650</b>
<p>Det är främst konsultkostnader som ökat mellan åren.</p>		
<b>Not 6 Finansiella kostnader</b>		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	5	11
Övriga finansiella kostnader	1	18
<b>Summa</b>	<b>6</b>	<b>29</b>

**Balansräkning**

	2014-12-31	2013-12-31
<b>Not 7 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>		
Ingående anskaffningsvärde	1 389	1 545
Årets anskaffningar	0	231
Årets utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-387
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 389</b>	<b>1 389</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 054	-1 165
Årets avskrivningar	-144	-275
Årets utrangeringar, avskrivningar	0	386
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 198</b>	<b>-1 054</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>191</b>	<b>335</b>
<b>Not 8 Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>		
Ingående anskaffningsvärde	33	83
Årets utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-50
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>33</b>	<b>33</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-28	-53
Årets avskrivningar	-5	-16
Årets utrangeringar, avskrivningar	0	41
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-33</b>	<b>-28</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
<b>Not 9 Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>		
Ingående anskaffningsvärde	4 737	6 412
Årets anskaffningar	199	470
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-711	-2 145
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>4 225</b>	<b>4 737</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-4 011	-5 688
Ingående ackumulerade nedskrivningar	0	-432
Årets avskrivningar	-324	0
Årets nedskrivningar	711	0
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	2 110
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-3 625</b>	<b>-4 011</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>600</b>	<b>726</b>
<b>Not 10 Fordringar hos andra myndigheter</b>		
Fordran ingående mervärdesskatt	2 495	2 008
Kundfordringar hos andra myndigheter	603	163
<b>Summa</b>	<b>3 098</b>	<b>2 172</b>

<b>Not 11 Övriga kortfristiga fordringar</b>		
Fordringar hos anställda	2	0
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Not 12 Förutbetalda kostnader</b>		
Förutbetalda hyreskostnader	680	680
Övriga förutbetalda kostnader	510	791
<b>Summa</b>	<b>1 190</b>	<b>1 471</b>
<b>Not 13 Upplupna bidragsintäkter</b>		
Inomstatliga	0	391
Utomstatliga	0	0
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>391</b>
<b>Not 14 Avräkning med statsverket</b>		
<b>Uppbörd</b>		
<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
Ingående balans	-3 239	-3 544
Redovisat mot anslag	58 251	60 409
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-62 700	-61 813
Återbetalning av anslagsmedel	1 385	1 709
<b><i>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</i></b>	<b>-6 303</b>	<b>-3 239</b>
<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>		
Ingående balans	458	474
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-75	-16
<b><i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i></b>	<b>382</b>	<b>457</b>
<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-5 921</b>	<b>-2 782</b>
<b>Not 15 Myndighetskapital</b>		
<b>Specifikation förändring av myndighetskapitalet</b>		
Myndighetskapital saknas och därför redovisas inte någon specifikationstabell.		
<b>Not 16 Övriga avsättningar</b>		
<b>Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder</b>		
Ingående balans	166	118
Årets förändring	50	49
<b>Utgående balans</b>	<b>216</b>	<b>166</b>
<b>Summa utgående balans</b>	<b>216</b>	<b>166</b>

**Not 17 Lån i Riksgäldskontoret**

Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.

Ingående balans	1 066	1 134
Under året nyupptagna lån	199	701
Årets amorteringar	-473	-769
<b>Utgående balans</b>	<b>792</b>	<b>1 066</b>

Beviljad låneram enligt regleringsbrev	4 000	4 000
--	-------	-------

**Not 18 Kortfristiga skulder till andra myndigheter**

Utgående mervärdesskatt	711	60
Arbetsgivaravgifter	475	420
Leverantörsskulder andra myndigheter	1 545	2 997
Övrigt	28	15
<b>Summa</b>	<b>2 759</b>	<b>3 492</b>

**Not 19 Övriga kortfristiga skulder**

Personalens källskatt	463	420
Övrigt	7	12
<b>Summa</b>	<b>470</b>	<b>432</b>

**Not 20 Upplupna kostnader**

Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 646	1 830
Övriga upplupna kostnader	572	220
<b>Summa</b>	<b>2 218</b>	<b>2 050</b>

**Anslagsredovisning****Not 21 Uo 22 1:13 ap.2****Trafikanalys- del till Trafikanalys**

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 881 tkr.

Anslaget är räntebärande.

Trafikanalys får disponera 1 881 tkr av det ingående överföringsbeloppet, d.v.s. 3 % av föregående års tilldelning 62 700 tkr enligt regleringsbrevet.



