



Årsredovisning 2018
Trafikanalys

Årsredovisning 2018

Trafikanalys

Diarienummer Sty 2019/28

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 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: 2019-02-22

Innehåll

Resultatredovisning kapitel 1–5.....	7
1 Om Trafikanalys	7
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	7
1.3 Slutförda och pågående projekt 2018	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	10
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren	11
1.6 Verksamhetens overheadkostnader	12
2 Verksamhetsgrenar	13
2.1 Analys	13
2.1.1 Omvärldsanalys	13
2.1.2 Analys och granskning.....	14
2.2 Statistik.....	18
2.3 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys	23
3 Kunskapsspridning	29
4 Kompetens	31
4.1 Personalsammansättning.....	31
4.2 Bemanning	31
4.3 Kompetensförsörjning	32
4.4 Arbetsmiljö och hälsa	33
4.5 Jämställdhet.....	33
4.6 Moderna beredskapsjobb.....	33
4.7 Åldersbalans	33
5 Finansiell redovisning	35
5.1 Resultaträkning	35
5.2 Balansräkning	36
5.3 Anslagsredovisning.....	37
5.4 Tilläggsupplysningar	38
5.5 Noter	40
5.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter	44

Arsredovisningens undertecknande	47
Bilaga	49
Publiceringar under 2018.....	49

Generaldirektörens förord

År 2018 präglades av redovisningar av och arbete med ett stort antal regeringsuppdrag. De första redovisningarna och uppdragen hade visst fokus på godstransporter, inte minst som underlag och resultat av den godsstrategi som regeringen presenterade under sommaren 2018.

Ett annat starkt tema för året var social hållbarhet och fördelningseffekter, sociala och regionala, samt effektiva styrmedel.

Vi har ägnat mycket studier åt transportpolitikens gränstrakter. I en fördjupad måluppföljning beskrev vi transportrelaterade aspekter inom tre angränsande politikområden: sysselsättning och kompetensförsörjning, social hållbarhet samt tillgång till bostäder och bostadsbebyggelsens tillgänglighet. Ett annat sektorsövergripande uppdrag handlar om kartläggning av hinder och användbarhet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Det sektorsövergripande arbetet för det fossiloberoende transportsystemet har intensifierats. Vi har gjort omfattande redovisningar av skatter och avgifter samt internaliseringsgrader inom transportområdet.

Vi vill tacka alla våra samarbetspartners som på olika sätt bistått oss i arbetet med en stor mängd kunskapsunderlag.

Under 2019 fyller Trafikanalys nio år. Det innebär bl.a. att jag som generaldirektör efter en lärorik och intressant resa tackar för mig och önskar myndigheten all lycka i framtiden.

Stockholm den 21 februari 2019

Brita Saxton

Generaldirektör

Resultatredovisning

kapitel 1–5

1 Om Trafikanalys

1.1 Myndighetens uppdrag och 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 boende och byggande, tillväxtpolitik samt 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 betydelsefullt, 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 prioriterad fråga är att bygga upp och vårda formella och informella kontaktnät, till exempel med forskarvärlden och relevanta konsulter. Vi har viss administrativ samverkan med myndigheten Tillväxtanalys samt lokalsamverkan med Arbetsmiljöverket och det statliga bolaget Inlandsinnovation.

1.2 Organisation

Myndigheten är en enrådgivningsmyndighet 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 genomför 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

En viktig del av Trafikanalys verksamhet utgörs av nulägesbeskrivningar inom transportområdet. 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 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.

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, Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Helena Wockelberg, forskare, universitetslektor, bitr. prefekt vid Statsvetenskapliga institutionen Uppsala universitet, James Odeck, professor i transportekonomi vid Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Lars Westin, professor i regionalekonomi vid Umeå Universitet samt Karolina Isaksson, adjungerad professor vid Kungliga Tekniska Högskolan och forskningsledare vid Statens väg- och vägtransportforskningsinstitut.

Under året har det vetenskapliga rådet haft två möten.

1.3 Slutförda och pågående projekt 2018

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.

Fram t.o.m. 2015 redovisades för avslutade projekt endast kostnader nedlagda det året projektet avslutades. Fr.o.m. 2016 redovisas den totala nedlagda kostnaden för det avslutade projektet.

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 2018</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2017</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2016</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2015</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>
Projekt överförda från föregående år	93	–	89	–	100	–	87	–
Nya projekt under året	17	–	23	–	15	–	22	–
Summa projekt under året	110	–	112	–	115	–	109	–
Årets avslutade projekt	30	39 893	19	11 915	26	13 646	9	924
Pågående projekt vid årets slut	80	–	93	–	89	–	100	–

Tabell 1.2. Löpande projekt.

Löpande projekt	Antal 2018	Kostnad (tkr)	Antal 2017	Kostnad (tkr)	Antal 2016	Kostnad (tkr)	Antal 2015	Kostnad (tkr)
Statistikrapporter	34	26 189	36	24 706	37	25 934	31	30 285 ¹
Remisser	28	1 383	47	1 618	38	2 344	35	1 578
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inklusive fördjupad måluppföljning)	2	3 520	1	777	1	1 469	1	1 319
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	1 189	1	844	1	1 124	1	639
Omvärldsanalys	1	2 905	1	1 608	1	1 206	1	1 701

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 driftkostnader sker enligt tredredovisning i AgressoTid.

Tabell 1.3. Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren, tkr.

Verksamhetsgren	2018	2017	2016	2015
Analys	22 292	20 201	23 123	20 252 ²
Statistik	26 189	24 706	25 934	30 285
Utvärdering och uppföljning	16 869	17 707	15 255	15 012
Totalt	65 350	62 614	64 312	65 549

¹ Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014.

² Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014.

Tabell 1.4. Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren, tkr.

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>
Anslag	22 195	20 136	23 066	20 030
Övriga intäkter	97	65	57	222
Summa Analys	22 292	20 201	23 123	20 252
Anslag	25 588	24 658	24 563	28 821 ³
Övriga intäkter	601	48	1 371	1 464
Summa Statistik	26 189	24 706	25 934	30 285
Anslag	16 717	17 655	15 171	14 520
Övriga intäkter	152	52	84	492
Summa Utvärdering och uppföljning	16 869	17 707	15 255	15 012
Totalt	65 350	62 614	64 312	65 549

1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 53 005. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 71 procent motsvarande cirka 37 536 timmar. Resterande arbetstid, som bland annat administrativ tid, har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån dess andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 1.5. Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren, timmar.

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>
Analys	20 416	18 106	22 043	17 112
Statistik	19 756	16 547	14 352	16 092
Utvärdering och uppföljning	12 833	15 674	15 031	14 713
Totalt	53 005	50 327	51 426	47 917

³ Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014.

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 15 978 tkr motsvarande 24 procent 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.⁴

I övriga driftkostnader inkluderas de kostnader som redovisas i resultaträkningen till den del de är verksamhetsövergripande.⁵

Tabell 1.6. Verksamhetens overheadkostnader, tkr.

<i>Overheadkostnader</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>
Kostnader för personal	6 470	5 758	5 070	6 027
Kostnader för lokaler	2 894	2 838	2 810	2 840
Övriga driftkostnader	6 412	6 985	7 611	7 207
Finansiella kostnader	44	54	42	21
Avskrivningar och nedskrivningar	158	186	200	292
Totalt	15 978	15 821	15 734	16 387

⁴ Se not 5 i resultatredovisningen.

⁵ Se not 6 i resultatredovisningen.

2 Verksamhetsgrenar

2.1 Analys

2.1.1 Omvärldsanalys

Inom detta område ryms analys av den svenska transportpolitikens omvärld och av hur sådana förändringar påverkar politikens förutsättningar. Omvärlden består av andra samhällssektorer, människors förändrade preferenser och sådant som händer i andra länder.

I anslutning till Trafikanalys återkommande regeringsuppdrag om korttidsprognoser över den svenska fordonsflottan har det genomförts en förnyad analys av utvecklingstrender avseende vägfordon. Arbetet fokuserade 2018 på elektrifiering, automatisering och digitalisering. Det råder stor samstämmighet om att dessa trender kommer att slå igenom, men samtidigt osäkerhet om i vilken takt det kommer att ske. Arbetet lyfter också fram betydelsen av att samhället styr utvecklingen av dessa trender i önskvärd riktning. Utvecklingen kan, med insatser från politiskt håll, bidra till transportpolitisk måluppfyllelse. För att utforma och utvärdera politiska styrmedel behöver dock kunskapsunderlagen utvecklas. Inte minst gäller det statistiken över självkörande fordon och nyttjandet av de nya tjänster som digitaliseringen ger.⁶

Trafikanalys redovisade även under 2018 hur skatter, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling påverkat den svenska sjöfartens konkurrenskraft under föregående år (2017). Samtidigt som den svenskregistrerade flottan ökade fortsatte den svenskregistrerade flottan att minska. Totalt sett ökade godsmängderna över svensk kaj även under 2017. Det märktes under året vissa förbättringar av den svenska sjöfartens konkurrenskraft, samtidigt som konkurrerande register också utvecklades. I redovisningen konstateras att fyra rederier ingår i det nya svenska tonnageskattesystemet, jämfört med ett rederi året innan.⁷ Under verksamhetsåret 2018 har det inletts en fördjupande analys av svenska hamnars roll, förutsättningar och framtid vilket förklarar de högre kostnaderna under året.

