



Årsredovisning 2021
Trafikanalys

Årsredovisning 2021
Trafikanalys

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2022-02-17

Generaldirektörens förord

Under 2021 präglades det svenska samhället fortfarande av pandemin. Strax efter pandemins start, i början av 2020, inledde Trafikanalys ett arbete med egen uppföljning och analys av hur transportsystemet påverkats. För 2021 fick myndigheten även ett regeringsuppdrag på området, vilket har utmynnat i flera rapporter som täcker såväl person- som godstransporter och baseras på både kvantitativa och kvalitativa data.

Trots stor variation i efterfrågan på världsmarknaderna, prisökningar på råvaror och störningar i de globala godstransportsystemen har de svenska godstransporterna fungerat relativt väl, även om företagen naturligtvis mer än vanligt har tvingats anpassa sig till snabba förändringar. En påtaglig förändring är förstås den dramatiskt högre efterfrågan på e-handel under pandemin.

För persontransporter är bilden en annan. De långvariga restriktionerna i resande, inte minst till och från utlandet, och mot folksamlingar, har tillsammans med individuella riskbedömningar medfört stora minskningar i resandet sedan mars 2020. Det är främst resorna till skola och arbete som minskat. Störst minskningar har det varit i regional kollektivtrafik samt resor med långväga tåg, flyg och utrikes sjöfart.

Det återstår naturligtvis att se hur det blir i framtiden. Trafikanalys publicerade under året en promemoria på temat. Vår bedömning är att permanenta förändringar, på fem års sikt, är att vänta. Vi ser framför oss ett minskat tjänste- och arbetsresande, men tror samtidigt att detta i viss mån kan komma att kompenseras av ökat resande av annat slag. I vilken utsträckning det sker i form av lokala resor eller mer långväga resor är däremot enligt promemorian en öppen fråga.

Många av våra andra publikationer har under året präglats av pandemins effekter – vi resonerade om detta när vi rapporterade om sjöfartens konkurrenskraft och när vi prognosticerade fordonsflottans sammansättning, bara för att ta några exempel.

Klimatfrågan är ständigt aktuell för Trafikanalys. Under 2021 fick vi regeringens uppdrag att ta fram underlag för den kommande klimatpolitiska handlingsplanen, ett stort och viktigt arbete som bedrivs i samarbete med en mängd aktörer. Uppdraget fortsätter under 2022 och då kommer vi även att arbeta med flera andra uppdrag som syftar till att underlätta omställningen till fossilfrihet i transportsystemet.

Klimatfrågan har under 2021 också återspeglats i ett ovanligt stort antal remisser på temat, inte minst under EU-parollen "Fit for 55".

Under 2021 har vi fortsatt att producera officiell statistik och utveckla vår statistikverksamhet på olika områden. Ett intressant område handlar om statistik om lätta lastbilar, som ju har fått en ökad aktualitet under pandemin mot bakgrund av att e-handlade varor inte sällan transporteras med hjälp av just lätta lastbilar.

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 från Eurostat för en undersökning om lätta lastbilars användning i Sverige. Förberedande arbete och utveckling har pågått under 2021 inför genomförande av undersökningen under 2022. Vi återkommer till frågan i nästa årsredovisning.

Till sist kommer den trogne läsaren av våra årsredovisningar att notera en del nyheter – framför allt en beskrivning av myndighetens nya styrmodell, som innehåller två s.k. resultatindikatorer för att vi på ett ännu bättre sätt ska kunna följa och redovisa hur vi arbetar och presterar. Ett annat sätt att redovisa verksamheten är via den finansiella redovisningen, vi kan konstatera att vi även 2021 redovisar ett positivt ekonomiskt utfall.

Slutligen vill jag rikta ett stort tack till alla samarbetspartners och medarbetare för ännu ett stimulerande och produktivt år.

Stockholm i februari 2022

Mattias Viklund
Generaldirektör

Innehåll

Resultatredovisning kapitel 1–5.....	7
1 Om Trafikanalys.....	7
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	7
1.3 Slutförda och pågående projekt 2021	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	10
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren	11
1.6 Verksamhetens overheadkostnader	12
2 Kärnverksamhet.....	13
2.1 Analys	13
2.2 Statistik.....	16
2.3 Utvärdering och nulägesanalys.....	20
2.4 Om resultatindikatorer	24
2.5 Trafikutvecklingen i pandemins spår.....	28
3 Remisser.....	31
4 Kunskapsspridning	35
5 Kompetens	39
5.1 Personalsammansättning.....	39
5.2 Bemanning	39
5.3 Kompetensförsörjning	39
5.4 Arbetsmiljö och hälsa	40
5.5 Jämställdhet.....	41
5.6 Praktik i staten.....	42
5.7 Åldersbalans	42
6 Finansiell redovisning	43
6.1 Resultaträkning	43
6.2 Balansräkning	44
6.3 Anslagsredovisning.....	45
6.4 Tilläggsupplysningar	46

6.5	Noter	48
6.6	Sammanställning över väsentliga uppgifter	53
7	Fastställande av årsredovisning	55
8	Bilaga.....	57
	Publiceringar under 2021.....	57

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.

Vår önskade position är att Trafikanalys ska vara en kunnig, trovärdig och modern myndighet som analyserar och utvecklar kunskap och sätter in den i sitt sammanhang. 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 Saminvest.

1.2 Organisation

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

- avdelningen för styrmedels och omvärldsanalys (Stockholm),

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

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, kollektivtrafik och samhällsbetalda resor samt post- och televerksamhet. 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 kontorsservice. Vidare är avdelningen ett stöd för kärnverksamheten i arbetsgivarfrågor, juridik och upphandlingsfrågor.

Trafikanalys vetenskapliga råd

Vid Trafikanalys finns ett vetenskapligt råd med uppgift att kvalitetssäkra de metoder myndigheten använder och bidra till metodutveckling. Det vetenskapliga rådet har under 2021 bestått 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-naturvitenskapelige universitet, Lars Westin, professor i regionalekonomi vid Umeå Universitet samt Karolina Isaksson, adjungerad professor vid Kungliga Tekniska Högskolan och forskningsledare vid Statens väg- och vägtransportforskningsinstitut.

Under året har det vetenskapliga rådet haft tre digitala möten och ett fysiskt möte.

1.3 Slutförda och pågående projekt 2021

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 2021</i>	<i>Kostnad (tkr)</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>
Projekt överförda från föregående år	79	--	83	–	80	–	93	–
Nya projekt under året	22	--	17	–	28	–	17	–
Summa projekt under året	101	--	100	–	108	–	110	–
Årets avslutade projekt	8	4 505	21	28 607	25	25 534	30	39 893
Pågående projekt vid årets slut	93	--	79	–	83	–	80	–

Tabell 1.2. Löpande projekt.

Löpande projekt	Antal 2021		Kostnad (tkr)		Antal 2020		Kostnad (tkr)		Antal 2019		Kostnad (tkr)		Antal 2018		Kostnad (tkr)	
	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad	Antal	Kostnad
Statistikrapporter	36	28 931	35	26 423	32	30 242	34	26 189								
Remisser	43	3 058	21	1 165	23	1 007	28	1 383								
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inklusive fördjupad måluppföljning)	2	2 999	3	4 322	4	5 895	2	3 520								
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	3	1 610	2	1 269	1	797	1	1 189								
Omvärldsanalys	3	1 507	2	2 057	2	1 760	1	2 905								

1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter

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

Tabell 1.3. Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren, tkr.

Verksamhetsgren	2021	2020	2019	2018
Analys	24 331	24 678	22 447	22 292
Statistik	28 931	26 423	30 242	26 189
Utvärdering och nulägesanalys	16 014	14 113	17 199	16 869
Totalt	69 276	65 214	69 888	65 350

Tabell 1.4. Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren, tkr.

Verksamhetsgren	2021	2020	2019	2018
Anslag	23 274	24 583	22 412	22 195
Övriga intäkter	1 057	95	35	97
Summa Analys	24 331	24 678	22 447	22 292
Anslag	26 068	23 212	28 407	25 588
Övriga intäkter	2 863	3 211	1 835	601
Summa Statistik	28 931	26 423	30 242	26 189
Anslag	15 249	14 059	17 174	16 717
Övriga intäkter	765	54	25	152
Summa Utvärdering och nulägesanalys	16 014	14 113	17 199	16 869
Totalt	69 276	65 214	69 888	65 350

1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 53 030. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till cirka 65 procent vilket motsvarar 34 653 timmar.

Resterande arbetstid, som bland annat administrativ tid, har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån dess andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 1.5. Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren, timmar.

Verksamhetsgren	2021	2020	2019	2018
Analys	22 095	25 730	19 690	20 416
Statistik	15 843	15 353	18 914	19 756
Utvärdering och nulägesanalys	15 092	15 385	15 881	12 833
Totalt	53 030	56 468	54 485	53 005

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 16 242 tkr, vilket motsvarar 23 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.¹

I övriga driftkostnader inkluderas de kostnader som redovisas i resultaträkningen till den del de är verksamhetsövergripande.²

Tabell 1.6. Verksamhetens overheadkostnader, tkr.

Overheadkostnader	2021	2020	2019	2018
Kostnader för personal	6 436	6 523	6 596	6 470
Kostnader för lokaler	3 695	3 720	3 659	2 894
Övriga driftkostnader	5 771	5 642	6 343	6 412
Finansiella kostnader	1	3	17	44
Av- och nedskrivningar	339	253	160	158
Totalt	16 242	16 141	16 775	15 978

¹ Se not 5 i resultatredovisningen.

² Se not 6 i resultatredovisningen.

2 Kärnverksamhet

2.1 Analys

Omvärldsanalys

Mot bakgrund av det arbete som gjorts, först med dagrapporter och sedan med veckorapporter om pandemins utveckling och dess betydelse för transportsektorn, genomfördes och publicerades under 2021 studien Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender.³ Pandemins betydelse för transportsektorn på fem års sikt analyseras och en huvudslutsats är att permanenta förändringar är att vänta. Framför allt tjänsteresande, men också arbetsresande, kommer sannolikt att minska. Det kan i sin tur bland annat försämra förutsättningarna för regionala flygplatser, men också innebära fördelar med avseende på klimatmålen. Minskat tjänste- och arbetsresande kommer sannolikt att kompenseras av ökat resande av annat slag. I vilken utsträckning det sker i form av lokala resor eller mer långväga resor är däremot enligt rapporten en öppen fråga.

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att redovisa svensk sjöfarts internationella konkurrenskraft. Under år 2020 var det få förhållanden i branschen som var som vanligt, men under första halvåret 2021 noterades en vändning med en ökning av både gods- och passagerartrafik. Även sysselsättningen för sjömän såg mer positiv ut under första halvåret 2021. Samtidigt var omsättningen i genomsnitt omkring 30 procent lägre jämfört med före pandemin. I rapporten konstateras att den långsiktiga kompetensförsörjningen fortfarande är svag och att antalet sjöfartsexamina minskade kraftigt under 2020. Den svenskregistrerade handelsflottan var stabil under 2020, med 317 fartyg (>100 brutto). Svenskregistrerat tonnage minskade däremot något, men mest minskade det inhyrda tonnaget, vilket medförde att den svenskkontrollerade flottan minskade i fartyg och tonnage.⁴

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. Vi kan konstatera att effekterna av pandemin och förhållandena varierat mycket påtagligt mellan skilda sjöfartssegment. För de rederier som var med i undersökningen både 2019 och 2020 har omsättningen minskat med 18 procent. Det samlade sjöfartsstöd som utbetalades år 2020 (1,23 miljarder kr) var också lägre än under den prepandemiska tiden året innan (1,56 miljarder kr).⁵

I samband med arbetet med att ta fram korttidsprognoser för vägfordonsflottans utveckling har en internationell utblick genomförts av hur aktörer i omvärlden har hanterat osäkerheter vid prognosarbete. Genomgången belyser att utvecklingstrender som observerats tidigare fortgått under pandemin. Osäkerheter om utvecklingen har framför allt hanterats genom att arbeta med flera scenarier.⁶

³ PM 2021:4 Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender.

⁴ Rapport 2021:8 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021.

⁵ Rapport 2021:10 Sjöfartsstödet effekter 2020.

⁶ PM 2021:8 Fordonsprognoser i en osäker tid – en internationell utblick.

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.

