



Årsredovisning 2020  
Trafikanalys



# **Årsredovisning 2020**

## **Trafikanalys**

**Diarienummer Sty 2021/37**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

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

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

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2021-02-19

# Generaldirektörens förord

Ett högst ovanligt år är till ända. Coronapandemin har under 2020 påverkat världen på ett påtagligt sätt – vissa förändringar är säkert övergående, medan en del förändrade beteenden kan vara här för att stanna. Även Trafikanalys har förstas påverkats i grunden av pandemin. De av våra medarbetare som är placerade vid kontoret i Stockholm har till stor del arbetat hemifrån sedan i mars 2020, medan något fler har varit på plats på kontoret i Östersund. Vi har förskonats från allvarlig sjukdom och har trots den stora omställningen lyckats leverera i enlighet med våra åtaganden. Faktum är att vi som en direkt följd av pandemin har lanserat två tjänster som ur olika perspektiv beskriver transportområdets utveckling under pandemin – vår veckospaning och vår tjänst "Transportläget", där vi löpande presenterar indikatorer på transportsystemets utveckling. Många av våra projekt har under 2020 dessutom varit inriktade på att beskriva effekterna av pandemin på transportsystemet, såväl vad gäller persontransporter som godstransporter.

Vi har även hunnit med att slutleverera inom ett stort antal andra projekt och uppdrag under 2020, bland annat flera regeringsuppdrag – om e-handelns påverkan på transportmönstren, marknaden för internationella tågbiljetter, obligatorisk klimatdeklaration vid långväga resor, elflygets potential, konsekvenser av ett förslag till nytt system för reseavdrag och om den nationella godstransportstrategin.

Det anges i Trafikanalys instruktion att vi ska svara för resvane- och varuflödesundersökningar. Vi är mitt i en intensiv period när det gäller dessa undersökningar, såväl när det gäller produktion som utveckling av statistiken. I den nya resvaneundersökningen har frågeformuläret kortats ner, och flera bakgrundsdata hämtas från register, de första resultaten från den nya undersökningen redovisades under 2020. Under 2020 har förberedande arbete pågått inför uppstarten av en ny varuflödesundersökning där insamlingen av data kommer pågå under hela 2021 och publiceras 2022. Vissa förbättringar har gjorts för att förenkla datainsamlingen, bland annat genom att minska antalet variabler och genom förbättrade webbinsamlingsverktyg.

Trafikanalys har även genomfört en organisationsjustering under 2020, vilken resulterade i tre sakavdelningar istället för tidigare två. Därtill har myndigheten utvecklat sin kommunikationsverksamhet, vilket bland annat har resulterat i ett nytt intranät. Antalet unika användare av Trafikanalys externa webbplats uppgick under året till cirka 86 000, vilket är en ökning med cirka 6,5 procent jämfört med 2019.

Slutligen redovisar Trafikanalys ett positivt ekonomiskt utfall för 2020 – de huvudsakliga förklaringarna är minskade kostnader till följd av pandemin, förbättrad uppföljning av externa konsultkostnader och riktade insatser för att kunna överföra medel till kommande år med en omfattande statistikproduktion.

Jag vill avslutningsvis rikta ett stort tack för ett väl genomfört 2020 till alla engagerade och kompetenta medarbetare och till våra olika samarbetspartners.

Stockholm i februari 2021

Mattias Viklund

Generaldirektör

# Innehåll

<b>Resultatredovisning kapitel 1–5.....</b>	<b>5</b>
<b>1 Om Trafikanalys .....</b>	<b>5</b>
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter.....	5
1.2 Organisation.....	6
1.3 Slutförda och pågående projekt 2020 .....	7
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	8
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren .....	9
1.6 Verksamhetens overheadkostnader .....	10
<b>2 Verksamhetsgrenar .....</b>	<b>11</b>
2.1 Analys .....	11
2.2 Statistik.....	15
2.3 Utvärdering och nulägesanalys.....	20
<b>3 Remisser.....</b>	<b>27</b>
<b>4 Kunskapsspridning .....</b>	<b>29</b>
<b>5 Kompetens .....</b>	<b>31</b>
5.1 Personalsammansättning.....	31
5.2 Bemanning.....	31
5.3 Kompetensförsörjning .....	31
5.4 Arbetsmiljö och hälsa .....	33
5.5 Jämställdhet.....	33
5.6 Praktik i staten.....	34
5.7 Åldersbalans .....	34
<b>6 Finansiell redovisning .....</b>	<b>35</b>
<b>7 Fastställande av årsredovisning .....</b>	<b>45</b>
<b>8 Bilaga.....</b>	<b>47</b>
Publiceringar under 2020.....	47

# 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 en viss administrativ samverkan med myndigheten Tillväxtanalys samt lokalsamverkan med Arbetsmiljöverket och det statliga bolaget Inlandsinnovation.

Trafikanalys har under 2020 lyckats återbetala den anslagskredit som tidigare har tagits i anspråk och därtill levererat ett positivt ekonomiskt utfall. Detta beror på att myndigheten har stärkt sin interna ekonomiska uppföljning och haft avsevärt mindre resekostnader som en följd av den pågående pandemin. Utfallet medger ett visst s.k. anslagssparande, vilket kommer att behövas under de kommande åren som präglas av kostnadskrävande statistikproduktion. Att kostnaderna för statistikproduktion varierar påtagligt över åren försvårar Trafikanalys möjligheter att planera verksamheten på ett optimalt sätt.

## 1.2 Organisation

Myndigheten är en enrådighetsmyndighet och hade fram till den 30 juni, utöver GD, tre avdelningar:

- avdelningen för analys och granskning (Stockholm),
- avdelningen för utvärdering, nulägesanalys och statistik (Stockholm/Östersund) och
- avdelningen för verksamhetsstöd (Stockholm/Östersund).

Den 1 juli 2020 genomfördes en organisationsförändring varvid avdelningen för utvärdering, nulägesanalys och statistik delades upp i två avdelningar - avdelningen för statistik och avdelningen för utvärdering och nulägesanalys. Samtidigt bytte avdelningen för analys och granskning namn till avdelningen för styrmedels – och omvärldsanalys. I samband med denna omorganisation rekryterades även en chef till avdelningen för statistik.

### **Avdelningen för styrmedels och omvärldsanalys**

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 och 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 samverkanspartner och kontaktnät inom och utom landet.

### **Avdelningen för statistik**

Ansvar för produktion och spridning av den officiella statistiken om transporter och kommunikationer ligger på avdelningen. Avdelningen producerar och publicerar officiell statistik inom flera statistikområden: vägtrafik, bantrafik, sjöfart, luftfart, postverksamhet, televerksamhet samt kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Officiell statistik framställs utifrån nationella och internationella kvalitetskrav för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Statistiken ska vara objektiv och hållas allmänt tillgänglig.

### **Avdelningen för utvärdering och nulägesanalys**

Avdelningen arbetar med kunskapsunderlag kring transportsystemets utveckling och tillstånd. Här ingår nulägesanalyser inom transportområdet liksom återkommande uppföljningar, bland annat av de transportpolitiska målen. Avdelningen har ett huvudansvar för myndighetens utvärderingar av genomförda åtgärder. Här ingår även utveckling av metoder för utvärdering och uppföljning. Avdelningen ansvarar för årliga korttidsprognoser för fordonsflottans sammansättning.

### **Avdelningen för verksamhetsstöd**

Avdelningen för verksamhetsstöd ansvarar för ekonomiadministrativa tjänster, IT-tjänster/-beställningar, samordning av verksamhetsplanering, budgetunderlag, årsredovisning, kommunikation och kontorservice. 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 Mattias Viklund, som är ordförande, Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Helena Wockelberg, forskare, universitetslektor, bitr. prefekt vid Statsvetenskapliga institutionen vid 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 digitalt.

## 1.3 Slutförda och pågående projekt 2020

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.

Som kostnad för redovisade projekt redovisas den totala nedlagda kostnaden för avslutade projekt.

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

Tabell 1.1. Specifika projekt.

<i>Specifika projekt</i>	<i>Antal 2020</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2019</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2018</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2017</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>
Projekt överförda från föregående år	83	--	80	–	93	–	89	–
Nya projekt under året	17	--	28	–	17	–	23	–
<b>Summa projekt under året</b>	<b>100</b>	--	<b>108</b>	–	<b>110</b>	–	<b>112</b>	–
Årets avslutade projekt	21	28 607	25	25 534	30	39 893	19	11 915
Pågående projekt vid årets slut	79	--	83	–	80	–	93	–

Tabell 1.2. Löpande projekt.

<i>Löpande projekt</i>	<i>Antal 2020</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2019</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2018</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2017</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>
Statistikrapporter	35	26 423	32	30 242	34	26 189	36	24 706
Remisser	21	1 165	23	1 007	28	1 383	47	1 618
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inklusive fördjupad måluppföljning)	3	4 322	4	5 895	2	3 520	1	777
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	2	1 269	1	797	1	1 189	1	844
Omvärldsanalys	2	2 057	2	1 760	1	2 905	1	1 608

## 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 tidedovisning i AgressoTid.

Tabell 1.3. Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren, tkr.

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Analys	24 678	22 447	22 292	20 201
Statistik	26 423	30 242	26 189	24 706
Utvärdering och nulägesanalys	14 113	17 199	16 869	17 707
<b>Totalt</b>	<b>65 214</b>	<b>69 888</b>	<b>65 350</b>	<b>62 614</b>

Tabell 1.4. Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren, tkr.

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Anslag	24 583	22 412	22 195	20 136
Övriga intäkter	95	35	97	65
<b>Summa Analys</b>	<b>24 678</b>	<b>22 447</b>	<b>22 292</b>	<b>20 201</b>
Anslag	23 212	28 407	25 588	24 658
Övriga intäkter	3 211	1 835	601	48
<b>Summa Statistik</b>	<b>26 423</b>	<b>30 242</b>	<b>26 189</b>	<b>24 706</b>
Anslag	14 059	17 174	16 717	17 655
Övriga intäkter	54	25	152	52
<b>Summa Utvärdering och nulägesanalys</b>	<b>14 113</b>	<b>17 199</b>	<b>16 869</b>	<b>17 707</b>
<b>Totalt</b>	<b>65 214</b>	<b>69 888</b>	<b>65 350</b>	<b>62 614</b>

## 1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 56 468. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till cirka 68 procent vilket motsvarar 38 403 timmar. Resterande arbetstid, som bland annat administrativ tid, har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån dess andel av den sammanlagda projekttiden.<sup>1</sup>

Tabell 1.5. Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren, timmar.

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Analys	25 730	19 690	20 416	18 106
Statistik	15 353	18 914	19 756	16 547
Utvärdering och nulägesanalys	15 385	15 881	12 833	15 674
<b>Totalt</b>	<b>56 468</b>	<b>54 485</b>	<b>53 005</b>	<b>50 327</b>

<sup>1</sup> I nedlagd tid per arbetstid redovisas tiden för arbete med nulägesanalyser, som har gjorts av medarbetare på avdelningen för utvärdering, nulägesanalys och statistik/avdelningen för utvärdering och nulägesanalys, på verksamhetsgren "Analys". Eftersom myndigheten vid arbetet med denna årsredovisning har valt att gå över till ett system där verksamhetsgrenarna motsvarar de tre sakavdelningar som finns, kommer arbetet med nulägesanalyser att i kommande årsredovisningar istället sorteras under verksamhetsgren "Utvärdering och nulägesanalys".

## 1.6 Verksamhetens overheadkostnader

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

Av den totala kostnaden för verksamheten uppgår overheadkostnaderna till 16 141 tkr, vilket motsvarar 25 procent av de totala kostnaderna.