I den årliga uppföljningen av effekterna av stödet till svensk sjöfart framstår stödet som avgörande för rederiföretagens lönsamhet. Det var i stort sett lika många rederier som fick sjöfartsstöd 2017 som året innan. Dessa företags samlade resultat minskade något jämfört med året innan. En skillnad jämfört med föregående år är att segmenten för tankar och torrlast hade en positiv vinstmarginal även om sjöfartsstödet exkluderas.⁸

Under året har ett projekt om regionala flygplatser initierats, vilket bl.a. handlar om deras ekonomiska förutsättningar och tillgänglighetsbidrag nu och i framtiden. Det offentliga stödet till flygplatser och flygtrafik har kartlagts. Inom projektet har en nordisk studie upphandlats

⁶ Fordon i framtiden – elektrifiering, automatisering och digitalisering, PM 2018:3.

⁷ Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018, Rapport 2018:12.

⁸ Sjöfartsstödet effekter 2017, Rapport 2018:19.

som belyser omfattningen av motsvarande stöd i Danmark, Norge och Finland. Underlag från projektet har lämnats till regeringskansliets pågående flygplatsöversyn.

Trafikanalys fortsatte under året sin omvärldsbevakning av transportpolitiska EU-nyheter. Dessa redovisas på Trafikanalys webbplats och sammanställs i nyhetsbrev.

Trafikanalys och Trafikverket har samarbete avseende omvärldsanalys som främst omfattar kunskapsutbyte.

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. EU-bevakningen har under 2018 engagerat fler medarbetare än tidigare och även resulterat i fler publicerade notiser. Det har också inneburit högre kostnader.

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

Prestationer	2018	2017	2016	2015
EU-bevakning	359	163	196	174
Sjöfartens konkurrenssituation	1 467	656	587	303
Svenskt regionalflyg i fokus	1 080 ⁹	-	-	-

2.1.2 Analys och granskning

Styrmedelsanalys är en central uppgift och vi har ambitionen att ha förmåga att kunna genomföra insiktsfulla analyser av alla statliga och internationella transportpolitiska styrmedel som kan bli aktuella. Det handlar bl.a. om regelskrivning, ekonomiska styrmedel, infrastrukturplanering och myndighetsstyrning. Vi genomför egna sådana analyser, men på uppdrag från regeringen granskar vi också andras analyser.

Mot bakgrund av senare års terrorbrott med tunga fordon har Trafikanalys på regeringens uppdrag kartlagt den kunskap som finns om användningen av tunga fordon i urbana miljöer. Rapporten *"Åtgärder för minskad risk för terrorkörningar* redovisar åtgärder som kan motverka risken för terrorkörningar. Gemensamt för flertalet av de åtgärder som diskuteras är att de har kommit långt i utvecklingen och är förhållandevis enkla att introducera.

Mest verkningsfullt är att hindra att fordon kommer i orätta händer. I fall där fordon är i rullning är det bästa att stoppa eller hejda fordonet genom fart- och trafik hinder. Genom att möblera i gaturummet med fasta och flyttbara föremål såsom blomkrukor, bänkar och andra sittplatser kan oönskad trafik hindras köra på ytor avsedda för gående eller tvingas ner i hastighet. Andra mer direkta trafik hinder är bommar, betonghinder och pollare med eller utan nedsänkbar funktion. En tredje åtgärdsgrupp med god potential för att kunna hejda fordonets framfart är olika former av tekniska lösningar och utrustning i bilar som gör att fordonets hastighet m.m. går att kontrollera.¹⁰

⁹ Svenskt regionalflyg i fokus är ett nytt projekt startat i mars 2018.

¹⁰ Trafikanalys, Rapport 2018:5.

Trafikanalys bistår Näringsdepartementet med kvalitetsgranskning och analys av de underlag som Trafikverket tar fram inför vissa större infrastrukturbeslut. Under 2018 redovisades en kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Granskningen har utgått från direktiven för åtgärdsplaneringen och Trafikanalys har formulerat frågeställningar kopplat till om Trafikverket har följt dem. Trafikanalys noterar flera förbättringar avseende redovisningar och beslutsunderlag jämfört med planförslaget för perioden 2014–2025. Samtidigt kvarstår vissa brister och några nya brister har tillkommit. Bl.a. konstateras att motivet bakom prioriteringarna och avvägningarna mellan underhåll och reinvesteringar respektive avhjälpande och förebyggande underhåll inte är i tydligt redovisat och att Trafikanalys har svårt att se att redovisningen motsvarar direktiven.¹¹

Trafikanalys fick under 2017 i uppdrag av regeringen att ta fram kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet. Slutredovisningen av arbetet omfattar en sammanställning av aktuella skatter, avgifter – men också av stöd. Deras effekter på de transportpolitiska målen redovisas. I uppdraget analyseras också hur skatter och avgifter påverkar näringslivets kostnadsbild och konkurrenskraft i olika delar av landet. Viktigare trender och omvärldsförändringar som kan förväntas påverka skatters och avgifters ändamålsenlighet och dess omfattning av intäkter framöver diskuteras också.¹²

Ett av Trafikanalys uppdrag enligt instruktionen är att årligen följa upp transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag. Av redovisningen framgår i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader.

Godstransporter är generellt sett underinternaliserade, dvs. de betalar inte för sina beräkningsbara externa kostnader. För personbilstrafik skiljer sig internaliseringsgraden betydligt mellan bensin- respektive dieseldrivna bilar. På landsbygden betalar bensinbilstrafik mer än fullt ut för sina beräknade samhällsekonomiska marginalkostnader. I tätort är bensinbilstrafik underinternaliserad. Dieseldrivna bilar betalar något mer för de externa effekter de orsakar på landsbygden, men betalar i tätort inte alls för de externa effekterna i samma utsträckning som bensinbilar.¹³

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. Inom ramen för det fokuserades under 2018, liksom tidigare år, på Trafikverkets organisation, förvaltning, utförda arbete och planering inför kommande år. Generellt anser Trafikanalys att Trafikverket har administrativa och organisatoriska verktyg på plats för att kunna styra verksamheten på ett bra sätt. Som utvecklingsområden lyfts utvecklingsplanens respektive ekonomins styrande roll och förnyelse av fordonsparken fram.¹⁴

Trafikanalys ska kontinuerligt följa den internationella utvecklingen avseende samhällsekonomiska modeller. Under 2018 har fokus legat på modeller för drift, underhåll och investering. Ett samarbete med Trafikverket pågår i frågan.

Trafikanalys deltar, tillsammans med Energimyndigheten, Boverket, Trafikverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen, i regeringsuppdraget att samordna transportsektorns omställning till fossilfrihet. Det s.k. SOFT-projektet redovisade våren 2017 en strategisk plan för omställningen. Trafikanalys har under 2018 deltagit i gemensamma insatser och arbetat vidare med ett par. åtaganden inom ramen för projektet.¹⁵

¹¹ Trafikanalys, Rapport 2018:4

¹² Trafikanalys, Rapport 2018:15.

¹³ Trafikanalys, Rapport 2018:7, Trafikanalys PM 2018:1.

¹⁴ Trafikanalys, Rapport 2018:6.

¹⁵ Energimyndigheten, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07.

I maj 2011 fick Trafikanalys regeringens uppdrag att bistå Näringsdepartementet i arbetet med samverkansavtal med USA och Kina. Uppdraget löper så länge överenskommelserna är aktiva. Sedan 2017 har det inte varit någon aktivitet avseende samverkansavtalet med Kina och uppdraget betraktas därför i den delen som avslutat. Arbetet med samverkansavtalet med USA är däremot aktivt och har fortsatt också under 2018.

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. Insatserna varierar mycket påtagligt för vissa områden mellan åren. Kvalitetsgranskningen av Trafikverkets förslag till nationell plan och de regionala planupprättarnas förslag till regionala planer var ett stort projekt som till större del belastade 2017, men i betydande utsträckning också 2018.

Arbetet med att följa Trafikverkets arbete med samhällsekonomiska modeller och det internationella modellföljandet har varit relativt resurskrävande under 2018. Analys av autonoma fordon och farkoster är ett område som ägnats stor uppmärksamhet under 2018 och också bedöms väsentligt inför framtiden och särredovisas därför här.

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

<i>Prestationer</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>
Granskning av åtgärdsplanering/byggstartar	1 343	2 350	70	1 309
Autonoma fordon och farkoster ¹⁶	768	-	-	-
Samhällsekonomiska modeller	1 189	865	1 124	639

Remisser

Under 2018 lämnade Trafikanalys 28 remissvar. I det följande redovisas ett urval av dem.

Trafikanalys har lämnat remissvar på SOU 2017:115 *Att främja gröna obligationer* och instämmer i utredningens bedömning att investeringar som syftar till att minska utsläppen i transportsektorn kan vara lämpade för finansiering av gröna obligationer och att behovet för investeringar framöver troligtvis kommer vara stort. Trafikanalys vill betona att dessa investeringar bör vara både hållbara och samhällsekonomiskt lönsamma.¹⁷

Trafikanalys ställer sig bakom regeringens förslag till en förordning om Eko-bonussystem (N2018/01601/MRT). Trafikanalys har tidigare utrett förutsättningarna för att införa ett Eko-bonussystem i Sverige.¹⁸ Remitterat förslag till förordning följer till stor del rekommendationerna i Trafikanalys rapport och systemet gör det enkelt för den sökande, samt håller nere den administrativa kostnaden. Det är viktigt att systemet utvärderas inom några år, av lämplig från systemet fristående, aktör.¹⁹

Finansdepartementets promemoria *En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik* (Fi2018/01103/S2) beskriver mycket kortfattat en inriktning för en eventuell kommande

¹⁶ Autonoma fordon och farkoster är ett nytt projekt (regeringsuppdrag) startat i augusti 2018.