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

Prestationer	2021	2020	2019	2018
EU-bevakning	292	216	270	359
Sjöfartens konkurrenssituation	973	1 201	1 045	1 467
Fordon och farkoster i framtiden	242	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 bland annat om regelskrivning, ekonomiska styrmedel, infrastrukturplanering och myndighetsstyrning. Vi genomför egna sådana analyser, men på uppdrag från regeringen granskar vi också andras analyser.

I mars 2021 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att ta fram underlag om transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Uppdraget som delvis haft särskild finansiering genomförs med bistånd från Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Energi-myndigheten och Boverket och har tagit betydande resurser i anspråk under 2021. Arbetet ska redovisas den 15 september 2022.⁷

Trafikanalys bistår infrastrukturdepartementet med kvalitetsgranskning och analys av de underlag som Trafikverket tar fram inför vissa större infrastrukturbeslut. I april 2021 redovisade Trafikverket sitt årliga byggstartsförslag. Trafikanalys har genomfört och redovisat en kvalitetsgranskning av detta material. På objektsnivå påvisar granskningen brister hos 11 av de 27 granskade objekten. Bristerna rör bland annat de samlade effektbedömningarna och en större avvikelse i anläggningskostnad. På en övergripande nivå ses två brister som mest problematiska. Det gäller hur kostnadsfördyringar ska hanteras i förhållande till den aktuella planeringsramen och hanteringen av de infrastrukturprojekt som kommer ur så kallade "storstadsförhandlingar".⁸

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 marginal-

⁷ Dnr. Utr 2021/29.

⁸ Rapport 2021:7 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2021.

kostnader. En väsentlig utveckling sedan föregående års redovisning är att kostnaden för koldioxid i beräkningarna har bestämts till 3,50 kronor per kg och planeras att under de kommande tio åren öka linjärt till 7 kronor per kg. I 2020 års rapport redovisade vi beräkningar både för den tidigare ASEK-värderingen (1,14 kr per kg) och den då nya ASEK-värderingen (7,00 kr per kg). Ytterligare förändringar sedan föregående års beräkningar är att vägtrafik i städer nu också inkluderar en högre kostnad för slitagepartiklar och att olyckskostnaden för alla trafikslag är uppdaterad med nya högre värderingar. För personbilstrafik beräknas internaliseringsgraden på landsbygd till 60 procent och knappt 80 procent för diesel- respektive bensinbil. För elbil täcker elskatten mer än väl elbilens låga nivå på externa kostnader i landsbygdstrafik. I tätort är all biltrafik, oavsett drivmedel, däremot underinternaliserad. Godstransporter med tung lastbil utan släp är underinternaliserad inte bara i stadsmiljö utan också på landsbygd. I rapporten redovisas en särskild analys av sjöfart inklusive Vänertrafik.⁹

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. I 2021 års rapport redovisas en tillbakablick på följandearbetet under den senaste tioårsperioden. Till skillnad från tidigare år lämnar Trafikanalys också rekommendationer till regeringen om en förändrad styrning av Trafikverkets verksamhet på området. Mot bakgrund av analysen av tio år av följandearbete rekommenderades regeringen dels att ge Trafikverket ett återrapporteringskrav (i årsredovisningen) för området Modeller och verktyg för samhällsekonomisk analys, dels ges ett särskilt uppdrag att utreda hur myndighetens modeller och verktyg för samhällsekonomisk analys kan förändras så att analyser bättre hanterar framtida förändringar och utmaningar inom transportsektorn och transportpolitiken.¹⁰

På motsvarande sätt gjordes också en tillbakablick inom ramen för instruktionsuppdraget att följa den internationella utvecklingen av modeller för samhällsekonomisk analys. Återblicken på Trafikanalys publiceringar under de tio åren gav vid handen att arbetet genomgående resulterat i relevant och intressant kunskapsunderlag. Samtidigt konstateras att det kunde ha varit lämpligt för Trafikanalys att arbeta mer med resultatspridning och därigenom bidra till att fler ges tillfälle till reflektion kring ett svårt och komplext område. En slutsats var också att val av studieområden och studiedesign bör kunna tjäna på att systematiseras och struktureras mer.¹¹

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 byggstartsförslag tog mindre resurser i anspråk 2021, jämfört med åren innan. I slutet av 2021 påbörjades dessutom en granskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

Arbetet med att följa Trafikverkets arbete med samhällsekonomiska modeller och det internationella modellföljandet löper över årsskiften, där det arbete som redovisats ett år inlemts verksamhetsåret innan. Skillnader mellan åren beror delvis på hur insatserna planerats in under åren. Under 2021 fick Trafikanalys ett nytt regeringsuppdrag, som handlar om att ta

⁹ Rapport 2021:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2020 och PM 2021:5 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader - bilagor.

¹⁰ Rapport 2021:3 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2020.

¹¹ Rapport 2021:2 Internationellt modellföljande under tio år – en tillbakablick.

fram underlag till den kommande klimatpolitiska handlingsplanen, och det återfinns också i tabellen nedan. Detta arbete, som fortsätter under 2022, har engagerat många medarbetare vid myndigheten.

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

Prestationer	2021	2020	2019	2018
Granskning av åtgärdsplanering/byggstarter	1 341	1 757	3 288	1 343
Samhällsekonomiska modeller	1 610	1 269	797	-
Klimatplansuppdraget	6 602	-	-	-

2.2 Statistik

Statistikproduktion

Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik¹² 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 2021 omfattade 35 publiceringar bestående av tabellverk¹³, statistikrapporter, statistikblad samt pressmeddelanden. Trafikanalys besvarar också inom tjänsten statistikservice många direkta frågor om statistik. Statistikanvändare som Regeringskansliet, riksdagsföreträdare, journalister, forskare, studenter, företag och intresseorganisationer får snabbt svar på sina frågor, vanligt förekommande frågor finns besvarade på Trafikanalys hemsida. I vissa fall görs även särskilda skräddarsydda 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 2021¹⁴ visade bland annat att personbilstrafiken fortsatte att öka. Under 2020 fortsatte fordonsparken att växa och då inom alla fordonsslag utom bussar. I slutet av 2020 fanns knappt 5 miljoner personbilar i trafik. Av dessa var 3,6 procent laddbara dvs. rena elbilar eller laddhybrider. Inslaget av laddbara personbilar ökar över tid. Under 2021 nyregistrerades 314 000 personbilar och bland dem var hela 43

¹² Lag (2001:99) om den officiella statistiken.

¹³ Varav fyra tabellverk inte ingår i Sveriges officiella statistik.

¹⁴ Se bilaga Publikationer under 2021.

procent laddbara. Mopeder klass I, så kallade EU-mopeder, är det trafikslag som under 2020 växt relativt mest: +12 procent jämfört med året innan. Personbilarna står för den största ökningen mätt i antal (+56 000 bilar) men med en blygsam relativ ökning på 1,1 procent. Av de drygt 4,9 miljoner personbilarna i trafik 2020 var 89 procent bilar som enbart kunde drivas med bensin eller diesel. För tio år sedan var denna andel 94 procent.

Av den totala körsträckan för personbilar år 2020 stod bensin- och dieslbilar tillsammans för knappt 90 procent. Vad gäller olika bränslen kördes gasbilarna allra längst i genomsnitt: 1 546 mil tätt följt av diesel med 1 521 mil. Antalet lätta lastbilar i trafik fortsätter att öka och var 595 580 i slutet av 2020, 1,8 procent fler än året innan. De senaste 10 åren har antal lätta lastbilar ökat med 27 procent. Kördes i genomsnitt 1 366 mil under 2020. Tunga lastbilar, som används för tunga och ofta långväga godstransporter, kördes i genomsnitt 4 041 mil. Flottan av tunga lastbilar förändras långsamt och låg på en oförändrad nivå 2020, jämfört med 2019.

Under 2020 gjordes 67 072 fartygsanlöp till de svenska hamnarna. Det var en minskning med nästan 14 000 anlöp från året innan. Det mesta av minskningen kan hänföras till passagerarfartyg, färjor och ro-ro som tillsammans minskade med 12 000 anlöp. Minskningen i passageraranlöp är relaterad till den drastiska minskningen av resandet till följd av coronapandemin som påverkade Sverige från mars och resten av året. Totalt antal avresande och ankommande passagerare med passagerarfartyg, färjor och kryssningar föll under 2020 med 54 procent till 14,0 miljoner. De närmast föregående åren låg antalet omkring 30 miljoner.

Under 2020 hanterades 168 miljoner ton gods i de svenska hamnarna, en minskning med 1 procent från föregående år. Det är tydligt att godstransporterna påverkades mindre än persontransporterna av coronapandemin, under året som helhet.

Det var ett stort resandetapp i bantrafiken under pandemin, det vill säga resande vid järnväg, spårväg och tunnelbana. Under 2020 uppgick resorna inom bantrafiken till 509 miljoner, en nedgång med 37 procent från 2019. Senast så få resor genomfördes var år 2000. Trots stora resenärstapp har utbudet av bantrafik upprätthållits till stor del. I tunnelbanan ökade till och med utbudet mätt i tågkilometer med 2 procent mellan 2019 och 2020. Med hänsyn tagen till Sveriges folkmängd reste varje invånare i genomsnitt 946 kilometer i bantrafiken under 2020, fördelat på i genomsnitt 49 resor. Året innan var motsvarande uppgifter 1 677 kilometer på 78 resor. Före 2020 var trenden tydlig: svenskarna reste både oftare och längre i bantrafiken. Godstransporterna på järnväg har däremot varit på en stabil nivå under pandemin. Under 2020 transporterades 70 miljoner ton gods på järnväg i Sverige, en ökning med 2 procent från 2019. Av godsmängden transporterades 52 procent inrikes och resten utrikes, där även transit inräknas. När den transporterade godsmängden delas upp i varugrupper var den största gruppen under 2020 malm och andra produkter från utvinning, med 42 procent av godsvikten. Näst störst, med 15 procent av godset som fraktats på järnväg 2020, var produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där bland annat rundvirke ingår.

Under 2020 uppgick antalet påstigningar i den subventionerade regionala linjetrafiken med buss och andra vägfordon, tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg till knappt 1,1 miljarder. Det motsvarar en minskning med 33 procent jämfört med 2019. Antalet påstigningar i den subventionerade linjetrafiken är i och med pandemiåret 2020 nere på den lägsta nivån åtminstone sedan 2010. I samtliga trafikslag har antalet påstigande ökat fram till 2019 men effekterna av pandemin syns tydligt helåret 2020. Respektive trafikslag har tappat mellan 31 och 39 procent av påstigningarna mellan 2019 och 2020. Under 2020 utfördes i den subventionerade regionala kollektivtrafiken nästan 11 miljarder personkilometer, en kraftig minskning på 36 procent jämfört med 2019. Det betyder att vi reste nästan 105 mil per person 2020, vilket är 60 mil kortare än året innan.

Antalet flygplatser i Sverige uppgick 2020 till totalt 248. Under 2020 uppgick antalet passagerare på svenska flygplatser till 9,4 miljoner, varav 2,0 miljoner i inrikestrafik och 7,4 miljoner i utrikestrafik. Jämfört med föregående år är det en kraftig minskning av antalet utrikes passagerare med drygt 76 procent medan antalet inrikes passagerare minskat med nästan 71 procent. Under 2020 uppgick det totala antalet landningar på svenska flygplatser, inklusive taxi- och övrig flygverksamhet, till totalt 172 000. Jämfört med 2019 är det en minskning med knappt 48 procent. Antalet landningar i linje- och chartertrafik minskade till 91 000 från 242 000 år 2019. Det är en minskning med 62 procent.

Under 2020 omkom 204 personer i vägtrafikolyckor, mot 221 personer året innan. Detta var en minskning med 17 personer (-8 procent). Antalet omkomna 2020 var därmed det lägsta antalet som uppmätts i den officiella statistiken Vägtrafikskador. Av de omkomna under 2020 var 60 procent skyddade trafikanter dvs. färdades i personbil, lastbil eller buss. Den största trafikantgruppen var personbilister. Under 2020 omkom fler personbilsförare men färre passagerare, jämfört med 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. Svenskarnas resande visade på en kraftig minskning under 2020, vilket till stor del beror på coronapandemin. Jämfört med 2019 gick resandet ner med 12 procent till 3,7 miljarder huvudresor. Framför allt minskade resor till eller från arbetsplats eller skola eller i tjänsten. Minskningen var 17 procent. Trots det står dessa resor fortfarande för mer än hälften av resorna år 2020 med drygt 2 miljarder. Även resor för fritidsändamål minskade kraftigt med 12 procent medan resor för inköp eller annan service ökade med 10 procent.

