



**Årsredovisning 2017**  
**Trafikanalys**



# **Årsredovisning 2017**

## **Trafikanalys**

**Diarienummer Sty 2017/108**

**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: 2018-02-22

# 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 uppdrag och uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	7
1.3 Slutförda och pågående projekt 2017 .....	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 Analys .....	13
2.1.1 Omvärldsanalys .....	13
2.1.2 Analys och granskning.....	14
2.2 Statistik.....	19
2.3 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 Moderna beredskapsjobb.....	33
4.7 Åldersbalans .....	33
<b>5 Finansiell redovisning</b> .....	<b>35</b>
5.1 Resultaträkning .....	35
5.2 Balansräkning .....	36
5.3 Anslagsredovisning.....	37
5.4 Tilläggsupplysningar .....	38
5.5 Noter .....	40

5.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	45
<b>6</b>	<b>Fastställande av årsredovisning .....</b>	<b>47</b>
<b>Bilaga</b>	<b>.....</b>	<b>49</b>
	Publiceringar under 2017.....	49

## Generaldirektörens förord

24 rapporter, 11 PM, 36 statistikpubliceringar och 47 remissvar... Ett sätt att beskriva året som gått. Man kan nog säga att vi på Trafikanalys varit produktiva. Vi har haft ett intensivt, utvecklande och omväxlande år, präglad inte minst av analyser av förutsättningar för utveckling av ett, i alla bemärkelser, hållbart framtida transportsystem.

Inte helt oväntat, året före valåret, fick vi under 2017 ett stort antal regeringsuppdrag, flertalet av dem med ganska korta redovisningstider. Uppdragen har haft fokus på godstransporter, inte minst som kunskapsunderlag inför regeringens under våren 2018 planerade godsstrategi. Ett annat starkt tema för året var målformuleringar och måluppföljning, samt, naturligtvis, kvalitetsgranskning av förslag till nationella och regionala planer för transportinfrastruktur. Ovanligt många projekt har behandlat lokala förhållanden, som exempelvis olika metoder för cykelmätning, sänkt bashastighet i tätort och kartläggning av tunga fordon i urbana miljöer.

Utrymmet för egeninitierat arbete har varit starkt begränsat, om än inte obefintligt. Något vi hoppas kunna ta igen under innevarande år, trots indikationer på en stark efterfrågan från regeringen även 2018.

Vi vill tacka alla våra samarbetspartners som på olika sätt bistått oss i arbetet med en stor mängd kunskapsunderlag och vi ser med spänning och förväntan fram mot att få ta oss an det nya årets utmaningar.

Stockholm den 21 februari 2018

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.

## 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. 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. Avdelningen har verksamhet både i Stockholm och 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, 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-naturvetenskapelige 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 2017

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 2017</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2016</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2015</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2014</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>
Projekt överförda från föregående år	89	–	100	–	87	–	76	–
Nya projekt under året	23	–	15	–	22	–	21	–
<b>Summa projekt under året</b>	<b>112</b>	<b>–</b>	<b>115</b>	<b>–</b>	<b>109</b>	<b>–</b>	<b>97</b>	<b>–</b>
Årets avslutade projekt	19	11 915	26	13 646	9	924	10	2 688
Pågående projekt vid årets slut	93	–	89	–	100	–	87	–

Tabell 1.2. Löpande projekt

Löpande projekt	Antal 2017	Kostnad (tkr)	Antal 2016	Kostnad (tkr)	Antal 2015	Kostnad (tkr)	Antal 2014	Kostnad (tkr)
Statistikrapporter	36	24 706	37	25 934	31	30 285 <sup>1</sup>	35	27 157
Remisser	47	1 618	38	2 344	35	1 578	31	1 578
Uppföljning av de transportpolitiska målen	1	777	1	1 469	1	1 319	1	2 196
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	844	1	1 124	1	639	1	1 200
Omvärldsanalys	1	1 608	1	1 206	1	1 701	1	3 074

## 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 tidredovisning i AgressoTid.

Tabell 1.3. Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren (tkr.)

Verksamhetsgren	2017	2016	2015	2014
Analys	20 201	23 123	20 252 <sup>2</sup>	21 247
Statistik	24 706	25 934	30 285	27 157
Utvärdering och uppföljning	17 707	15 255	15 012	15 010
<b>Totalt</b>	<b>62 614</b>	<b>64 312</b>	<b>65 549</b>	<b>63 414</b>

<sup>1</sup> Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014

<sup>2</sup> Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014

Tabell 1.4. Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren (tkr)

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>
Anslag	20 136	23 066	20 030	21 164
Övriga intäkter	65	57	222	83
<b>Summa Analys</b>	<b>20 201</b>	<b>23 123</b>	<b>20 252</b>	<b>21 247</b>
Anslag	24 658	24 563	28 821 <sup>3</sup>	22 055
Övriga intäkter	48	1 371	1 464	5 102
<b>Summa Statistik</b>	<b>24 706</b>	<b>25 934</b>	<b>30 285</b>	<b>27 157</b>
Anslag	17 655	15 171	14 520	14 956
Övriga intäkter	52	84	492	54
<b>Summa Utvärdering och uppföljning</b>	<b>17 707</b>	<b>15 255</b>	<b>15 012</b>	<b>15 010</b>
<b>Totalt</b>	<b>62 614</b>	<b>64 312</b>	<b>65 549</b>	<b>63 414</b>

## 1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret upp går till 50 327. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 74 procent motsvarande cirka 37 109 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>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>
Analys	18 106	22 043	17 112	20 073
Statistik	16 547	14 352	16 092	14 929
Utvärdering och uppföljning	15 674	15 031	14 713	13 196
<b>Totalt</b>	<b>50 327</b>	<b>51 426</b>	<b>47 917</b>	<b>48 189</b>

<sup>3</sup> 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 15 821 tkr motsvarande 25 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.<sup>4</sup>

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

Tabell 1.6. Verksamhetens overheadkostnader (tkr)

<i>Overheadkostnader</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>
Kostnader för personal	5 758	5 070	6 027	5 556
Kostnader för lokaler	2 838	2 810	2 840	2 741
Övriga driftkostnader	6 985	7 611	7 207	8 194
Finansiella kostnader	54	42	21	6
Avskrivningar och nedskrivningar	186	200	292	473
<b>Totalt</b>	<b>15 821</b>	<b>15 734</b>	<b>16 387</b>	<b>16 970</b>

<sup>4</sup> Se not 5 i resultatredovisningen

<sup>5</sup> 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 ett regeringsuppdrag om korttidsprognoser över den svenska fordonsflottan har Trafikanalys genomfört en omvärldsanalys av utvecklingstrender avseende vägfordon. Arbetet beskriver trender avseende drivmedel, automatisering och profilering. Utvecklingen beträffande drivmedel har framför allt en bakgrund i klimatpolitiken och utvecklingslinjer med mild hybridisering av bensinteknik och ökad användning av eldrift märks tydligt. Samtidigt finns tydliga skiljelinjer mellan tunga och lätta fordon. Automatiserade förarstödsystem är sedan länge introducerade. Fortsatt utveckling inom området sker i snabb takt. Beträffande personbilar framstår det sannolikt med en utveckling där segmenten större respektive mindre bilar växer på bekostnad av medelstora fordon.<sup>6</sup>

Trafikanalys har analyserat tänkbara effekter – positiva och negativa – av självkörande vägfordon på de transportpolitiska målen. Självkörande fordon bedöms leda till att tillgängligheten med bil ökar. En förutsättning för det är dock att kostnaden för användningen av fordonen blir överkomlig för en stor andel av hushållen. För trafiksäkerheten finns två motverkande effekter; å ena sidan försvinner den s.k. mänskliga faktorn vilket minskar olycksrisken, å andra sidan ökar trafikarbetet vilket rent statistiskt innebär fler olyckor. På motsvarande sätt finns också motverkande klimateffekter; å ena sidan bedöms koldioxidutsläppen bli lägre per fordonskilometer, å andra sidan bedöms trafikarbetet öka.<sup>7</sup>

Trafikanalys redovisade även under 2017 hur skatter, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling påverkat den svenska sjöfartens konkurrenskraft under föregående år (2016). Globalt sett var 2016 på många sätt ett svårt år för sjöfartsbranschen. Sjötransportvolymerna ökade visserligen, men en överkapacitet bidrog till historiskt låga transportpriser. Den svenskkontrollerade, såväl som den svenskkontrollerade flottan minskade. Godsmängderna över svensk kaj ökade något. De svenska sjöfartsavgifterna höjdes och endast ett rederi ansökte om att få ingå i det nya svenska tonnageskattesystemet.<sup>8</sup> Under 2017 har det gjorts särskilda insatser bl.a. avseende hamnars ekonomi och en bänkmärkning av regelverk i olika länder, vilket förklarar de högre kostnaderna under året.

<sup>6</sup> Prognoser för fordonsflottans utveckling i Sverige, Rapport 2017:8, s. 57–65.