¹⁷ Utr 2018/11

¹⁸ Eco-bonus för sjöfart - slutredovisning, Trafikanalys Rapport 2017:11, <https://www.trafa.se/sjofart/eco-bonus-6584/>

¹⁹ Utr 2018/21

vägsplitageskatt. I samband med att ett konkret förslag tas fram, menar Trafikanalys att det är viktigt att konsekvenser utreds noggrant. Det är rimligt att inkludera det föreslagna vägnätet, men på sikt bör det övervägas om inte kommunala vägar och gator i tätorter som ansluter till det vägnät som beskattas också ska inkluderas. Vad gäller skattenivåns geografiska differentiering menar Trafikanalys att det finns flera fördelar med en differentiering baserad på skillnad i faktiska externa kostnader och att den åtminstone bör innefatta landsbygd och tätort. Trafikanalys har svårt att hitta transportpolitiska argument för en differentiering utifrån tillgången på alternativ till vägtransporter. Trafikanalys anser vidare att tunga lastbilar eller lastbils kombinationer från 12 ton och uppåt bör omfattas av skatten.²⁰

Trafikanalys har lämnat remissvar på promemorian *Höjda och miljödifferenterade vägavgifter* (Fi 2018/01890/S2). Trafikanalys ser positivt på att vägavgiften höjs mot aktuella maxbelopp och att en kraftigare miljödifferiering av vägavgiften sker, i linje med det s.k. Eurovinjettdirektivet, så att fordon med högre utsläpp betalar högre vägavgift och fordon med lägre utsläpp betalar lägre avgift. I och med att svenska åkare vanligen köper vinjetter med längre giltighetstid än utländska åkare och endagsvinjetterna inte föreslås vara miljödifferierade så kan effekterna bli olika gällande utvecklingen av den svenska respektive utländska fordonsflottan som används i Sverige.²¹

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över SOU 2018:13 *Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift?* Trafikanalys instämmer med utredningen i att det inte går att rekommendera uttag av varken en skatt eller en avgift som återför den värdeökning som skett på fastigheter till följd av en infrastrukturinvestering²². Det är framförallt utredningsdirektivets snäva kravspecifikation som gör att den slutsatsen dras. För att åstadkomma något reellt med värdeåterföring krävs en "än vidare" syn och de i direktivet angivna restriktionerna måste vidgas. Restriktionen att en värdeåterföringsskatt inte får vara högre än värdeökningen till följd av ny infrastruktur är mycket långtgående. Den skiljer sig markant mot den situation som gäller avseende andra skatter inom transportområdet. Med en vidare syn på värdeåterföring (i strid mot direktivet), bör det däremot vara möjligt att införa en skatt kopplad till värdeåterföring av tillgänglighetshöjande åtgärder inom transportsystemet som skulle göra skillnad och förhoppningsvis kunna accepteras. Det bör övervägas att på sikt (återgå till att) nyttja en samhällsekonomiskt effektiv "fastighetsskatt" för att finansiera välfärdssektorn samt i mån av behov finansiera offentlig transportinfrastruktur och tillgänglighet. Detta eftersom den skattebas som transportsektorn varit och är i dag förändras bland annat i och med nya bränslen, teknikutveckling, men också på andra sätt av klimat och miljöskäl.

Självkörande fordon kan med rätt regelverk leda till positiva effekter på de transportpolitiska målen. Trafikanalys delar därför SOU 2018:16 *Vägen till självkörande fordons* bedömning och övergripande målsättning att bejaka introduktionen av självkörande fordon och att introduktionen bör påbörjas för de fordon som inte berörs av internationella regelverk. Trafikanalys anser till skillnad från utredningen att det är viktigt att införa en registrering av automatiserade fordon i fordonsregistret samt att frågan om ansvaret för olyckor i självkörande läge med fordon, undantaget automatiserade motorredskapklass II, kan och bör avgöras i ett senare skede efter gedigna analyser.²³

Trafikanalys har givits möjlighet att yttra sig över ett utkast av *Agendan för det nationella forskningsprogrammet för hållbart samhällsbyggande*. Det genomgående intrycket är att kartläggningen fångat de forskningsinsatser som pågår idag och att agendan fångar relevanta

²⁰ Utr 2018/23

²¹ Utr 2018/31

²² Utr 2018/25

²³ Utr 2018/27

insatsområden som bör ingå i ett forskningsprogram för hållbart samhällsbyggande. Trafikanalys gav dock ett par synpunkter kopplat till transportområdet, så som att inkludera ett trygghetsperspektiv och att det vore rimligt att frågor kopplat till både stad och land inkluderas i fler områden.²⁴

Trafikanalys har yttrat sig över förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter. Trafikanalys anser att Transportstyrelsens gemensamma principer för sin kostnadsfördelning och avgiftssättning är rimlig. Trafikanalys önskar dock att Transportstyrelsen tydligare redovisade sina insatser för att hålla nere avgifterna och att även en bedömning av effekterna på de transportpolitiska målen görs. Vidare noteras att Transportstyrelsen har en, i förhållande till andra myndigheter, hög timkostnad vilken utgör en bas för att beräkna avgifterna.²⁵

Trafikanalys ser positivt på att tunga fordon genom förslaget till *Europaparlamentets och Rådets förordning om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon (M2018/01273/KI)* infogas i EU-regelverket kring utsläppsnormer för koldioxid, vilket därmed påverkar hela den europeiska marknaden för tunga fordon. Det är bra att förslaget medger en hög grad av flexibilitet och kostnadseffektivitet i arbetet med att nå utsläppsminskningarna. Men Trafikanalys menar att ambitionsnivån, mot bakgrund av klimatfrågans betydelse och den fordonstekniska utvecklingen de senaste tio åren, är väl låg.²⁶

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över EU-kommissionens förslag COM (2018) 372–375, 382, 390 och 471–473. Trafikanalys har valt att enbart kommentera de delar av denna omfattande remiss som har beröring med transportpolitiken. Kopplat till förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden samt Europeiska havs- och fiskerifonden, och om finansiella regler för dessa fonder och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för gränsförvaltning och visering, konstaterar Trafikanalys att de inte längre stipuleras att transportererna även skulle vara hållbara, vilket krävdes den föregående programperioden. Detta är både olämpligt och märkligt.²⁷

Kommissionen har föreslagit att tidsomställningen mellan sommar- och vintertid avskaffas. Trafikanalys kan inte finna något transportpolitiskt skäl att motsätta sig kommissionens förslag. Ett avskaffande av tidsomställningen innebär snarast vissa fördelar för tidtabellsburen trafik.²⁸

2.2 Statistik

Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik²⁹ presenteras den statistik som av ansvariga sektorsmyndigheter bedömts uppfylla krav på bland annat ändamål och kvalitet. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken om Transporter och kommunika-

²⁴ Utr 2018/28

²⁵ Utr 2018/37

²⁶ Utr 2018/38

²⁷ Utr 2018/48

²⁸ Utr 2018/67

²⁹ Lag (2001:99) om den officiella statistiken.

tioner. Utveckling, framställning och spridning av officiell statistik görs inom följande statistikområden; bantrafik, kollektivtrafik och samhällsbetalda resor, kommunikationsvanor, luftfart, postverksamhet, televerksamhet, sjöfart samt vägtrafik. I kommunikationsvanor ingår statistiken om resvanor och varuflöden och i vägtrafik ingår bland annat redovisningen av fordon, lastbilstransporter och vägtrafikskador.

Trafikanalys publicerar officiell statistik varje år, kvartal och i vissa fall månad, i form av rapporter och tabellverk som tillsammans med dokumentation om metoder och kvalitet kan hämtas från myndighetens webbplats. Där finns också en publiceringsplan som under 2018 omfattade 52 tabellverk³⁰, 14 statistikrapporter och statistikblad samt 24 pressmeddelanden. Trafikanalys besvarar också många direkta frågor om statistik. Användare som Regeringskansliet, riksdagsföreträdare, journalister, forskare, studenter, företag och intresseorganisationer får snabbt svar på sina frågor. I vissa fall görs även särskilda statistiksammansättningar som efterfrågas av användare, kostnadsfritt. Insamlingen av underlag och produktionen av statistiken utförs till stor del på Trafikanalys uppdrag av konsulter eller av andra myndigheter.

Den officiella statistik som publicerades under år 2018³¹ visade bland annat att personbilstrafiken fortsatte att öka. Antalet personbilar i trafik ökade med 1,6 procent för år 2017 jämfört året innan och har nu passerat 4,8 miljoner bilar, det största antalet någonsin. Den genomsnittliga körsträckan per bil minskade under 2017 till 1 211 mil per år, men totalt sett ökade trafikarbetet med svenskregistrerade personbilar med 1,3 procent jämfört med året innan och har aldrig varit högre.