I personalkostnaderna inkluderas del av generaldirektörens lön samt lönerna för de som är anställda på avdelningen för verksamhetsstöd. I begreppet kostnader för personal inbegrips samma typ av kostnader som redovisas i resultaträkningen.<sup>2</sup>

I övriga driftkostnader inkluderas de kostnader som redovisas i resultaträkningen till den del de är verksamhetsövergripande.<sup>3</sup>

Tabell 1.6. Verksamhetens overheadkostnader, tkr.

<i>Overheadkostnader</i>	<i>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Kostnader för personal	6 523	6 596	6 470	5 758
Kostnader för lokaler	3 720	3 659	2 894	2 838
Övriga driftkostnader	5 642	6 343	6 412	6 985
Finansiella kostnader	3	17	44	54
Av- och nedskrivningar	253	160	158	186
<b>Totalt</b>	<b>16 141</b>	<b>16 775</b>	<b>15 978</b>	<b>15 821</b>

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

<sup>3</sup> Se not 6 i resultatredovisningen.

## 2 Verksamhetsgrenar

### 2.1 Analys

#### Omvärldsanalys

Under 2020, när covid-19-pandemin briserat med stor kraft, har det varit särskilt tydligt omvärlden påverkar transportpolitikens förutsättningar. Påverkan har skett via förändringar i andra samhällssektorer och i andra länder, men i stor utsträckning också genom att människor, frivilligt eller inte, ändrat beteenden och kanske också preferenser. En betydande del av Trafikanalys resurser för omvärldsanalys har också kommit att användas för bevakning och analys av pandemin.

Från och med den 16 mars sammanställdes och publicerades en omvärldsbevakning i form av dagsrapporter. Regelverk, rekommendationer och anpassningar i andra länder och på marknaden har varit centrala delar. Dagsrapporteringen pågick till den 5 oktober. Därefter, när förändringstakten gått ner och situationen i någon mån kunde upplevas ha normaliserats, övergicks rapporteringen till veckovis redovisning och arbetet gavs ett större djup. Forskarstudier uppmärksammades särskilt och intervjuer med skilda nyckelpersoner redovisades.<sup>4</sup>

Baserat på den egna omvärldsbevakningen publicerades i juni promemorian "Åtgärder för en grön nystart av transportsystemet" som beskriver insatser från offentliga aktörer i skilda länder för att en återstart av transportsystemet ska kunna bidra till att hållbarhetsmål nås.<sup>5</sup>

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att redovisa svensk sjöfarts internationella konkurrenskraft. Redovisningen sker normalt i juni varje år och vid den tidpunkten 2020 var det få förhållanden i branschen som var som vanligt. Det är knappast någon överdrift att säga att alla aktörer i branschen hade mer eller mindre fullt upp med att hantera pandemins konsekvenser. Trafikanalys konstaterade att i synnerhet passagerartrafiken drabbats av mycket påtaglig efterfrågeminskning. Utvecklingen medförde också betydande arbetslöshet inom sektorn, samtidigt som kompetensbrist identifierades som ett potentiellt problem för framtiden. Under år 2019 ökade det svenska fartygsregistret med fem fartyg, jämfört med året innan. Även den svenskkontrollerade flottan ökade något i antal fartyg. Däremot minskade den svenskkontrollerade flottan något i termer av tonnage. I början av juni 2020 omfattade det s.k. tonnageskattesystemet 11 företag, vilket är en fortsatt ökning jämfört med tidigare år.<sup>6</sup>

Baserat på bokslutsdata gör Trafikanalys, i enlighet med instruktionsuppdraget, en årlig uppföljning av effekterna av stödet till svensk sjöfart. Stödet framstår fortsatt som avgörande för rederiföretagens lönsamhet. Utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte bedriva verksamheten på samma sätt som idag. De skulle anpassa sin verksamhet och sannolikt flagga ut fartyg till länder med motsvande stödsystem. Aktuella rederiers ekonomi var sammantaget bättre 2019

<sup>4</sup> [www.trafa.se/coronabevakning](http://www.trafa.se/coronabevakning)

<sup>5</sup> PM 2020:8 Åtgärder för en grön nystart av transportsystemet.

<sup>6</sup> Rapport 2020:9 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2020.

än 2018. Trafikanalys analys av rederiernas ekonomiska effektivitet, baserat på förädlingsvärde, visade att rederierna, trots sjöfartsstöd, inte når bättre resultat än andra branscher. Orsaken är sjöfartens internationella konkurrenssituation, där prisbilden är anpassad till en marknad där i stort sett alla företag på utbudssidan har motsvarande stöd, eller kostnadsbild, i sina hemländer.<sup>7</sup>

I februari publicerades en analys av svenska godstransporter österut. Där konstaterades att transportvolymerna till östra Asien och då framför allt Kina vuxit påtagligt under de senaste tio åren. Det konstaterades också att mycket talar för att den utvecklingen kommer att fortsätta. Dessa transporter sker nästan uteslutande med sjöfart. Det noterades en utveckling av järnvägstransporter i dessa relationer. Kanske framför allt kapaciteten i systemet gör att detta trafikslag även långsiktigt förblir en nischmarknad. Möjligheten till en nordlig sjöväg till Asien (Nordostpassagen) analyserades och bedömdes ha små förutsättningar till följd av isutbredning, djupförhållanden och bristande infrastruktur för sjöräddning. Rapporten konstaterade att både Kina och Ryssland har geopolitiska ambitioner som måste beaktas för att begränsa viktiga transportflödets sårbarhet.<sup>8</sup>

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. Sjöfartens konkurrenssituation är ett direkt instruktionsbundet uppdrag, medan EU-bevakning och Internationella transporter är egeninitierade.

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

<i>Prestationer</i>	<i>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
EU-bevakning	216	270	359	163
Sjöfartens konkurrenssituation	1 201	1 045	1 467	656
Internationella transporter	102	-	-	-
Fordon och farkoster i framtiden	538	-	-	-

## Styrmedelsanalys

Styrmedelsanalys är en central uppgift för Trafikanalys 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, infrastruktur-planering och myndighetsstyrning. Vi genomför egna sådana analyser, men på uppdrag från regeringen granskar vi också andras analyser.

<sup>7</sup> Rapport 2020:17 Sjöfartsstödet effekter 2019.

<sup>8</sup> Rapport 2020:1 Transporter i österled.

Under året slutredovisades ett regeringsuppdrag om att analysera de transporter som genereras av e-handeln. I arbetet konstateras att utvecklingen har varit väldigt kraftig, med en nära nog fyrdubblad omsättning på tio år och med en fortsatt tillväxt är att vänta. E-handel innebär att privatpersoner i en annan omfattning än tidigare blir en direkt aktör i gods-transportsystemet, eftersom e-handelskunder många gånger kan välja hur och vart varorna ska levereras. Samtidigt har det visat sig svårt för kunderna att avgöra vilka miljöeffekter skilda transportalternativ medför. Mot den bakgrunden föreslogs bl.a. krav på att mer miljövänliga leveransalternativ blir "förvalda" och att kunderna ges information om miljöpåverkan från olika leveransalternativ. Förslag var också att ge Konsumentverket i uppdrag att informera e-handelskonsumenter om hur de kan e-handla mer hållbart och att staten i samarbete med branschen tar fram en färdplan för klimatsmart e-handel.<sup>9</sup>

På regeringens uppdrag har marknaden för internationella tågbiljetter analyserats och möjligheterna att boka och köpa utlandsresor med tåg beskrivits. I arbetet har också ingått att bedöma vilka initiativ staten kan ta för att branschaktörerna ska underlätta dessa möjligheter för kunderna. Det kunde konstateras att bokning och försäljning av internationella tågresor främst skedde av järnvägsföretag som säljer egna och andras biljetter men att fler aktörer höll på att etableras före pandemin. Utvecklingen för tredjepartsleverantörer, som ofta är mer innovativa, var mest påtaglig. Det konstaterades att en mer fungerande och användarvänlig marknad för internationella tågbiljetter kräver att järnvägsföretag öppnar sina försäljningssystem och tecknar avtal med andra järnvägsföretag och med återförsäljare. Det framstår som viktigt att Sverige driver frågan om konkurrensneutralitet på EU-nivå för att underlätta för marknaden. På nationell nivå är det viktigt att Konkurrensverket håller fortsatt uppmärksamhet på järnvägsmarknaden enligt gällande uppdrag. Trafikanalys föreslår att regeringen ger Konsumentverket i uppdrag att utöka sin informationstjänst samt att genomföra en kampanj riktad till tågresenärer.<sup>10</sup> Uppdraget redovisades i april, när covid-19-pandemin brutit ut och det internationella resandet nära nog tvärbromsat. Vid en informell uppföljning som genomfördes under hösten kunde konstateras att utredningens rekommendationer fortsatt var relevanta.

Trafikanalys har haft ett myndighetsgemensamt uppdrag tillsammans med Energi-myndigheten, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen att analysera och lämna författningsförslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja. En gemensam slutsats var att det är möjligt att införa nationellt krav på klimatdeklarationer trots omfattande internationella regelverk. Arbetet utmynnade i förslag till lag om klimatdeklarationer, samt ett antal rekommendationer till regeringen om fortsatt arbete. Bedömningen är att lagen kan genomföras till låga administrativa kostnader för företagen. Förslaget bedöms ha en positiv effekt på miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft. Konsekvenserna bedömdes i stora drag vara måttliga och varierande i fråga om andra transportpolitiska mål.<sup>11</sup>

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att analysera utvecklingen av elflyg. Arbetet landade i slutsatsen att el i ett första skede blir drivmedel för mindre plan på kortare sträckor. Potentialen att ersätta befintligt flyg är därför begränsad. Flera linjer där det idag bedrivs statligt upphandlad trafik kan på lite sikt sannolikt ersättas med elflyg. Elflyg kommer i övrigt

<sup>9</sup> Rapport 2020:2 Hur kan e-handelns transporter bli mer hållbara?

<sup>10</sup> Rapport 2020:7 Internationella tågbiljetter – en framväxande marknad.

<sup>11</sup> Rapport 2020:6 Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor.

snarast etableras i nya relationer (men med befintliga flygplatser) där utbudet av andra transportmöjligheter är begränsade. Av detta följer att elflyg kan bidra till bättre tillgänglighet för visst resande, men det medför också att elflyg har mycket begränsad möjlighet att bidra till att begränsa utsläppen av koldioxid till år 2030. Beträffande lämpliga styrmedel konstateras inledningsvis att det redan idag finns flera styrmedel som gynnar elflyg: EU:s utsläppshandelssystem (EU-ETS), det globala marknadsbaserade systemet CORSIA och flera pågående forskningsinsatser. Norge beskrivs som en förebild inom området. Inspiration kan hämtas från landets sätt att arbeta med mål för verksamheten, stöd till teknologiutveckling, riskavlastning och driftstöd.<sup>12</sup>

Trafikanalys bistår infrastrukturdepartementet med kvalitetsgranskning och analys av de underlag som Trafikverket tar fram inför vissa större infrastrukturbeslut. I mars 2020 redovisade Trafikverket sitt årliga byggstartsförslag. Trafikanalys har genomfört och redovisat en kvalitetsgranskning av detta material. De beslutsunderlag som Trafikanalys har granskat är i huvudsak Trafikverkets byggstartsrapport samt tillhörande samlade effektbedömningar och anläggningskostnads kalkyler. En av de frågor som är mest problematiska och behöver synas närmare kommande år är hanteringen av storstadsförhandlingsobjekten: Underlagen för objekt som är ett resultat av storstadsförhandlingar granskas inte av Trafikverket innan de föreslås för byggstart. Trafikanalys har inte heller lyckats få fram underlag för granskning. En andra huvudfråga är bristen på planmognad, som under åren återkommande varit en avvikelse, så också detta år. Det saknas lagakraftvunna planer för många objekt som borde ha sådana. Om kriteriet om planmognad anses relevant bör det hanteras på ett mer omsorgsfullt sätt än idag.<sup>13</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 princip i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader. Under året har Trafikverket beslutat höja den s.k. ASEK-värderingen av koldioxid från 1,14 till 7,00 kr per kg koldioxid. Mot bakgrund av detta har vi valt att genomföra beräkningar och redovisa resultat för bägge dessa kalkylvärden. Godstransporter är generellt sett underinternaliserade med den högre koldioxidvärderingen, dvs. de betalar inte för sina beräkningsbara externa kostnader. Med undantag för viss lastbilstrafik på landsbygd gäller det också vid den lägre värderingen. På landsbygden betalar bilsbilstrafik mer än fullt ut för sina beräknade samhällsekonomiska marginalkostnader vid den lägre koldioxidvärderingen, medan de tvärtom är underinternaliserade enligt den högre värderingen. I tätort är all personbilstrafik underinternaliserad, oavsett högre eller lägre koldioxidvärdering. I rapporten redovisas också en historisk tillbakablick och diskussion kring de tio senaste årens utveckling inom området.<sup>14</sup>

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. Inom ramen för det uppdraget fokuserades under 2020 främst på modell användares syn på verksamheten, men arbetet omfattade också särskild analys av nya beräkningsgrunder och metodprinciper för prognoser.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> Rapport 2020:12 Elflyg – början på en spännande resa – redovisning av ett regeringsuppdrag.

