



# Årsredovisning 2012 Trafikanalys



**Årsredovisning 2012**  
**Trafikanalys**  
Diarienummer Sty 2013/32

**Trafikanalys**

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

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

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

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2013-02-22

# Innehåll

<b>Generaldirektörens förord .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Resultatredovisning .....</b>	<b>7</b>
1.1 Myndighetens uppgifter .....	7
1.2 Organisation .....	7
1.3 Slutförda och pågående projekt 2012 .....	8
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter .....	9
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren .....	10
1.6 Verksamhetens overheadkostnader .....	10
<b>2 Verksamhetsgrenar .....</b>	<b>13</b>
2.1 Omvärldsanalys .....	13
Urval av prestationer Omvärldsanalys .....	14
2.2 Analys och granskning .....	14
Urval av prestationer Analys och granskning .....	17
Remisser .....	17
2.3 Statistik .....	19
Officiell statistik .....	19
Utvecklingsarbete .....	20
Internationell rapportering och samarbete .....	21
Urval av prestationer Statistik .....	22
2.4 Utvärdering och uppföljning .....	23
Utvärdering .....	23
Nulägesanalys .....	24
Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys .....	25
<b>3 Kunskapsspridning .....</b>	<b>27</b>
<b>4 Kompetens .....</b>	<b>29</b>
4.1 Personalsammansättning .....	29
4.2 Bemanning .....	29
4.3 Kompetensutveckling .....	30
4.4 Arbetsmiljö och hälsa .....	30
4.5 Sjukfrånvaro .....	30
4.6 Jämställdhet .....	31

4.7	Åldersbalans .....	31
<b>5</b>	<b>Undantag från regelverket .....</b>	<b>33</b>
5.1	Jämförelsetal .....	33
5.2	Sjukfrånvaro.....	33
<b>6</b>	<b>Finansiell redovisning.....</b>	<b>35</b>
6.1	Resultaträkning.....	35
6.2	Balansräkning .....	36
6.3	Anslagsredovisning.....	38
6.4	Tilläggsupplysningar .....	39
6.5	Noter .....	41
6.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	45
<b>7</b>	<b>Fastställande av årsredovisning .....</b>	<b>47</b>
<b>Bilaga.....</b>		<b>49</b>
	Publiceringar under året .....	49
	Rapport.....	49
	PM.....	49
	Statistik.....	50

# Generaldirektörens förord

Ännu ett verksamhetsår ska redovisas. Året 2012, vårt tredje verksamhetsår, präglades av generellt hög aktivitet inom transportområdet, så även för Trafikanalys. Vi mötte en stor efterfrågan och ett stort intresse för vår verksamhet.

Trafikanalys är en liten myndighet med ett stort uppdrag, som kan sammanfattas med att vi ska vara en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vår roll är att leverera relevanta och kvalitativa kunskapsunderlag, som en del av beslutsunderlag. Det handlar om analyser, utvärdering och statistik.

Nu laddar vi inför ett transportpolitiskt innehållsrikt 2013, då många perspektiv, mål och behov, på regional, nationell och europeisk nivå, ska brytas och avvägas mot varandra. Mycket tyder på att en större del av vår verksamhet än tidigare kommer att vara kopplad till återkommande uppdrag som handlar om att, utifrån den transportpolitiska målbilden, följa och bedöma processer, förslag och prestationer. För att våra analyser ska bli effektiva och hålla god kvalitet fortsätter det interna utvecklingsarbetet kring datalagring och implementering av geografisk databehandling.

Vårt mål är att vi med våra resurser ska, tillsammans med transportpolitikens andra aktörer, kunna bidra till ett förbättrat transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige.

Stockholm den 22 februari 2013

Brita Saxton





# 1 Resultatredovisning

## 1.1 Myndighetens uppgifter

Trafikanalys utvärderar, analyserar och redovisar effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Myndigheten ansvarar för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys har ambitionen att förse beslutsfattare inom transportpolitiken med goda och relevanta kunskapsunderlag. Utgångspunkten är det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Trafikanalys analyserar transportpolitikens omvärld och dess framtida förutsättningar. Omvärldsanalyserna har särskild tonvikt på transportsystemets utveckling inom EU-området.

Trafikanalys ska sprida kunskap, erfarenheter och resultat från verksamheten till andra myndigheter och intressenter, däribland regionala aktörer med ansvar för regionalt tillväxtarbete.

För ytterligare beskrivning av myndighetens uppdrag se Trafikanalys instruktion.<sup>1</sup>

## 1.2 Organisation

Myndighetschefen leder Trafikanalys verksamhet. Den är indelad i tre avdelningar: Analys och granskning, Utvärdering, nulägesanalys och statistik samt Verksamhetsstöd. Huvudkontoret ligger i Stockholm och ett kontor ligger i Östersund. Verksamhet av strategisk betydelse bedrivs vid båda kontoren.

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

Under året har det vetenskapliga rådet haft två möten.

---

<sup>1</sup> [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2010186-med-inst\\_sfs-2010-186/?bet=2010:186](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2010186-med-inst_sfs-2010-186/?bet=2010:186)

## 1.3 Slutförda och pågående projekt 2012

Trafikanalys uppdrag delas in i specifika och löpande projekt.