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 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. Under 2021 har ett utvecklingsprojekt påbörjats för att modernisera användargränssnittet där data och resultat av resvaneundersökningen enklare ska kunna delas med statistik-användare.

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. Under 2021 har en ny varuflödesundersökning startat, vissa förbättringar har gjorts för att

förenkla datainsamlingen, bland annat genom att minska antal variabler och genom förbättrade webbinsamlingsverktyg. Insamlingen av data har skett under hela året, resultatet kommer att publiceras 2022.

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 från Eurostat för en undersökning om lätta lastbilars användning i Sverige. Förberedande arbete och utveckling har pågått under 2021 inför genomförande av undersökningen under 2022.

I enlighet med SCB:s föreskrifter¹⁵ 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 produktivå märks detta som förbättrad tillförlitlighet, relevans, jämförbarhet och sam användbarhet. På flera statistikområden noteras en begränsad möjlighet att tillgodose statistikansvändarnas 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.

Trafikanalys lanserade för några år sedan en 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 2021 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.¹⁶

Internationell rapportering och samarbete

Den internationella statistiken utgör viktigt underlag för arbetet inom EU och OECD. Trafikanalys ansvarar för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat (inom EU-kommissionen) enligt särskilda förordningar. Dessutom rapporteras svensk statistik kring transporter och infrastruktur till Eurostat, OECD och FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).

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.

¹⁵ SCB-FS 2017:8

¹⁶ API – applikationsprogrammeringsgränssnitt.

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

	2021	2020	2019	2018
Resvaneundersökningen	3 761	5 090	5 076	2 377
Lastbilsundersökningen	3 768	4 203	4 539	4 224
Sjöfart	2 368	1 689	2 361	2 307
Varuflödesundersökningen	4 612	2 057	-	-

2.3 Utvärdering och nulägesanalys

Utvärdering och uppföljning är viktiga underlag för att förstå läget i transportsystemet och politikens utfall. Därmed ges 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 och annan utvärdering. I utvärderingar och 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 har präglat läget i Sverige och världen sedan början av 2020. Trafikanalys har följt och analyserat trafikutvecklingen under pandemin och resultaten av dessa utredningar redovisas i avsnitt 2.5.

Transportpolitiska och andra nationella mål

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.

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".¹⁷ Uppföljningen baseras på femton indikatorer med underliggande mått som ska täcka de mest transportrelevanta aspekterna av denna målsättning. Transportsystemets utveckling i förhållande till de av riksdagen uppställda målen bedöms baserat på en sammanvägning av ett antal nyckelindikatorer.

Uppföljningen 2021¹⁸ visade att det normalt sett trögrörliga transportsystemet under 2020 hade präglats av coronapandemin, framför allt vad gäller resandet. På godstransportområdet märktes inga större förändringar i målindikatorernas utfall. Men pandemin kom att påverka vår tillgänglighet, våra arbets- och semesterresor, våra internetvanor och mycket annat. Restriktioner och rekommendationer försämrade tillgängligheten mest för dem som är beroende av kollektivtrafiken för sitt dagliga resande, och då inte minst för personer med någon funktionsnedsättning.

Trafikarbetet minskade för flera trafikslag, allra mest för inrikes flyg, men även i väg- och bantrafiken. Pandemin hade också påskyndat utvecklingen mot en tillgänglighet med minskat transportbehov, genom ökat arbete hemifrån och möten över internet i stället för tjänsteresor.

¹⁷ Trafikanalys Rapport 2018:8 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018.

¹⁸ Trafikanalys Rapport 2021:6 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021.

2020 blev också det definitiva genombrottsåret för laddbara fordon i vägtrafiken. Nästan var tredje nyregistrerad personbil (31 procent) var ett laddbart fordon, det vill säga antingen en laddhybrid eller ett elfordon. Andelen hade ökat över hela landet och var nästan tre gånger högre än året innan (Figur 2.1).

Sammantaget ledde detta till att växthusgasutsläppen från inrikes transporter minskade i en snabbare takt än de senaste åren. Men trots det var nivån på utsläppen ännu hög i förhållande till etappmålet om 70 procents minskning av utsläppen till 2030 jämfört med 2010 års nivå, exklusive inrikesflygets utsläpp.

Den positiva utvecklingen för vägtrafiksäkerheten fortsatte och etappmålnivån på maximalt 220 omkomna i vägtrafiken tangerades det enskilda året 2020. Mätt som ett treårsmedelvärde för åren 2018–2020 nåddes dock inte etappmålet.

Av de viktigaste nyckelmåtten i Trafikanalys måluppföljning hade ett större antal haft en gynnsam utveckling sedan målen antogs, än de nyckelmått som utvecklats i oönskad riktning. Den samlade bedömningen av 2020 blev dock att transportsystemet inte hade närmat sig det övergripande transportpolitiska målet, eftersom de olika hållbarhetsaspekterna inte kan kompensera för varandra.

Trafikanalys har under 2021 inriktat sin årliga tematiska fördjupning inom den transportpolitiska målbilden på transportsystemets effektivitet och klimateffektivitet. Resultaten av denna utredning presenteras i början av 2022.

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.¹⁹

I mars 2021 överlämnades en uppföljning av detta etappmål till Naturvårdsverket. Andelen gång- cykel- och kollektivtrafik av det totala inrikes resandet, mätt som personkilometer, beräknades till 24,8±2,9 procent för 2019, medan målet är 25% år 2025. Trafikanalys bedömning blev att det inte går att utesluta att etappmålet redan uppnåtts.

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 2021 redovisade Trafikanalys den tredje årliga uppföljningen av arbetet med strategin.²⁰ En systematisk genomgång av strategins samtliga insatser visade att utvecklingen av insatserna är positiv, även om en del återstår. 25 av insatserna bedöms nu som fullföljda och 57 som pågående. Antalet insatser där genomförandet bedöms som osäkert har minskat till 13.

Under året har två större projekt med koppling till regeringsuppdraget pågått vid Trafikanalys, ett om konkurrenskraft och ett om innovationer på godstransportområdet. Projektet 'Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling' innehåller en genomgång av begreppet

¹⁹ Trafikanalys Rapport 2019:7 Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål.

²⁰ Trafikanalys Rapport 2021:5 Nationella godstransportstrategin - uppföljning 2021.

konkurrenskraft. Dess användning på olika nivåer ligger sedan till grund för analyser av utvecklingen på trafikslags-, näringslivs- respektive nationell nivå. Infrastrukturen förändras endast långsamt. Analyserna visar att transportefterfrågan ökar, men är stabil mellan trafikslagen. Däremot är fördelningen ojämn med avseende på trafikslagets lönsamhet och branschens transportkostnader. Transportsektorn som helhet tycks inte på något avgörande sätt ha påverkat den regionala eller internationella konkurrenskraften. En underlagsrapport om vad som sägs och skrivs om godstransporter och konkurrenskraft redovisades i december²¹ medan huvudrapporten publicerades i januari 2022.

I projektet 'Forskning och innovation inom godstransporter' beskrivs och analyseras prioriteringar av forskning och innovation i transportsektorn, i synnerhet inom godstransporter, främst i ett nationellt perspektiv, men även med internationella jämförelser. En stor utmaning har varit att finna standardiserad och kvalitetssäkrad dokumentation om transportrelaterad forskning och innovation i Sverige som kan användas för systematisk uppföljning och utvärdering. Några observationer handlar om fordonsindustrins dominerande roll, i synnerhet på godstransportområdet, divergerande perspektiv på transporteffektivitet och åtföljande syn på åtgärdsbehov. Rapporten publiceras i början av 2022, och liksom övriga rapporter på godstransportområdet utgör den underlag för slututvärderingen av den nationella godstransportstrategin i december 2022.

Fordonsflottans utveckling

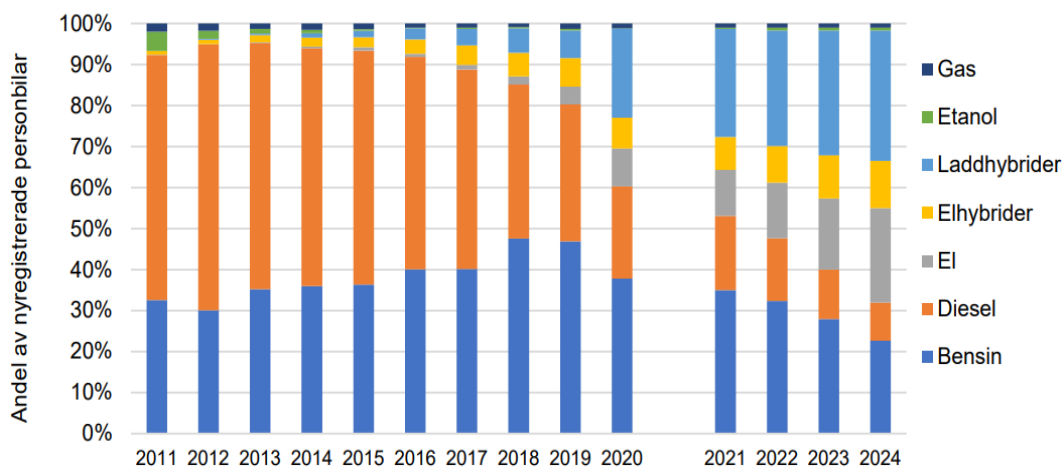
Trafikanalys har ett årligt uppdrag i regleringsbrevet att göra korttidsprognoser för vägfordonsflottans utveckling för de kommande tre åren. Prognoserna avser bland annat drivmedel, vikt och koldioxidutsläpp för både lätta och tunga vägfordon, och resultaten redovisades i maj som ett prognosblad med bifogat kalkylark²², samt med en metoderapport.²³

Prognosarbetet för åren 2021–2024 försvårades avsevärt av den osäkerhet om utvecklingen som coronapandemin orsakat. Under 2020 minskade antalet nyregistrerade fordon påtagligt till följd av pandemin. Årets prognoser visar på en återhämtning under de kommande åren, kopplad till återhämtningen i det allmänna konjunkturläget. Antalet nyregistrerade fordon bedöms dock vara fortsatt lägre än innan coronapandemin både 2021 och 2022. För de kommande fyra åren bedöms elektrifieringen av fordonsflottan öka markant bland samtliga fordonsslag. Tidigare år har utvecklingen av elektrifierade fordon främst ägt rum bland personbilar och till viss del bussar, men vi ser nu även en ökad elektrifiering av lätta och tunga lastbilar (Figur 2.1).

²¹ Trafikanalys PM 2021:10 Godstransporter – vad skrivs och sägs om konkurrenskraft?

²² www.trafa.se/vagtrafik/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2021-12283/

²³ Trafikanalys PM 2021:7 Korttidsprognoser för svenska vägfordonsflottan – metoder och antaganden.



Figur 2.1. Nyregistrerade personbilar per drivmedel, 2011–2020, samt prognos för 2021–2024.

För att fördjupa kunskapen om faktorer som bestämmer personbilsflottan genomfördes en studie av hur personbilsinnehavet, kollektivtrafikutbudet och ett antal socioekonomiska förklaringsfaktorer varierar geografiskt. Denna inledande analys kompletterades med en regressionsanalys för att identifiera faktorer och samband. Resultaten styrker inte hypotesen att hög tillgång till kollektivtrafik leder till ett mindre bilinnehav. Socioekonomiska faktorer visade sig ha större betydelse. Även formen av bilinnehav påverkas av dessa faktorer. Bland annat kan vi se att innehavet av privatleasade personbilar ökar i områden med en hög andel kvinnor, en hög grad av urbanisering och personer under 40 år, samtidigt som dessa faktorer är negativa för bilinnehavet i stort.²⁴

Andra utredningar och metodutveckling

E-handeln har ökat under många år men under coronapandemin har utvecklingen formligen exploderat. Trafikanalys har utrett hur transporter påverkats av denna förändring i köpbeteende. Underlag om fysiska flöden har hämtats ur statistik från Post- och Telestyrelsen (PTS) om paketföretagens marknadsandelar och volymer, medan den officiella statistiken om transporter ännu inte medger att e-handels transporter kan urskiljas. Undersökningen har därför även innehållit branschintervjuer och analyser av material från media och företagets hemsidor. Resultaten presenterades som en rapport och en underlags-PM i början av 2022.