Nyregistreringen av personbilar under år 2018 präglades av införandet av bonus-malus-systemet den 1 juli, med höga nyregistreringssiffror före, och betydligt lägre efter införandet. Den största förändringen skedde för nyregistrerade dieslbilar, vars andel sjönk från 49 procent 2017 till 38 procent 2018. Även de lätta lastbilarna fortsätter att öka till rekordnivåer.³² Varje lätt lastbil körs däremot något kortare än tidigare, den genomsnittliga körsträckan uppgick till 1 382 mil 2017.³³

Det totala resandet på järnväg har haft en fortsatt positiv trend 2017, antal resor ökade med 4 procent jämfört med föregående år, till en ny toppnotering. Under 2017 gjordes 206 miljoner regionala resor på järnväg, 3 procent fler än året före. Det långväga tågresandet³⁴ ökade med 5 procent till 23 miljoner resor.³⁵

Flygresandet fortsatte att öka under 2017. Antalet utrikes passagerare på svenska flygplatser steg med åtta procent jämfört med föregående år, till en ny toppnotering på 31 miljoner passagerare. Antal passagerare har stigit betydligt snabbare än antal flygrörelser, vilket kan tyda på att flygplanen får en allt större transportkapacitet och/eller att kabinfaktorn ökar.³⁶

Under 2017 omkom 253 personer i vägtrafiken, mot 270 personer året innan. Av de 253 omkomna var 57 kvinnor och 196 män, dvs. 77 procent var män. 253 omkomna är den lägsta uppmätta siffran över antal omkomna i vägtrafiken, i modern tid. Risk att omkomma i trafiken kan beräknas som antal omkomna i en åldersgrupp, i förhållande till befolkningen i samma

³⁰ Varav fyra tabellverk inte är officiell statistik.

³¹ Se bilaga, Publikationer under 2018.

³² Trafikanalys, Statistik 2018:5 Fordon 2017.

³³ Trafikanalys, Statistik 2018:10 Körsträckor 2017.

³⁴ Dvs. de resor på järnväg som inte är regionala.

³⁵ Trafikanalys, Statistik 2018:17 Bantrafik 2017.

³⁶ Trafikanalys, Statistik 2018:8 Luftfart 2017.

ålder. Risken att omkomma beräknad på detta sätt är högst bland unga vuxna (18–24 år) och bland de äldsta (75+ år). Risken är allra lägst för barn 0–17 år.³⁷

Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett ständigt arbete för att systematiskt genomlysna och utveckla statistikprodukterna med fokus på ändamål, kvalitet och effektivitet. En del av detta arbete styrs av lagar och föreskrifter, medan en stor del av produktutvecklingen sker på eget initiativ. Trafikanalys har utvärderat kvaliteten på sin officiella statistik enligt SCB:s föreskrifter³⁸. Utvärderingen indikerar att kvaliteten förbättrats något.³⁹

Vid utveckling av statistiken har relevansen för statistik användarna stor betydelse. Under hösten 2018 gjordes en nystart av Trafikanalys tre användarråd. Förändringar innebär att råden ska vara fokuserade på statistikens relevans samt tillgänglighet. Dessutom utökas användarrådet för statistik om trafikolyckor till att gälla samtliga trafikslag (tidigare gällde rådet endast vägtrafik). Trafikanalys har under året hållit möten med användarråden för persontransporter, godstransporter respektive trafikolyckor. I rollen som användare av officiell energistatistik för transportsektorn ingår Trafikanalys i Energimyndighetens användarråd. Trafikanalys ingår också i Tillväxtverkets användarråd för turismstatistik.

Trafikanalys har de senaste åren sett över insamlingsmetoder i flera statistikprodukter och flera nya utvecklingsprojekt har genomförts. Under 2018 sammanställdes information om "big data" och nya insamlingsmetoder i en PM.⁴⁰ Trafikanalys strävar ständigt efter att minska uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Det handlar om att förenkla undersökningar och att pröva möjligheten att ersätta frågor med befintliga registerdata.

Inom statistikområdet postverksamhet har en genomlysning av statistikens innehåll och efterfrågan genomförts. Vi har i denna kommit till slutsatsen att undersökningen och därmed uppgiftslämnarbördan kan minskas. Under 2019 kommer en ny föreskrift med reviderat antal frågeställningar att föreslås.

Resvaneundersökningen (RVU) har inneburit en stor uppgiftslämnarbörda för intervjupersonerna med åtföljande problem med svarsfrekvenser, och 2016 pausades undersökningen för en genomgripande översyn. Under 2018 har projektet slutredovisats i en rapport.⁴¹ Där beskrivs både genomförd intressentanalys och kartläggning av nya metoder och verktyg, samt tre pilotprojekt, två genomförda med passivt insamlade mobilnätdata och en där data från en mobilapp jämfördes med data från webbenkät och insamling via pappersenkäter. En slutsats är att nya insamlingsmetoder ser lovande ut men ännu inte kan ersätta traditionella insamlingsmetoder. Trafikanalys har också tagit fram en PM där metodval inför kommande resvaneundersökning beskrivs. En ny resvaneundersökning har startats upp och insamlingen av data började den 1 januari 2019. I den nya undersökningen har frågeformuläret kortats ner, och flera bakgrundsdata hämtas från register för att minska uppgiftslämnarbördan.

Att försöka använda "big data" som underlag för statistikproduktion är också målsättningen i projektet om sjöfartens AIS-data⁴². Under året färdigställdes projektet med syfte att förbättra och utveckla sjötrafikstatistiken. Datamaterialet består av AIS-signaler från fartyg, vilket

³⁷ Trafikanalys, Statistik 2018:12 Vägtrafikskador 2017.

³⁸ SCB-FS 2017:8

³⁹ Sta 2019/3, Utvärdering, uppföljning och planering inom den officiella statistiken 2018.

⁴⁰ Trafikanalys, PM 2018:7.

⁴¹ Trafikanalys, Rapport 2018:18.

⁴² AIS: automatiskt system för fartygsidentifikation

innehåller uppgifter om fartygen och dess positioner. I projektet har metoder och verktyg utvecklats för att kunna illustrera och mäta alla fartygsrörelser med hög precision. I slutet av december startade implementeringsarbetet hos Trafikanalys, bland annat i syfte att förbättra kvaliteten på skattning av avstånden till havs, ta fram ny statistik och för att minska uppgiftslämnarbördan. Under 2019 fortsätter detta arbete.

Inom bantrafikområdet har Trafikanalys slutredovisat regeringsuppdraget om förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter⁴³ där bland annat Trafikverket föreslås få ett tydligare mandat och ansvar för en systematisk förvaltning av järnvägsdata. Denna ska utgöra underlag för transportmyndigheternas samlade databehov inom analys- och prognosmodeller, uppföljning och utvärdering, transportpolitisk analys, officiell statistik samt marknadsövervakning. Trafikanalys har också tagit fram en PM⁴⁴ med utgångspunkt i de uppgifter om regionala järnvägstransporter som ska samlas in enligt EU-förordning⁴⁵. Tidigare har data om på- och avlastningsregioner baserade på s.k. NUTS 2-regioner bedömts medföra risk för röjande av enskild, och därmed inte publicerats. I PM har olika metoder för röjandekontroll prövats för att möjliggöra en mer detaljerad tabellutformning.

Under året har Trafikanalys undersökt möjligheterna att förbättra kunskaperna om luftfarten samt lämnat förslag till utveckling av den officiella statistikens innehåll och redovisning. Tillgången till grunddata på luftfartsområdet för statistikändamål bedöms generellt som god, med vissa undantag såsom t.ex. uppgifter om godsets karaktär och flygets punktlighet. Ett stort hinder för utökad statistik är sekretessbegränsningar när statistiken bryts ned geografiskt, på t.ex. flygplats- och flyglinjenivå.⁴⁶

Trafikanalys deltog under första halvan av året i en expertgrupp kopplad till utredningen Samordning av särskilda persontransporter.⁴⁷ Utredningen föreslog bland annat förbättrad statistik kopplat till särskilda persontransporter. Samtidigt tog Trafikanalys egna initiativ genom publicering av rapporten *Vad vet vi om taxi?*⁴⁸ och ett nytt projekt att inventera uppgiftskällor till ny statistik om sjukresor och skolskjuts samt utvidgad statistik om färdtjänst.

För att förbättra spridningen av statistiken har Trafikanalys under några år arbetat med förberedelser för en webbaserad statistikportal. Portalen ska möjliggöra publicering av statistik på ett sätt som underlättar för användarna att finna och hämta statistik i tabeller utformade av användaren själv. Portalen ska också möjliggöra nedladdning av data från ett API⁴⁹ och bidra till uppfyllandet av intentionerna om öppna data i det s.k. PSI-direktivet⁵⁰. En omfattande omstrukturering av underlagsdata och uppbyggnad av ett internt datalager som ska länkas mot portalen har slutförts under året. Statistikportalen kommer att öppnas i början av år 2019.

Internationell rapportering och samarbete

Den internationella statistiken utgör viktigt 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, OECD och FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).

⁴³ Trafikanalys, Rapport 2018:10.

⁴⁴ Trafikanalys, PM 2018:5.