<sup>13</sup> Rapport 2020:11 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2020.

<sup>14</sup> Rapport 2020:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader.

<sup>15</sup> Rapport 2020:10 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2019.



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. Arbetet kring samverkansavtalet med Kina har tidigare upphört. Under 2020 har det inte varit någon aktivitet rörande samverkansavtalen.

## Urval av prestationer Styrmedelsanalys

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 plan-upprättarnas förslag till regionala planer var ett stort projekt som till större del belastade 2017, men i betydande utsträckning också 2018. Under åren 2019 och 2020 låg fokus på kvalitetsgranskning av underlag för Trafikverkets förslag till byggstarter.

Arbetet med att följa Trafikverkets arbete med samhällsekonomiska modeller och det internationella modellföljandet löper över årsskiften, där det arbete som redovisats ett år inletts verksamhetsåret innan. Skillnader mellan åren beror delvis på hur insatserna planerats in under åren. Analys av autonoma fordon och farkoster är ett område som ägnades stor uppmärksamhet under 2019, i samband med ett särskilt regeringsuppdrag.

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

Prestationer	2020	2019	2018	2017
Granskning av åtgärdsplanering/byggstarter	1 757	3 288	1 343	2 350
Autonoma fordon och farkoster	805	2 036	768	-
Samhällsekonomiska modeller	1 269	797	1 189	865

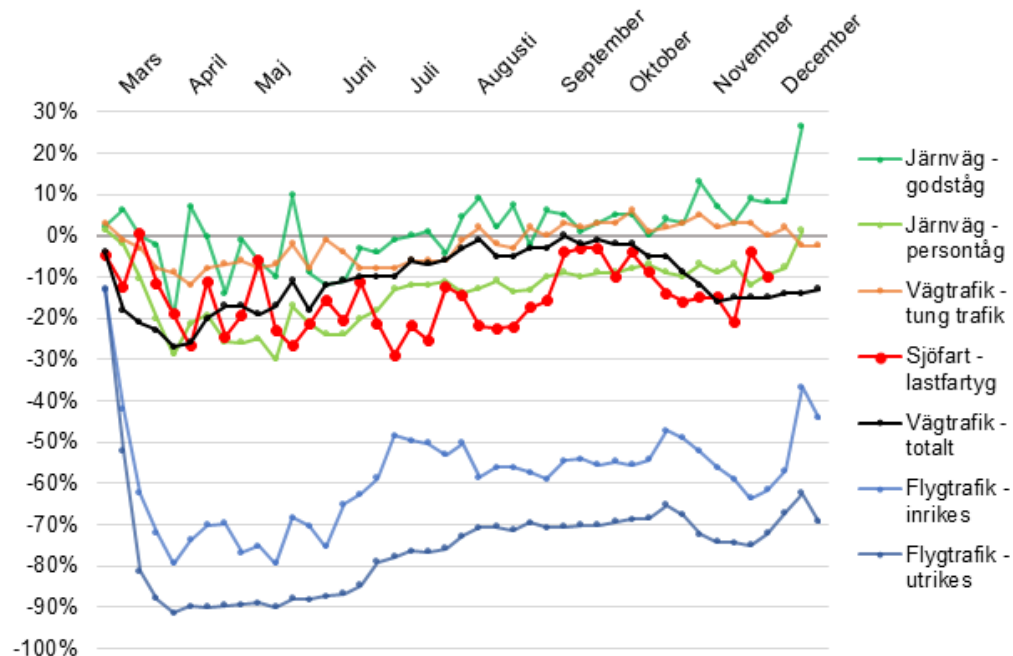
## 2.2 Statistik

### Statistikproduktion

#### Statistikproduktion under en pågående pandemi

Redan i början av coronapandemin identifierades ett behov av att kunna följa förändringar i transportsystemet. Då förändringarna skedde snabbt behövde data presenteras med hög frekvens och avse kortare tidsperioder än vad som vanligtvis görs inom Trafikanalys befintliga statistikproduktion. En ny produkt, *Transportläget*, togs fram och med en uppsättning snabba indikatorer gavs en aktuell kvantitativ lägesbild av utvecklingen i transportsystemet fr.o.m. vecka 11 och därefter med publicering på Trafikanalys webbplats varje måndag. Här ingick data om trafik i de olika trafikslagen, gränsöverskridande trafik, och resvanor, men även andra transportrelaterade indikatorer som omsättningsutveckling i transportbranscherna, konkurser, varsel och korttidsarbete, utvecklingen i hushållens transportkonsumtion, nyregistreringar av fordon och dödsfall i vägtrafiken. Transportläget användes som stöd för beslutsfattare och nådde även en bredare allmänhet. Materialet hämtades ur Trafikanalys preliminära statistikunderlag och andra tillgängliga källor, underlaget togs snabbt fram varje vecka och detta medgav inte möjlighet till samma kvalitetssäkring som vanligtvis görs i den officiella

statistiken. Transportläget redovisar huvudsakligen en bild över förändringar i trafikvolym för de olika trafikslagen och i mer begränsad omfattning förändringar av transportvolym. I figur 1 visas förändringen per trafikslag per vecka under coronapandemin 2020 jämfört med 2019.



Figur 1. Ur Transportläget: Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under vecka 11– 53 2020, jämfört med motsvarande vecka 2019.

Källa: Se Källor och definitioner.<sup>16</sup>

Anm: Vägtrafik ovan avser enbart det statliga vägnätet. För tung trafik på väg visas för veckorna 52 och 53 genomsnitt för dessa två veckor (se vidare Vägtrafik). För järnvägen finns endast uppgifter t.o.m. vecka 52 och för sjöfarten t.o.m. vecka 50.

Trafikanalys löpande arbete med den officiella statistiken har inte påverkats under coronapandemin utan har fortgått som planerat med datainsamling, produktion och publiceringar av statistik.

### Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik<sup>17</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, lastbilstrafik och vägtrafikskador.

Trafikanalys publicerar officiell statistik varje år, kvartalsvis och i vissa fall varje 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 2020 omfattade 35 publiceringar bestående av tabellverk<sup>18</sup>, statistikrapporter, statistikblad samt

<sup>16</sup> Källor och definitioner för Transportläget, [www.trafa.se/vagtrafik/metod-och-kallor-9316/](http://www.trafa.se/vagtrafik/metod-och-kallor-9316/)

<sup>17</sup> Lag (2001:99) om den officiella statistiken.

<sup>18</sup> Varav fyra tabellverk inte ingår i Sveriges officiella statistik.

pressmeddelanden. Trafikanalys besvarar också inom tjänsten statistikservice 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, detta tas fram kostnadsfritt för beställaren. Insamlingen av data och produktionen av statistiken utförs till stor del på Trafikanalys uppdrag av konsulter eller av andra myndigheter.

Den officiella statistik som publicerades under år 2020<sup>19</sup> visade bland annat att personbilstrafiken fortsatte att öka. Under 2019 ökade antalet personbilar i trafik med beskedliga 0,4 procent jämfört med de senaste årens årliga ökning på 1,5–2 procent. Av de nästan 4,9 miljoner personbilarna i trafik är fortfarande 91 procent bensin- eller dieslbilar men försäljningen av bilar med andra drivmedel har börjat ta fart. År 2019 utgjorde bilar med någon form av eldrift 4,4 procent av personbilarna i trafik. De totala körsträckorna för svenskregistrerade vägfordon minskade 2019 jämfört med föregående år, störst var minskningen för personbilar där den totala körsträckan minskade med 2,2 procent. En personbil kördes i genomsnitt 1 171 mil under år 2019. Denna genomsnittliga körsträcka är den kortaste sedan mätningarna började 1999.

Lätta lastbilar, som främst används som hantverks- /servicebil eller budbil, kördes i genomsnitt 1 339 mil år 2019. Den genomsnittliga körsträckan per lätt lastbil har sjunkit de senaste åren, med nästan 10 procent sedan toppnoteringen 2008. Tunga lastbilar, som vanligen används för längre godstransporter, kördes i genomsnitt 4 057 mil. Flottan av tunga lastbilar förändras långsamt och den totala körsträckan för tunga lastbilar minskade med 0,8 procent under 2019 jämfört med 2018.

Under 2019 ankom 80 900 fartyg till de svenska hamnarna. Det var en minskning med 300 anlöp jämfört med 2018. Passagerarfartyg, färjor och kryssningsfartyg stod för 74 procent av samtliga ankommande fartyg, samma andel som föregående år. Totalt antal avgående och ankommande passagerare med passagerarfartyg, färjor och kryssningar uppgick till 30,5 miljoner under 2019, en ökning med 2 procent från föregående år. Antal passagerare till och från Danmark ökade igen, efter några årliga minskningar. Under 2019 hanterades 170 miljoner ton gods i de svenska hamnarna, en minskning med 5 procent från föregående år. Återigen var lossad godsvikt störst från tyska hamnar och lastad godsvikt störst till tyska hamnar. Norge gick om Danmark som näst största avsändarland till svenska hamnar medan Finland gick om Storbritannien som näst största mottagarland från svenska hamnar, mätt i godsvikt.

Det totala resandet på järnväg har haft en fortsatt positiv trend och på järnvägen ökade antalet resor med 7 procent och transportarbetet med 8 procent mellan 2018 och 2019. Sedan år 2000 har resandet på svensk järnväg ökat fort, från 8 243 till 14 617 miljoner personkilometer. Med hänsyn tagen till folkmängden<sup>20</sup> reste varje invånare i genomsnitt 1 415 kilometer på järnväg 2019, fördelat på i genomsnitt 26 resor. Det ger ett medeltransportavstånd på 55 kilometer per resa. Sett över en längre tidsperiod, från år 2000, är trenden tydlig: svenskarna reser både oftare och längre på järnväg. Under det senare året har även tågens punktlighet varit högre än på flera år. Under 2019 transporterades 73 miljoner ton gods på järnväg i Sverige, en minskning med 2 procent från 2018. Av godsmängden transporterades 55 procent inrikes och resten utrikes, där även transit inräknas. När den transporterade godsmängden delas upp i varugrupper var den största gruppen under 2019 malm och andra produkter från utvinning, med 44 procent av godsvikten. Kombigodset, såsom containrar och trailers,

<sup>19</sup> Se bilaga Publikationer under 2020.

<sup>20</sup> SCB 2020 Befolkningsstatistik i sammandrag 1960-2019.

fortsatte att ökat sina andelar av antal tonkm och transporterade godsmängder under 2019 till medan det traditionella vagnslastgodset minskat sin betydelse, det är en långsiktig trend.