De metoder för geografisk tillgänglighetsanalys som Trafikanalys utvecklat²⁵ sammanfattades i en publicerad metodbeskrivning.²⁶ Metoderna är användbara i uppföljningen av de transportpolitiska målen men har nu även uppmärksamats i andra sammanhang. Länsstyrelsen i Örebro arbetade under 2021 med ett nationellt regeringsuppdrag att analysera den statliga närvaron i olika delar av landet. Trafikanalys bidrog med en geografisk tillgänglighetsanalys avseende servicegivande myndigheter med utgångspunkt från restid och de olika trafiklagen promenad, cykel, kollektivtrafik och bil.²⁷

Metoder för att bedöma klimatpåverkan är viktiga både för utvärdering av genomförda åtgärder och för bedömningar av förväntade konsekvenser av förslag. Trafikanalys har i

²⁴ Trafikanalys Rapport 2021:1 Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer – en rumslig ekonomisk analys.

²⁵ PM 2021:6 Fördjupad måluppföljning – utveckling av tillgänglighetsmått till årlig måluppföljning. PM 2021:1 Förslag till reviderat index för lokal tillgänglighet.

²⁶ Trafikanalys PM 2021:9 Geografiska tillgänglighetsanalyser – en metodbeskrivning.

²⁷ Länsstyrelserna Rapport T2021:24. Kartläggning av statlig närvaro och service 2021.

enlighet med ett uppdrag i regleringsbrevet deltagit i ett myndighetsgemensamt arbete med att utveckla klimateffektbedömningar, under ledning av Naturvårdsverket. Arbetet resulterade under 2021 i en delredovisning av uppdraget²⁸ samt en preliminär vägledning om klimateffektbedömningar och beräkningar.²⁹ Trafikanalys har också låtit VTI genomföra en kartläggning av metoder som använts för utvärderingar av klimatstyrmedel med fokus på transportområdet. Resultaten redovisades i en rapport³⁰ samt i en databas över kategoriserade utvärderingsmetoder.³¹

Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2021 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.

Prestation	2021	2020	2019	2018
Fordonsprognoser	1 304	795	1 470	1 673
Godstransportstrategin	5 879	3 947	3 754	126
Uppföljning av transportpolitiska målen (inkl. fördjupad måluppföljning)	2 999	4 322	5 895	3 520

2.4 Om resultatindikatorer

Bakgrund

Trafikanalys har under 2021 tagit fram en tydligare styrmodell för myndigheten. Det övergripande syftet har varit att tydliggöra hur den årliga verksamhetsplaneringen länkar samman med myndighetens vision, vårt grunduppdrag och övergripande mål.

Styrmodellen ska också påvisa hur kvaliteten i verksamheten kan säkras och utvecklas genom införande av verksamhetsmål och uppföljning av dessa med hjälp av resultatindikatorer. Resultatindikatorerna är ett komplement till de andra redovisningar och nyckeltal som följs upp i myndighetens årsredovisning.

Styrmodellen innehåller alltså en vision: "Trafikanalys är den självklara kunskapsmyndigheten inom transportområdet." Den innehåller även vårt grunduppdrag (som är att likställa med myndighetens instruktion) och lyfter fram transportpolitikens övergripande mål om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet som vägledande för Trafikanalys.

Trafikanalys har därtill formulerat sex verksamhetsmål som bryter ned vision och övergripande mål till något mera verksamhetsnära och konkret. De aktiviteter som återfinns i myndighetens

²⁸ Naturvårdsverket (2021-06-29) Analyser och vägledning om klimateffektbedömningar och beräkningar, skrivelse NV-00189-21.

²⁹ Naturvårdsverkets PM 2021-10-29

³⁰ VTI PM 2021:13 Klimatstyrmedel i transportsektorn i Sverige 2010–2021 - En sammanställning över införda styrmedel och genomförda utvärderingar.

³¹ Handling i Utr 2021/11.

verksamhetsplan syftar till att bidra till att vi når dessa verksamhetsmål. Verksamhetsmålen är:

1. Trafikanalys ska utveckla policyrelevanta kunskapsunderlag inom transportområdet.
2. Trafikanalys arbete ska producera officiell statistik inom området transporter och kommunikationer.
3. Trafikanalys ska sprida resultatet av framtagna kunskapsunderlag.
4. Trafikanalys ska utveckla och bidra till bättre metoder och modeller för analyser, utvärderingar och statistikproduktion.
5. Trafikanalys ska lämna rekommendationer till regeringen
6. Vi är effektiva och professionella i vårt arbete och strävar efter avdelningsövergripande arbetssätt.

Huruvida vi arbetar på ett effektivt sätt för att nå verksamhetsmålen är tänkt att mätas genom en årlig uppföljning av s.k. resultatindikatorer. Som ett första steg har vi prövat att utforma indikatorer som anknyter till två centrala verksamhetsmål för myndigheten, nämligen "kunskapsutveckling" och "kunskapspridning". Vi är ännu inte i ett skede där vi har tillräcklig information om dessa indikatorers utveckling för att kunna göra exakta bedömningar av om vi arbetar på ett så effektivt sätt som möjligt för att nå verksamhetsmålen. I denna årsredovisning för vi därför mera övergripande resonemang om myndighetens utveckling inom ramen för indikatorerna är att betrakta som god och rimlig. I kommande årsredovisningar har vi mer information om resultatindikatorerna och deras utveckling och kommer därmed att kunna föra mera utvecklade resonemang om målvärden för indikatorerna.

Kunskapsutveckling

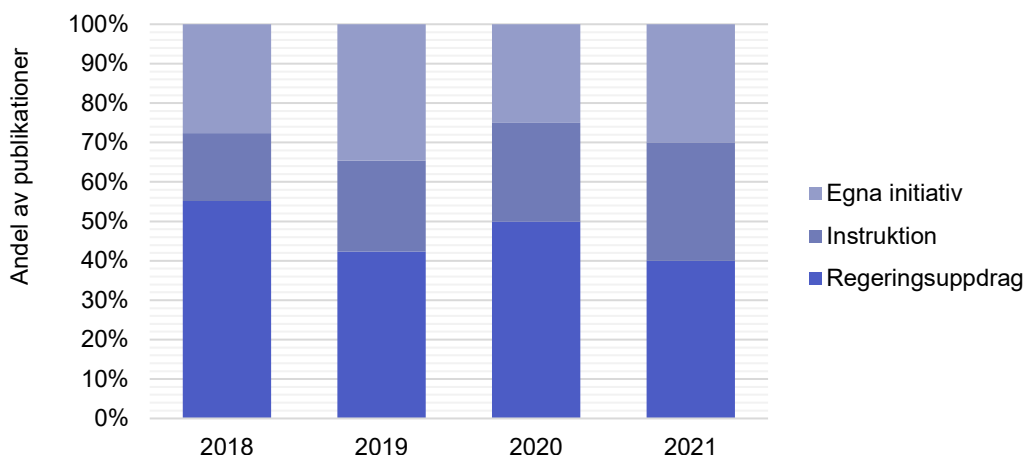
Resultatindikatorer för *kunskapsutveckling* följer främst upp följande verksamhetsmål:

- Trafikanalys ska utveckla policyrelevanta kunskapsunderlag inom transportområdet.
- Trafikanalys ska producera officiell statistik inom området transporter och kommunikationer.

Att våra kunskapsunderlag har hög relevans för den aktuella transportpolitiken är av central betydelse. Goda förutsättningar skapas genom att myndigheten ges uppdrag från regeringen genom sin instruktion eller särskilda regeringsuppdrag.

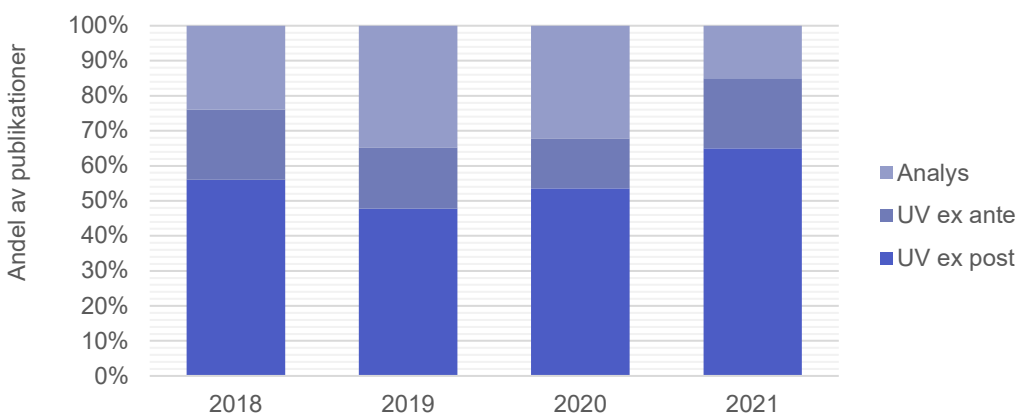
Men det är också viktigt att en analysmyndighet har en egen uppfattning om vilka analyser som kan behövas och även omsätter denna kunskap i egeninitierade utredningar. Ungefär en fjärdedel av Trafikanalys publikationer från utredningar är resultatet av myndighetens egna initiativ (Figur 2.2).

Även inom instruktionsuppdragen finns visst utrymme för egna initiativ till genomförandet. Fördelningen bedöms som god, och 2021 liknar de tre föregående åren.



Figur 2.2. Fördelning av publikationer på dess ursprung i särskilda regeringsuppdrag, myndighetens instruktion eller egna utredningsinitiativ. Avser Trafikanalys publikationsserier Rapport samt PM.

Kunskapsunderlag för transportpolitiken bör avse utvärderingar och uppföljningar av utvecklingen och tillståndet i transportsystemet, liksom analyser av förslag till åtgärder och styrmedel. Även kunskap om omvärldens utveckling är nödvändig för goda analyser. Drygt hälften av Trafikanalys publikationer avser uppföljningar, efterhandsanalyser och nulägesanalyser (Figur 2.3). Resterande produktion avser analyser av förslag till åtgärder och omvärldsanalyser. Denna fördelning uppfattas som god och ändamålsenlig. År 2021 hade publikationerna en något högre andel av ex post-utvärderingar, men mellanårsvariationen kan vara stor till följd av de aktuella uppdragen.

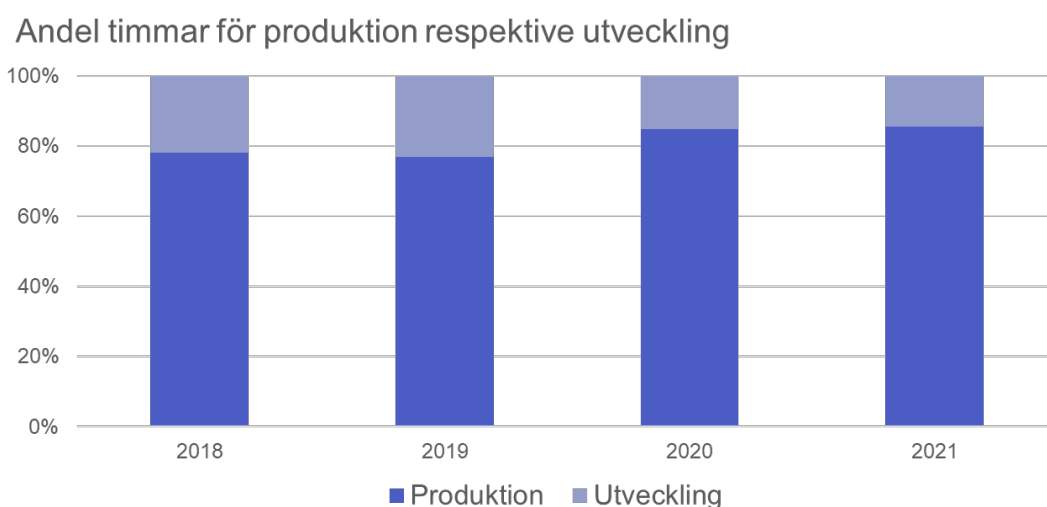


Figur 2.3. Fördelning av publikationer på deras huvudsakliga inriktning. Utvärderingar ex post (uppföljningar, efterhandsutvärderingar eller nulägesanalyser), Utvärderingar ex ante (analys av förslag och deras förväntade utfall) respektive Analys (omvärldsanalys och övriga analyser). Avser Trafikanalys publikationsserier Rapport samt PM.