<sup>7</sup> Självkörande fordon och transportpolitiska mål, Rapport 2017:20.

<sup>8</sup> Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017, Rapport 2017:15.

I den årliga uppföljningen av effekterna av stödet till svensk sjöfart framstår stödet som avgörande för rederiföretagens lönsamhet. För samtliga segment blir rörelsemarginalen negativ om sjöfartsstödet exkluderas. Det var i stort sett lika många rederier som fick sjöfartsstöd 2016 som året innan. Trots ökad omsättning minskade dessa företags samlade resultat med ca 50 procent.<sup>9</sup>

Trafikanalys fortsatte under året sin omvärldsbevakning av transportpolitiska EU-nyheter. Dessa redovisas på Trafikanalys webbplats och sammanställs i nyhetsbrev. Under hösten 2017 har en praktikant bistått i arbetet med EU-bevakning vilket bidragit till att hålla nere kostnaderna inom området.

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.

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

Prestationer	2017	2016	2015	2014
EU-bevakning	163	196	174	240
Sjöfartens konkurrenssituation	656	587	303	490
Autonoma fordon	788	278	486 <sup>10</sup>	–

## 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.

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att under tre år analysera Trafikverkets arbete för att öka produktiviteten och innovationsgraden inom anläggningsbranschen. Uppdraget slutredovisades i mars 2017 och det konstateras där att mycket arbete har initierats vid Trafikverket, men att stora delar av genomförandet återstår. Arbetet är fortfarande under utveckling eller har avslutats och nya initiativ har vidtagits.<sup>11</sup>

Trafikanalys fick i mars 2016 regeringens uppdrag att redovisa statistik och korttidsprognoser över den svenska fordonsflottans utveckling avseende bland annat drivmedel, vikt och utsläpp för både lätta och tunga vägfordon. Uppdraget slutredovisades i april 2017. Rapporten innehåller fördjupad statistik specifikt framtagen för uppdraget och presenterar korttidsprognoser för 2017 och de kommande tre åren. Vidare redovisas en mer långsiktig

<sup>9</sup> Sjöfartsstödet effekter 2016, Rapport 2017:25.

<sup>10</sup> 2015 var första året som kostnaden för Autonoma fordon särredovisades.

<sup>11</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:5.



bedömning avseende bland annat drivmedelsutveckling och automatisering av fordonsflottan samt förslag till hur redovisningen av statistik och prognoser kan organiseras på längre sikt.<sup>12</sup>

I redovisningen av ett regeringsuppdrag förordar Trafikanalys att sänkt bashastighet till 40 km/h införs inom tätbebyggt område. De tydligaste effekterna av sänkt bashastighet finns i förbättrad trafiksäkerhet och att åtgärden därmed skulle kunna bidra till Nollvisionen. Trafikanalys har identifierat ett intervall på 3 till 17 färre omkomna per år som en beräknad effekt av en sådan förändring. Sänkt bashastighet föreslås kombineras med förtydligade riktlinjer och förändrade rekvisit för möjligheter till ytterligare sänkning.<sup>13</sup>

Vilka konsekvenser får ett så kallat *kvävekontrollområde*, *NECA*, för sjöfart i Östersjön och Nordsjön? I slutredovisningen av ett regeringsuppdrag uppskattas den årliga merkostnaden av detta miljökrav till cirka 3 till 5 procent av den totala årskostnaden per fartyg. Merkostnaden är således begränsad men inte obetydlig. Med ledning av detta, samt utifrån analyser med Samgodsmodellen, bedöms effekterna på konkurrensen mellan transportslagen eller transportflödena till följd av NECA blir små. Det konstateras också att miljö- och hälsoeffekter entydigt visar på positiva effekter. Eftersom regleringen, som främst gäller fartyg som byggs från 2021 kommer emellertid effekterna av NECA att dröja. Full effekt ges först då nuvarande flotta i området har fasats ut.<sup>14</sup>

Trafikanalys har redovisat ett uppdrag att utreda förutsättningarna för ett eventuellt svenskt Eco-bonussystem för sjöfarten. Syftet med ett sådant system är att stimulera överflyttning av gods från väg till sjöfart. Erfarenheter från motsvarande system i andra länder beskrivs och rapporten föreslår en enkel modell, med det främsta argumentet att hålla nere den administrativa bördan för de sökande. Bedömningen är att en rimlig budget för hela Eco-bonussystemet är cirka 30 miljoner kronor per år.<sup>15</sup>

Trafikanalys har på regeringens uppdrag analyserat miljökonsekvenser av Sjöfartsverkets förslag till förändrat farledsavgiftssystem. Analysen omfattar både miljö- och klimatstyrande effekter av förändringarna. En huvudsats är att miljödifferenteringen i det föreslagna farledsavgiftssystemet inte ger förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta. Incitamenten i dagens styrning är små, med det föreslagna bredare miljöindexet blir de än mindre.<sup>16</sup>

Mot bakgrund av senare tids terrorbrott med tunga fordon har Trafikanalys på regeringens uppdrag kartlagt den kunskap som finns om användningen av tunga fordon i urbana miljöer. Huvudsatsen i en delredovisning är att tillgänglig, nationell statistik inte är, och sannolikt inte heller i framtiden blir, ett rimligt underlag för att analysera risker för terrorbrott med hjälp av vägfordon. Sådana risker behöver bedömas och analyseras mot bakgrund av lokala transport- och trafikanalyser. Rapporten inventerar kommuners möjlighet att reglera och kontrollera fordonsrörelser i urbana miljöer. En generell slutsats är att möjligheterna är goda.<sup>17</sup>

Trafikanalys bistår Näringsdepartementet med kvalitetsgranskning och analys av de underlag som Trafikverket tar fram inför vissa större infrastrukturbeslut. Under 2017 delredovisades en kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Granskningen har utgått från direktiven för åtgärdsplaneringen och Trafikanalys har formulerat

<sup>12</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:8.

<sup>13</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:16.

<sup>14</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:3.

<sup>15</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:11.

<sup>16</sup> Trafikanalys, PM 2017:9.

<sup>17</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:23.

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.<sup>18</sup>

Trafikanalys fick under 2017 i uppdrag av regeringen att ta fram kunskapsunderlag om hur skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till de transportpolitiska målen, och till regeringens föreslagna etappmål att växthusgasutsläppen ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. I en delredovisning konstateras att den prognosticerade minskningen av koldioxidutsläpp inte är tillräcklig för att nå klimatmålet. I rapporten presenteras också en preliminär och grövre sammanställning av aktuella skatter, avgifter och subventioner på området och några regleringar som påverkar kostnadsbilden. I arbetet analyseras bl.a. hur näringslivet belastas av skatter och avgifter.<sup>19</sup>

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. En generell bild är att lastbilstrafik betalar förhållandevis lite i skatter och avgifter i förhållande till dess externa effekter. För personbilar är bilden delvis den omvända. Redovisningen omfattar alla trafikslag och hade 2017 ett särskilt fokus på koldioxid respektive på marginalkostnader för isbrytning.<sup>20</sup>

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. Inom ramen för detta arbete fokuseras på Trafikverkets organisation, förvaltning, utförda arbete och planering inför kommande år. Generellt bedömer Trafikanalys att Trafikverket nu har administrativa och organisatoriska verktyg på plats för att kunna styra verksamheten på ett bra sätt. Det återstår att trimma in organisationen och få detaljer att fungera i det löpande arbetet.<sup>21</sup>

Trafikanalys ska kontinuerligt följa den internationella utvecklingen avseende samhällsekonomiska modeller. Under 2017 gjordes det inom ramen för regeringsuppdragen om att utreda hur kunskapen om godstransporter med lätta lastbilar kan förbättras respektive uppdraget att utreda hur kunskaperna om järnvägstransporter kan förbättras.<sup>22</sup>

I enlighet med ett särskilt regeringsuppdrag har Trafikanalys stöttat Regeringskansliet med underlag och expertkunskap för att utveckla metoder och modeller för bedömning av sysselsättningseffekter av infrastruktursatsningar. Arbetet ledde också fram till en promemoria som sammanfattar aktuellt kunskapsläge om sambandet mellan åtgärder inom transportområdet och utvecklingen avseende produktivitet och sysselsättning.<sup>23</sup>

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. Under 2017 var det ingen 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 2017.

Trafikanalys deltar, tillsammans med Energimyndigheten, Boverket, Trafikverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen, i regeringsuppdraget att samordna

---

<sup>18</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:22.

<sup>19</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:19.

<sup>20</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:2, Trafikanalys PM 2017:2, Trafikanalys PM 2017:8, PM 2017:4.

<sup>21</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:4.

<sup>22</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:21, s. 59 f.f., Trafikanalys, Rapport 2017:24, s. 57 f.f.