Under 2019 uppgick antalet påstigningar i den subventionerade regionala linjetrafiken med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg till knappt 1,7 miljarder. Detta motsvarar en ökning med drygt två procent jämfört med 2018. I Stockholms län gjordes flest påstigningar i den subventionerade regionala linjetrafiken, även när antalet påstigningar sätts i relation till befolkningen sticker Stockholm ut med 365 påstigningar per person. Antalet på riksnivå var 161 påstigningar per invånare.

Antalet flygplatser i Sverige uppgick 2019 till totalt 248. Under 2019 uppgick antalet passagerare på svenska flygplatser till nära 38 miljoner, varav 7 miljoner i inrikestrafik och 31 miljoner i utrikestrafik. Jämfört med föregående år är det en minskning av antalet utrikes passagerare med drygt 2 procent medan antalet inrikes passagerare minskat med nästan 9 procent. Det tyder på ett trendbrott för antalet som reser med flyg, speciellt inrikes. De vanligaste destinationerna utrikes 2019 var enligt statistiken Spanien, följt av Tyskland och Storbritannien.

Under 2019 omkom 221 personer i vägtrafikolyckor, mot 324 personer året innan. Det var en minskning med 103 personer eller 32 procent. Antal omkomna 2019 var därmed det lägsta antalet som uppmätts i den officiella statistiken Vägtrafikskador. Av de omkomna under 2019 var 60 procent skyddade trafikanter dvs. personer som färdades i personbil, lastbil eller buss. Den största trafikantgruppen bland de omkomna var personbilister och det är också i den gruppen minskningen är som störst. Omkomna personbilister har nära nog halverats mellan 2018 och 2019.

I den nationella resvaneundersökningen som Trafikanalys genomför samlas uppgifter om resor in från ett urval av invånare bosatta i Sverige i åldrarna 6–84 år. Uppgifterna samlas in med enkät via brev eller webb och då detta är en urvalsundersökning är resultaten behäftade med en viss osäkerhet. I 2019 års resvaneundersökning framkom det att under 2019 gjordes 4,3 miljarder huvudresor. En huvudresa är en följd av förflyttningar med ett eller flera färdstätt där ett eller flera ärenden uträttas och som slutar när vi når vår arbetsplats, skola, bostad eller annan övernattningsplats. Drygt hälften av resorna var till eller från arbetsplats eller skola, eller i tjänsten. Knappt en miljard var för fritidsändamål och drygt en halv miljard för inköp eller annan service. Vid ungefär hälften av resorna var bil det huvudsakliga färdstättet. Nästan 800 miljoner resor gjordes med kollektivtrafik, drygt 600 miljoner gjordes till fots och drygt 500 miljoner resor med cykel.

## **Utveckling av statistik**

### **Utvecklingsarbete**

Vid Trafikanalys pågår ett ständigt arbete med att systematiskt genomlysa och utveckla statistikprodukterna med fokus på ändamål, kvalitet och effektivitet. En del av kvalitetsarbetet styrs av lagar och föreskrifter, medan en stor del av produktutvecklingen sker på eget initiativ. Vid utveckling av statistiken har relevansen för statistikanvändarna stor betydelse.

Trafikanalys har under året hållit möten med sina tre användarråd, för persontransporter, godstransporter och trafikolyckor. Trafikanalys ingår också i Tillväxtverkets användarråd för turismstatistik. I rollen som användare av officiell energistatistik för transportsektorn ingår Trafikanalys i Energimyndighetens användarråd. Trafikanalys har de senaste åren sett över insamlingsmetoder i flera statistikprodukter och flera nya utvecklingsprojekt har genomförts. Vi strävar ständigt efter att minska uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Det handlar bland annat om att förenkla undersökningar och att se över och pröva möjligheter för

att ersätta enkätfrågor med befintliga registerdata. En av statistikprodukterna där det skett övergripande utvecklingsarbete de senaste åren är resvaneundersökningen. I den nya undersökningen har frågeformuläret kortats ner, och flera bakgrundsdata hämtas från register, de första resultaten från den nya undersökningen redovisades under 2020.

Trafikanalys ansvarar för en nationell varuflödesundersökning som beskriver varuflöden inom Sverige och mellan Sverige och utlandet. Undersökningen ska förbättra kunskapen om näringslivets godstransporter och ge en samlad bild av näringslivets behov av att förflytta gods inrikes och utrikes. Senaste undersökningen publicerades 2017 och avsåg undersökningsår 2016. Under 2020 har förberedande arbete pågått inför uppstarten av en ny varuflödesundersökning där insamlingen av data kommer pågå under hela 2021 och publiceras 2022. Vissa förbättringar har gjorts för att förenkla datainsamlingen, bland annat genom att minska antal variabler och genom förbättrade webbinsamlingsverktyg.

Under 2019 påbörjades med finansiellt stöd från Eurostat ett pilotprojekt kring möjligheterna för utveckling av statistik om persontransporter och olyckor på inre vattenvägar i Sverige. Projektet slutredovisades under 2020 och resultaten ingår i Eurostats underlag för utveckling av internationella riktlinjer för sådan sjötrafikstatistik.

Trafikanalys lanserade för några år sedan en ny Statistikportal, syftet med portalen är att publicera statistik på ett sätt som underlättar för användare att finna och hämta statistik i tabeller och figurer utformade av användarna själva. Under 2020 har det skett fortsatt utveckling av portalen med framtagning av metoder för effektiva uppdateringar samt harmonisering av parametrar för ökad jämförbarhet mellan statistikprodukterna. Portalen möjliggör också nedladdning av data från ett API<sup>21</sup> och bidrar därmed till uppfyllandet av intentionerna om öppna data i det s.k. PSI-direktivet.<sup>22</sup>

Trafikanalys har sen 2018 deltagit i en Europeisk arbetsgrupp som ska ta fram ett gemensamt ramverk kring omfattning och innehåll för undersökningar om lätta lastbilar inom EU. Trafikanalys har deltagit i arbetsgruppens möten och beviljats medfinansiering för en undersökning om lätta lastbilars användning i Sverige, på grund av coronapandemin har undersökningen ännu ej påbörjats, förberedande arbete och utveckling kommer ske under 2021 för genomförande av undersökningen under 2022.

I enlighet med SCB:s föreskrifter<sup>23</sup> har Trafikanalys gjort en årlig utvärdering av kvaliteten i den officiella statistik vi ansvarar för. Resultaten indikerar att statistiken fortsätter att utvecklas med avseende på de kvalitetskriterier som statistiklagen anger, bland annat till följd av de betydande förändringar i produktionsprocesserna som beskrivits ovan. På produktnivå märks detta som förbättrad tillförlitlighet, relevans, jämförbarhet och sammanvändbarhet.

På flera statistikområden noteras en begränsad möjlighet att tillgodose statistikanvändarnas olika informationsbehov. Det gäller till exempel önskemål om statistik med högre geografisk upplösning eller statistik som fångar snabba förändringar i transportsystemets användning. Anledningen är ofta att användarbehoven måste vägas mot lagstadgade krav på minskad uppgiftslämnarbörda. Andra orsaker är skydd mot röjande av enskilda uppgiftslämnare eller orimligt stora resursbehov för att producera den efterfrågade statistiken.

### **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

<sup>21</sup> API – applikationsprogrammeringsgränssnitt.

<sup>22</sup> <https://riksarkivet.se/psi-oppna-data>

<sup>23</sup> SCB-FS 2017:8

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).

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. På grund av coronapandemin har en del av arbetet i de olika arbetsgrupperna varit vilande och konferenser och fysiska möten har ersatts av digitala möten.

## 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>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Resvaneundersökningen	5 090	5 076	2 377	5 398
Lastbilsundersökningen	4 203	4 539	4 224	2 525
Sjöfart	1 689	2 361	2 307	1 355
Transportläget	2 057	-	-	-

## 2.3 Utvärdering 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 för annan utvärdering. I nulägesanalyser riktas fokus på tillståndet i någon utvald del av transportsystemet. För dessa analyser utgör statistik från Trafikanalys mycket användbara kvantitativa underlag som kan kompletteras med andra källor.

### Coronapandemin och transporterna

Coronapandemin med sin omfattande samhällspåverkan har medfört intresse för lägesanalyser och trendbeskrivningar med högre aktualitet än tidigare. För att tillgodose denna efterfrågan har Trafikanalys prövat helt nya former av nulägesanalys, framförallt med inriktning på snabbare analys och spridning.

En användarstudie av transportstatistik och information under pandemin genomfördes i oktober.<sup>24</sup> Målgruppen var företrädare för de statliga transportmyndigheterna, media, bransch och forskare. Resultaten visade bl.a. på önskemål om mer information kring relationer och

<sup>24</sup> [www.trafa.se/globalassets/pm/underlag/trafikanalys\\_anvandarstudie\\_resultatrapport.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/underlag/trafikanalys_anvandarstudie_resultatrapport.pdf)

flöden av gods och resenärer i transportsystemet, men som helhet hade Trafikanalys publiceringar levt upp till allmänintresset.

Som fördjupning av veckorapporteringen i *Transportläget* (se avsnittet Statistik) genomförde Trafikanalys tre nulägesanalyser under hösten 2020 av hur transportsystemet påverkats av coronapandemin. För att avgränsa analyserna genomfördes först en webbaserad inventering av vilka liknande initiativ som tagits vid andra myndigheter eller kunskapsmiljöer.<sup>25</sup> Resultaten från de tre fördjupade analyserna publicerades i slutet av december.

I en rapport om resmönster under coronapandemins första halvår<sup>26</sup> användes för första gången månadsdata ur resvaneundersökningen och andra statistikunderlag för analyser tillsammans med annan tillgänglig data. Resultaten visade bland annat att antalet förflyttningar minskade med 16 procent under pandemins första halvår, främst bland barn, ungdomar och studenter. Resandet med kollektivtrafik halverades och förflyttningar till fots minskade med en fjärdedel. Den genomsnittliga reslängden halverades också, till följd av att andelen längre resor minskade kraftigt.

Godsflöden under pandemins första halvår analyserades i en andra rapport.<sup>27</sup> Som helhet har godstransportsystemet fungerat väl under denna period, med marginella förändringar av trafikmängder och hanterade godsvolymer. Vissa förändringar observeras dock inom trafikslagen och i vilka varugrupper som transporterats. Främst har flygfrakten påverkats och i viss mån även sjöfrakten. Bland de landbaserade transporterna syns en minskning av lastbilstransporterna av godsutrustning (som bland annat går till fordonsindustrin). Styckegods och samlastat gods på lastbil har däremot ökat. Styckegods är en disparat varugrupp som kan innehålla allt från företagsleveranser till e-handelsvaror.

För närmare förståelse av godsbranschens förutsättningar under pandemins första våg genomfördes en fallstudie med intervjuer av ett urval företagare (både säljare och köpare av godstransporter) och branschorganisationer.<sup>28</sup> Resultaten visar på en inledande oro för hur volymer, konjunktur och sjukskrivningar skulle utvecklas. Men därefter har branschen många gånger lyckats med en snabb anpassning till förändrad efterfrågan, ändrade rutten och trafikslag. Innovativa arbetssätt har införts som förväntas bestå även efter pandemin.

Pandemins konsekvenser har inte lämnat någon på transportmarknaden opåverkad, men vissa har klarat sig bättre än andra. Medan flyget och passagerarfärjor har drabbats hårt har den kraftigt ökade e-handeln gynnat andra företag. Fler och nya kundgrupper handlar på nätet, inte minst äldre personer, och efterfrågan på hemleveranser har gynnat flera godstransportföretag. En fortsatt eller förnyad oro finns dock för de långsiktiga effekterna när vi går in på det andra året med coronapandemin.

## **Transportpolitiska och andra nationella mål**

### *Årlig uppföljning av de transportpolitiska målen*

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.

---

<sup>25</sup> Intern PM, 2020-09-18.

<sup>26</sup> Trafikanalys Rapport 2020:13 Resmönster under coronapandemins första halvår.