Trafikanalys uppdrag att producera statistik om transporter och kommunikationer specificeras i Statistikförordningen till att omfatta åtta angivna statistikområden. Den officiella statistiken i Sverige ska vara objektiv, allmänt tillgänglig och hålla hög kvalitet. Vad som menas med kvalitet i statistiken slås fast i statistiklagen och dess sju kvalitetskriterier: relevans, noggrannhet, aktualitet, punktlighet, tillgänglighet och tydlighet, jämförbarhet och samstämmighet. Inom de olika statistikprodukterna sker utöver arbetet med statistikproduktion

även löpande utvecklingsarbete för att öka statistikens kvalitet. Utvecklingsarbetet sker både internt och i samarbete med externa statistikproducenter.

Andelen timmar som används internt för utveckling kan ses som en indikator på att det sker en kunskapsutveckling inom statistikverksamheten. Under åren 2018–2021 har drygt en femtedel av den nedlagda tiden använts för utvecklingsarbete, med en något lägre andel de två senaste åren. Under pandemin har ett betydande utvecklingsarbete skett med att publicera Transportläget för att kunna följa förändringar i transportsystemet. Eftersom denna publicering inte är en del av Sveriges officiella statistik är nedlagd tid för utveckling inte med i figur 2.4, vilket delvis kan förklara den minskade andelen av redovisad tid för utveckling inom statistikproduktionen.



Figur 2.4. Statistikproduktion, andel timmar fördelade på produktion respektive utveckling för samtliga statistikprodukter.

Kunskapsspridning

Resultatindikatorer för *kunskapsspridning* följer främst upp följande verksamhetsmål:

- Trafikanalys ska sprida resultatet av framtagna kunskapsunderlag.

Webbplatsen www.trafa.se är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning. Under flera år har webbplatsen haft en positiv utveckling vad gäller antalet besökare och antalet sidvisningar, och den utvecklingen fortsatte under 2021 (Tabell 2.3).

Tabell 2.3 .Webbplatsens utveckling 2018–2021.

	Antal sidvisningar	Antal användare	Antal sessioner
2021	370 553	101 408	167 383
2020	376 393	87 048	152 558
2019	352 632	81 211	146 595
2018	362 582	79 013	139 240

Källa: Google Analytics.

Anm: Antal användare avser unika användare. En session är en grupp interaktioner med webbplatsen som sker under en viss tidsperiod.

Att våra kunskapsunderlag får spridning kan också följas genom hur de används i olika riksdagsdokument. Riksdag och regering är viktiga målgrupper för Trafikanalys utredningar. Att förekomma i riksdagens informationsflöden kan också ses som en indirekt spegel av att våra utredningar haft genomslag i samhället.

Sammanställningen i Tabell 2.4 tyder på att underlag från Trafikanalys används i en något ökande grad sett över tid, eller i vart fall i en stabil omfattning som grund för motioner, propositioner och andra skrivelser.

Tabell 2.4. Myndighetens omnämmanden i olika riksdagsdokument.

Riksdagsår	Alla typer av dokument	Motioner	Betänkanden och utlåtanden	Propositioner och skrivelser
2020/21	119	25	20	19
2019/20	95	16	14	12
2018/19	78	16	17	9

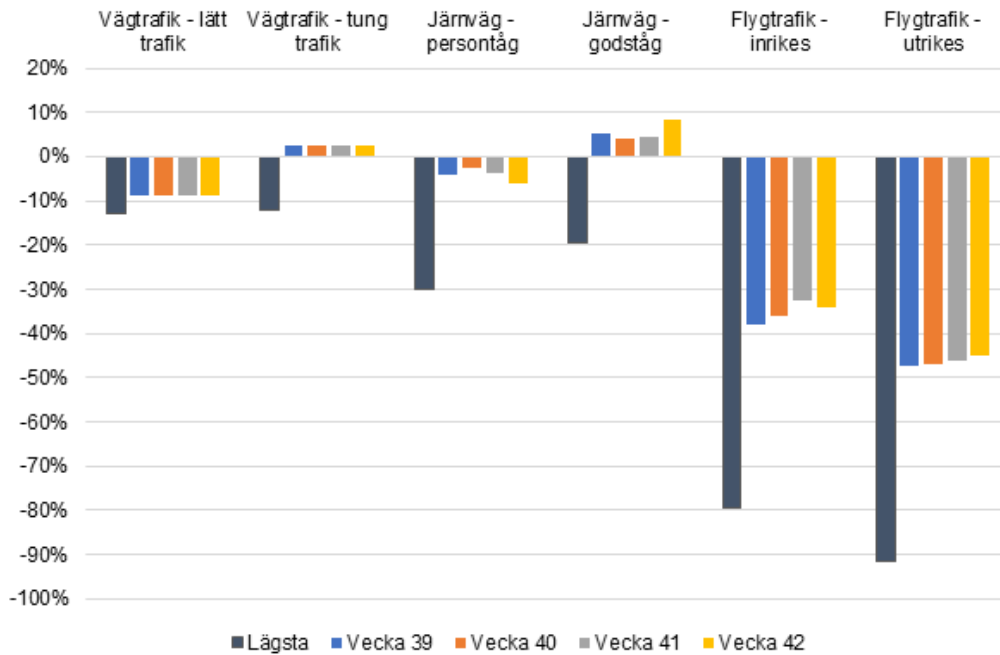
Källa: Sveriges riksdags sökfunktion på www.riksdagen.se.

Kunskapsspridning behandlas vidare och mera omfattande i årsredovisningens kapitel 4.

2.5 Trafikutvecklingen i pandemins spår

Coronapandemin, smittspridningen och införda restriktioner har haft betydande inverkan på Sverige och övriga världen. Strax efter pandemins start, i början av 2020, inledde Trafikanalys ett arbete med egen uppföljning och analys av hur transportsystemet påverkats. För 2021 fick myndigheten även ett regeringsuppdrag på detta område.

Med anledning av coronapandemins fortsatta påverkan på transportsystemet har Trafikanalys även under 2021 publicerat löpande aktuella indikatorer för att beskriva utvecklingen. Underlaget är snabbt framtaget och ger inte möjlighet till samma kvalitetssäkring som i den officiella statistiken. Data- och statistikkällorna varierar, vissa uppgifter finns per vecka, andra per månad och någon mer sällan.



Figur 2.5. Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under de fyra senaste veckorna 2021, jämfört med motsvarande vecka 2019. Veckan med benämningen "lägsta" avser den vecka under 2020 då nedgången var som störst jämfört med samma vecka 2019.

Anm: Vägtrafik ovan avser enbart det statliga vägnätet. För sjöfarten saknas veckouppgifter för 2021.

Med utgångspunkt i uppgifter från den sista publiceringen av Transportläget 2021, med data för vecka 42 för flyg och järnväg samt september månad för väg, märks följande skillnader jämfört med motsvarande vecka/månad 2019 dvs. före pandemins påverkan:

- För vägtrafiken på det statliga vägnätet låg den lätta trafiken -9 procent jämfört med 2019 medan den tunga trafiken låg på +3 procent.
- På järnvägarna minskade persontågstrafiken med 6 procent och godstågstrafiken ökade med 9 procent.
- Antalet utrikes flygningar till och från Sverige minskade med 45 procent och antal inrikes flygningar med 34 procent.

Tung trafik på väg har under flera veckor under hösten 2020 och även under 2021 överträffat trafiknivåerna innan pandemin. Flygtrafiken är mest påverkad under hela perioden och är även det trafikslag som fortfarande är längst ifrån de trafiknivåer som rådde innan coronapandemin.

I mars 2022 kommer Trafikanalys att publicera Transportläget som visar en sammanfattande bild från pandemins start i mars 2020 och fram till december 2021.

Utvecklingen av godstransporterna i Sverige, till och med andra kvartalet 2021, analyserades genom kvantitativa underlag, medieanalys och intervjuer med godstransportaktörer.³² Trots stor variation i efterfrågan på världsmarknaderna, prisökningar på råvaror och störningar i de globala godstransportsystemen har de svenska godstransporterna fungerat relativt väl. Förutom de kraftiga svängningarna under pandemins första veckor kan vi på en aggregerad nivå hittills endast se smärre förändringar i transportmönster och godsvolymer. Intervjuer med godstransportköpare och -utförare ger dock en mer komplex bild; företagen har behövt

³² Trafikanalys Rapport 2021:9 Godstransporterna under pandemin – hur klarade den svenska godstransportsektorn en global kris?

anpassa sig till snabba förändringar på godstransportmarknaden, och vissa har haft svårt att göra detta. E-handels snabba utveckling har varit en viktig förändring.

För persontransporter är bilden en annan.³³ De långvariga restriktionerna i resande, inte minst till och från utlandet, och mot folksamlingar, har tillsammans med individuella riskbedömningar medfört stora minskningar i resandet sedan mars 2020. Det är främst resorna till skola och arbete som minskat. Störst minskningar relativt sett har det varit i regional kollektivtrafik samt resor med långväga tåg, flyg och utrikes sjöfart. Resandet med personbil och cykel ökade som andel av resorna, men inte i absoluta tal. Transporteffektiviteten har minskat då färre personer reser i varje bil under rusningstrafik. Det omfattande hemarbetandet visar sig främst höra ihop med personer i det högsta inkomstintervallet (fjärde kvartilen) där arbetsresorna minskat med 30 procent i antal, medan de inte förändrats så mycket i den arbetsföra befolkningen med lägre inkomster.

I en särskild studie undersöktes hur behovet av samhällsviktiga personresor tillgodosetts under pandemin.³⁴ Tre större yrkesgrupper som utför samhällsviktigt arbete och har begränsade möjligheter att jobba på distans (vårdpersonal, omsorgspersonal och trafikpersonal) studerades genom intervjuer, medierapportering, befintliga rapporter och statistik. Resultaten belyser den ojämna fördelningen av pandemins konsekvenser i olika yrkes- och samhällsgrupper. Här framkommer också otydligheter i ansvaret för arbetsresor till samhällsviktiga funktioner. Det finns skäl att utreda mer specifikt vilka åtgärder för arbets- och tjänsteresor som är särskilt lämpliga för att öka samhällets resiliens vid en framtida störning.

³³ Trafikanalys Rapport 2022:5 Resmönster under coronapandemin 2020–2021.

³⁴ Trafikanalys Rapport 2022:6 Samhällsviktiga resor under coronapandemin.

3 Remisser

Under 2021 lämnade Trafikanalys 43 remissvar. I det följande redovisas ett urval av dem.

Beträffande Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden redovisade Trafikanalys uppfattningen att det är viktigt med insatser för ett mer transporteffektivt samhälle och efterlyser mer i dessa frågor, t.ex. kring samordnad planering mellan planeringsnivåerna. Trafikanalys instämde i att drift, underhåll och reinvestering bör prioriteras. I remissvaret framhölls också att det finns goda skäl att i kommande plan sätta av mer resurser till trimnings- och miljöåtgärder. Vidare poängterades även att Trafikverket har flera viktiga kompetensförsörjningsfrågor att hantera framöver, exempelvis kopplat till digitalisering, automatisering och upphandling.³⁵

I ett remissvar på promemorian "Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet" konstaterade Trafikanalys att utredaren på ett förtjänstfullt sätt beskriver de reglerings- och avtalsmässiga förutsättningarna för en nedläggning av Bromma. Det visas också att det finns förutsättningar för det samhällsviktiga flyget att flytta till Arlanda.

Trafikanalys delade också utredarens bedömning gällande effekterna på de transportpolitiska målen av en förtida nedläggning av Bromma. I remissvaret framhölls också att Swedavia motiverar sin vilja att lägga ner Bromma på affärsmässiga grunder. Givet att bedömningen är korrekt skulle fortsatt drift av Bromma innebära en ökad kostnad för Swedavia som kommer att föras över på flygbolagen och andra delar av avgiftskollektivet.³⁶

Trafikanalys har yttrat sig över Utfasningsutredningens betänkande "I en värld som ställer om". Myndigheten hade inga invändningar mot det målår för fossilbilar utfasning som föreslås (2040), men konstaterade att andra bedömningar kan göras inte minst om elektrifieringen av fordonsflottan går snabbare än vad utredningen antagit.