<sup>23</sup> Trafikanalys, PM 2017:10.

transportsektorns omställning till fossilfrihet. Projektet redovisade våren 2017 en strategisk plan för omställningen. Trafikanalys har därefter bl.a. arbetat vidare med ett par s.k. åtaganden inom ramen för projektet.<sup>24</sup>

### 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 märks tydligt i redovisningen. Att efterfrågan på insatser inom området myndighetsstyrning varit låg under 2017 märks också tydligt.

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

<i>Prestationer</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>
Granskning av åtgärdsplanering/byggstarter	2 350	70	1 309	1 819
Myndighetsstyrning	23	707	775	1 555
Samhällsekonomiska modeller	865	1 124	639	1 200

### Remisser

Under 2017 lämnade Trafikanalys 47 remissvar. I det följande redovisas ett urval av dem.

I ett yttrande "Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd" tar Trafikanalys avstånd från förslaget om ett nytt mål för infrastruktur försörjningen då vi redan har ett transportpolitiskt mål som täcker in dessa aspekter. Trafikanalys delar kommitténs uppfattning att tillgänglighet inte enbart är en fråga om förbättrade transport- och kommunikationsmöjligheter, utan att det är viktigt att också arbeta med utbudet av service och arbetsmarknad på den lilla orten.<sup>25</sup>

Trafikanalys redovisade en positiv inställning till att en reduktionsplikt för bensin och dieselbränsle införs. Reduktionsplikten kommer att öka takten i övergången från fossila till förnybara bränslen, vilket är en viktig del i omställningen till en långsiktigt hållbar transportsektor. Dessutom kan ett reduktionspliktsystem skapa mer stabila villkor för aktörer i biodrivmedelsbranschen, I remissvaret poängteras samtidigt att det fortsatt är viktigt att främja höginblandade och rena biodrivmedel, som ju inte omfattas av reduktionsplikten.<sup>26</sup>

Trafikanalys har lämnat synpunkter på delbetänkandet "Finansiering av infrastruktur med privat kapital". Mot bakgrund av dagens kunskap känns det inte helt övertygade att det är motiverat att starta ett OPS-program inom transportområdet så som föreslås i delbetänkandet. Innan det sker behöver kunskapen stärkas om och hur eventuella effektivitetsvinster av OPS väger upp den finansiella kostnadsökningen och andra kostnader som kan uppstå. Internationella erfarenheter behöver också sammanställas och närmare analyseras innan ett eventuellt OPS-program påbörjas.<sup>27</sup>

<sup>24</sup> Energimyndigheten, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07.

<sup>25</sup> Utr 2017/3.

<sup>26</sup> Utr 2017/26.

<sup>27</sup> Utr 2017/33.

Europeiska Kommissionens s.k. mobilitetspaket har av regeringen remitterats i Sverige. Bl.a. kommenterade Trafikanalys remissvar förslaget till nytt s.k. Eurovinjettdirektiv och där fokus på principen om "användaren betalar" gavs stöd då det ger incitament till att transportsystemet används mer effektivt. Vidare framhölls att det ur ett subsidiaritetsperspektiv inte är självklart att även infrastrukturavgifter på bussar, personbilar och lätta lastbilar obligatoriskt ska regleras i europeisk lag. I yttrandet diskuteras också för- och nackdelar med att tillämpa koldioxidifferentiering av infrastrukturavgifter.<sup>28</sup>

I en remitterad promemoria om cykelregler förslags att cyklister skulle ges rätt att använda körbanor med maximalt 50 km/h för trafikanter som fyllt 15 år trots att det finns cykelbana. Trafikanalys tror att det kan vara bra men konstaterar samtidigt att det inte finns analyser som beskriver potentiella effekter av den föreslagna regeländringen på ett bra och trovärdigt sätt. Det framhålls vidare att det skulle vara mindre risker med att införa förslaget på vägar med en högsta tillåtna hastighet på 30 kilometer i timmen eftersom cyklister och bilister där bättre kan hålla en liknande trafikrytm.<sup>29</sup>

Trafikanalys tillstyrker de förändringar av trängselskattesystemet i Stockholm som remitterades under 2017 då de bedöms bidra till minskad trängsel och ett effektivt transportsystem. Det handlar bl.a. om tidigareläggning av skatteperioden med en halvtimme på morgonen, att skatt införs på vissa dagar före helgdag, att första veckan i juli skattebeläggs och att trängselskatten höjs under högsåsong. Samtidigt konstaterar Trafikanalys att det finns förändringar som sannolikt har bättre trafikstyrande effekter.<sup>30</sup>

Trafikanalys anser att det är viktigt att använda effektiva och kraftfulla styrmedel som syftar till att nå en fossiloberoende fordonsflotta. Bonus-Malus utredningen har därför rätt ambition i sitt betänkande, men Trafikanalys bedömer att förslagen genom sin utformning bidrar till tämligen begränsade, i vissa fall oklara, nyttor. Betänkandet innehåller en ofullständig konsekvensanalys av samhällsekonomisk effektivitet och övrig uppfyllnad av de transportpolitiska målen.<sup>31</sup>

I ett yttrande över Transportstyrelsens utredning om miljözoner för lätta fordon avvisar Trafikanalys förslaget om att införa miljözonklass 2. I den föreslagna utformningen överskrider de samhällsekonomiska kostnaderna miljövinster till den grad att det inte framstår som realistiskt för någon kommun att införa zonen. Till detta kommer fördelningspolitiska effekter samt effekter på segregation, vilka också bör beaktas.<sup>32</sup>

Trafikanalys välkomnar de regelförändringar som Taxiutredningen föreslagit och tror att de kommer att tydliggöra gränsen mellan samåkning och taxi, främja samåkning som ett komplement till kollektivtrafik samt öka Skatteverkets möjligheter till kontroll. Trafikanalys föreslår därutöver en modifiering av definitionen av taxitrafik i taxitrafiklagen.<sup>33</sup>

I en promemoria från Transportstyrelsen lämnas förslag på förbättrad tillsyn över installationer för alternativa drivmedel. En reglering om vilka myndigheter som ska utöva tillsyn är välkommen. Trafikanalys ser dock i tillägg behovet av en förbättrad och samlad användarinformation och föreslår två alternativa vägar för att reglera hur användarinformation om lokalisering av ladd- eller tankställen ska tillhandahållas: 1) Konsumentverket får i uppdrag att samla informationen 2) De myndigheter som föreslås få föreskriftsrätt ges uppdraget att

<sup>28</sup> Utr 2017/48.

<sup>29</sup> Utr 2017/34.

<sup>30</sup> Utr 2017/71.

<sup>31</sup> Utr 2017/31

<sup>32</sup> Utr 2016/103

<sup>33</sup> Utr 2016/102

föreskriva att koordinatsatt data ska finnas för varje ladd- eller tankställe. Informationen bör tillgängliggöras som öppen data så att t.ex. app-konstruktörer kan utveckla lättillgänglig användarinformation.<sup>34</sup>

I Trafikanalys yttrande över Transportstyrelsens rapport "Förares användning av kommunikationsutrustning under färd" delas bedömningen av problemets komplexitet och att det krävs en kombination av åtgärder inom en rad olika områden för att få effekt. Trafikanalys tillstyrker förslaget om skärpt förbud mot handhållen mobiltelefon, men vill samtidigt framhålla att det behövs ett systemorienterat angreppssätt, där åtgärder inte enbart riktas mot trafikanten, utan även mot andra aktörer på olika nivåer i samhället. Därmed understryks vikten av att genomföra även de övriga åtgärder som Transportstyrelsen föreslår utöver den föreslagna regeländringen.<sup>35</sup>

## 2.2 Statistik

### Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik<sup>36</sup> 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 kommunikationer. 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 vägtrafikskadade.

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 samtliga kan hämtas från myndighetens webbplats. Där finns också en publiceringsplan som under 2017 omfattade 51 statistikpubliceringar, varav 39 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 får snabbt svar på sina frågor. I vissa fall görs även särskilda statistiksammanställningar 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 2017<sup>37</sup> visade bland annat att antalet personbilar i trafik ökade med 2,1 % sedan året innan och nu närmar sig 4,8 miljoner bilar, det största antalet någonsin. Av dessa är 93 % fortfarande helt beroende av fossila bränslen. Även de lätta lastbilarna blir fler efter en ökning på 26 % över de senaste tio åren.<sup>38</sup> Varje personbil körs ungefär lika långt som tidigare och det är i Stockholms län som bilarna har den längsta genomsnittliga körsträckan på 1 248 mil per år.<sup>39</sup>

---

<sup>34</sup> Utr 2017/2

<sup>35</sup> Utr 2017/61

<sup>36</sup> Lag (2001:99) om den officiella statistiken

<sup>37</sup> Se Bilaga Publikationslista

<sup>38</sup> Trafikanalys, Statistik 2017:5

<sup>39</sup> Trafikanalys, Statistik 2017:10

På järnvägen utvecklas transportererna helt olika mellan transportslagen. Från 2011 till 2016 minskade godstrafiken på järnväg med 18 % medan persontrafiken ökade med 17 %. Även persontransportarbetet ökade med 12 % under denna femårsperiod för att nå rekordnivån 12,8 miljarder personkilometer. Av dessa utgjorde ungefär hälften regionalt tågresande.<sup>40</sup> Även flygresandet ökade och antalet passagerare på svenska flygplatser ökade med 6 % jämfört med föregående år till 36 miljoner passagerare.<sup>41</sup>