<sup>27</sup> Trafikanalys Rapport 2020:14 Godsflöden under coronapandemins första halvår.

<sup>28</sup> Trafikanalys Rapport 2020:15 Oro, anpassning och nya beteendemönster - godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg.

Sedan 2018 använder Trafikanalys en modell för uppföljningen av de transportpolitiska målen som tar sin utgångspunkt i det övergripande målets formulering om en "långsiktigt hållbar transportförsörjning".<sup>29</sup> Uppföljningen baseras på femton indikatorer med underliggande mått som ska täcka de mest transportrelevanta aspekterna av denna målsättning. Transport-systemets utveckling i förhållande till de av riksdagen uppställda målen bedöms baserat på en sammanvägning av ett antal nyckelindikatorer.

Uppföljningen 2020<sup>30</sup> visade att transportsystemet som helhet är tämligen trögrörligt. Sedan målen fastställdes för tio år sedan uppvisar nio av de femton indikatorerna ingen tydlig förändringsriktning. Förutsättningarna för näringslivets transporter bedömdes ha försvagats sedan målen antogs. Medborgarnas tillgänglighet hade sammantaget förbättrats, även om utvecklingen inte gått lika snabbt i hela landet, främst tack vare en förbättrad tillgänglighet utan transporter. Kostnaden för att använda systemet har visserligen ökat över tid, men genom att kontrollera för välfärdsförbättring i form av ett ökat BNP per capita föreföll transport-systemets överkomlighet generellt ha utvecklats positivt.

Målet om minskade växthusgasutsläpp verkade inte kunna uppnås i tid. Inte heller målet om minskat antal omkomna i trafiken tycktes med 2019 års data kunna uppnås i tid. Efter ett år med coronapandemin visar dock preliminära data att denna bedömning kan komma att ändras under 2020. Transportsystemets negativa påverkan på landskap och djurliv bedömdes inte ha minskat.

Vi har inte närmat oss det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet. En anledning är att det fortfarande finns icke-internaliserade kostnader för olika transport- och trafikslag, liksom överinternaliserade delar, vilket innebär obalanser i systemets användning.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att transportförsörjningen, i enlighet med det övergripande målet, utvecklats negativt sedan målen antogs. Även om den bedömningen ligger fast och är oförändrad sedan föregående år, kan vi notera att ett antal av uppföljningsmåttan visar att delar av transportsystemet har utvecklats i en hållbar riktning.

#### *Tematisk fördjupning och utveckling av måluppföljningen*

Under 2018 hade Trafikanalys ett särskilt regeringsuppdrag<sup>31</sup> att presentera fördjupade uppföljningar av vissa aspekter av de transportpolitiska målen. Myndigheten har fortsatt arbetet med tematiska fördjupningar – och under 2020 har inriktningen varit *Tillgänglighet*. Några av de indikatorer som föreslogs 2017 hade en preliminär eller tentativ utformning. Den tematiska fördjupningen 2020 har därför haft ett fokus på metodutveckling för uppföljning av olika former av tillgänglighet.

Ett delprojekt syftar till att fördjupa kunskapen om sambanden mellan hushållens bilnehav, tillgång till kollektivtrafik och socioekonomi med hjälp av en rumslig ekonometrisk regressionsmodell. I ett andra projekt beräknas ett nytt tillgänglighetsindex för lokal tillgänglighet med flera färd sätt och olika målpunkter för personresor. Ett tredje projekt bedrivs i samarbete med Umeå universitet med målsättningen att utveckla ett nytt transport- och logistikkostnadsindex för att följa tillgängligheten för godstransporter. Resultaten från dessa tre delprojekt kommer att publiceras i början av 2021 och nyttiggöras i måluppföljningen 2021.

Ett fjärde utvecklingsprojekt publicerades i december 2020 och handlar om mått och indikatorer för godstransporternas konkurrenskraft.<sup>32</sup> Två internationella index, Global

<sup>29</sup> Trafikanalys Rapport 2018:8 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018.

<sup>30</sup> Trafikanalys Rapport 2020:5 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020.

<sup>31</sup> Trafikanalys Rapport 2018:14 Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen.

<sup>32</sup> Trafikanalys PM 2020:11 Konkurrenskraftiga godstransporter i måluppföljningen.



Competitiveness Index (GCI) och Logistics Performance Index (LPI) har utvärderats med avseende på deras kvalitet och användbarhet i den transportpolitiska måluppföljningen. Båda har såväl för- som nackdelar, men sammantaget bedöms inte nackdelarna som så stora att de ska diskvalificera dem från användning i framtida måluppföljningar. Trafikanalys kommer dock att justera måttens tillämpning och vikt för bedömningen av målens uppfyllnad.

I en annan del av den transportpolitiska måluppföljningen används en indikator för *Ekonomisk överkomlighet* i persontransporter. Trafikanalys har under 2020 bedrivit ett arbete i syfte att utveckla denna indikator för att fånga förutsättningarna hos de ekonomiskt svaga resenärerna, snarare än det nationella genomsnittet. Även denna metodutveckling kommer att publiceras i början av 2021 för tillämpning redan i nästkommande måluppföljning.

#### *Etappmålet om gång- cykel- och kollektivtrafik*

År 2018 fastställde riksdagen nya etappmål för de nationella miljömålen. Trafikanalys redovisade i april 2019 ett regeringsuppdrag att ta fram en plan för hur etappmålet för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska följas upp, samt att föreslå indikativa mål för en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik (GCK-andel) för kommuner med olika förutsättningar.<sup>33</sup>

I mars 2020 överlämnades en första uppföljning av detta etappmål till Naturvårdsverket.<sup>34</sup> Andelen gång- cykel- och kollektivtrafik av det totala resandet, mätt som personkilometer, beräknades för perioden 2011–2016 som 20,7±1,3 procent, medan målet är 25% år 2025. Trafikanalys bedömning blev att etappmålet ännu inte hade uppnåtts 2019 och inte heller kommer att uppnås inom utsatt tid, om inte nya ännu ej beslutade styrmedel tillkommer. När nya resultat från resvaneundersökningen blev klara i maj, beräknades målvariabeln till 24±5 procent för 2019, och resultaten gavs även uppdelat per kommungrupp enligt SKR:s indelning. Uppföljningens precision begränsas av upplösningen i den nationella resvaneundersökningen.

Resvaneundersökningen användes även som källa då Trafikanalys lämnade underlag till Nationella cykelrådet och Sveriges nationella cykelbokslut 2019.<sup>35</sup> Underlaget bestod av statistik om cykling som bl.a. visade att var sjätte resa kortare än 1 mil företogs med cykel år 2019. Dessutom överlämnades ett fokuskapitel om olika åldersgrupper och tillgången till cykel, inklusive elcykel.

#### *Ramverk för strategisk åtgärdsanalys*

Den transportpolitiska målstrukturen används huvudsakligen för uppföljningar *ex post* av förändringar i transportsystemet. Under 2020 prövade Trafikanalys möjligheten att även använda samma struktur för strategiska bedömningar *ex ante*. Ett förslag togs fram till metodologiskt ramverk för kvalitativa analyser av föreslagna åtgärder.<sup>36</sup> Ramverket baseras på principer som utvecklats inom forskningsfältet multikriterieanalys (MKA) och metoder inom multi-attribute value teori (MAVT). Fortsatt prövning av förslaget användbarhet för strategisk åtgärdsanalys planeras till kommande år.

#### **Konsekvensutredning kring reseavdrag**

Trafikanalys har redovisat resultaten av regeringsuppdraget att göra en fördjupad analys av vissa av konsekvenserna av förslagen i betänkandet Skattelättnad för arbetsresor.<sup>37</sup> Uppdraget innebar att fördjupa betänkandets analyser av konsekvenserna, särskilt för

<sup>33</sup> Trafikanalys Rapport 2019:7 Gång-, cykel- och kollektivtrafik - uppföljning och indikativa kommunala mål.

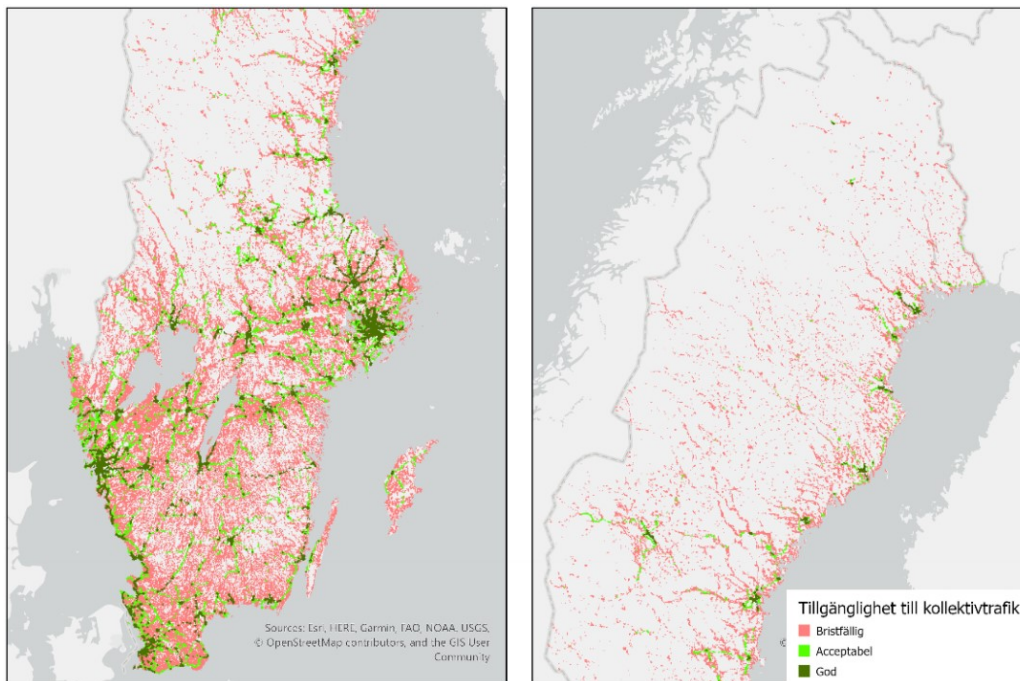
<sup>34</sup> Handling i Utr. 2019/62.

<sup>35</sup> <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1452283/FULLTEXT01.pdf>

<sup>36</sup> Intern PM.

<sup>37</sup> SOU 2019:36, Uppdraget till Trafikanalys Dnr Utr. 2020/14.

personer som bor eller arbetar i glesbygd, för personer som har begränsad tillgång till eller saknar kollektivtrafik samt för personer med sjukdom eller funktionsnedsättning.



Figur 2.1. Tillgång till kollektivtrafik per kvadratkilometersruta under 2019.

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB.

Anm: Kollektivtrafik enligt tidtabellen måndag morgon mellan kl. 7.00 och kl. 9.00 vecka 49 år 2019. Vita ytor är områden varifrån det inte är möjligt att resa med kollektivtrafik.

Analyserna byggde till stor del på egna beräkningar genomförda med uppgifter från register om förvärsarbetande, kollektivtrafikutbud och hushållens fordonsinnehav, undersökningar om svenskarnas resvanor samt egen insamling av priser i kollektivtrafiken. Arbetet krävde en betydande utveckling av metoder. Bland annat behövdes funktionella definitioner av glesbygd respektive landsbygd för 100x100 metersrutor i hela riket. Vidare utvecklades metoder för att klassificera tillgången till kollektivtrafik i dessa rutor (Figur 2.1).