Vi delade också uppfattningen att det knappast finns förutsättningar att besluta om ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- eller dieseldrivna bilar. En brist som identifierades i utredningen är att det saknas mer detaljerade utredningar med tillhörande konsekvensanalyser även för de mest centrala styrmedel som beskrivs i utredningen.³⁷

I ett remissvar på betänkandet "Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon" framhölls att sådana pooler kan ha en positiv påverkan på både funktions- och hänsynsmål och att det är befogat att vidta åtgärder för att förbättra förutsättningarna för dem. Trafikanalys tillstyrkte mot den bakgrunden bl.a. utredningens förslag att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark.³⁸

Trafikanalys har yttrat sig angående en rad förslag kopplat till EU-kommissionens klimatpaket – Fit for 55. Trafikanalys hade exempelvis inga invändningar mot ambitionen att stimulera användningen av hållbara marina drivmedel och nollemissionsteknologi men lyfte fram vissa

³⁵ Utr 2020/65

³⁶ Utr 2021/78

³⁷ Utr 2021/52

³⁸ Utr 2021/19

oklarheter i förslaget och brister i underlaget.³⁹ Beträffande EU-kommissionens förslag om ändring av direktiv för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (2014/94/EU) såg Trafikanalys det som rimligt att skärpa regleringen för att hantera identifierade obalanser och skillnader mellan medlemsstater. Vikten av teknikneutralitet lyftes fram i remissvaret.⁴⁰

I Jämlikhetskommissionens betänkande (SOU 2020:46)⁴¹ föreslogs en utredning om ett statligt administrerat system för laddning av elfordon. Trafikanalys ansåg inte i sitt remissvar att förslaget är ändamålsenligt, givet de insatser som redan görs och har gjorts under flera år. Däremot såg myndigheten en stor nätverksvinst för konsumenterna om staten kan få leverantörerna av laddningsmöjligheter att samordna sig vad gäller produkter och betalningar, och ge tillträde till varandras kunder på motsvarande sätt som finns för tankning av fossila bränslen. Störst blir vinsten om detta kan samordnas i hela EU. Trafikanalys gav sitt stöd till utredningens förslag om utvecklad fördelningsanalys för transportpolitiken och har själva lagt förslag i den riktningen i våra byggstartsgranskningar.

Trafikanalys instämde i den behovsanalys som Europeiska kommissionen presenterar i sitt förslag till standardiserade regler för artificiell intelligens (COM 2021/206)⁴². Det motiverar gemensamma legala ramverk med krav på risk- och informationshantering. Samtidigt rymmer förslaget kriterier och metoder för riskhantering som kan utvecklas. Förslaget ger intryck av mer eller mindre godtycklig riskklassifikation av AI-system på transportområdet. Det förstärks av otillräckliga motiveringar i förslaget, exempelvis att i allmänna ordalag åberopa branschförutsättningar som grund för olika undantag på transportområdet, men inte på andra områden. Strategin med officiell listning av högrisksystem kan snabbt bli obsolet.

Utvecklingstakten är hög på AI-området, även i form av glidningar och korsbefruktningar mellan branscher och sektorer. Trafikanalys bedömde därför att kriterier och metoder för riskhantering av AI-system kan och bör utvecklas. Dels genom att utgå från evidensbaserad riskvärdering som grund för riskhantering. Dels genom konsekventa och tydliga kriterier för att klassa systemrisker. Detta bör lägga grunden för tydligare ansvar för riskhantering och utveckling av kunskap och medvetenhet om AI-risker.

Europaparlamentet och rådet har presenterat förslag till ändring av förordning (EU) 2018/842 om målnivåer för klimatpåverkande utsläpp.⁴³ Trafikanalys bedömde att fördelningen av bördan är gjord på ett rimligt sätt. Det sammantagna målet för unionen att minska utsläppen inom ESR (Effort sharing regulation) med 40 procent jämfört med 2005 förefaller också vara rimligt i förhållande till det fastslagna utsläppsmålet för alla växthusgasutsläpp till 2030. Förslaget är dock komplext och har dessutom direkt och indirekt koppling till andra europeiska lagförslag som samtidigt ligger på bordet. Förslagets förtjänster och eventuella tillkortakommanden påverkas därmed av hur parallella europeiska lagstiftningsprocesser utvecklas.

Trafikanalys har i ett remissvar kommenterat de delar av Tillgänglighetsdirektivet (SOU 2021:44) som har betydelse för resandet med kollektivtrafik och flyg.⁴⁴ Den föreslagna svenska tillämpningen av EU:s tillgänglighetsdirektiv kommer att innebära bättre tillgång till information om tillgängligheten i långväga kollektivtrafik, och bättre tillgänglighet på den information som finns.

³⁹ Utr 2021/60

⁴⁰ Dnr. Utr 2021/62

⁴¹ Dnr. Utr 2021/1

⁴² Dnr. Utr 2021/37

⁴³ Dnr. Utr 2021/64

⁴⁴ Dnr. Utr 2021/68

Förslaget kommer dock att ha en begränsad påverkan på tillgängligheten i den *regionala* kollektivtrafiken, som är viktigast för att utjämna skillnader i levnadsvillkor och öka deltagandet i samhällslivet. Utredningen har i lagens föreslagna titel och i konsekvensutredningen fokuserat på den digitala tillgängligheten, och därmed bortsett från den övergripande tillgängligheten för resenärer samt att informationen om resetjänster ska kunna förmedlas och uppfattas med flera sinnen.

Vad gäller tillsyn är det tillsynen av tjänster som är viktigast för kollektivtrafiken. Trafikanalys har tidigare sett att det saknas helhetsgrepp kring tillgänglighetsfrågorna i kollektivtrafiken, vilket leder till kunskapsluckor, reaktivt agerande och att frågor hamnar "mellan stolarna". Vi bedömde inte att tillsynen av kollektivtrafikens tillgänglighet skulle förbättras nämnvärt av förslaget.

Finansdepartementet har i en promemoria lämnat förslag till ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Trafikanalys såg i sitt remissvar positivt på förslaget att förenkla reglerna och ansåg att ett fast schablonbaserat belopp för nedsättningen av förmånsvärdet skulle innebära en bättre förutsägbarhet och transparens för systemet.

Konsekvensanalysen borde dock vara djupare och mer transparent samt lägga en större vikt vid styrningen mot ökad energieffektivitet. Därmed behövs även fördjupade analyser av förslagen om schablonbeloppet för el- och gasbilar, samt av hanteringen av etanolbilar eller elhybrider i systemet. Trafikanalys efterfrågade också åtgärder för att möjliggöra uppföljning av förslagets effekter.

Angående Naturvårdsverkets förslag till ändringar av Klimatrapporteringsförordningen (2014:1434) bedömde Trafikanalys det som positivt att samordning och harmonisering mellan berörda myndigheter betonas, både kring vilka styrmedel och åtgärder som ska beaktas och kring de metoder som används för klimateffektbedömningar. Emellertid är det framförda förslaget otydligt och alltför svepande formulerat för att uppnå sitt syfte.⁴⁵

Kostnader för remisser redovisas i Tabell 1.2. Löpande projekt.

⁴⁵ Dnr. Utr 2021/108

4 Kunskapsspridning

En av Trafikanalys uppgifter är att sprida kunskap, erfarenheter och resultat ur sin verksamhet till andra myndigheter, intressenter och prioriterade målgrupper. Därför blir kommunikation ett strategiskt verktyg och ett viktigt medel för att nå verksamhetens övergripande mål.

För att nå så många som möjligt och för att träffa relevanta målgrupper genomförs den uppgiften på flera sätt och i flera kanaler, bland annat genom myndighetens webbplats, media, våra publikationer, seminarier, föreläsningar, genom nätverk etcetera.

Det långsiktiga målet för Trafikanalys externa kommunikation är enligt myndighetens kommunikationsstrategi att:

- öka relevanta aktörers användning av vår kunskap för att på så sätt bidra till en långsiktig och hållbar transportförsörjning,
- sprida aktuell, användbar och lättillgänglig statistik och öka användningen av den,
- ge en tydlig, sammanhållen och förklarande bild av myndighetens verksamhet, samt
- att skapa förtroende och öka kännedomen om myndigheten i våra målgrupper.

Trafikanalys har under 2021 vidareutvecklat sin användning av digitala kanaler för att nå ut med målgruppsanpassad information och kunskap om myndighetens resultat och underlag. I detta ingår främst myndighetens webbplats, webinarier och myndighetens olika publikationer.

Webbplatsen www.trafa.se

Webbplatsen www.trafa.se är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning. Under flera år har webbplatsen haft en positiv utveckling vad gäller antalet besökare och antalet sidvisningar, och den utvecklingen fortsatte under 2021.

Tabell 4.1. Webbplatsens utveckling 2018-2021.

År	Antal sidvisningar	Antal användare	Antal sessioner
2021	370 553	101 408	167 383
2020	376 393	87 048	152 558
2019	352 632	81 211	146 595
2018	362 582	79 013	139 240

Källa: Google Analytics.

Anm: Antal användare avser unika användare. En session är en grupp interaktioner med webbplatsen som sker under en viss tidsperiod.

Antalet unika användare av webbplatsen uppgick under 2021 till cirka 100 000, vilket är en ökning med 14 procent jämfört med 2020. Antalet sidvisningar minskade något samtidigt som antalet sessioner ökade.

Ett större och pågående utvecklingsarbete under 2021 har varit att utveckla webbplatsen så

att den möter kraven på digital tillgänglighet för alla användare enligt EU:s webbtillgänglighetsdirektiv. I vår [tillgänglighetsredogörelse](#) går det att läsa mer om webbtillgängligheten.

Publikationer

Under året har Trafikanalys publicerat och spridit ett större antal rapporter, PM och statistikpublikationer.⁴⁶ Produktionen av publikationerna har följt fastställda publiceringsplaner även under pandemiåret 2021.

Våra publikationer dvs. rapporter, statistikrapporter, PM i form av publicerade PDF:er har laddats ned drygt 31 000 gånger från webbplatsen under året, vilket är i paritet med tidigare år.

Formerna för statistikpubliceringar på webbplatsen lanserades i inledningen av 2019. Detta för en ökad tillgänglighet till statistiken på transportområdet samt en förbättrad resultspridning. I ett särskilt webbgränssnitt kan användare själva göra uttag ur den officiella statistiken på transportområdet för de statistikprodukter som Trafikanalys ansvarar för.

Under 2021 har utvecklingen fortsatt och följts upp, drygt 6 000 egna uttag gjordes i gränssnittet under året.

Tabell 4.2. Antal nedladdningar från webbplatsen.

År	PDF	Statistikurval
2021	31 216	6 237
2020	32 105	5 285
2019	22 594	4 998

Källa: Google Analytics.

Anm. I juni 2021 infördes ett nytt godkännande av cookies på www.trafa.se vilket kan leda till att ett färre antal nedladdningar registreras när inte alla besökare godkänner cookies.

Under 2021 har också ett arbete genomförts för att förnya uttrycket för myndighetens publikationer. Ett arbete som sätts under 2022.

Media

Medierapporteringen generellt i Sverige under 2021 har utan tvekan påverkats starkt av coronapandemin.

Tabell 4.3. Medieexponering - antal artiklar/inslag där Trafikanalys omnämns.

År	Antal redaktionella artiklar	Inslag i sociala medier
2021	959	464
2020	780	251
2019	1 041	i.u.

Källa: Uppgifter ur Trafikanalys tjänst för mediebevakning hos leverantören Meltwater.

Anm. Uppgift för inslag i sociala medier under 2019 saknas p.g.a. leverantörsbyte av bevakningstjänst.

⁴⁶ 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.

Under året och förra året har Trafikanalys noterat en nedgång vad gäller hur ofta media kontaktar oss med olika förfrågningar. Det beror sannolikt på ett förändrat medialt fokus under pandemin och det har också påverkat Trafikanalys mediala genomslag. Det mediala genomslaget under 2021 återhämtade sig ändå och är nästan tillbaka på en "normal" nivå efter en nedgång också under 2020.

Tabell 4.4. Statistik ur Trafikanalys pressrum.

År	Antal pressmeddelanden	Totalt antal visningar i pressrummet	Sidvisningar per besök
2021	35	37 712	1,7
2020	35	25 184	1,46
2019	28	17 944	1,37

Källa: Uppgifter från Trafikanalys pressrum hos MyNewsdesk.

Mötesplatser för kommunikation, erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning

Myndighetens medarbetare presenterar vanligen vår verksamhet samt resultat från analyser och utvärderingar vid olika seminarier, möten och konferenser runt om i Sverige och i viss mån även utomlands. På grund av coronapandemin blev de flesta fysiska konferenserna och eventen inställda eller omformade till digitala arrangemang under 2021. Med det följer också att antalet presentationer har begränsats och varit färre jämfört med tidigare år.