Godstransportererna belystes även genom statistiken från Varuflödesundersökningen som avser varuflöden för alla branscher med betydande transportbehov, oavsett trafikslag. Där framgår att 84 eller 85 % av alla inrikes varuflöden, räknat som vikt respektive värde, uppskattas gå enbart på lastbil. För utrikeshandeln är sjöfart eller kombinationer med sjöfart vanligare. För export används enbart fartyg för 32 % av godsets vikt eller 15 % av dess värde, medan den importerade godsvikten går till 69 % på enbart fartyg, eller 26 % av värdet. Varuflödesundersökningen visar också att det är ett fåtal branscher och varugrupper som dominerar godsflödena, men varugruppernas och branschernas betydelse skiljer sig åt om det är import, export eller inrikes och om det är vikt eller värde som används som mått. Räknat på godsvikt är det rundvirke (36 %), jord, sten, grus och sand (9 %) och livsmedel, drycker och tobak (9 %) som dominerar i inrikes trafik. Räknat på varuvärde är livsmedel, drycker och tobak (26 %) den största varugruppen i våra inrikes godstransporter.<sup>42</sup>

Statistiken om postverksamhet visade att 104 miljoner paket hanterades i Sverige år 2016, vilket var en ny toppnotering och en ökning med 7 % från året innan.<sup>43</sup>

## Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett ständigt arbete för att systematiskt genomlys 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.

Under 2017 började två nya nationella föreskrifter som berör den officiella statistikens kvalitet att gälla. Den ena (SCB-FS 2016:17) reglerar hur kvalitetsarbetet ska bedrivas och medför bland annat krav på en enhetligt utformad kvalitetsdeklaration<sup>44</sup>. Trafikanalys har till följd av detta gjort en översyn av tidigare dokumentation för samtliga 17 statistikprodukter, anpassat dessa till föreskriven utformning och publicerat dem i anslutning till statistiken. Den andra föreskriften (SCB-FS 2017:8) avser utvärdering av den officiella statistikens kvalitet. Som ett led i denna har Trafikanalys redovisat en utvärdering av kvaliteten enligt uppställda normer för de 17 statistikprodukterna och för de åtta statistikområden där dessa ingår<sup>45</sup>. Redovisningen från de 28 statistikansvariga myndigheterna ska analyseras av SCB och sammanställas till en kvalitetsredovisning till regeringen senast den 31 mars 2018.

Utöver den kvalitetsdeklaration som nu är obligatorisk och har ersatt den gamla "Beskrivning av statistiken" har Trafikanalys under 2017 utvecklat en "produktionsdokumentation" som beskriver alla moment i statistikproduktionen. Detta är en utökad kvalitetssäkring i första hand för internt bruk, men som också kan bli föremål för utlämning på begäran.

Produktionsdokumentationen införs stegvis och de första produkterna som blev klara under 2017 var Sjötrafik och Varuflödesundersökningen.

---

<sup>40</sup> Trafikanalys, Statistik 2017:21

<sup>41</sup> Trafikanalys, Statistik 2017:8

<sup>42</sup> Trafikanalys, Statistik 2017:28

<sup>43</sup> Trafikanalys, Statistik 2017:34

<sup>44</sup> Enligt SCB:s föreskrifter och allmänna råd för offentliggörande m.m. av officiell statistik (SCB-FS 2002:16 och SCB-FS 2016:27).

<sup>45</sup> Sta 2018/6

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 användarråd för godstransporter, respektive vägtrafikskador. I rollen som användare av officiell energistatistik för transportsektorn ingår Trafikanalys i Energimyndighetens användarråd. För samordning av all statistikproduktion på transportområdet, både officiell och annan statistik, organiserar Trafikanalys ett producentråd för samverkan mellan myndigheterna. Producentrådet var dock vilande under större delen av 2017.

Trafikanalys strävar ständigt efter att minimera uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Det handlar om att förenkla undersökningar och att pröva möjligheten att ersätta frågor med befintliga registerdata.

Varuflödesundersökningen är krävande för uppgiftslämnarna och sedan den genomfördes förra gången 2009 har Trafikanalys arbetat med att utveckla undersökningen till den senaste publiceringen 2017<sup>46</sup>. En förändring var att minska belastningen på små företag genom att höja cut-off gränsen från minst två till minst fem anställda för de företag som tillfrågades. En analys visade att detta inte påverkade de slutliga skattningarna av varuflöden nämnvärt. En annan förändring var att ersätta direktinsamling via enkät från arbetsställen inom vissa branscher med inhämtning av uppgifter via administrativa register, annan statistik och/eller uppgifter direkt från företagens centrala redovisning. I enkätundersökningen skickades frågeformulär till branscherna gruvor och mineralutvinning, tillverkningsindustri samt parti- och distanshandel. Branscher som istället kunde undersökas genom alternativa datakällor och registerdata fanns inom: skogsbruk, jordbruk, järnmalmstutvinning, partihandel med järnmalm, sockerproduktion, petroleumutvinning, partihandel med bränslen samt dagligvaror. Tillsammans med andra förenklningar i undersökningen gav det en betydande minskning av uppgiftslämnarbördan, den genomsnittliga svarstiden minskade med cirka 30 procent, samtidigt som undersökningens täckning och kvalitet förbättrades i stort.

Inom kollektivtrafikstatistiken har Trafikanalys utvecklat metoder för att i produkten Regional linjetrafik använda registerbaserade tidtabellsdata för att underlätta uppgiftslämnandet hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Bearbetade tidtabellsdata används för att indikera det planerade kollektivtrafikutbudet för alla trafikslag, både avseende aktuella linjer i regionen och deras längd baserat på geografiska koordinater för hållplatser och bytespunkter. Ett arbete pågår också för att göra statistik om all regional linjetrafik, inklusive kommersiell linjetrafik, till officiell statistik, och för att samordna insamlingarna om resande på järnväg. Under året gjordes en konsekvensutredning om detta enligt förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Resvaneundersökningen (RVU) har belastats av stor uppgiftslämnarbörda med åtföljande problem med svarsfrekvenser och 2016 pausades undersökningen för en genomgripande översyn, där nya metoder för datainsamling inventeras och prövas. En del av arbetet har ingått i regeringens samverkansprogram för Nästa generations resor och transporter. Trafikverket och Eurostat har delfinansierat arbetet och planeringsstöd utgick från Vinnova. Under 2017 genomfördes i samarbete med andra myndigheter och företag flera delprojekt. I en intressentanalys identifierades frågeställningar som resvaneundersökningar förväntas hantera och besvara.<sup>47</sup> Vidare gjordes en nationell och internationell kartläggning av

---

<sup>46</sup> Trafikanalys, Metodrapport Statistik 2017:28

<sup>47</sup> VTI, Rapport 2017

datakällor, metoder, verktyg och applikationer för att samla in data för resvaneundersökningar – både genom passiv och aktiv insamling och även genom bearbetning av s.k. "big data".<sup>48</sup>

Baserat på dessa kartläggningar startades under hösten 2017 flera pilotstudier av alternativa insamlingsmetoder för resvaneundersökningar. En avser jämförbarhet och representativitet med webbenkät och resvaneapp i mobiltelefon. Tillsammans med en teleoperatör genomfördes en pilotstudie av möjligheten att beskriva långväga resor baserat på mobilnätdata – ett samarbete med forskare vid Linköpings universitet. I ett annat delprojekt pågår en översyn av vilka uppgifter som behöver samlas in. Bland annat har en möjlighet identifierats att ersätta en stor del av den gamla resvaneundersökningens bakgrundsfrågor med registerdata från SCB. Enbart detta har potential att reducera svarstiden för undersökningen med cirka 20 %. Vissa delprojekt pågår en bit in på 2018. Därefter ska alla erfarenheter analyseras som underlag för utformningen av en ny statistikprodukt om svenska folkets resvanor.