Klassificeringen gjordes dels ur ett platsperspektiv (antal avgångar som finns inom ett bestämt avstånd från hemmet respektive arbetsplatsen) och dels ur ett individperspektiv (restid med bil respektive kollektivtrafik mellan bostad och arbetsplats). Resultaten och metoderna redovisades i en huvudrapport och fyra underlagsrapporter.<sup>38</sup>

Ett underlag för analyserna utgjordes av ett uppdrag till Göteborgs universitet. SCB har övergått till en ny geografisk indelning för statistik, Demografiska statistikområden (DeSO). Uppdraget levererade ett förslag till klassificering av DeSO-områden som underlag för socio-ekonomisk analys i transportsystemet.<sup>39</sup>

Konsekvenserna av förslagen i betänkandet skulle enligt Trafikanalys bedömning bli att den nya avståndsgränsen skulle exkludera ungefär hälften av arbetsresorna i glesbygdskommuner och 40 procent av arbetsresorna i landsbygdskommuner. Vidare bedömde Trafikanalys att

<sup>38</sup> Trafikanalys Rapport 2020:8, PM 2020:3, PM 2020:4, PM 2020:5 samt PM 2020:6.

<sup>39</sup> [www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2020/forslag-till-metod-for-klassificering-av-demografiska-statistikomraden-deso-for-socio-ekonomisk-analys.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2020/forslag-till-metod-for-klassificering-av-demografiska-statistikomraden-deso-for-socio-ekonomisk-analys.pdf)

konsekvenserna för personer med funktionsnedsättning kraftigt underskattats i utredningen, vilket bl.a. skulle kunna leda till att kostnader överflyttas från stat till kommuner. Inte heller den föreslagna modellen för kompensation vid bristfällig kollektivtrafik befanns funktionell. Om det redan finns ett rimligt kollektivtrafikutbud spelar det mycket liten roll om det föreslagna tidsvinstkriteriet är uppfyllt eller inte.

### **Nationella godstransportstrategin**

Under 2018–2022 har Trafikanalys regeringsuppdraget att kontinuerligt följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Denna strategi har följande inriktningar: konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till fossilfria transporter, samt innovation, kompetens och kunskap. För dessa inriktningar nämns i strategin 14 insatsområden och 95 insatser. Därutöver har regeringen sedan strategin presenterades lagt ut ett antal särskilda regeringsuppdrag.

I mars 2020 redovisade Trafikanalys den andra årliga uppföljningen av arbetet med strategin. En systematisk genomgång av strategins samtliga insatser visade att 19 insatser var fullföljda och i 59 fall var insatserna pågående. I 17 fall bedömde Trafikanalys att det fanns en osäkerhet kopplat till genomförandet av insatserna. Uppföljningen redovisade också en tematisk fördjupning kring samverkan och samordning av arbetet med genomförandet av godstransportstrategin.<sup>40</sup>

I december 2020 redovisades en halvtidsutvärdering som gav en lägesbild av tillståndet på godstransportstrategins insatsområden. Analysen kompletterades med en genomgång av strategier som styrmedel samt med undersökningar om branschaktörers erfarenheter av strategins genomförande. Redovisningen bestod av en huvudrapport och ett antal underlagsrapporter från Trafikanalys<sup>41</sup> respektive konsulter.<sup>42</sup>

Då underlagen för denna delutvärdering kommer från ett tidigt skede av en omfattande strategi och avspeglar en aggregerad nivå, var det svårt att urskilja förändringar på strategins insatsområden. Några områden identifierades som särskilt viktiga att beakta i det fortsatta arbetet med genomförandet av den nationella godstransportstrategin.

Nya indikatorer togs fram för att kunna följa utvecklingen av *Innovation, kompetens och kunskap* på godstransportområdet. Analysen av innovationsverksamhet och patentansökningar visade tecken på en sviktande innovationsförmåga i svensk transportsektor jämfört med andra sektorer och länder. Till exempel visade underlag om patentansökningar på nolltillväxt för Sverige under 2010–2019, men en stadig tillväxt för andra länder. Utvecklingen motiverar fortsatt uppföljning av hur satsningar på innovation, digitalisering och forskning och utveckling i transportsektorn påverkar genomförandet och måluppfyllelsen i godstransportstrategin. Här ingår även frågor om den långsiktiga kompetens- och kunskapsförsörjningen på området.<sup>43</sup>

### **Fordonsflottans utveckling**

Trafikanalys har ett årligt uppdrag i regleringsbrevet att göra korttidsprognoser för fordonsflottans utveckling för de kommande tre åren. Prognosarbetet för åren 2020–2023 försvåras

<sup>40</sup> Trafikanalys Rapport 2020:3 Nationella godstransportstrategin - uppföljning 2020.

<sup>41</sup> Trafikanalys Rapport 2020:16, PM 2020:9, PM 2020:10.

<sup>42</sup> [www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2020/delutvardering-av-ngts-2019---wsp-20200304.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2020/delutvardering-av-ngts-2019---wsp-20200304.pdf)  
[www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2020/191220-slutlig\\_rapport\\_internationell-omvarlds--och-nulagesanalys.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2020/191220-slutlig_rapport_internationell-omvarlds--och-nulagesanalys.pdf)

[www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2020/10290967\\_rapport-ngts-ar-2\\_20201030.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2020/10290967_rapport-ngts-ar-2_20201030.pdf)

<sup>43</sup> Trafikanalys PM 2020:10 Innovation, utbildning och forskning på godstransportområdet.

avsevärt av den osäkerhet om utvecklingen som coronapandemin orsakat. Trafikanalys har därför arbetat med tre scenarier baserade på Konjunkturinstitutets prognoser för den ekonomiska utvecklingen.

Resultaten redovisades i maj som ett prognosblad med bifogat kalkylark<sup>44</sup>, samt med en metodrapport.<sup>45</sup>

### Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2020 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>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>
Fordonsprognoser	795	1 470	1 673	1 196
Godstransportstrategin	3 947	3 754	126	-
Uppföljning av transportpolitiska målen (inkl. fördjupad måluppföljning)	4 322	5 895	3 520	777

<sup>44</sup> [www.trafa.se/vagtrafik/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2020-2023-9396/](http://www.trafa.se/vagtrafik/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2020-2023-9396/)

<sup>45</sup> Trafikanalys PM 2020:2 Korttidsprognoser för svenska vägfordonsflottan - metoder och antaganden.

## 3 Remisser

Under 2020 lämnade Trafikanalys 21 remissvar. I det följande redovisas ett urval av dem.

I ett remissvar på Naturvårdsverkets och Statskontorets rapporter Översyn av åtgärdsprogram för luftkvalitet konstaterade Trafikanalys att utsläppen av partiklar och kväveoxider inte minskar i önskad takt och att vidare åtgärder krävs, främst beträffande vägtrafik, men även avseende sjöfart. Myndigheternas arbete är välkommet och förslagen är generellt sett bra. Trafikanalys höjde dock ett varningens finger för att myndigheterna kan vara väl optimistiska beträffande insamling av trafikdata från kommuner: möjligheter, resurser och metoder varierar stort mellan kommuner.<sup>46</sup>

Trafikanalys tillstyrkte att det ska utvecklas ett nationellt biljettsystem till vilket de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) ska ansluta sig och att anslutning för övriga kollektivtrafikföretag görs frivilligt, allt enligt det förslag som lagts fram av *Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige* (SOU 2020:25). Det sågs också som lämpligt att RKM, enligt betänkandets förslag, tillgängliggör sitt produktutbud för försäljning av tredje part. Att skapa en nationell försäljningskanal för all kollektivtrafik, en "statens resebyrå", riskerar däremot enligt Trafikanalys uppfattning att bli en både dyr och ineffektiv lösning.<sup>47</sup>

Trafikanalys tillstyrkte i stora delar de förslag som läggs fram av *Utredningen om framtidens järnvägsunderhåll* (SOU 2020:18). Trafikanalys bedömde emellertid att analysen har brister när det gäller vilka marknadshinder som föreligger för en mer konkurrensutsatt marknad där produktiviteten ökar, analys av förutsättningar för ökad produktivitet och analys av framtida utmaningar. En brist är också att utredningen enligt Trafikanalys uppfattning saknar ett hållbarhetsperspektiv.<sup>48</sup>

Trafikanalys höll i ett remissvar med Transportstyrelsen om att det lämpligaste sättet att möjliggöra miljödifferentering av start- och landningsavgifter är att komplettera förordningen om flygplatsavgifter, men poängterade samtidigt att flygplatserna behöver ges stöd genom riktlinjer för att hantera en sådan uppgift på ett effektivt sätt. Flygplatserna är betjänade av vägledning från Transportstyrelsen om vilka sätt att differentiera start- och landningsavgifter som kan vara att rekommendera och vilka som är olämpliga.<sup>49</sup>

Trafikanalys tillstyrkte de förslag som lagts fram i promemorian *Justerad beräkning av bilförmån* (Fi2020/04374). Det är bra att justera upp förmånsvärdet för bil och därmed inte gynna fossildrivna bilar i förhållande till lön som kan användas för konsumtion av andra varor och tjänster. Likaså är det bra att den permanenta nedsättningen för miljöanpassade bilar finns kvar, vilket fortsatt kan ge incitament för en förnyad mer miljövänlig fordonsflotta.<sup>50</sup>

Trafikanalys lämnade ett remissvar på promemorian *Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år*. Förslaget som presenteras i promemorian syftar till att minska exporten av klimatbonusbilar. Trafikanalys var positiva till ambitionen, men ansåg att det inte var klarlagt vilken effekt på exporten av klimatbonusbilar som förslaget kommer att få samt om förslaget styr mot ökad andel miljöanpassade fordon i den svenska fordonsflottan. Samtidigt medför förslaget en

---

<sup>46</sup> Dnr. Utr. 2020:18.

<sup>47</sup> Dnr. Utr. 2020:33.

<sup>48</sup> Dnr. Utr. 2020:36.

<sup>49</sup> Dnr. Utr. 2020:49.

<sup>50</sup> Dnr. Utr. 2020:66.

omfattande administrativ utmaning. Trafikanalys förordade att utreda möjligheten till andra styrmedel som ger stöd till ägandet av klimatbonusbilar, för att på så sätt stödja den svenska andrahandsmarknaden.

Trafikanalys tyckte att PTS förslag, som konkretiserar hur en anmälan till PTS ska gå till för de företag som omfattas av EU-förordningen om pakettleveranstjänster, är bra då den sparar tid för både företagen och PTS. Trafikanalys föreslog dock att anmälan sker varje år och inte endast en gång, med ändring vid behov.

Trafikanalys har besvarat SIS-Remiss 19595, Samordningsgrupp för tillgänglighet, om en standard för kundkommunikation gällande persontransporttjänster. Trafikanalys tillstyrkte förslaget men ansåg att förslaget i ganska liten utsträckning tar upp olika passagerarsituationer, utan handlar om mer generellt om textuell, verbal, och digital kommunikation i allmänhet.

Kostnader för remisser redovisas i Tabell 1.2. Löpande projekt.

## 4 Kunskapsspridning

En av Trafikanalys uppgifter är att sprida kunskap, erfarenheter och resultat ur sin verksamhet till andra myndigheter, intressenter och prioriterade målgrupper. För att nå så många som möjligt genomförs den uppgiften på olika sätt och i olika kanaler, bland annat via myndighetens webbplats, media, publikationer, seminarier, föreläsningar, nätverk etcetera.

Webbplatsen [www.trafa.se](http://www.trafa.se) är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning. Under flera år har webbplatsen haft en positiv utveckling vad gäller antal besökare och antal sidvisningar, och den utvecklingen fortsatte under 2020. Antalet unika användare av webbplatsen uppgick under året till cirka 86 000, vilket är en ökning med cirka 6,5 procent jämfört med 2019. Antalet sidvisningar ökade också på webbplatsen med cirka 5 procent jämfört med förra året.