⁴⁵ EU-parlamentets och rådet förordning (EU) nr 91/2003

⁴⁶ Sta 2018/11, Utveckling Luftfart.

⁴⁷ Direktiv N 2016:03.

⁴⁸ Trafikanalys, Rapport 2018:9.

⁴⁹ Applikationsprogrammerargränssnitt

⁵⁰ <https://riksarkivet.se/psi-oppna-data>

Trafikanalys deltar i Eurostats ordinarie arbetsgrupper för transportstatistik inom områdena, väg, järnväg, luftfart, sjöfart och inre vattenvägar. I alla dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och utveckling av gemensamma metoder och produkter på statistikområdet. Trafikanalys har sedan år 2014 ingått i en särskild arbetsgrupp om persontransportstatistik. Under år 2018 startades en särskild arbetsgrupp som ska ta fram ett gemensamt ramverk kring omfattning och innehåll för undersökningar om lätta lastbilar. Trafikanalys har deltagit i arbetsgruppens första möte.

Trafikanalys representerar också Sverige i EU-kommissionens arbetsgrupp för koordinering av transportstatistik (CGST)⁵¹ som träffas en gång per år för övergripande avstämningar, beslut kring arbetsgruppernas arbete samt förslag till kommissionen. Trafikanalys deltar sedan många år, tillsammans med Transportstyrelsen, i en arbetsgrupp inom DGMOVE som arbetar med vägtrafikolyckor: CARE. Under år 2018 har Trafikanalys deltagit i diskussioner med Näringsdepartementet och övriga transportmyndigheter om kommissionens arbete med att definiera indikatorer för säkerhet på väg, ett arbete som fortsätter under år 2019.

Trafikanalys har också deltagit i ett internationellt samarbete med översyn av en gemensam ordlista för transportområdet under FN:s ledning⁵² och deltar i UNECE:s⁵³ arbetsgrupp om transportstatistik.

Trafikanalys representerar Sverige vid OECD/ITF:s årliga transportstatistikmöte, som syftar till att utbyta erfarenheter och idéer kring produktions- och analysmetoder. Bland ämnen som diskuterades fanns "Big data" och visualisering m.m. I anslutning till det årliga mötet deltog Trafikanalys också i en nystartad arbetsgrupp för transportsatelliträkenskaper (TrSA). TrSA gör det möjligt att bedöma transportaktiviteternas bidrag till den ekonomiska tillväxten. Ett flertal länder använder eller planerar att producera TrSA. Workshopen utvärderade olika behov och föreslog vägen framåt för att bygga TrSA produktionssystem på ett harmoniserat och jämförbart sätt.⁵⁴

Urval av prestationer Statistik

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

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

<i>Prestation</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>
Resvaneundersökningen	2 377	5 398 ⁵⁵	2 384	3 822
Lastbilsundersökningen	4 224	2 525	3 830	5 760 ⁵⁶
Sjöfart	2 307	1 355	1 869	1 621

⁵¹ Coordinating Group for Transport Statistics

⁵² <http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>

⁵³ FN:s ekonomiska kommission till Europa

⁵⁴ Sta 2013/33, 24-timmarsrapporter från internationella statistikmöten.

⁵⁵ Denna kostnad är till viss del externt finansierad, se not 3 i de finansiella delarna.

⁵⁶ Av kostnaden hänförs sig 1 500 tkr till 2014

2.3 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys

Utvärdering och uppföljning är viktiga underlag för att förstå politikens utfall och därmed ge förutsättningar för effektiv utformning av nya åtgärder. Trafikanalys följer upp den övergripande utvecklingen mot de transportpolitiska målen och arbetar med att utveckla formerna för denna liksom annan utvärdering. I nulägesanalyser riktas fokus på tillståndet i någon utvald del av transportsystemet. Statistik från Trafikanalys utgör mycket användbara kvantitativa underlag och kan kompletteras med andra källor för dessa nulägesanalyser.

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.

Trafikanalys använder från och med 2018 en ny modell för uppföljningen av de transportpolitiska målen⁵⁷. Uppföljningen tar sin utgångspunkt i det övergripande målets formulering om en "långsiktigt hållbar transportförsörjning", och baseras på 15 indikatorer som ska täcka varje aspekt av denna målsättning. Transportsystemets utveckling i förhållande till funktionsmålet respektive hänsynsmålet bedöms baserat på en sammanvägning av vissa av indikatorerna, och det övergripande målet på en sammanvägning av samtliga indikatorer. Uppföljningsmetoden är konservativ såtillvida att den betonar att en långsiktigt hållbar transportförsörjning bara kan uppnås om transportsystemet utvecklas så att alla hållbarhetsdimensioner stärks, och att en starkt positiv utveckling inom en indikator aldrig på längre sikt kan kompensera för en negativ utveckling av någon annan indikator.

Måluppföljningen 2018 innehåller ett antal positiva observationer. Tillgängligheten förbättras i hela landet, bland annat något för personer med funktionsnedsättning. Antalet skadade och omkomna i trafikolyckor fortsatte att minska under 2017. Så även utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter. Denna positiva utveckling bröts dessvärre under 2018. Transportbranschens förädlingsvärde ökar, och möjligheterna att få tillgång till arbete och konsumera varor och tjänster utan transporter förstärks i hela landet.

Men det återstår ännu icke internaliserade kostnader för alla trafik- och transportslag, som motverkar både en samhällsekonomiskt optimal transportvolym och en optimal fördelning av transportarbetet mellan trafikslagen. Transportsystemet orsakar också hundratals förtida dödsfall, både genom olyckor och hälsopåverkan och genom buller och luftföroreningar. Utsläppen från inrikes transporter fortsätter att minska, men inte i den takt som skulle krävas för att nå en minskning av växthusgasutsläppen med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010.

Fördjupad måluppföljning

Under 2018 redovisade Trafikanalys också för första gången en fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen⁵⁸. Trafikanalys fick regeringens uppdrag att göra en fördjupad uppföljning som ett komplement till den årliga uppföljning som presenteras i april. I uppdraget

⁵⁷ Trafikanalys, Rapport 2018:8

⁵⁸ Trafikanalys, Rapport 2018:14

ingick det att redogöra för nuläget i transportsystemet i förhållande till målen, samt en bedömning av måluppfyllelsen på sikt.

Fördjupningen omfattar närmare beskrivningar av transportrelaterade aspekter inom tre angränsande politikområden,

- sysselsättning och kompetensförsörjning per trafikslag,
- social hållbarhet: Mobilitet, ekonomisk överkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet,
- samt tillgång till bostäder och bostadsbebyggelsens tillgänglighet.

I fördjupningen presenteras uppgifter om antalet anställda per trafikslag, samt en beräkning av det framtida rekryteringsbehovet och utbildningskapaciteten per yrkesgrupp.

Sammanställningen av utbildningskapaciteten indikerar att det finns tillräcklig kapacitet att ersätta antalet som går i pension med nyutbildad arbetskraft.

Mobiliteten och tillgången till kollektivtrafik, körkort och bil skiljer sig åt mellan olika grupper i befolkningen. Det bedöms som relevant och möjligt att följa upp mobilitet kopplat till kön, ålder, funktionsnedsättning, inkomst och kommuntyp. Hushåll med låga inkomster lägger större del av sina inkomster på bostad och transport. Hushållens utgifter bedöms som en relevant indikator att följa för att förstå transporterens ekonomiska överkomlighet.

Uppföljningen visar också att otryggheten kan vara begränsande för den verkliga tillgängligheten. Otrygghet är därmed en aspekt som det finns skäl till att fortsätta att närmare följa upp i kommande måluppföljningar.

Det finns ett samspel mellan tillgång till bostäder och persontransporternas utveckling i ett regionalt perspektiv. När det gäller kollektivtrafik finns det statistik som visar att den tillkommande bebyggelsen under senare år har ett kortare genomsnittligt avstånd till en trafikerad kollektivtrafikhållplats än befintlig bostadsbebyggelse.

Möjligheterna att nå måluppfyllelse på sikt ser olika ut för olika element i den samlade målbilden. Slutsatsen från metaanalysen är att det målelement som gynnas mest av de utvecklingstrender som bedöms fortgå under de närmaste åren är "Alla medborgares tillgänglighet". Två målelement som däremot förväntas behöva omfattande politiska insatser för att måluppfyllelse ska uppnås är "Klimat" och "Trafiksäkerhet".

Godstransporter

Godstransporter med lätta lastbilar

Under 2018 slutrapporterade Trafikanalys regeringsuppdraget om att utreda förutsättningarna för att kontinuerligt ta fram fördjupade kunskapsunderlag om distributionsfordons och lätta lastbilars transporter, med fokus på urbana miljöer.⁵⁹ I slutrapporten beskrivs möjligheter med och kostnader för en ny statistikprodukt på kort och långt sikt.

Trafikanalys har fortsatt förberedelserna kring en ny statistikprodukt om lätta lastbilar. Under 2018 har en undersökningsplan med metoder och ett frågeformulär tagits fram. En pilotundersökning har genomförts under året. Statistiken föreslås inledningsvis avgränsas till svenska företagsägda lastbilar, hur de används, var de kör och vad de transporterar. Både gods- och service-/hantverkstransporter är tänkta att omfattas.⁶⁰

⁵⁹ N2017/03479/TS, Trafikanalys Rapport 2018:3.