Att försöka använda "big data" som underlag för statistikproduktion är också målsättningen i projektet om sjöfartens AIS-data. Ett utvecklingsprojekt har pågått ett par år i samarbete med SCB och Vinnova och slutredovisades under 2017<sup>49</sup>. Metoder och verktyg för att skatta fartygsrörelser med hög precision har utvecklats, vilka kan nyttiggöras i statistikproduktionen för bl.a. avståndsmatriser mellan hamnar, skattningar av trafik- och transportarbete samt som underlag för uppgiftslämnande om sjötrafiken. Vinnova beslutade om fortsatt stöd till implementering av dessa metoder under 2018, och Trafikanalys har påbörjat arbetet genom att anpassa IT-miljön vid Trafikanalys för ändamålet.<sup>50</sup>

För att förbättra spridningen av statistiken har Trafikanalys under några år arbetat med förberedelser för en webb-baserad statistikportal. Portalen ska möjliggöra publicering av statistik på ett sätt som underlättar för användarna att finna och hämta statistik i de skärningar man är mest intresserad av. Portalen ska också möjliggöra nedladdning av data i API-format och bidra till uppfyllnaden av intentionerna om öppna data i det s.k. PSI-direktivet<sup>51</sup>. Under 2017 har arbetet gått in i en konkret fas där konsultstöd för uppbyggnaden har anlåtats. Samtidigt fortsätter en omfattande omstrukturering av underlagsdata och uppbyggnad av ett internt datalager som ska länkas mot portalen. Målsättningen är att en statistikportal ska stå klar under 2018.

Sedan 2015 publicerar Trafikanalys statistik om tillförlitligheten i järnvägstransporterna i produkten Punktlighet på järnväg. Tabellerna innehåller dock mycket begränsad information om godstågen. Trafikanalys har för avsikt att utveckla statistiken om godstågens tillförlitlighet och under 2017 slutfördes en förstudie av VTI om statistikanvändarnas informationsbehov.<sup>52</sup>

## 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, OECD och FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).

---

<sup>48</sup> Trivector, Rapport 2017

<sup>49</sup> SCB & Trafikanalys, Rapport till Vinnova 2017

<sup>50</sup> Dokumentation dec 2017, intern PM

<sup>51</sup> <https://riksarkivet.se/psi-oppna-data>

<sup>52</sup> Trafikanalys, PM 2017:7



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 2010 ingått i en särskild arbetsgrupp om statistik om intermodala transporter och sedan 2014 i en särskild arbetsgrupp om persontransportstatistik. Under 2015 startades, delvis på svenskt initiativ, en särskild arbetsgrupp om insamlingsmetoder för lastbilsstatistik. Trafikanalys representerar också Sverige i kommissionens arbetsgrupp för koordinering av transportstatistik (CGST)<sup>53</sup> som träffas en gång per år för övergripande avstämningar, beslut kring de ovan nämnda arbetsgruppernas arbete samt förslag till EU-kommissionen. Trafikanalys arbetar också i ett internationellt samarbete med översyn av en gemensam ordlista för transportområdet under FN:s ledning<sup>54</sup>.

Trafikanalys deltar i UNECE:s<sup>55</sup> arbetsgrupper om trender i transporterna och ekonomin och om transportstatistik, samt i en Task Force om utmaningar för logistikkedjor i samband med nationell konkurrenskraft<sup>56</sup>. 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.

Trafikanalys ingår även i ett nordiskt kontaktnätverk för transportstatistik.

### 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 overhead-kostnader.

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

<i>Prestation</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>
Resvaneundersökningen	5 398 <sup>57</sup>	2 384	3 822	2 836
Lastbilsundersökningen	2 525	3 830	5 760 <sup>58</sup>	4 486
Sjöfart	1 355	1 869	1 621	1 202

## 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.

<sup>53</sup> Coordinating Group for Transport Statistics

<sup>54</sup> <http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>

<sup>55</sup> FN:s ekonomiska kommission till Europa

<sup>56</sup> Supply chain challenges for national competitiveness through transport

<sup>57</sup> Denna kostnad är till viss del externt finansierad, se not 3 i de finansiella delarna.

<sup>58</sup> Av kostnaden hänförs sig 1 500 tkr till 2014

## 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. Mot bakgrund av regeringens uppdrag att förändra formen för redovisningen som redovisades i mars (se nedan) utformades årets måluppföljning något förenklad, utan de preciseringar från 2009 som tidigare utgjort ramen för uppföljningen.

Årets uppföljning<sup>59</sup> visar bland annat att transportsektorns klimatpåverkande utsläpp har minskat sedan 2009, men med en minskningstakt som är alltför långsam i förhållande till det etappmål för 2030 som föreslogs av Miljömålsberedningen under 2016. I vägtrafiken har antalet omkomna slutat att minska de senaste åren. Om denna trend kvarstår kommer etappmålet för antalet dödade i vägtrafiken år 2020 inte att uppnås. När det gäller transportsystemets nyttosida så är förändringarna små. Den geografiska tillgängligheten har förbättrats i några kommuner, liksom transportsystemets anpassning för personer med funktionsnedsättningar, men det finns stora regionala skillnader. Transporterna bär i större utsträckning än tidigare sina egna externa kostnader.

Målstrukturen och dess preciseringar har varit oförändrad sedan 2009 men i augusti 2016 fick Trafikanalys två regeringensuppdrag, dels att se över de transportpolitiska preciseringarna och dels att utveckla formerna för den transportpolitiska måluppföljningen. Inom ramen för uppdragen genomfördes ett antal delprojekt under 2016 (se årsredovisning 2016) och ytterligare några redovisades under 2017. Ett avsåg en vetenskaplig genomgång av målstyrning i teori och praktik<sup>60</sup> och ett annat en kartläggning av transportpolitiska mål och hur de används i andra länder<sup>61</sup>. Möjligheterna att konstruera generaliserade tillgänglighetsmått för gods- och persontransporter analyserades också<sup>62</sup>.

Till det ena uppdragets slutredovisning presenterades dels en uppsättning mått och indikatorer strukturerade på ett sätt som bättre än tidigare ansluter till transportpolitikens övergripande mål och delmål, liksom till de transportrelaterade delarna av FN:s mål för Agenda 2030<sup>63</sup>. Dels presenterades en huvudrapport med övergripande slutsatser och förslag<sup>64</sup>. Trafikanalys konstaterade att de befintliga preciseringarna inte har fungerat optimalt för att utveckla en målstyrd transportpolitik. Ett system föreslogs som tydligare särskiljer styrande prioriteringar från uppföljning av långsiktig utveckling. Regeringen föreslogs ange tre transportpolitiska prioriteringar som samtidigt omfattar etappmål för transportsystemets utveckling fram till år 2030. Uppföljningen av de transportpolitiska målen ska göras med stöd av 15 indikatorer som tillsammans belyser alla viktiga aspekter av en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Förslag lämnades även på andra insatser som kan bidra till en utvecklad målstyrning inom transportområdet.

I det andra uppdragets slutredovisning presenterades förslag till nya transportpolitiska preciseringar för trafiksäkerhet<sup>65</sup>. Som etappmål för antalet allvarligt skadade i vägtrafiken föreslogs en minskning med 25 procent 2015–2030, vilket motsvarar en utvecklingstakt nära den senaste 13-årsperioden. Som etappmål för antalet dödade föreslog Trafikanalys en halvering av antalet omkomna mellan 2015 och 2030. Det innebär en sammanvägning av

<sup>59</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:7

<sup>60</sup> Trafikanalys PM 2017:3

<sup>61</sup> Kontigo, PM 2017-01-26

<sup>62</sup> WSP, PM 2017-03-10, Cerum PM 2017-03-10

<sup>63</sup> Trafikanalys, PM 2017:1

<sup>64</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:1

<sup>65</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:12

realism och tillräcklig utmaning för att stimulera till nya ansträngningar och engagemang i riktning mot nollvisionen. Vidare diskuterades användningen av nya harmoniserade mätetal. DALY (Disability Adjusted Life Years) är ett mått som gör det möjligt att på samma skala jämföra dödade och skadade i olika trafikslag, men också att jämföra indirekt dödade och skadade till följd av andra aspekter av transportsystemet, exempelvis buller och luftföroreningar. Trafikanalys föreslog ett myndighetssamarbete för att utveckla mätmetoderna inför kommande måluppföljningar.

## Godstransporter

Trafikanalys ska följa upp och utvärdera åtgärder, processer och reformer inom transportområdet. Mot denna bakgrund har vi på eget initiativ följt utfallet efter att kraven på svavelhalten i marina bränslen inom SECA (Sulphur Emission Control Area) skärptes i januari 2015. Efter tidigare rapporter om anpassningar i anslutning till regelförändringarna och livscykelanalyser på marina bränslen, presenterades under 2017 ytterligare tre rapporter. I en delrapport analyseras de befarade överflyttningseffekterna av transporter från sjöfart till landtransporter<sup>66</sup>, och i en andra delrapport studeras bränsleanvändningen, direktivets efterlevnad och tillsyn<sup>67</sup>. I slutrapporten presenteras sammanfattande analyser och resultat med särskild inriktning på och kompletterande uppgifter om konkurrens effekter av skärpta krav på sjötransporter och svensk industri<sup>68</sup>.

Sammantaget visar utvärderingen av SECA-direktivet att avsedda positiva effekter på luftkvalitet har infriats. Samtidigt har befarade negativa konsekvenser för transportmönster och näringsliv på det stora hela uteblivit, trots högre bränslekostnader och konkurrensnackdelar. Framtida förändringar i bränslepriser och regelverk, liksom fördröjda marknadseffekter, kan ännu komma att ge negativa konsekvenser. Fortsatt fokus på tillsyn rekommenderas därför.