Några bidragande orsaker till ett ökat intresse för myndighetens webbplats kan vara de rapporter om coronapandemin kopplat till transportsektorn som Trafikanalys har genomfört under året. Det handlar dels om Transportläget - indikatorer på transportsystemets utveckling ([www.trafa.se/transportlaget](http://www.trafa.se/transportlaget)), och dels om en, inledningsvis, daglig omvärldsbvakning av coronapandemins effekter på transportsektorn ([www.trafa.se/sidor/corona-omvarld](http://www.trafa.se/sidor/corona-omvarld)). I våra uppföljningar av besökarna på webbplatsen ser vi att de har varit välbesökta inslag under 2020.

Ett arbete för att ytterligare utveckla formerna för statistikpubliceringar på webbplatsen lanserades i inledningen av 2019. Detta för en ökad tillgänglighet till statistiken på transportområdet samt en förbättrad resultatspridning. I ett särskilt webbgränssnitt kan användare själva göra uttag ur den officiella statistiken på transportområdet för de statistikprodukter som Trafikanalys ansvarar för. Under 2020 har utvecklingen fortsatt och följts upp, drygt 5 000 egna uttag gjordes i gränssnittet under året.

Vid Nordens största konferens inom transportområdet, Transportforum 2020, deltog medarbetare vid Trafikanalys i sju olika sessioner med egna presentationer. Bland annat presenterades resultat ur en kartläggning av funktionshinder i kollektivtrafiken, korttidsprognoser för vägfordonsflottan, och ett arbete om transportsystemets påverkan på människors hälsa och livsmiljö.

En viktig del i ett kunskapsutbyte är också deltagandet i olika nätverk och expertgrupper. Under året har medarbetare från Trafikanalys gett ett 20-tal externa presentationer vid sådana tillfällen. I internationella sammanhang har presentationer gjorts i olika sammanhang vid möten och workshops bland annat inom statistikområdet vid Eurostat, EU:s statistikorgan, där medarbetare också deltagit i olika working groups för transportstatistiken.

Dessutom har Trafikanalys medarbetare deltagit i ett 40-tal externa nätverk, nationella som internationella, bland annat för myndighetsgemensamma utbyten, användarråd och annan kunskapsspridning. Till det kommer också deltagande i nationella och internationella referensgrupper och utbildningsinsatser.

Trafikanalys har uppdraget att bistå Trafikverket i ett gemensamt regeringsuppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet. Arbetet har utgjorts av dialog med Trafikverket samt två presentationer vid höstkonferensen "Grönt ljus".

Under året har Trafikanalys publicerat och spridit ett större antal rapporter, PM och statistikpublikationer. Produktionen av publikationerna har följt fastställda publiceringsplaner även under pandemiåret. Våra publikationer i form av pdf:er har laddats ned drygt 32 000 gånger från webbplatsen under 2020.

En fullständig översikt av myndighetens samtliga publikationer under 2020 finns i en avslutande bilaga i årsredovisningen. Alla publikationer och statistikpubliceringar tillgängliggörs bland annat via [www.trafa.se](http://www.trafa.se).

Under 2020 har Trafikanalys också tagit fram och utvecklat ett nytt intranät för myndigheten, TINA. Intranätet binder samman och underlättar den interna kommunikationen och kunskapsspridningen. Under 2020 har också den interna kommunikationen kommit att digitaliseras i högre grad än tidigare år.



## 5 Kompetens

### 5.1 Personalsammansättning

Tabell 5.1. Antal anställda den 31 december 2020, befattning och kön.

Kompetens	2020			2019			2018			2017		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	10	11	21	10	11	21	9	11	20	9	12	21
Statistiker	2	6	8	2	6	8	3	7	10	3	6	9
Administrativt stöd	3	1	4	3	1	4	4	1	5	2	1	3
Chefer	2	3	5	1	3	4	2	2	4	2	2	4
<b>Totalt</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>38</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>39</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>37</b>

### 5.2 Bemanning

Vid årets slut var 38 personer anställda vid myndigheten. Ingen har avslutat sin tjänst under året för andra anställningar eller för att gå i pension.

Under året gjordes en organisationsförändring varvid Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik delades upp i två avdelningar, Avdelningen för statistik respektive Avdelningen för utvärdering och nulägesanalys. I samband med detta rekryterades en chef till Avdelningen för statistik.

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.

### 5.3 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, kommunikatorer 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 närmare 40 procent forskarutbildning.

Under året har ett arbete med en kompetensförsörjningsplan påbörjats och den beräknas vara klar i början av 2021. Syftet med denna plan är att peka ut riktningen för myndighetens kompetensförsörjning under perioden 2021–2025.

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 0 procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 3,6 procent motsvarande 2 323 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.

Bland annat 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 internseminarier med externa och interna föreläsare.

En medarbetare har under delar av 2020 varit utlånad till infrastrukturdepartementet för att bistå med analyser i samband med att pandemin bröt ut i Sverige.

## 5.4 Arbetsmiljö och hälsa

Mot bakgrund av covid-19-pandemins påverkan på arbetsmiljön, ökat hemarbete, ändrades Trafikanalys friskvårdspolicy i maj på så sätt att medarbetarna har möjlighet att använda två arbetstimmar per vecka till friskvård, mot tidigare en arbetstimme. Det finns också ett friskvårdsbidrag för friskvårdsaktiviteter. 76 procent av medarbetarna har använt friskvårdsbidraget under 2020.

Under slutet av 2020 påbörjades även regelbundna s.k. temperaturmätningar varvid tre frågor rörande upplevelsen av arbetsmiljön, med hänsyn till covid-19 pandemin, skickades ut till medarbetarna. Resultatet följdes upp i ledningsgruppen och i samverkansforumet. Temperaturmätningarna kommer att fortsätta under 2021.

## 5.5 Jämställdhet

I samband med årets lönerrevision gjordes den årliga lönekartläggningen. Den visar att det inte förekommer någon särbehandling på grund av kön.

Myndighetens ledningsgrupp, generaldirektören samt myndighetens tre avdelningschefer, bestod fram till den 30 juni av en kvinna och tre män. Efter omorganisationen den 1 juli, då en avdelning delades upp i två avdelningar, består ledningsgruppen av generaldirektören samt fyra avdelningschefer, totalt två kvinnor och tre män.

Trafikanalys fick i årets regleringsbrev i uppdrag att redogöra för hur myndigheten på strategisk nivå har arbetat med och avser att arbeta för att främja jämställdhet inom myndigheten och inom transportsektorn med utgångspunkt i de transportpolitiska och jämställdhetspolitiska målen. Nedan presenteras ett sammandrag från rapporten.

Ett strategiskt arbete inom detta område måste utgå från kunskap om nuläget. Regelbundna kartläggningar av utfallet av myndighetens kärnverksamhet är ett sätt att skapa sig kännedom om nuläget. Trafikanalys avser därför att genomföra kartläggningar av myndighetens produktion minst vartannat år.

Trafikanalys avser att i samband med initiering av projekt och fastställande av projektplaner mera regelmässigt dokumentera och reflektera över om och på vilket sätt jämställdhetsaspekter ska hanteras i de olika projekten. Möjligheten att delta i externa nätverk som hanterar jämställdhet i transportsektorn, gärna inom ramen för redan befintliga myndighetssamarbeten ska undersökas.

En genomlysning av Trafikanalys statistikpublikationer visade att det finns potential för att fler tabeller skulle kunna ha könsuppdelad statistik. Trafikanalys avser att som ett första steg närmare analysera möjligheten att utveckla dessa tabeller, bland annat genom att beakta faktorer som relevans, röjandeskydd, uppgiftslämnarbörda och resursbehov.

Trafikanalys överväger även en publikationsplan med återkommande tematiska analyser med ett till tre års intervall, där ett exempel på analys kan komma att behandla jämställdhet inom transportsektorn. En utförligare redogörelse finns i promemorian "Trafikanalys jämställdhetsarbete – internt och i transportsektorn".<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> Utr. 2020/26

Efter att rapporten publicerats har ett avdelningsövergripande projekt initierats med syfte att se över och implementera de åtgärder för ökad jämställdhet som kom fram i projektet.

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

## 5.6 Praktik i staten

Under året har en person genomfört praktik inom uppdraget "Praktik i staten". Praktiken genomfördes på Avdelningen för verksamhetsstöd och var inriktad på arbetet med myndighetens nya intranät.

## 5.7 Åldersbalans

Åldersbalansen visar alla som har varit i tjänst hos Trafikanalys under året. I denna grupp ingår således de som anställdts under året, avslutat under året samt varit anställda under hela året.

Tabell 5.2. Anställda uppdelade på ålder och kön.

Åldersgrupp	2020		2019		2018		2017	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	0	0	0	0	0	0
30–49 år	11	11	14	12	14	12	13	13
50 år och äldre	6	10	6	11	5	11	6	9
<b>Totalt</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>22</b>

## 6 Finansiell redovisning

### Resultaträkning

(tkr)	Not	2020	2019
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	61 854	67 790
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	2 875	1 901
Intäkter av bidrag		485	195
Finansiella intäkter	3	0	1
<b>Summa</b>		<b>65 214</b>	<b>69 888</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	4	-38 515	-37 704
Kostnader för lokaler		-3 720	-3 659
Övriga driftkostnader	5	-22 722	-28 348
Finansiella kostnader	6	-3	-17
Avskrivningar och nedskrivningar		-253	-160
<b>Summa</b>		<b>-65 214</b>	<b>-69 888</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

### Balansräkning

(tkr)	Not	2020-12-31	2019-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7	127	164
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	921	720
<b>Summa</b>		<b>1 047</b>	<b>885</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			

Kundfordringar		1 929	1 328
Fordringar hos andra myndigheter	9	945	1 474
Övriga kortfristiga fordringar	10	9	0
<b>Summa</b>		<b>2 883</b>	<b>2 801</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	11	1 754	1 690
Upplupna bidragsintäkter	12	0	144
Övriga upplupna intäkter	13	211	0
<b>Summa</b>		<b>1 965</b>	<b>1 835</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	14	-2 670	1 476
<b>Summa</b>		<b>-2 670</b>	<b>1 476</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	15	7 463	6 684
<b>Summa</b>		<b>7 463</b>	<b>6 684</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>10 689</b>	<b>13 681</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	16	0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	17	571	506
<b>Summa</b>		<b>571</b>	<b>506</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	18	1 047	834
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	19	2 795	3 474
Leverantörsskulder		1 918	4 334
Övriga kortfristiga skulder	20	603	628
<b>Summa</b>		<b>6 364</b>	<b>9 270</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	21	3 654	3 906
Övriga förutbetalda intäkter	22	100	0
<b>Summa</b>		<b>3 754</b>	<b>3 906</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>10 689</b>	<b>13 681</b>

# Anslagsredovisning

## Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Not	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Uo 22 1:13 Ramanslag	23					
Trafikanalys ap. 2 Trafikanalys - del till Trafikanalys		-1 452	66 001	64 549	-61 854	2 694
<b>Summa</b>		<b>-1 452</b>	<b>66 001</b>	<b>64 549</b>	<b>-61 854</b>	<b>2 694</b>

## Tilläggsupplysningar

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

### Redovisningsprinciper

#### *Tillämpade redovisningsprinciper*

Myndighetens 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. Föregående års brytdag var den 3 januari.

Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

#### *Kostnadmässig anslagsavräkning*

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr. o. m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2019, 24 tkr, har under år 2020 inte förändrats.

## 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.

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningsvärdet.

### 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 lägst 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. Skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

## Ersättningar och andra förmåner

### Ledande befattningshavare / styrelseuppdrag

	Ersättning i tkr
Generaldirektör, Mattias Viklund	1 125
<i>Annan förmån</i>	1

## 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.



Sjukfrånvaro	2020	2019
<b>Totalt</b>	<b>1,8%</b>	<b>3,5%</b>
Andel 60 dagar eller mer	12,5%	51,5%
Kvinnor	3,2%	5,0%
Män	0,8%	2,3%
Anställda - 29 år*	-	-
Anställda 30 år - 49 år	2,7%	4,1%
Anställda 50 år -	0,7%	2,6%

\* Sjukfrånvaro för gruppen Anställda -29 år lämnas inte 2020 eftersom antalet anställda är färre än tio personer.