⁶⁰ Sta 2018/7, Utveckling av statistik samt kunskapsunderlag om Lätta lastbilar och urbana lastbilstransporter.

Utvärdering av godstransportstrategin

Under året har Trafikanalys också inlett arbetet med ett regeringsuppdrag för att kontinuerligt följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin, detta för att det fortsatta arbetet med godstransportstrategin ska kunna utvecklas vidare.

Trafikanalys kommer årligen att informera det nationella godstransportrådet om resultatet av uppföljningen och redovisa den del av uppdraget som rör uppföljning av genomförandet av den nationella godstransportstrategin till regeringen. Trafikanalys ska också delredovisa den del av uppdraget som rör utvärdering till regeringen i slutet av 2020 och slutredovisa hela uppdraget i slutet av 2022.

Persontransporter

Kunskapsunderlag om persontransporter

I regleringsbrevet för 2018 fick Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om persontransportsituationen i Sverige inom olika trafikslag och färdstätt, såväl nationellt som i storstadsregionerna, i små och medelstora städer samt i gles- och landsbygd⁶¹. Uppdragets slutredovisning innehåller en kartläggning och analys av möjligheterna att resa för olika grupper i samhället idag, med ett översiktligt utvecklingsperspektiv till 2050.

En persons möjlighet att resa påverkas av tillgängligheten i form av utformningen av transportsystemet, markanvändningen, tidsrestriktioner samt individuella förutsättningar.

Kunskapsunderlaget bekräftar bilden av att Sveriges regioner och olika grupper i samhället har likheter, men även stora olikheter, vad gäller tillgänglighet, och det påverkar möjligheterna att binda samman bostäder, arbetsplatser, fritidssysselsättningar m.m. På samma sätt finns det skillnader i resmönster när det gäller färdmedelsval, restid, reslängd och ärende.

Resvanor och funktionsnedsättningar

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att kartlägga hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. En första delredovisning presenterades under 2018⁶² och uppdraget slutredovisas under 2019. I den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige) mäts funktionsnedsättning genom några frågor om nedsatt rörelse-, syn- och hörsel förmåga. Bland dem med funktionsnedsättningar uppgår antalet resor per dag till 1,2, i jämförelse med 1,6 i övriga befolkningen. Antalet resor per dag är lägst för personer med nedsatt rörelseförmåga, 1,0, tätt följt av personer med nedsatt synförmåga, 1,1. Personer med nedsatt hörsel uppvisar överlag mindre skillnader mot befolkningen i övrigt. Ålder och sysselsättning förklarar en betydande del av variationen i resandet.

Arbets- och skolpendling bland medelålders och yngre personer innebär ett mer frekvent resande. För denna typ av resor är det också vanligare att åka kollektivt. Andelen pensionärer, inklusive personer med sjukersättning och förtidspensionärer, är högre bland personer med än utan funktionsnedsättningar, 58 procent i jämförelse med 13 procent i övriga befolkningen. Även i arbetsför ålder (16–64 år) är andelen förvärvsarbetande lägre, 69 procent jämfört med 84 procent.

RVU Sverige visar på mönster i linje med internationella resvaneundersökningar. Resvanor beror på grad och typ av funktionsnedsättning, ålder och sysselsättning. Kollektivtrafik tjänar i första hand arbets- och skolresor. Personer med funktionsnedsättning nyttjar den därför inte i lika hög grad, men det kan också bero på hinder i kollektivtrafik.

⁶¹ Trafikanalys Rapport 2018:17

⁶² Trafikanalys Rapport 2018:16

Fordonsprognoser

Trafikanalys har ett årligt uppdrag i regleringsbrevet att göra korttidsprognoser för fordonsflottans utveckling för de kommande tre åren, samt att göra en långsiktig bedömning vartannat år.⁶³ Den senaste prognosen för åren 2018–2021 visar på en fortsatt ökad nyregistrering av personbilar, samt lätta och tunga lastbilar. På personbilssidan fortsätter nyregistreringen av dieslbilar att minska till följd av försämrat utbud av modeller och att drivmedlet har ifrågasatts den senaste tiden i samband med utsläppsskandalen och förslag om miljözoner.

Nyregistreringen av laddbara fordon bedöms fortsätta att öka, både i absoluta tal såväl som i andelar av nyregistreringen, fram till 2021. Majoriteten av dessa bilar bedöms dock vara laddhybrider. För lätta och tunga lastbilar är utbudet av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel begränsat och diesel är det nästan helt dominerande drivmedlet. Bonus–malus-systemet påverkar även lätta lastbilar, men eftersom alternativen till diesel är så pass få, bedöms systemet endast marginellt påverka drivmedelsfördelningen för nyregistrerade lätta lastbilar på kort sikt. För tunga lastbilar är fordon med ren eldrift på väg att introduceras på marknaden, men dessa bedöms vara alltför få för att kunna prognostiseras under de kommande tre åren.

Miljöbilar lämnar landet

Många av de svenska begagnade miljöbilarna fortsätter att gå på export efter tre år i Sverige. Det visar en uppföljning av avregistrerade miljöbilar som Trafikanalys genomförde under 2018. Statistiken för år 2017 visar att exporten av begagnade personbilar med alternativa drivmedel har fortsatt att öka. Utveckling minskar effektiviteten för vissa styrmedel som syftar till att skapa en fossiloberoende fordonsflotta i Sverige. I dagsläget handlar det om ett litet antal bilar jämfört med hela beståndet av fordon. Men på sikt kommer tillväxten av personbilar med alternativa drivmedel i Sverige att hållas tillbaka om en hög exportandel kvarstår.

För gasbilar har kombinationen av lägre nybilsförsäljning, samt en fortsatt hög export av begagnade bilar, fått till följd att tillväxttakten har sjunkit. Nettoökningen av antalet gasbilar i Sverige under 2017 var 13 stycken, trots att det nyregistrerades nästan 4 000 nya gasbilar samma år.

Systematiska mätningar av cykeltrafik

I januari 2018 slutredovisade Trafikanalys ett regeringsuppdrag med syfte att utveckla och föreslå en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå. I uppdraget analyserades också möjliga åtgärder för att främja att kommuner och regioner ska välja att börja mäta cyklingen på det sätt som föreslås. I uppdraget ingick även att föreslå möjliga nationella mål för ökad cykling.

Redovisningen föreslår att det behövs två kompletterande metoder för att mäta cyklingen.

- Flödesmätningar som med liten fördröjning visar var cyklingen sker, när under året och vid vilka tider på dygnet.
- Resvaneundersökningar som tar längre tid, men som svarar på vem som cyklar, och vilka reseanledningar som ligger bakom.

Den nationella resvaneundersökningen visar att cyklingen sett över en längre tidsperiod är på tillbakagång. Samtidigt rapporterar många kommuner en ökning av cykeltrafiken. En förklaring till dessa skilda bilder kan vara att cyklingen har ökat längs de centralt belägna cykelstråk där

⁶³ Trafikanalys PM 2018:4

de kommunala cykelflödesmätningarna oftast sker, men samtidigt minskat utanför dessa stråk.

I uppdraget har även ingått att diskutera för- och nackdelar med nationella målsättningar för ökad cykling, och att formulera möjliga målsättningar. En slutsats är att det är den dagliga cyklingen i våra tätorter som har störst potential att bidra till nationella målsättningar för minskad klimatpåverkan, bättre luft i tätorter, stärkt folkhälsa och ökad tillgänglighet. Trafikanalys föreslog därför att ett eventuellt nationellt mål för ökad cykling till år 2030 bör fokusera på cyklingen i tätort.

Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2018 inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning. 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>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>
Fordonsprognoser	1 673	1 196	1 251	-- ⁶⁴
Persontransporter, nulägesanalyser	2 812	3 617	1 378	1 303
Uppföljning av transportpolitiska målen (inkl. fördjupad måluppföljning)	3 520	777	1 469	1 319

⁶⁴ Projektet Fordonsprognoser startade i maj 2016.

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 myndighetens webbplats, seminarier, föreläsningar och genom att ta emot studiebesök.

Webbplatsen www.trafa.se är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning. Under 2018 har webbplatsen haft en positiv utveckling vad gäller antalet besökare. Antalet unika användare av webbplatsen uppgick under året till cirka 79 000, vilket är en ökning av antalet med cirka 24 procent jämfört med 2017. Antalet sessioner⁶⁵ på webbplatsen ökade också, liksom längden på de inledda sessionerna.

Under 2016 inleddes också ett arbete för att ytterligare utveckla formerna för statistikpubliceringar på webbplatsen för en ökad tillgänglighet till statistiken på transportområdet samt en förbättrad resultatspridning. Det arbetet kommer att lanseras under början av 2019.

I november 2018 arrangerade Trafikanalys den nationella konferensen *Transporter i förändring*. Konferensen samlade cirka 120 deltagare från branschorganisationer, kommuner/regioner samt andra myndigheter, främst inom transportområdet. Konferensen lyfte fram större samhällsförändringar som kommer att påverka det framtida transportsystemet och presenterade aktuella kunskaper och insikter ur myndighetens verksamhet.

Vid Nordens största konferens inom transportområdet, Transportforum 2018, föreläste totalt sju medarbetare från Trafikanalys. Bland annat presenterades resultat ur den genomförda Varuflödesundersökningen, resultat ur ett projekt om skatter och avgifter inom transportområdet, samt det då pågående arbetet med att identifiera nya lösningar för framtidens resvaneundersökningar.