## 6.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

<i>(tkr)</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010*</b>
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	4 000	4 000	4 000	5 000	5 000
Utnyttjad	792	1 066	1 134	1 932	2 730
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 800	1 800	1 800	1 800	6 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	37	89	119	155	51
Räntekostnader	0	0	0	0	0
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	5 202	874	3 417	7 493	2 078
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	1 881	1 854	1 835	1 816	1 350
Utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	6 304	3 239	3 382	3 518	9 016
varav intecknat	0	0	0	0	0
<b>Bemyndiganden (ej tillämpligt)</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st.)	30	31	30	30	18
Medelantalet anställda (st.) <sup>64</sup>	34	31	31	30	24
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	<b>2 098</b>	<b>1 956</b>	<b>2 002</b>	<b>2 145</b>	<b>2 062</b>
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

\* Trafikanalys startade sin verksamhet 2010-04-01 varför endast uppgifter för 9 månader kan redovisas.

<sup>64</sup> Redovisad uppgift om medelantalet anställda i årsredovisningen 2014 är hämtad från Arbetsgivarverkets sammanställning. I den beräkningen ingår även tjänstledig personal



## 7 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2014 i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag

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

Trafikanalys

Stockholm 20 februari 2015



---

Brita Saxton

Generaldirektör



# Bilaga

## Publiceringar under året

### Rapport

- 2014:1 Konsekvenser av regleringsförändringar på flygtrafiktjänstområdet
- 2014:2 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2014
- 2014:3 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2013
- 2014:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader - rapport 2014
- 2014:5 Uppföljning av de transportpolitiska målen
- 2014:6 Priser i regional kollektivtrafik i Sverige och EU
- 2014:7 Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter
- 2014:8 Gods i stad en scenariostudie
- 2014:9 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag år 2014
- 2014:10 Sjöfartsstödet effekter 2013
- 2014:11 Följer transportmyndigheterna Haverikommissionens rekommendationer
- 2014:12 Railway in Sweden and Japan - a comparative study
- 2014:13 En förbättrad kollektivtrafik - utvärdering av två reformer
- 2014:14 Utveckling av utbudet för järnväg och regional kollektivtrafik
- 2014:15 Priser i kollektivtrafik i Sverige och EU 2014
- 2014:16 Skilda landsbygders tillgänglighet och transportpolitiska utmaningar
- 2014:17 Godstransportsystemet - nuläge och historiska trender
- 2014:18 Internationella godstransportflöden i Sverige och omvärlden
- 2014:19 Internationell infrastrukturplanering - några aktuella program
- 2014:20 Tillräcklig internationell utblick i svensk infrastrukturplanering

## **PM**

- 2014:1 Genomgång och granskning av förslagen till länsplaner för regionaltransportinfrastruktur 2014-2025
- 2014:2 Transportmodeller i ett internationellt perspektiv 2014
- 2014:3 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader - bilagor 2014
- 2014:4 Transportpolitik och gränsöverskridande godstransporter i de nordiska länderna
- 2014:5 Metod för tillgänglighetsanalys i kollektivtrafiken
- 2014:6 Utveckling av den nationella varuflödesundersökningen

## **Statistik**

- 2014:1 Lastbilstrafik 2013, kvartal 3
- 2014:2 Fordon i län och kommuner 2013
- 2014:3 Järnvägstransporter 2013, kvartal 4
- 2014:4 Luftfart 2013
- 2014:5 Sjötrafik 2013, kvartal 4
- 2014:6 Lastbilstrafik 2013, kvartal 4
- 2014:7 Fordon 2013
- 2014:8 Vägtrafikskador 2013
- 2014:9 Sjötrafik 2013
- 2014:10 RVU Sverige 2013
- 2014:11 Sjöfartsföretag 2012
- 2014:12 Lastbilstrafik 2013
- 2014:13 Fartyg 2013
- 2014:14 Kommersiell linjetrafik på väg 2013
- 2014:15 Bantrafik 2013
- 2014:16 Järnvägstransporter 2014, kvartal 1
- 2014:17 Bantrafikskador 2013
- 2014:18 Sjötrafik 2014, kvartal 1
- 2014:19 Postverksamhet 2013
- 2014:20 Televerksamhet 2013
- 2014:21 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2013
- 2014:22 Lokal och regional kollektivtrafik 2013
- 2014:23 Lastbilstrafik 2014 kvartal 1

2014:24	Järnvägstransporter 2014 kvartal 2
2014:25	Lastbilstrafik 2014 kvartal 2
2014:26	Sjötrafik 2014 kvartal 2
2014:27	Utländska lastbilstransporter i Sverige 2011-2012
2014:28	Kommersiell linjetrafik på vatten 2013
2014:29	Järnvägstransporter 2014 kvartal 3
2014:30	Transportbranschen – hur står det till 1997-2013
2014:31	Sjötrafik 2014 kvartal 3
2014:32	Kommersiell linjetrafik på vatten 2013
2014:33	Järnvägstransporter 2014, kvartal 3
2014:34	Transportbranschen – hur står det till 1997-2013
2014:35	Sjötrafik 2014, kvartal 3









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.