Vid Nordens största konferens inom transportområdet, Transportforum 2021, deltog medarbetare vid Trafikanalys i fyra olika sessioner med egna presentationer. Konferensen genomfördes helt digitalt och Trafikanalys presenterade kunskapsunderlag från myndigheten om bland annat elflyg, den nationella godstransportstrategin och samband mellan bilinnehav och kollektivtrafik.

En viktig del i ett kunskapsutbyte är också deltagandet i olika nätverk och expertgrupper. Under året har medarbetare från Trafikanalys gett tretton 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.

Dessutom har Trafikanalys medarbetare under året deltagit i 24 olika externa nätverk, nationella som internationella, bland annat för myndighetsgemensamma utbyten, användarråd och annan kunskapsspridning.

Trafikanalys har också i uppdrag att bistå Trafikverket i ett gemensamt regeringsuppdrag att genomföra informations- och kunskaphöjande åtgärder inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet. Arbetet har utgjorts av dialog med Trafikverket samt en presentation vid höstkonferensen "Grönt ljus".

Egna webinarier

Under 2021 har myndigheten också genomfört webinarier i egen regi. Detta bland annat som en anpassning till försämrade möjligheter att presentera under andra externa arrangemang på grund av coronapandemin. Men det digitala alternativet innebär också nya möjligheter att kunna nå ut till flera målgrupper. Webinarierna har som exempel handlat om myndighetens uppföljning av de transportpolitiska målen och om vägfordonsflottans utveckling.

Ny kommunikationsstrategi

Under 2021 har Trafikanalys arbetat fram en ny kommunikationsstrategi för myndigheten. I den anges exempelvis målsättningar och syften med myndighetens både externa och interna kommunikation.

Arbetet har också resulterat i värdeord som ska präglade myndighetens kommunikation:

- **Kunniga** - Vi är en expertmyndighet för transportpolitiken som lämnar korrekt information satt i ett sammanhang.
- **Objektiva** - Vår kommunikation är öppen och saklig. Offentlighet och insyn präglar verksamheten.
- **Relevanta** - Vår information och kunskap ska vara lätt att hitta och tillgänglig. Den kunskap som vi tar fram ska vara relevant och upplevas som användbar av våra målgrupper.
- **Tydliga** - Vår kommunikation utgår från mottagarens behov och förkunskaper. Språket är enkelt, begripligt och våra presentationer är pedagogiska.

Hur används myndighetens underlag?

Myndighetens bedömning är att den kunskap som har tagits fram under året och tidigare år i stor utsträckning används av myndighetens målgrupper i olika sammanhang.

Vi bedömer också att det finns en god kännedom om Trafikanalys i våra prioriterade målgrupper men att den kan förbättras i ytterligare målgrupper. Ett tydligt syfte med kommunikationen är att våra publikationer och kunskapsunderlag ska användas i olika typer av beslutsfattande.

Några viktiga målgrupper för myndigheten är regering och riksdag. Därför har vi sammanställt förekomsten av Trafikanalys i olika typer av riksdagsdokument, och hur den utvecklingen har sett ut över tid. Sammanställningen tyder på att underlag från Trafikanalys används i en något ökande grad sett över tid eller i vart fall i en stabil omfattning som grund för motioner, propositioner och andra skrivelser. Sammanställningen kan ses som ett första steg i ett fortsatt arbete med utvecklade resultatindikatorer, som beskrivs i kapitel 2.4, med syfte att tydliggöra nyttan av Trafikanalys verksamhet inom sektorn som vi verkar i.

Tabell 4.5. Myndighetens omnämnanden i olika riksdagsdokument.

Riksdagsår	Alla typer av dokument	Motioner	Betänkanden och utlåtanden	Propositioner och skrivelser
2020/21	119	25	20	19
2019/20	95	16	14	12
2018/19	78	16	17	9

Källa: Sveriges riksdags sökfunktion på www.riksdagen.se.

5 Kompetens

5.1 Personalsammansättning

Tabell.5.1. Antal anställda den 31 december 2021, befattning och kön.

Kompetens	2021			2020			2019			2018		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	8	13	21	10	11	21	10	11	21	9	11	20
Statistiker	3	7	10	2	6	8	2	6	8	3	7	10
Administrativt stöd	3	1	4	3	1	4	3	1	4	4	1	5
Chefer	2	3	5	2	3	5	1	3	4	2	2	4
Totalt	16	24	40	17	21	38	16	21	37	18	21	39

5.2 Bemanning

Vid årets slut var 40 personer anställda vid myndigheten. Två personer har avslutat sin tjänst under året för andra anställningar eller för att gå i pension.

Under året har Trafikanalys rekryterat fem personer till verksamheten. Rekryteringarna har gjorts för att ersätta tjänstledig personal. Fyra av dessa rekryteringar har varit tidsbegränsade anställningar och en tillsvidaretjänst.

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, anlitande av forskare och konsulter samt genom samverkan med andra aktörer i olika former. Under året färdigställdes dessutom en

kompetensförsörjningsplan som pekar ut riktningen för myndighetens kompetensförsörjning under perioden 2021–2025.

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

Merparten av de anställda på Trafikanalys är utredare och statistiker som samtliga har akademisk examen. Disciplinbredden är stor, av de anställda vid sakavdelningarna har närmare 35 procent forskarutbildning.

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

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

Myndighetens medarbetare har en hög kompetens och är attraktiva på arbetsmarknaden. Personalomsättningen uppgick under året till 5 procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 6,5 procent motsvarande 4 531 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 är ett nätverk för forskare och kvalificerade utredare och konsulter. Trafikanalys är en part i detta samarbete och ser det som en plattform för vår kompensutveckling, 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 2021 varit utlånad till infrastrukturdepartementet för att bistå med analyser i samband med att pandemin bröt ut i Sverige.

5.4 Arbetsmiljö och hälsa

Covid-19-pandemin präglade arbetsmiljön även under 2021 med hemarbete stora delar av året. Trafikanalys tillfälliga ändring av friskvårdspolicyn, vilket gjordes under 2020, förlängdes till att gälla under hela 2021. Den tillfälliga ändringen innebar att medarbetarna har haft möjlighet att använda två arbetstimmar per vecka till friskvård, mot tidigare en arbetstimme,

Det finns också ett friskvårdsbidrag för friskvårdsaktiviteter, vilket har nyttjats av 72,5 procent av medarbetarna under 2021.

Under det första kvartalet 2021 fortsatte Trafikanalys med 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. Från och med den 1 april gjordes en mer omfattande månatlig temperaturmätning via systemet Avonova Dialog. Systemet innehåller 12 frågor uppdelat i två delar, en avseende balans i livet och en avseende hållbart arbete. Resultatet har följts upp på samma sätt som den tidigare temperaturmätningen. Trafikanalys kommer fortsätta att använda Avonova Dialog under början av 2022.

5.5 Jämställdhet

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

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

Trafikanalys fick även 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. Arbetet med årets uppdrag har tagit sin utgångspunkt i de förslag som togs fram i promemorian *Trafikanalys jämställdhetsarbete – internt och i transportsektorn*⁴⁷ från 2020.

I promemorian från 2020 skrev vi i att vi i det fortsatta strategiska arbetet skulle verka för ett ökat fokus på jämställdhet i rekryteringsprocesser och i arbetsmiljöarbete. Vid 2021 års rekryteringar har frågan om rekryterings koppling till jämställdhet på myndigheten varit en del av ledningsgruppens inledande diskussioner inför rekryteringarna och Trafikanalys har i annonserna understrukit att myndigheten strävar efter en personalsammansättning som speglar samhällets mångfald, vilket bland annat inbegriper kön. En översyn av arbetsmiljöpolicy samt fördelning av arbetsuppgifter avseende arbetsmiljön har genomförts vilket utmynnat i att en revidering av arbetsmiljöpolicy, en tydligare fördelning av ansvaret för arbetsmiljön samt även en arbetsmiljöguide tagits fram. I dessa dokument tar vi bland annat upp att alla individer ska behandlas jämlikt.

En kartläggning av Trafikanalys rapporter och promemorior för 2021 har gjorts för att undersöka i hur stor utsträckning dessa innehöll frågor kopplat till jämställdhet, genus, kön, kvinnor och män.⁴⁸ Uppföljningen är kvantitativ, någon djupare kvalitativ analys av jämställdhetsaspekter har integrerats har inte genomförts. En kartläggning av utvalda sökord i Trafikanalys publikationer ger endast en viss indikation om rapporternas innehåll och det går utifrån denna sammanställning inte att dra några slutsatser om fokus av myndighetens jämställdhetsarbete i kärnverksamheten. Ungefär 15 procent av publikationerna har något av sökorden i sina sammanfattningar. När sökorden används i sammanfattningar är det ofta för

⁴⁷ Utr. 2020/26

⁴⁸ I denna kartläggning har sökorden jämställ*, genus*, kön* och kvinn* och män* använts. Kartläggningen gjordes inom ramen för arbetet med den promemoria (*Uppföljning av promemorian Trafikanalys jämställdhetsarbete internt och i transportsektorn* diarieförd i Utr. 2021/32) som togs fram för att hantera myndighetens uppdrag enligt regleringsbrevet för 2021.

att beskriva de transportpolitiska målen, istället för en redovisning av resultat från publikationen.

Trafikanalys ledningsgrupp tog ett beslut i januari 2021 att uppdatera rutinerna för projektstyrning. I dessa specificeras att det i projektplanen ska beskrivas om, och i så fall hur, jämställdhetsaspekter ska hanteras i projekt- och analysarbetet. Vid en uppföljning framkom det att jämställdhet hade beaktats i cirka 35 % av projektplanerna för de projekt som påbörjats på avdelningen för styrmedels och omvärldsanalys samt på avdelningen för utvärdering och nulägesanalys under 2021.

Andelen projektplaner där bedömningen gjordes att det inte var relevant att göra en jämställdhetsanalys var 25 %. Införandet av denna rutin har upplevts positivt inte bara för att frågeställningen om jämställdhet beaktats vid projektplaneringen utan även för att det görs en uppföljning av årets projekt mot denna frågeställning. Det skapar en medvetenhet. Jämställdhetsfrågor skulle möjligen kunna infogas i fler projekt, men grunden måste alltid vara en gedigen diskussion om prioriteringar av resursanvändningen i förhållande till andra frågeställningar.

5.6 Praktik i staten

Som nämnts ovan har covid-19 pandemin präglat arbetsmiljön även under 2021 med hemarbete under stora delar av året. Detta har inneburit att Trafikanalys inte kunnat erbjuda meningsfulla praktikplatser och därför inte haft någon praktikant under året.

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	2021		2020		2019		2018	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	1	0	0	0	0	0	0	0
30–49 år	9	13	11	11	14	12	14	12
50 år och äldre	6	12	6	10	6	11	5	11
Totalt	16	25	17	21	20	23	19	23

6 Finansiell redovisning

6.1 Resultaträkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2021</i>	<i>2020</i>
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	64 590	61 854
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	2 871	2 875
Intäkter av bidrag		1 815	485
Finansiella intäkter	3	0	0
Summa		69 276	65 214
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-39 433	-38 515
Kostnader för lokaler		-3 695	-3 720
Övriga driftkostnader	5	-25 808	-22 722
Finansiella kostnader	6	-1	-3
Avskrivningar och nedskrivningar		-339	-253
Summa		-69 276	-65 214
Verksamhetsutfall			0
Årets kapitalförändring			0

6.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2021-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	0	0
Summa		0	0
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	89	127
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	620	921
Summa		708	1 047
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		0	1 929
Fordringar hos andra myndigheter	10	2 039	945
Övriga kortfristiga fordringar	11	0	9
Summa		2 039	2 883
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	12	1 804	1 754
Övriga upplupna intäkter	13	0	211
Summa		1 804	1 965
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	14	-4 221	-2 670
Summa		-4 221	-2 670
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	15	13 285	7 463
Summa		13 285	7 463
SUMMA TILLGÅNGAR		13 616	10 689
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	16	0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Övriga avsättningar	17	637	571
Summa		637	571
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	18	708	1 047
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	19	2 513	2 795

Leverantörsskulder		5 320	1 918
Övriga kortfristiga skulder	20	621	603
Summa		9 163	6 364
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	21	3 816	3 654
Övriga förutbetalda intäkter	22	0	100
Summa		3 816	3 754
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		13 616	10 689

6.3 Anslagsredovisning

Redovisning mot anslag

<i>Anslag (tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>Ingående överförings-belopp</i>	<i>Årets tilldelning enligt reglerings-brev</i>	<i>Indrag-ning</i>	<i>Totalt disponibelt belopp</i>	<i>Utgifter</i>	<i>Utgående överförings-belopp</i>
Uo 22 1:13 Ramanslag Trafikanalys ap. 2 Trafikanalys - del till Trafikanalys	23	2 694	66 855	-714	68 835	-64 598	4 237
Summa		2 694	66 855	-714	68 835	-64 598	4 237

6.4 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.

Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Kostnadsräkning

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr. o. m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2020, 24 tkr, har under år 2021 minskat med 8 tkr.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

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

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

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	1 141
Inga andra uppdrag	

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	2021	2020
Totalt	1,4%	1,8%
Andel 60 dagar eller mer	33,2%	12,5%
Kvinnor	2,7%	3,2%
Män	0,6%	0,8%
Anställda - 29 år*	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,5%	2,7%
Anställda 50 år -	0,6%	0,7%

*Sjukfrånvaron för gruppen Anställda -29 år lämnas inte 2021 samt 2020 eftersom antalet anställda är färre än 10 personer.

6.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

Not 1 Intäkter av anslag	2021	2020
Intäkter av anslag	64 590	61 854
Summa	64 590	61 854
Utgifter i anslagsredovisningen	-64 598	-61 854
Saldo	-8	0

Saldot 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	2021	2020
Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen		
Uthyrning av lokaler	69	72
Offentlig resurssamordning m.m.	403	66
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	2 399	2 737
Summa	2 871	2 875

Not 3 Finansiella intäkter	2021	2020
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	0	0
Summa	0	0
Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2020-01-08 varit noll.		

Not 4 Kostnader för personal	2021	2020
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	22 008	22 287
Varav lönekostnader ej anställd personal	114	91
Sociala avgifter	16 937	15 788
Övriga kostnader för personal	488	440
Summa	39 433	38 515

Not	5	Övriga driftkostnader	2021	2020
		Reparationer och underhåll	57	192
		Resor, representation, information	110	307
		Köp av varor	219	232
		Köp av tjänster	25 442	21 991
		Summa	25 808	22 722

Trafikanalys har haft en högre projektkostnad i kärnverksamheten under 2021 vilket har lett till högre kostnader för konsulttjänster och övriga tjänster jämfört med 2020.

Not	6	Finansiella kostnader	2021	2020
		Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	0	0
		Övriga finansiella kostnader	1	3
		Summa	1	3

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

Balansräkning (tkr)

Not	7	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2021-12-31	2020-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 389	1 389
		Summa anskaffningsvärde	1 389	1 389
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 389	-1 389
		Summa ackumulerade avskrivningar	-1 389	-1 389
		Utgående bokfört värde	0	0

Noten Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar redovisades inte i årsredovisningen 2020.

Not	8	Förbättringsutgifter på annans fastighet	2021-12-31	2020-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	222	222
		Summa anskaffningsvärde	222	222
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-96	-58
		Årets avskrivningar	-38	-38
		Summa ackumulerade avskrivningar	-134	-96
		Utgående bokfört värde	89	127

Not	9	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2021-12-31	2020-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	4 213	3 824
		Årets anskaffningar	0	416
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-26
		Summa anförskaffningsvärde	4 213	4 214
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 292	3 103
		Årets avskrivningar	-301	-216
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	26
		Summa ackumulerade avskrivningar	-3 593	-3 292
		Utgående bokfört värde	620	921

Ingående anskaffningsvärde har justerats med 1 tkr.

Not	10	Fordringar hos andra myndigheter	2021-12-31	2020-12-31
		Fordran ingående mervärdesskatt	1 602	919
		Kundfordringar hos andra myndigheter	437	21
		Övriga fordringar hos andra myndigheter	-1	5
		Summa	2 039	945

Posten övriga fordringar hos andra myndigheter avser ett underskott på skattekontot. Fordran ingående mervärdesskatt har ökat mellan åren på grund av att fler inköp av statistikjänster från leverantören Statisticon har skett i december månad 2021 jämfört med december månad 2020. Ökningen i ingående mervärdesskatt beror också på att konsultkostnaderna har ökat inom ramen för Trafikanalys uppdrag att ta fram underlag till regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan.

Not	11	Övriga kortfristiga fordringar	2021-12-31	2020-12-31
		Fordringar hos anställda	0	9
		Summa	0	9

Not	12	Förutbetalda kostnader	2021-12-31	2020-12-31
		Förutbetalda hyreskostnader	897	876
		Norstedts Juridik AB	42	46
		MyNewsdesk,	44	44
		SAS licensperiod	473	459
		Esri Sverige AB	68	68
		Wasa Kredit	48	47
		Meltwater, 2021 och 2022	27	80
		Övriga förutbetalda kostnader	206	134
		Summa	1 804	1 754

Not	13	Övriga upplupna intäkter	2021-12-31	2020-12-31
		Övriga upplupna intäkter inomstatliga	0	211
		Summa		211

Not	14	Avräkning med statsverket	2021-12-31	2020-12-31
		Anslag i räntebärande flöde		
		Ingående balans	-2 694	1 452
		Redovisat mot anslag	64 598	61 854
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-66 855	-66 001
		Återbetalning av anslagsmedel	714	0
		Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-4 237	-2 694

Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag

Ingående balans	24	24
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-8	0
	<u>16</u>	<u>24</u>
Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag	16	24
Summa Avräkning med statsverket	-4 221	-2 670

Not	15	Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	2021-12-31	2020-12-31
		Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	13 285	7 463
		Summa	13 285	7 463
		Beviljad kredit enligt regleringsbrev	1 800	1 800
		Maximalt utnyttjad kredit	0	0

Not	16	Myndighetskapital	2021-12-31	2020-12-31
		Myndighetskapital saknas, därför lämnas inte någon specifikationstabell.		

Not	17	Övriga avsättningar	2021-12-31	2020-12-31
		Avsättning för lokalt omställningsarbete		
		Ingående balans	571	506
		Årets förändring	66	65
		Utgående balans	637	571

Trafikanalys avser att utnyttja detta under 2022.

Not	18	Lån i Riksgäldskontoret	2021-12-31	2020-12-31
		Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
		Ingående balans	1 047	834
		Under året nyupptagna lån	0	581
		Årets amorteringar	-339	-367
		Utgående balans	708	1 047
		Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 500	1 500

Not	20	Kortfristiga skulder till andra myndigheter	2021-12-31	2020-12-31
		Utgående mervärdesskatt	15	403
		Arbetsgivaravgifter	610	598
		Leverantörsskulder andra myndigheter	1 889	1 794
		Summa	2 513	2 795

Not	20	Övriga kortfristiga skulder	2021-12-31	2020-12-31
		Personalens källskatt	621	603
		Övrigt	0	0
		Summa	621	603
Not	21	Upplupna kostnader	2021-12-31	2020-12-31
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 613	2 643
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	175	156
		Statens servicecenter	105	100
		Riksrevisionen	60	60
		Statisticon	660	612
		Knowit AB	0	31
		Xelent AB	0	52
		Övriga upplupna kostnader	203	0
		Summa	3 816	3 654
Not	22	Övriga förutbetalda intäkter	2021-12-31	2020-12-31
		Övriga förutbetalda intäkter	0	100
		Summa	0	100

Anslagsredovisning

Not	23	Uo 22 1:13 ap.2
------------	-----------	------------------------

Trafikanalys - del till Trafikanalys

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 2 005 tkr. Under 2021 har Trafikanalys inte utnyttjat krediten.

Trafikanalys får disponera 1 980 tkr av det ingående överföringsbeloppet, dvs. 3 procent av föregående års tilldelning 66 001 tkr enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

6.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

<i>(tkr)</i>	2021	2020	2019	2018	2017
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 500	1 500	1 500	2 000	2 000
Utnyttjad	708	1 047	834	113	159
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	0	0	3	0
Räntekostnader	0	0	16	44	53
Avgiftsintäkter					
Avgiftsintäkter som disponeras					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	1 000	1 000
Avgiftsintäkter	2 871	2 875	1 901	87	1 114
Avgiftsintäkter som ej disponeras, ej tillämpligt					
Anslagskredit					
Beviljad	2 005	1 980	1 949	1 924	1 844
Utnyttjad	0	0	1 452	0	0
Anslag					
Ramanslag					
Anslagssparande	4 237	2 694	0	1 433	4 409
Bemyndiganden - ej tillämplig					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	34	34	34	33	31
Medelantalet anställda (st)*	41	37	38	40	37
Driftkostnad per årsarbetskraft	2 028	1 911	2 050	1 974	2 012
Kapitalförändring					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

7 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2021 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 17 februari 2022

Mattias Viklund
Generaldirektör

8 Bilaga

Publiceringar under 2021

Rapporter

Rapport 2021:1 Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer – en rumslig ekonometrisk analys

Rapport 2021:2 Internationellt modellföljande under tio år – en tillbakablick

Rapport 2021:3 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2020

Rapport 2021:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2020

Rapport 2021:5 Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2021

Rapport 2021:6 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021

Rapport 2021:7 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2021

Rapport 2021:8 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2021

Rapport 2021:9 Godstransporterna under pandemin – hur klarade den svenska godstransportsektorn en global kris?

Rapport 2021:10 Sjöfartsstödetts effekter 2021

Utestående publicering

Rapport 2020:14 Godsflöden under covid-19-pandemins första halvår – (publicerades 20 januari 2021)

PM

PM 2021:1 Reviderat index för lokal tillgänglighet

PM 2021:2 Effektiva och hållbara godstransporter – indikatorer för benchmarking av nationella godstransportstrategin

PM 2021:3 Transporternas ekonomiska överkomlighet – hur mäter vi det?

PM 2021:4 Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender

PM 2021:5 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor

PM 2021:6 Fördjupad måluppföljning – utveckling av tillgänglighetsmått till årlig måluppföljning

PM 2021:7 Korttidsprognoser för svenska vägfordonsflottan – metoder och antaganden

PM 2021:8 Fordonsprognoser i en osäker tid – en internationell utblick

PM 2021:9 Geografiska tillgänglighetsanalyser – en metodbeskrivning

PM 2021:10 Godstransporter – vad sägs och skrivs om konkurrenskraft?

Statistik

- 2021:1 Lastbilstrafik 2020 kvartal 3
- 2021:2 Punktlighet på järnväg 2020 kvartal 4
- 2021:3 Fordon i län och kommuner 2020
- 2021:4 Punktlighet på järnväg 2020
- 2021:5 Fordon 2020
- 2021:6 Järnvägstransporter 2020 kvartal 4
- 2021:7 Sjötrafik 2020 kvartal 4
- 2021:8 Lastbilstrafik 2020 kvartal 4
- 2021:9 Luftfart 2020
- 2021:10 Körsträckor 2020
- 2021:11 Trafikarbete på de svenska vägarna 2020
- 2021:12 Punktlighet på järnväg 2021 kvartal 1
- 2021:13 Vägtrafikskador 2021
- 2021:14 Lastbilstrafik 2020
- 2021:15 Sjötrafik 2020
- 2021:16 Resvaneundersökningen 2021
- 2021:17 Bantrafikskador 2020
- 2021:18 Sjötrafik 2021 kvartal 1
- 2021:19 Postverksamhet 2020
- 2021:20 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2020
- 2021:21 Fartyg 2020 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi
- 2021:22 Järnvägstransporter 2021 kvartal 1
- 2021:23 Bantrafik 2020
- 2021:24 Lastbilstrafik 2021 kvartal 1
- 2021:25 Regional linjetrafik 2020
- 2021:26 Kommersiell linjetrafik på väg 2020
- 2021:27 Transportarbete 2020
- 2021:28 Punktlighet på järnväg 2021 kvartal 2
- 2021:29 Sjötrafik 2021 kvartal 2
- 2021:30 Järnvägstransporter 2021 kvartal 2
- 2021:31 Lastbilstrafik 2021 kvartal 2
- 2021:32 Televerksamhet 2020
- 2021:33 Transportarbete 2020

2021:34 Punktlighet på järnväg 2021 kvartal 3

2021:35 Sjötrafik 2021 kvartal 3

2021:36 Järnvägstransporter 2021 kvartal 3

Till detta kommer publiceringar av "Nyregistrerade fordon" – statistik över nyregistrerade fordon som publiceras 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.