Utöver detta har medarbetare från Trafikanalys under året gett 16 externa presentationer. I internationella sammanhang har presentationer gjorts inom olika sammanhang vid möten och workshops inom statistikområdet med Eurostat och OECD. Dessutom deltar många medarbetare i externa nätverk, bland annat för myndighetsgemensamma utbyten, användarråd och annan kunskapsspridning.

Under året har Trafikanalys publicerat ett större antal rapporter, PM och statistikrapporter. En fullständig översikt av myndighetens publiceringar under 2018 finns i den avslutande bilagan till årsredovisningen. Alla publikationer och statistikpubliceringar tillgängliggörs bland annat genom www.trafa.se.

⁶⁵ Här avser session den tid då användaren aktivt använder webbplatsen.

4 Kompetens

4.1 Personalsammansättning

Tabell 3.1. Antal anställda den 31 december 2018, befattning och kön.

Kompetens	2018			2017			2016			2015		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	9	11	20	9	12	21	11	9	20	9	10	19
Statistiker	3	7	10	3	6	9	2	7	9	1	7	8
Administrativt stöd	4	1	5	2	1	3	3	0	3	5	0	5
Chefer	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4
Totalt	17	21	39	16	21	37	18	18	36	17	19	36

4.2 Bemanning

Vid årets slut var 39 personer anställda vid myndigheten, varav två personer var visstidsanställda. Två personer avslutade sina tjänster för andra anställningar och två tidsbegränsad anställning löpte ut under året.

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt sju personer till verksamheten. Rekryteringarna har gjorts dels för att ersätta tjänstledig personal, men även för att komplettera på områden där det bedömts lämpligt att fylla kompetensbehovet med anställning. Överlag finns det 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 och statistiker som samtliga har akademisk examen. Disciplinbredden är stor, av de anställda vid sakavdelningarna har ungefär hälften forskarutbildning.

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.

En väl fungerande stödfunktion är en förutsättning för myndighetens övriga verksamhet. För att tillgodose detta behov är Trafikanalys aktiv i nätverk rörande både ekonomihanterings- och personalfrågor samt kommunikation och juridik.

Myndighetens medarbetare har en hög kompetens och är attraktiva på arbetsmarknaden. Personalomsättningen uppgick under året till 7,5 procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 14 procent motsvarande 9 204 tkr, till sådana externa insatser inom kärnverksamheten, exklusive statistikproduktion.

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

Centrum för transportstudier (CTS) vid KTH nystartade under 2018 som ett nätverk för forskare och kvalificerade utredare och konsulter. Trafikanalys är en part i detta samarbete och ser det som en plattform för vår kompetensutveckling, men också som en möjlighet att engagera forskningskompetens i våra projekt.

Bl.a. för att kunna möta medarbetarnas behov av en stimulerande utveckling inom sitt kompetensområde genomför Trafikanalys 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 nio interna seminarier med externa föreläsare.

4.4 Arbetsmiljö och hälsa

Medarbetarna på Trafikanalys har möjlighet att använda en arbetstimme per vecka till friskvård. Det finns också ett friskvårdsbidrag för friskvårdsaktiviteter, samt viss ekonomisk ersättning för kontorsmassage. 80 procent av medarbetarna har använt friskvårdsbidraget under 2018.

Under 2017 genomfördes medarbetarintervjuer. Uppföljning och aktiviteter kopplade till resultaten från intervjuerna har genomförts under 2018.

4.5 Jämställdhet

Årets lönekartläggning visar att det inte förkommer någon särbehandling på grund av kön.

Myndighetens ledningsgrupp, generaldirektören samt myndighetens tre avdelningschefer, består av två kvinnor och två män.

4.6 Moderna beredskapsjobb

Under året har en person anställts hos Trafikanalys via Modernt beredskapsjobb. Arbetsuppgifterna har varit inriktade på det administrativa området.

4.7 Åldersbalans

Tabell 3.2. Anställda uppdelade på ålder och kön.

Åldersgrupp	2018		2017		2016		2015	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	0	0	0	0	0	0
30 – 49 år	14	12	13	13	12	12	11	14
50 år och äldre	5	11	6	9	6	6	5	6
Totalt	19	23	19	22	18	18	16	20

5 Finansiell redovisning

5.1 Resultaträkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1*	64 500	58 705
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2*	87	1 114
Intäkter av bidrag		759	2 794
Finansiella intäkter	3*	4	1
Summa		65 350	62 614
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4*	-35 150	-31 754
Kostnader för lokaler		-2 904	-2 881
Övriga driftkostnader	5*	-27 093	-27 739
Finansiella kostnader	6*	-44	-54
Avskrivningar och nedskrivningar		-158	-186
Summa		-65 350	-62 614
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

5.2 Balansräkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7*	0	19
Summa		0	19
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8*	127	139
Summa		127	139
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	9*	1 312	1 721
Summa		1 312	1 721
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	10*	1 583	1 433
Upplupna bidragsintäkter	11*	331	-
Övriga upplupna intäkter	12*	24	45
Summa		1 939	1 478
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	13*	-1 326	-4 229
Summa		-1 326	-4 229
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		8 846	15 244
Summa		8 846	15 244
SUMMA TILLGÅNGAR		10 897	14 372

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2018-12-31</i>	<i>2017-12-31</i>
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital	14*		
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
Summa		0	0
Avsättningar	15*		
Övriga avsättningar		441	379
Summa		441	379
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	16*	113	159
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	17*	2 668	3 353
Leverantörsskulder		2 952	5 295
Övriga kortfristiga skulder	18*	587	570
Summa		6 320	9 378
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	19*	4 136	4 269
Oförbrukade bidrag	20*	0	346
Summa		4 136	4 615
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		10 897	14 372

5.3 Anslagsredovisning

REDOVISNING MOT ANSLAG

<i>Anslag (tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>Ingående överföringsbelopp</i>	<i>Årets tilldelning enl. regleringsbrev</i>	<i>Indragning</i>	<i>Totalt disponibelt belopp</i>	<i>Utgifter</i>	<i>Utgående överföringsbelopp</i>
Uo 22 1:13							
Ramanslag							
Trafikanalys							
ap.2							
Trafikanalys del till							
Trafikanalys	21*	4 409		-2 565	66 006	-64 574	1 443
Summa		4 409	64 162	-2 565	66 006	-64 574	1 443

5.4 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 samt Ekonomistyrningsverket (ESV):s föreskrifter och allmänna råd till denna förordning. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna förordning.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10§ FBF (Förordning om myndigheters bokföring) tillämpar myndigheten brytdagen den 4 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Kostnadsmässig anslagsavräkning

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2017, 180 tkr, har år 2018 minskat med 74 tkr.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter 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 sker enligt linjär avskrivningsmetod.

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

Tillämpade avskrivningstider

5 år	Egenutvecklade dataprogram, licenser, rättigheter
3 år	Datorer och kringutrustning, maskiner och tekniska anläggningar, övriga kontorsmaskiner
5 år	Inredningsinventarier

Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till högst den återstående giltighetstiden på hyreskontraktet, dock längst tre år.

Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp varmed de beräknas inflyta. Fordringar i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp. Skuld i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	Lön (tkr)
Generaldirektör, Brita Saxton	1 187

Styrelseledamot i Statens tjänstepensionsverk (t.o.m. maj 2018)

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.

<i>Sjukfrånvaro (%)</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Totalt	3,9	4,4
Andel 60 dagar eller mer	67,8	72,1
Kvinnor	7,5	6,2
Män	0,9	2,9
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	5,5	4,2
Anställda 50 år -	1,7	4,7

5.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

	2018	2017
Not 1* Intäkter av anslag		
Intäkter av anslag	64 500	58 705
Summa	64 500	58 705

Summa "Intäkter av anslag" (64 500 tkr) skiljer sig från summa "Utgifter" (64 574 tkr) på anslaget UO 22:1:13. Skillnaden (74 tkr) beror på minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009. Denna post har belastat anslaget men inte bokförts som kostnad i årets resultaträkning.

Not 2* Intäkter av avgifter och andra ersättningar

*Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen **

Uthyrning av lokaler	53	62
Offentlig resurssamordning m.m.	33	104
Summa	86	166

Intäkter av uppdrag

Budgeterade intäkter enligt regleringsbrev	1 000	1 000
Utfall intäkter av uppdrag	-	948

Kostnader för uppdragsverksamhet

Budgeterade kostnader enligt regleringsbrev	1 000	1 000
	-	948

Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	0
Summa	87	1 114

Extern finansiering 2018 söktes aldrig vilket var tänkt i budgeten, vilket medför att utfall av intäkter är noll.

Not 3* Finansiella intäkter

Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	3	0
Övriga ränteintäkter	1	1
Summa	4	1

Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ.

Not 4* Kostnader för personal

Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	20 666	19 175
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	98	191
Sociala avgifter	12 849	11 453
Övriga kostnader för personal	1 635	1 126
Summa	35 150	31 754

Not 5* Övriga driftkostnader

Reparationer och underhåll	196	181
Resor, representation, information	1 263	1 358
Köp av varor	294	372
Köp av tjänster	25 341	25 828
Summa	27 093	27 739

Not 6* Finansiella kostnader

Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	44	53
Övriga finansiella kostnader	0	0
Summa	44	54

Räntesatsen för ränte- och avstakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ.