## Noter

### Resultaträkning (tkr)

Not 1 Intäkter av anslag	2020	2019
Intäkter av anslag	61 854	67 790
<b>Summa</b>	<b>61 854</b>	<b>67 790</b>
Utgifter i anslagsredovisningen	-61 854	-67 872
<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>-82</b>
Saldot 2019 består av minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009. Denna post har belastat anslaget men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.		
Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2020	2019
<i>Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen</i>		
Uthyrning av lokaler	72	69
Offentlig resurssamordning m.m.	66	7
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	2 737	1 825
<b>Summa</b>	<b>2 875</b>	<b>1 901</b>
Not 3 Finansiella intäkter	2020	2019
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	0	1
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit noll.		
Not 4 Kostnader för personal	2020	2019
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	22 287	21 762
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	<i>91</i>	<i>105</i>
Sociala avgifter	15 788	14 857
Övriga kostnader för personal	440	1 084
<b>Summa</b>	<b>38 515</b>	<b>37 704</b>

Not	5	Övriga driftkostnader	2020	2019
		Reparationer och underhåll	192	203
		Resor, representation, information	307	1 495
		Köp av varor	232	394
		Köp av tjänster	21 991	26 257
		<b>Summa</b>	<b>22 722</b>	<b>28 348</b>

Minskningen av kostnaderna för resor, representation samt information är uteslutande på grund av covid-19 pandemin.

De minskade kostnaderna för köp av tjänster är en kombination av att den egna personalen utför mer av det arbete som vi tidigare nyttjade konsultinsatser samt ett planerat anslagssparande inför 2021. Under 2021 kommer myndigheten att ha höga kostnader för statistikproduktionen.

Not	6	Finansiella kostnader	2020	2019
		Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	0	16
		Övriga finansiella kostnader	3	0
		<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>17</b>

Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2020-01-08 varit noll.

#### Balansräkning (tkr)

Not	7	Förbättringsutgifter på annans fastighet	2020-12-31	2019-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	222	32
		Årets anskaffningar	0	190
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>222</b>	<b>222</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-58	-32
		Årets avskrivningar	-38	-25
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-96</b>	<b>-58</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>127</b>	<b>164</b>

Not	8	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2020-12-31	2019-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	3 824	4 094
		Årets anskaffningar	416	727
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-26	-997
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>4 214</b>	<b>3 824</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 103	-3 966
		Årets avskrivningar	-216	-134
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	26	997
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-3 292</b>	<b>-3 103</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>921</b>	<b>720</b>

<b>Not</b>	<b>9</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Fordran ingående mervärdesskatt	919	1 271
		Kundfordringar hos andra myndigheter	21	202
		Övriga fordringar hos andra myndigheter	5	0
		<b>Summa</b>	<b>945</b>	<b>1 474</b>
<b>Not</b>	<b>10</b>	<b>Övriga kortfristiga fordringar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Fordringar hos anställda	9	0
		<b>Summa</b>	<b>9</b>	<b>0</b>
<b>Not</b>	<b>11</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Förutbetalda hyreskostnader	876	826
		Norstedts Juridik AB, 21-01-01–21-10-12	46	0
		MyNewsdesk, 21-01-01–21-08-27	44	0
		SAS Licensperiod 21-01-01–21-10-31	459	0
		Esri Sverige AB, 21-01-01–21-12-31	68	0
		Wasa Kredit, 21-01-01–21-03-31	47	0
		Meltwater, 2021 och 2022	80	0
		Övriga förutbetalda kostnader	134	864
		<b>Summa</b>	<b>1 754</b>	<b>1 690</b>
<b>Not</b>	<b>12</b>	<b>Upplupna bidragsintäkter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Utomstatliga	0	144
		<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>144</b>
<b>Not</b>	<b>13</b>	<b>Övriga upplupna intäkter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Övriga upplupna intäkter inomstatliga	211	0
		<b>Summa</b>	<b>211</b>	<b>0</b>
<b>Not</b>	<b>14</b>	<b>Avräkning med statsverket</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
		Ingående balans	1 452	-1 433
		Redovisat mot anslag	61 854	67 872
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-66 001	-64 987
		<b>Fordringar/Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-2 694</b>	<b>1 452</b>

**Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag**

Ingående balans	24	106
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	0	-82
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>	<b>24</b>	<b>24</b>
<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-2 670</b>	<b>1 476</b>

<b>Not</b>	<b>15</b>	<b>Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	7 463	6 684
		<b>Summa</b>	<b>7 463</b>	<b>6 684</b>
		Beviljad kredit enligt regleringsbrev	1 800	1 800
		Maximalt utnyttjad kredit	0	0
<b>Not</b>	<b>16</b>	<b>Myndighetskapital</b>		
		Myndighetskapital saknas, därför lämnas inte någon specifikationstabell.		
<b>Not</b>	<b>17</b>	<b>Övriga avsättningar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		<b>Avsättning för lokalt omställningsarbete</b>		
		Ingående balans	506	441
		Årets förändring	65	65
		<b>Utgående balans</b>	<b>571</b>	<b>506</b>
		Trafikanalys uppskattar att 150 tkr kommer att användas 2021.		
<b>Not</b>	<b>18</b>	<b>Lån i Riksgäldskontoret</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
		Ingående balans	834	113
		Under året nyupptagna lån	581	767
		Årets amorteringar	-367	-46
		<b>Utgående balans</b>	<b>1 047</b>	<b>834</b>
		Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 500	1 500
<b>Not</b>	<b>19</b>	<b>Kortfristiga skulder till andra myndigheter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Utgående mervärdesskatt	403	362
		Arbetsgivaravgifter	598	619
		Leverantörsskulder andra myndigheter	1 794	2 494
		<b>Summa</b>	<b>2 795</b>	<b>3 474</b>

<b>Not</b>	<b>20</b>	<b>Övriga kortfristiga skulder</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Personalens källskatt	603	628
		Övrigt	0	1
		<b>Summa</b>	<b>603</b>	<b>628</b>
<b>Not</b>	<b>21</b>	<b>Upplupna kostnader</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 643	2 208
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	156	23
		Statens servicecenter	100	-
		Riksrevisionen	60	-
		Statisticon	612	-
		Knowit AB	31	-
		Xelent AB	52	-
		Övriga upplupna kostnader	-	1 675
		<b>Summa</b>	<b>3 654</b>	<b>3 906</b>
<b>Not</b>	<b>22</b>	<b>Övriga förutbetalda intäkter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
		Övriga förutbetalda intäkter	100	0
		<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>0</b>

#### **Anslagsredovisning**

<b>Not</b>	<b>23</b>	<b>Uo 22 1:13 ap.2</b>
------------	-----------	------------------------

#### **Trafikanalys - del till Trafikanalys**

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 980 tkr. Under 2020 har Trafikanalys inte utnyttjat krediten.

Trafikanalys finansierar hela det ingående överföringsbeloppet (- 1 452 tkr) med årets tilldelade medel.

# Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2020	2019	2018	2017	2016
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 500	1 500	2 000	2 000	2 000
Utnyttjad	1 047	834	113	159	344
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 800	1 800	1 800	1 800	1 900
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	0	0	3	0	0
Räntekostnader	0	16	44	53	42
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	1 000	1 000	0
Avgiftsintäkter	2 875	1 901	87	1 114	1 512
<i>Avgiftsintäkter som ej disponeras, ej tillämpligt</i>					
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	1 980	1 949	1 924	1 844	2 018
Utnyttjad	0	1 452	0	0	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	2 694	0	1 433	4 409	1 740
<b>Bemyndiganden - ej tillämplig</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	34	34	33	31	32
Medelantalet anställda (st)*	37	38	40	37	36
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	1 911	2 050	1 974	2 012	2 002
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

\* I beräkningen av medelantalet anställda 2016-2020 är inte eventuellt tjänstledig personal frånräknad.

## 7 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2020 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.

Stockholm den 19 februari 2021

---

Mattias Viklund  
Generaldirektör





# 8 Bilaga

## Publiceringar under 2020

### Rapporter

- 2020:1 Hur utvecklas våra transportflöden i österled?
- 2020:2 Hur kan e-handelns transporter effektiviseras?
- 2020:3 Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2020
- 2020:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader
- 2020:5 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020
- 2020:6 Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor
- 2020:7 Internationella tågbiljetter - en framväxande marknad
- 2020:8 Skattelättnad för arbetsresor - analys av frågor i betänkande SOU 2019:36
- 2020:9 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2020
- 2020:10 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2019
- 2020:11 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2020
- 2020:12 Elflyg - början på en spännande resa - redovisning av ett regeringsuppdrag
- 2020:13 Resmönster under coronapandemins första halvår
- 2020:14 Godsflöden under coronapandemins första halvår (publicerad januari 2021)
- 2020:15 Oro, anpassning och nya beteendemönster - godstransportaktörers upplevelser av coronapandemins första våg
- 2020:16 Nationella godstransportstrategin - halvtidsutvärdering 2020
- 2020:17 Sjöfartsstödets effekter 2019

### PM

- 2020:1 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor
- 2020:2 Korttidsprognoser för svenska vägfordonsflottan - metoder och antaganden
- 2020:3 Förvärsarbetande i glesbygd och landsbygd - en metodbeskrivning
- 2020:4 Förvärsarbetandes tillgång till kollektivtrafik, bilnehav och reskostnader
- 2020:5 Arbetsresor bland personer med funktionsnedsättning
- 2020:6 Förvärsarbetande och deras arbetsresor
- 2020:7 Vägfordonsflottans utveckling till år 2030
- 2020:8 Åtgärder för en grön nystart av transportsystemet

2020:9 Dialog, kunskapsutbyte och samverkan – om genomförandet av den nationella godstransportstrategin

2020:10 Innovation, utbildning och forskning på godstransportområdet

2020:11 Konkurrenskraftiga godstransporter i måluppföljningen

## **Statistik**

2020:1 Lastbilstrafik 2019 kvartal 3

2020:2 Punktlighet på järnväg 2019 kvartal 4

2020:3 Fordon i län och kommuner 2019

2020:4 Punktlighet på järnväg 2019

2020:5 Fordon 2019

2020:6 Järnvägstransporter 2019, kvartal 4

2020:7 Lastbilstrafik 2019 kvartal 4

2020:8 Sjötrafik 2019 kvartal 4

2020:9 Luftfart 2019

2020:10 Vägtrafikskador 2019

2020:11 Körsträckor 2019

2020:12 Punktlighet på järnväg 2020 kvartal 1

2020:13 Trafikarbete på de svenska vägarna 2019

2020:14 Lastbilstrafik 2019

2020:15 Sjötrafik 2019

2020:16 Fartyg 2019 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi

2020:17 Resvaneundersökningen 2019

2020:18 Bantrafikskador 2019

2020:19 Bantrafik 2019

2020:20 Järnvägstransporter 2020, kvartal 1

2020:21 Postverksamhet 2019

2020:22 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2019

2020:23 Sjötrafik 2020, kvartal 1

2020:24 Lastbilstrafik 2020, kvartal 1

2020:25 Regional linjetrafik 2019

2020:26 Kommersiell linjetrafik på väg 2019

2020:27 Transportarbete 2019

2020:28 Punktlighet på järnväg 2020 kvartal 2

2020:29 Järnvägstransporter 2020, kvartal 2

2020:30 Lastbilstrafik 2020, kvartal 2

2020:31 Televerksamhet 2019

2020:32 Sjötrafik 2020, kvartal 2

2020:33 Punktlighet på järnväg 2020 kvartal 3

2020:34 Järnvägstransporter 2020, kvartal 3

2020:35 Sjötrafik 2020, kvartal 3

Nyregistrerade fordon – statistik över nyregistrerade fordon publiceras löpande i början av varje månad.

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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.