Distanshandeln växer mycket snabbt genom framför allt elektronisk handel (e-handel). Den både minskar och skapar nya transportbehov, men det är idag omöjligt att säga om distanshandeln totalt sett ökar eller minskar mängden transporter, jämfört med traditionell butikshandel. Trafikanalys har försökt kartlägga branschen för att bättre förstå distanshandelns roll i transportpolitiken. Distanshandeln är global till sin natur och platsberoende, ofta erbjuds snabba leveranser och det är vanligt med fri frakt och fria returer. Detta gör att distanshandeln är transportintensiv, och dessutom genererar den ett behov av en omvänd logistik för stora mängder returer. En slutsats av denna första kartläggning blev att det idag saknas underlag för att analysera sambandet mellan distanshandel och transportefterfrågan.<sup>69</sup>

I efterdyningarna av den nulägesanalys av godstransporter som redovisades 2016 har Trafikanalys bistått regeringskansliet med dialog och sammanställningar av underlag för arbetet med regeringens aviserade godsstrategi. Trafikanalys har också arbetat med fler projekt om godstransporter. I ett regeringsuppdrag som ska slutredovisas den 1 februari 2018 efterfrågas förslag till utvecklade kunskapsunderlag om transporter med lätta lastbilar och distributionsfordon, med fokus på urbana miljöer. I en delrapport redovisades en inventering av tänkbara datakällor och modellverktyg, samt en intressentanalys. En slutsats var att det kommer att krävas fortsatt utvecklingsarbete, bl.a. tillsammans med Eurostat, för att utveckla

---

<sup>66</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:13

<sup>67</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:14

<sup>68</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:18

<sup>69</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:9

system med datakällor som kan användas för att ta fram kvalitetssäkrad statistik på detta område.<sup>70</sup> Till uppdragets slutredovisning kommer förslag till sådant arbete att lämnas.

## Persontransporter

Utvecklingen mot en fossiloberoende fordonsflotta är viktig för uppfyllnad av klimatmålet. Trafikanalys har därför analyserat utvecklingen av personbilsflottan och de styrmedel som tillämpats. Fjölårets indikationer på att miljöbilar efter bara ett par år exporteras från Sverige följdes upp med ytterligare ett års fordonsstatistik. Analysen bekräftade att jämfört med fossildrivna personbilar yngre än fem år är det en ovanligt stor andel av lätt begagnade miljöbilar som lämnar Sverige, och att detta är den dominerande orsaken till avregistrering av elbilar och laddhybrider. Omfattningen är så stor att detta påtagligt påverkar utvecklingen av den fossiloberoende fordonsflottan, t.ex. motsvarade exporten av begagnade laddhybrider 11% av antalet nyregistrerade år 2016. Exporterande ägare är till stor del leasingföretag och andra juridiska personer och en stor andel av Sveriges andrahandsexport av elbilar och laddhybrider går till Norge.<sup>71</sup>

I maj 2017 fick Trafikanalys ett regeringsuppdrag med syfte att utveckla och föreslå en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå. Trafikanalys ska också analysera 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, och att diskutera fördelar och nackdelar med att anta sådana mål. Arbetet har bedrivits med mycket extern samverkan: workshops, inventering av befintliga cykeltrafikmätningar i svenska städer<sup>72</sup>, insamling av detaljerade kostnader för cykeltrafikmätningar och sammanställning av regionala mål för cykling. Uppdraget slutredovisas den 22 januari 2018, med förslag till enhetliga mätmetoder och nationella mål.

Det finns en stor förhoppning om att ny kommunikationsteknik ska skapa tillgänglighet utan mobilitet. Genom att kunna arbeta, umgås, handla och hålla möten på distans skulle mycket av vårt resande kunna minska. De faktiska implikationerna av informations- och kommunikationsteknik (IKT) har dock visat sig vara svåra att studera och mäta. Det finns dessutom gott om användningsområden där den snabbt föränderliga tekniken kan öka transportefterfrågan. Trafikanalys har inventerat kunskaperna på området och drar slutsatsen att det saknas goda underlag för att tolka sambandet mellan våra resvanor och IKT-användningen.<sup>73</sup>

Trafikanalys fick i maj 2017 i uppdrag av regeringen att föreslå åtgärder för att utveckla dagens statistik och kunskapsunderlag om järnvägstransporter. Målet är en mer detaljerad och bättre geografisk bild av gods- och passagerarflöden i syfte att underlätta jämförelser inom och mellan trafikslag för planering och beslut. Viktiga delar av uppdraget är att analysera statistikbehovet, inventera datakällor och utvärdera deras användbarhet, samt att utreda sekretessfrågor. Internationella jämförelser ingår också. Uppdraget genomförs i samråd med flera myndigheter och organisationer, bland andra Trafikverket. I en delrapport presenterades en inventering och analys av befintliga underlag<sup>74</sup>. Idag består underlaget om järnvägs-transporter i huvudsak av aggregerade uppgifter på nationell nivå, vare sig det avser person- eller godstrafik. Mer detaljerade uppgifter om transportrelationer och flöden saknas, till exempel geografiska transportflöden och indelningar av dessa efter restyper och varugrupper.

---

<sup>70</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:21

<sup>71</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:6

<sup>72</sup> Enkätfabriken, PM nov 2017

<sup>73</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:10

<sup>74</sup> Trafikanalys, Rapport 2017:24

Enskilda aktörer på järnvägsmarknaden har generellt mer detaljerade trafik- och transportdata än vad de delger, men det finns samtidigt en stor variation i datahantering och en tradition av starka sekretesskrav delvis betingade av avregleringen på järnvägsmarknaden. Bristande nationell samordning och fragmenterade datakällor präglar informationshantering och förvaltning på området. En andra delrapport presenterades i februari 2018 och som en följd av den identifierade komplexiteten har slutredovisningen med förslag till förbättringsåtgärder flyttats fram till den 31 maj 2018.

### Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2017 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>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>
Godstransporter, nulägesanalyser	3 614	3 949	2 748	635
Persontransporter, nulägesanalyser	3 617	1 378	1 303	2 003
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inkl. målportalen)	777	1 469	1 319	2 196



## 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 genom att ta emot studiebesök. Under 2016 inleddes ett arbete med att utveckla formerna för statistikpubliceringar för en förbättrad resultatspridning.

Trafikanalys har ingått i tre externa referensgrupper. Medarbetarna deltar i sju externa nätverk, varav två internationella, bland annat för myndighetsgemensamma utbyten, användarråd och annan kunskapsspridning.

Vid VTI:s årliga konferens, Transportforum 2017, föreläste sex medarbetare från Trafikanalys. Bland annat presenterades resultat från statistiken om punktlighet på järnväg. I en särskild workshop presenterades och debatterades Trafikanalys arbete med att utveckla de transportpolitiska målpreciseringarna och deras uppföljning, liksom flera av myndighetens projekt inom området omvärldsanalys.

I internationella sammanhang har en presentation gjorts vid Gendering Smart Mobilities in the Nordic Region samt två vid Thredbo 15 (International Conference Series on Competition and Ownership in Land Passenger Transport).

Utöver detta har medarbetare från Trafikanalys under året gett nio externa presentationer. Ett antal mindre seminarier har hållits av Trafikanalys både för externa deltagare och för Regeringskansliet.





## 4 Kompetens

### 4.1 Personalsammansättning

Tabell 4.1. Antal anställda den 31 december 2017, befattning och kön.

Kompetens	2017			2016			2015			2014		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	9	12	21	11	9	20	9	10	19	7	10	17
Statistiker	3	6	9	2	7	9	1	7	8	1	7	8
Administrativt stöd	2	1	3	3	0	3	5	0	5	5	0	5
Chefer	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4
<b>Totalt</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>36</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>36</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>34</b>

### 4.2 Bemanning

Vid årets slut var 37 personer anställda vid myndigheten, varav tre personer var visstidsanställda. Tre personer avslutade sina tjänster för andra anställningar och en tidsbegränsad anställning löpte ut under året.

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt fyra 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. Alla rekryteringar har skett genom annonsering och i några fall har extern hjälp nyttjats i rekryteringsförfarandet. Överlag är 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 11 procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 12 procent motsvarande 7 339 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.

Det nu avslutade CTS-projektet har varit ett viktigt sammanhang inte bara för att engagera forskningskompetens i skilda projekt, utan även som en plattform för kompetensutveckling. Projektet ersätts nu av ett liknande under ledning av KTH.

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 åtta 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 kontorsmassage. 73 procent av medarbetarna har använt friskvårdsbidraget under 2017.

Under året har en medarbetarundersökning, i form av intervjuer med de medarbetare som velat, genomförts. 73 procent av medarbetarna deltog och uppföljning av resultatet kommer att genomföras under 2018.