Balansräkning (tkr)

2018-12-31 2017-12-31

Not 7* Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar

Ingående anskaffningsvärde	1 389	1 389
Summa anskaffningsvärde	1 389	1 389
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 369	-1 323
Årets avskrivningar	-19	-46
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 389	-1 369
Utgående bokfört värde	0	19

Not 8* Maskiner, inventarier, installationer m.m.

Ingående anskaffningsvärde	3 993	4 019
Årets anskaffningar	127	0
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-26	-26
Summa anskaffningsvärde	4 094	3 993
Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 854	-3 740
Årets avskrivningar	-139	-140
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	26	26
Summa ackumulerade avskrivningar	-3 966	-3 854
Utgående bokfört värde	127	139

Not 9*	Fordringar hos andra myndigheter		
	Fordran ingående mervärdesskatt	1 282	1 342
	Kundfordringar hos andra myndigheter	-	379
	Övriga fordringar hos andra myndigheter	30	-
	Summa	1 312	1 721
Not 10*	Förutbetalda kostnader		
	Förutbetalda hyreskostnader	680	673
	SAS integration, 190101--191031	263	
	SAS BI server/DI server 190101--191114	178	
	Esri Sverige, 190101--191231	68	
	Karnovgroup, 190101--191012	57	
	Wasa Kredit, 190101-190331	47	
	MyNewsdesk 190101--190827	43	
	Lloyds's List Intelligence	85	
	Övriga förutbetalda kostnader	162	760
	Summa	1 583	1 433
Not 11*	Upplupna bidragsintäkter		
	Inomstatliga	83	-
	Utomstatliga	247	-
	Summa	331	-
Not 12*	Övriga upplupna intäkter		
	Övriga upplupna intäkter utomstatliga	24	45
	Summa	24	45
Not 13*	Avräkning med statsverket		
	Föregående års summa avräkning med statsverket angavs felaktigt till 4 429 tkr i balansräkningen i den tryckta årsredovisningen.		
	Anslag i räntebärande flöde		
	Ingående balans	-4 409	-1 740
	Redovisat mot anslag	64 574	58 813
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-64 162	-61 483
	Återbetalning av anslagsmedel	2 565	0
	Fordringar/skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-1 433	-4 410
	Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag		
	Ingående balans	180	289
	Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-74	-109
	<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag.</i>	<i>106</i>	<i>180</i>
	Summa avräkning med statsverket	-1 326	-4 229

Not 14*	Myndighetskapital Myndighetskapital saknas, därför lämnas inte någon specifikationstabell.		
Not 15*	Övriga avsättningar Avsättning för lokalt omställningsarbete		
	Ingående balans	379	322
	Årets förändring	62	57
	Utgående balans	441	379
Not 16*	Lån i Riksgäldskontoret Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	159	344
	Under året nyupptagna lån	127	0
	Årets amorteringar	-173	-185
	Utgående balans	113	159
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000
Not 17*	Kortfristiga skulder till andra myndigheter		
	Utgående mervärdesskatt	30	0
	Arbetsgivaravgifter	579	550
	Leverantörsskulder andra myndigheter	2 060	2 803
	Summa	2 668	3 353
Not 18*	Övriga kortfristiga skulder		
	Personalens källskatt	586	564
	Övrigt	1	7
	Summa	587	570
Not 19*	Upplupna kostnader		
	Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 875	1 925
	Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	95	37
	Statens Servicecenter	122	-
	Riksrevisionen	70	-
	Statens väg- och transportforskningsinstitut	110	-
	Transportstyrelsen	78	-
	Knowit AB	110	-
	Statisticon	1 272	-
	WSP	152	-
	Advokatfirman Delphi	100	-
	Övriga upplupna kostnader	152	2 307
	Summa	4 136	4 269

Not	20*	Oförbrukade bidrag		
		Bidrag från Vinnova	0	96
		Bidrag från Trafikverket	0	250
		Summa	0	346

Anslagsredovisning

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

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 924 tkr. Under 2018 har Trafikanalys inte utnyttjat krediten.

Trafikanalys får disponera 1 844 tkr av det ingående överföringsbeloppet, d.v.s. 3 % av föregående års tilldelning 61 483 tkr enligt regleringsbrevet.

5.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

<i>(tkr)</i>	2018	2017	2016	2015	2014
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 000	2 000	2 000	2 000	4 000
Utnyttjad	113	159	344	544	792
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 800	1 800	1 900	1 800	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	3	0	0	0	37
Räntekostnader	44	53	42	19	0
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	1 000	1 000	0	0	0
Avgiftsintäkter	87	1 114	1 512	2 121	5 202
<i>Avgiftsintäkter som ej disponeras, ej tillämpligt</i>					
Anslagskredit					
Beviljad	1 924	1 844	2 018	1 886	1 881
Utnyttjad	0	0	0	0	0

Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	1 433	4 409	1 740	1 305	6 304
Bemyndiganden - ej tillämplig					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	33	31	32	31	30
Medelantalet anställda (st)*	40	37	36	34	34
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 974	2 012	2 002	2 104	2 098
Kapitalförändring**					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

* I beräkningen av medelantalet anställda 2014-2018 är inte eventuellt tjänstledig personal frånräknad.

Årsredovisningens undertecknande

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

Stockholm den 21 februari 2019

Brita Saxton
Generaldirektör

Bilaga

Publiceringar under 2018

Rapporter

- 2018:1 Cykeltrafik - mätmetoder och nationella mål
- 2018:2 Gap-analys av kunskapsunderlag om järnvägstransporter - delredovisning II
- 2018:3 Hur förbättrar vi kunskapen om godstransporter med lätta lastbilar
- 2018:4 Kvalitetsgranskning av förslag till planer för transportsystemet 2018–2029 – slutredovisning
- 2018:5 Åtgärder för minskad risk för terrorkörningar
- 2018:6 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys 2017
- 2018:7 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader
- 2018:8 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018
- 2018:9 Vad vet vi om taxi - kartläggning och analys av datakällor
- 2018:10 Förbättrad kunskapsförsörjning om järnvägstransporter
- 2018:11 Avtal för upphandlad kollektivtrafik 2015
- 2018:12 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018
- 2018:13 Fordon på väg 2017
- 2018:14 Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen
- 2018:15 Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet - slutredovisning
- 2018:16 Resvanor och funktionsnedsättningar - statistik ur resvaneundersökningen
- 2018:17 Perspektiv på resor och möjligheter att resa
- 2018:18 Nya lösningar för framtidens resvaneundersökningar
- 2018:19 Sjöfartsstödet effekter 2017

PM

- 2018:1 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader - bilagor
- 2018:2 ABC om styrmedel
- 2018:3 Fordon i framtiden - elektrifiering, automatisering och digitalisering
- 2018:4 Korttidsprognoser för den svenska fordonsflottan - metoder och antaganden
- 2018:5 Röjandekontroll av regional statistik om järnvägstransporter
- 2018:6 Sårbarheter i transportsystemet
- 2018:7 Nya insamlingsmetoder för transportstatistiken
- 2018:8 Vart är vi på väg? En workshop om transportpolitisk måluppfyllelse på sikt
- 2018:9 Så reser vi baserat på socioekonomi – resmönster för 37 grupper
- 2018:10 Metodval för kommande resvaneundersökningar

Statistik

- 2018:1 Lastbilstrafik 2017 kvartal 3
- 2018:2 Punktlighet på järnväg 2017 kvartal 4
- 2018:3 Fordon i län och kommuner 2017
- 2018:4 Järnvägstransporter 2017 kvartal 4
- 2018:5 Fordon 2017
- 2018:6 Lastbilstrafik 2017 kvartal 4
- 2018:7 Punktlighet på järnväg 2017
- 2018:8 Luftfart 2017
- 2018:9 Sjötrafik 2017 kvartal 4
- 2018:10 Körsträckor 2017
- 2018:11 Punktlighet på järnväg 2018 kvartal 1
- 2018:12 Vägtrafikskador 2017
- 2018:13 Lastbilstrafik 2017
- 2018:14 Fartyg 2017 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi
- 2018:15 Sjöfartsföretag 2016
- 2018:16 Sjötrafik 2017
- 2018:17 Bantrafik 2017
- 2018:18 Järnvägstransporter 2018, kvartal 1
- 2018:19 Sjötrafik 2018, kvartal 1
- 2018:20 Bantrafikskador 2017
- 2018:21 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2017
- 2018:22 Utländska lastbilstransporter i Sverige 2015-2016
- 2018:23 Lastbilstrafik 2018, kvartal 1
- 2018:24 Kommersiell linjetrafik 2017
- 2018:25 Regional linjetrafik 2017
- 2018:26 Punktlighet på järnväg 2018 kvartal 2
- 2018:27 Järnvägstransporter 2018 kvartal 2
- 2018:28 Lastbilstrafik 2018, kvartal 2
- 2018:29 Sjötrafik 2018 kvartal 2
- 2018:30 Televerksamhet 2017
- 2018:31 Punktlighet på järnväg 2018 kvartal 3
- 2018:32 Postverksamhet 2017
- 2018:33 Järnvägstransporter 2018 kvartal 3
- 2018:34 Sjötrafik 2018, 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.