Under året har vi tyvärr haft flera längre sjukskrivningar. Företagshälsovården har, med gott resultat, bistått de enskilda och oss som arbetsgivare med vård och stöd.

Trafikanalys erbjöd alla medarbetare att, via företagshälsovården att genomföra en hälsotest, 78 procent av medarbetarna antog erbjudandet.

## 4.5 Jämställdhet

Trafikanalys har fastställt en likabehandlingsplan för åren 2015 till 2017. 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 genomgång gjorts av arbetsuppgifter som kan vara lämpliga som ett modernt beredskapsjobb. Under 2018 avser myndigheten att anställa någon för arbete inom arkivområdet.

## 4.7 Åldersbalans

Tabell 4.2. Anställda uppdelade på ålder och kön.

Åldersgrupp	2017		2016		2015		2014	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	0	0	0	0	0	2
30 – 49 år	13	13	12	12	11	14	11	12
50 år och äldre	6	9	6	6	5	6	4	5
<b>Totalt</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>19</b>



## 5 Finansiell redovisning

### 5.1 Resultaträkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	<b>1*</b>	58 705	62 798
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	<b>2*</b>	1 114	1 512
Intäkter av bidrag	<b>3*</b>	2 794	0
Finansiella intäkter	<b>4*</b>	1	2
<b>Summa</b>		<b>62 614</b>	<b>64 312</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	<b>5*</b>	-31 754	-30 179
Kostnader för lokaler		-2 881	-2 829
Övriga driftkostnader	<b>6*</b>	-27 739	-31 062
Finansiella kostnader	<b>7*</b>	-54	-42
Avskrivningar och nedskrivningar		-186	-200
<b>Summa</b>		<b>-62 614</b>	<b>-64 312</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## 5.2 Balansräkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2017-12-31</i>	<i>2016-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	<b>8*</b>	19	66
<b>Summa</b>		<b>19</b>	<b>66</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	<b>9*</b>	139	279
<b>Summa</b>		<b>139</b>	<b>279</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Fordringar hos andra myndigheter	<b>10*</b>	1 721	1 625
<b>Summa</b>		<b>1 721</b>	<b>1 625</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	<b>11*</b>	1 433	1 383
Övriga upplupna intäkter	<b>12*</b>	45	0
<b>Summa</b>		<b>1 478</b>	<b>1 383</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	<b>13*</b>	-4 429	-1 451
<b>Summa</b>		<b>-4 429</b>	<b>-1 451</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		15 244	12 115
<b>Summa</b>		<b>15 244</b>	<b>12 115</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>14 372</b>	<b>14 017</b>

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2017-12-31</i>	<i>2016-12-31</i>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskaptal</b>	<b>14*</b>		
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		0	0
Övriga avsättningar	<b>15*</b>	379	322
<b>Summa</b>		<b>379</b>	<b>322</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	<b>16*</b>	159	344
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	<b>17*</b>	3 353	2 768
Leverantörsskulder		5 295	5 782
Övriga kortfristiga skulder	<b>18*</b>	570	518
<b>Summa</b>		<b>9 378</b>	<b>9 413</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	<b>19*</b>	4 269	3 882
Oförbrukade bidrag	<b>20*</b>	346	400
<b>Summa</b>		<b>4 615</b>	<b>4 282</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>14 372</b>	<b>14 017</b>

## 5.3 Anslagsredovisning

### REDOVISNING MOT ANSLAG

<i>Anslag (tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>Ingående överförings- belopp</i>	<i>Årets tilldelning enl. regleringsbrev</i>	<i>Indragning</i>	<i>Totalt disponibelt belopp</i>	<i>Utgifter</i>	<i>Utgående överförings- belopp</i>
Uo 22 1:13 Ramanslag Trafikanalys ap.2 Trafikanalys del till Trafikanalys	<b>21*</b>	1 740	61 483	0	63 233	-58 813	4 409
<b>Summa</b>		<b>1 740</b>	<b>61 483</b>	<b>0</b>	<b>63 233</b>	<b>-58 813</b>	<b>4 409<sup>75</sup></b>

<sup>75</sup> Det ovanligt höga utgående överföringsbeloppet grundar sig på att Trafikanalys under 2017 fick högre medfinansiering än vanligt till sina uppdrag

## 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 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

#### *Kostnadsräkning*

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2016, 289 tkr, har år 2017 minskat med 109 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 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*

	<b>Lön (tkr)</b>
Generaldirektör, Brita Saxton	1 174
Styrelseledamot i Statens tjänstepensionsverk	
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>2017</i>	<i>2016</i>
<b>Totalt</b>	<b>4,4</b>	<b>1,3</b>
Andel 60 dagar eller mer	72,1	0,0
Kvinnor	6,2	2,1
Män	2,9	0,6
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	4,2	1,3
Anställda 50 år -	4,7	1,4

## 5.5 Noter

### Resultaträkning (tkr)

	2017	2016
<b>Not 1*</b>		
<b>Intäkter av anslag</b>		
Intäkter av anslag	58 705	62 798
<b>Summa</b>	<b>58 705</b>	<b>62 798</b>
<i>Summa "Intäkter av anslag" (58 705 tkr) skiljer sig från summa "Utgifter" (58 813 tkr) på anslaget/ anslagen UO 22:1:13. Skillnaden (108 tkr) beror på minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009. Denna post har belastat anslaget, men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.</i>		
<b>Not 2*</b>		
<b>Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>		
<i>Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen *</i>		
Uthyrning av lokaler	62	67
Offentlig resurssamordning m.m.	104	105
<b>Summa</b>	<b>166</b>	<b>172</b>
<i>Intäkter av uppdrag *</i>		
Budgerade intäkter enligt regleringsbrev	1 000	-
Utfall intäkter av uppdrag	948	1 340
<i>Kostnader för uppdragsverksamhet</i>		
Budgerade kostnader enligt regleringsbrev	1 000	-
	948	1 340
<b>Total summa intäkter</b>	<b>1 114</b>	<b>1 512</b>
<i>Enligt 10 § förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys får myndigheten utföra uppdrag och disponera inkomsterna. Gemensamma projekt genomförs med kommuner, Trafikverket och Transportstyrelsen, m fl.</i>		
<i>* Notens uppställningsform har ändrats och jämförelsevärden för föregående år har räknats om.</i>		
<b>Not 3*</b>		
<b>Intäkter av bidrag</b>		
Bidrag från Vinnova	390	0
Bidrag från Trafikverket	2 404	0
<b>Summa</b>	<b>2 794</b>	<b>0</b>
<i>Bidragsintäkterna 2017 avser följande projekt:</i>		
4302111, RVU Utveckling	1 000	
4302115, RVU Vinnova	390	
431118, Sänkt bashastighet i tätort	500	
431319, Utvecklad uppföljning av cykeltrafik	904	

**Not 4\* Finansiella intäkter**

Ränta lån i Riksgäldskontoret	0	2
Övriga finansiella intäkter	1	0
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

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

**Not 5\* Kostnader för personal**

Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	19 175	18 593
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	191	90
Sociala avgifter	11 453	10 445
Övriga kostnader för personal	1 126	1 140
<b>Summa</b>	<b>31 754</b>	<b>30 179</b>

**Not 6\* Övriga driftkostnader**

Reparationer och underhåll	181	121
Resor, representation, information	1 358	1 342
Köp av varor	372	600
Köp av tjänster	25 828	28 998
<b>Summa</b>	<b>27 739</b>	<b>31 062</b>

*Minskade inköp av tjänster beror huvudsakligen på minskade kostnader för data och statistik från CMA Research AB med 1,6 miljoner kronor samt från Statisticon med 2,3 miljoner kronor.*

**Not 7\* Finansiella kostnader**

Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	53	42
Övriga finansiella kostnader	0	0
<b>Summa</b>	<b>54</b>	<b>42</b>

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

*Balansräkning (tkr)*

		2017-12-31	2016-12-31
<b>Not</b>	<b>8*</b>	<b>Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>	
		1 389	1 389
		<b>1 389</b>	<b>1 389</b>
		-1 323	-1 278
		-46	-45
		<b>-1 369</b>	<b>-1 323</b>
		<b>19</b>	<b>66</b>
<b>Not</b>	<b>9*</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>	
		4 019	4 269
		-26	-250
		<b>3 993</b>	<b>4 019</b>
		-3 740	-3 837
		-140	-153
		26	250
		<b>-3 854</b>	<b>-3 740</b>
		<b>139</b>	<b>279</b>
<b>Not</b>	<b>10*</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>	
		1 342	1 399
		379	225
		<b>1 721</b>	<b>1 625</b>
<b>Not</b>	<b>11*</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>	
		673	664
		256	-
		189	-
		67	-
		58	-
		43	-
		147	719
		<b>1 433</b>	<b>1 383</b>
<b>Not</b>	<b>12*</b>	<b>Övriga upplupna intäkter</b>	
		45	-
		<b>45</b>	<b>-</b>

<b>Not 13*</b>	<b>Avräkning med statsverket</b>		
	<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
	Ingående balans	-1 740	-1 305
	Redovisat mot anslag	58 813	62 835
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-61 483	-63 270
	<b>Fordringar(+)/Skulder(-) avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>- 4 410</b>	<b>-1 740</b>
	<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>		
	Ingående balans	289	327
	Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-109	-37
	<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag.</i>	<b>180</b>	<b>289</b>
	<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-4 229</b>	<b>-1 451</b>
<b>Not 14*</b>	<b>Myndighetskapital</b>		
	<i>Myndighetskapital saknas därför lämnas inte någon specifikationstabell.</i>		
<b>Not 15*</b>	<b>Övriga avsättningar</b>		
	<b>Avsättning för lokalt omställningsarbete</b>		
	Ingående balans	322	267
	Årets förändring	57	55
	<b>Utgående balans</b>	<b>379</b>	<b>322</b>
	<i>Trafikanalys räknar inte med att utnyttja några av de avsatta medlen under kommande år.</i>		
<b>Not 16*</b>	<b>Lån i Riksgäldskontoret</b>		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar		
	Ingående balans	344	544
	Under året nyupptagna lån	0	0
	Årets amorteringar	-185	-200
	<b>Utgående balans</b>	<b>159</b>	<b>344</b>
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000
	Finansiell leasing	0	0
	Utnyttjad låneram inklusive finansiell leasing	159	344
<b>Not 17*</b>	<b>Kortfristiga skulder till andra myndigheter</b>		
	Utgående mervärdesskatt	0	2
	Arbetsgivaravgifter	550	508
	Leverantörsskulder andra myndigheter	2 803	2 258
	<b>Summa</b>	<b>3 353</b>	<b>2 768</b>
<b>Not 18*</b>	<b>Övriga kortfristiga skulder</b>		
	Personalens källskatt	564	516
	Övrigt	7	2
	<b>Summa</b>	<b>570</b>	<b>518</b>

<b>Not</b>	<b>19*</b>	<b>Upplupna kostnader</b>		
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 925	1 880
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	37	90
		Upplupna kostnader Statisticon	1 170	-
		Upplupna kostnader Informa UK Limited	339	-
		Upplupna kostnader Assessio	170	-
		Upplupna kostnader Statens servicecenter	118	-
		Upplupna kostnader Linköpings universitet	110	-
		Upplupna kostnader SCB	71	-
		Upplupna kostnader Riksrevisionen	71	-
		Övriga upplupna kostnader	158	1 912
		<b>Summa</b>	<b>4 269</b>	<b>3 882</b>
<b>Not</b>	<b>20*</b>	<b>Oförbrukade bidrag</b>		
		Bidrag från Vinnova	96	400
		Bidrag från Trafikverket	250	0
		<b>Summa</b>	<b>346</b>	<b>400</b>
		<i>varav bidrag från statlig myndighet som förväntas tas i anspråk:</i>		
		inom tre månader	96	400
		mer än tre månader till ett år	250	0
		<b>Summa</b>	<b>346</b>	<b>400</b>

*Anslagsredovisning*

<b>Not</b>	<b>21*</b>	<b>Uo 22 1:13 ap.2</b>
		<b>Trafikanalys - del till Trafikanalys</b>
		Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 844 tkr. Trafikanalys har inte utnyttjat krediten under året.
		Trafikanalys får disponera hela det ingående överföringsbeloppet då detta understiger 3% av föregående års tilldelning 63 270 tkr enligt regleringsbrevet. Anslaget är räntebärande.

## 5.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

<i>(tkr)</i>	2017	2016	2015	2014	2013
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	2 000	2 000	2 000	4 000	4 000
Utnyttjad	159	344	544	792	1 066
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 800	1 900	1 800	1 800	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	0	0	0	37	89
Räntekostnader	53	42	19	0	0
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrevet	1 000	-	-	-	-
Avgiftsintäkter	1 114	1 512	2 121	5 202	874
<i>Avgiftsintäkter som ej disponeras, ej tillämpligt</i>					
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	1 844	2 018	1 886	1 881	1 854
Utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	4 409	1 740	1 305	6 304	3 239
<b>Bemyndiganden - Ej tillämplig</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	31	32	31	30	31
Medelantalet anställda (st)*	37	36	34	34	31
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	2 012	2 002	2 104	2 098	1 956
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

\* I beräkningen av medelantalet anställda 2013–2017 är inte eventuellt tjänstledig personal frånräknad.





## 6 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2017 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 21 februari 2018*



---

Brita Saxton

Generaldirektör



# Bilaga

## Publiceringar under 2017

### Rapporter

- 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken
- 2017:2 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader
- 2017:3 Konsekvenser av NECA – slutredovisning
- 2017:4 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys 2016
- 2017:5 Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen
- 2017:6 Export av begagnade miljöbilar och fossiloberoendet
- 2017:7 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2017
- 2017:8 Prognoser för fordonsflottans utveckling i Sverige
- 2017:9 Distanshandelns transporter
- 2017:10 Förändras våra resvanor av digitaliseringen? <sup>76</sup>
- 2017:11 Eco-bonus för sjöfarten – slutredovisning
- 2017:12 Ny målstyrning för trafiksäkerheten
- 2017:13 Överflyttningseffekter inom SECA – regionala utvecklingsmönster av sjöfarts- och lastbilsgods mellan 2001 och 2015
- 2017:14 Effekter av SECA på sjöfartens bränsleanvändning, efterlevnad och kustnära luftkvalitet
- 2017:15 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017
- 2017:16 Sänkt bashastighet i tätort
- 2017:17 Utgår – publikationen publiceras under 2018
- 2017:18 Effekter av SECA och skärpta krav på svavelhalt i fartygsbränslen – slutrapport
- 2017:19 Kunskapsunderlag skatter och avgifter inom transportområdet – delredovisning
- 2017:20 Självkörande fordon och transportpolitiska mål
- 2017:21 Inventering av datakällor om lätta lastbilars transporter i urbana miljöer
- 2017:22 Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 – delredovisning

---

<sup>76</sup> Publicerades 180116

- 2017:23 Tunga fordon i urbana miljöer – en kartläggning
- 2017:24 Inventering av kunskapsunderlag om järnvägstransporter---en-delredovisning
- 2017:25 Sjöfartsstödetts effekter 2016

## **PM**

- 2017:1 Preciseringsöversyn – Indikatorer och uppföljning
- 2017:2 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor 2017
- 2017:3 Preciseringsöversyn – Målstyrning i teori och praktik
- 2017:4 Isbrytningens samhällsekonomiska marginalkostnad
- 2017:5 Underlag till rapport 2017:4 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys 2016
- 2017:6 Eco-bonus för sjöfart - delredovisning
- 2017:7 Behov av statistik om godstågens tillförlitlighet – en förstudie
- 2017:8 Skuggpris på koldioxid inom transportområdet
- 2017:9 Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter
- 2017:10 Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning
- 2017:11 Skogsindustrin och kostnader för lastbilstransporter – en faktorefterfrågeanalys

## **Statistik**

- 2017:1 Lastbilstrafik 2016 kvartal 3
- 2017:2 Punktlighet på järnväg 2016 kvartal 4
- 2017:3 Fordon i län och kommuner 2016
- 2017:4 Järnvägstransporter 2016, kvartal 4
- 2017:5 Fordon 2016
- 2017:6 Punktlighet på järnväg 2016
- 2017:7 Lastbilstrafik 2016 kvartal 4
- 2017:8 Luftfart 2016
- 2017:9 Sjötrafik 2016, kvartal 4
- 2017:10 Körsträckor 2016
- 2017:11 Punktlighet på järnväg 2017 kvartal 1
- 2017:12 Vägtrafikskador 2016
- 2017:13 Resvaneundersökning Sverige 2016
- 2017:14 Lastbilstrafik 2016

2017:15	Trafikarbete på svenska vägar
2017:16	Fartyg 2016 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi
2017:17	Sjöfartsföretag 2015
2017:18	Kommersiell linjetrafik 2016
2017:19	Sjötrafik 2016
2017:20	Kollektivtrafik 2016
2017:21	Bantrafik 2016
2017:22	Järnvägstransporter 2017, kvartal 1
2017:23	Sjötrafik 2017, kvartal 1
2017:24	Televerksamhet 2016
2017:25	Bantrafikskador 2016
2017:26	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2016
2017:27	Lastbilstrafik 2017, kvartal 1
2017:28	Varuflödesundersökning 2016
2017:29	Punktlighet på järnväg 2017 kvartal 2
2017:30	Järnvägstransporter 2017 kvartal 2
2017:31	Lastbilstrafik 2017, kvartal 2
2017:32	Sjötrafik 2017 kvartal 2
2017:33	Punktlighet på järnväg 2017 kvartal 3
2017:34	Postverksamhet 2016
2017:35	Järnvägstransporter 2017 kvartal 3
2017:36	Sjötrafik 2017, 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.