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

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

Tabell 1.1: Specifika projekt

<i><b>Specifika projekt</b></i>	<i><b>Antal 2012</b></i>	<i><b>Kostnad (tkr.)</b></i>	<i><b>Antal 2011</b></i>	<i><b>Kostnad (tkr.)</b></i>	<i><b>Antal 2010 (9 mån.)</b></i>	<i><b>Kostnad (tkr.)</b></i>
Projekt överförda från föregående år	45		33		-	
Nya projekt under året	29		18		38	
<b>Summa projekt under året</b>	<b>74</b>		<b>51</b>		<b>38</b>	
Årets avslutade projekt	8	3 628	6	3 489	5	192
Pågående projekt vid årets slut	66		45		33	

Tabell 1.2: Löpande projekt

<i><b>Löpande projekt</b></i>	<i><b>Antal 2012</b></i>	<i><b>Kostnad (tkr.)</b></i>	<i><b>Antal 2011</b></i>	<i><b>Kostnad (tkr.)</b></i>	<i><b>Antal 2010 (9 mån.)</b></i>	<i><b>Kostnad (tkr.)</b></i>
Statistikrapporter	25	25 382	26	32 942	20	22 631
Remisser	19	547	34	1 212	25	637
Uppföljning av de transportpolitiska målen	1	948	1	782	1	122
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	1 384	1	1 235	1	411
Omvärldsanalys	1	2 487	1	2 200	1	305

## 1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter

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

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

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>	<i>2010 (9 mån.)</i>
Analys	19 976	18 240	10 714
Statistik	25 382	32 942	22 631
Utvärdering och uppföljning	17 639	14 663	4 769
<b>Totalt</b>	<b>62 998</b>	<b>65 845</b>	<b>38 114</b>

Tabell 1.4: Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren (tkr.)

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>	<i>2010 (9 mån.)</i>
<i>Anslag</i>	<i>19 930</i>	<i>18 177</i>	<i>10 476</i>
<i>Övriga intäkter</i>	<i>46</i>	<i>63</i>	<i>238</i>
<b>Summa Analys</b>	<b>19 976</b>	<b>18 240</b>	<b>10 714</b>
<i>Anslag</i>	<i>21 933</i>	<i>25 402</i>	<i>20 845</i>
<i>Övriga intäkter</i>	<i>3 449</i>	<i>7 540</i>	<i>1 786</i>
<b>Summa Statistik</b>	<b>25 382</b>	<b>32 942</b>	<b>22 631</b>
<i>Anslag</i>	<i>17 600</i>	<i>14 618</i>	<i>4 664</i>
<i>Övriga intäkter</i>	<i>40</i>	<i>45</i>	<i>105</i>
<b>Summa Utvärdering och uppföljning</b>	<b>17 640</b>	<b>14 663</b>	<b>4 769</b>
<b>Totalt</b>	<b>62 998</b>	<b>65 845</b>	<b>38 114</b>

## 1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret upp går till 49 590. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 72 procent motsvarande cirka 35 700 timmar. Fördelningen av resterande arbetstid som bland annat administrativ tid har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån verksamhetsgrenens andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 1.5: Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren (timmar)

<b>Verksamhetsgren</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010 (9mån.)</b>
Analys	19 220	19 493	12 564
Statistik	13 267	14 572	15 705
Utvärdering och uppföljning	17 103	13 830	6 631
<b>Totalt</b>	<b>49 590</b>	<b>47 895</b>	<b>34 900</b>

## 1.6 Verksamhetens overheadkostnader

För att ge en än tydligare bild av fördelningen Trafikanalys kostnader så särredovisar vi 2012 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 16 061 tkr motsvarande 25 % av de totala kostnaderna.

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

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

<sup>2</sup> Se not 4 i resultatredovisningen

<sup>3</sup> Se not 5 i resultatredovisningen

Tabell 1.6: Verksamhetens overheadkostnader (tkr.)

<b><i>Overheadkostnader</i></b>	<b>2012</b>
Kostnader för personal	4 407
Kostnader för lokal	2 658
Övriga driftskostnader	8 060
Finansiella kostnader	26
Avskrivningar och nedskrivningar	909
<b>Totalt</b>	<b>16 061</b>



## 2 Verksamhetsgrenar

### 2.1 Omvärldsanalys

Trafikanalys fick under året ett nytt instruktionsuppdrag om att följa sjöfartens internationella konkurrenskraft. Under hösten togs en första rapport fram som ger en uppdaterad bild av svensk sjöfarts konkurrenskraft.<sup>4</sup> Rapporten diskuterades på en workshop i september där ett stort antal deltagare från branschen och myndigheter medverkade.

För andra året i rad arrangerade myndigheten ett Nordiskt seminarium under rubriken *Nordiska vägar till en effektiv transportpolitik*. Årets tema var kostnads-kontroll och kvalitetssäkring i infrastrukturförsörjning. Inför seminariet gjordes en analys som visade att formerna för kvalitetssäkring skiljer sig åt mellan länderna, men att Norge och Danmark ligger långt framme.<sup>5</sup> Sveriges nya planerings-system för transportinfrastruktur innehåller delar som innebär att Sverige närmar sig de arbetsformer som finns i Norge och Danmark.

I samarbete med Novus Opinion har Trafikanalys genomfört en studie av ungas resvanor och deras syn på sitt framtida resande. Där ges bilden av att unga i stor utsträckning föreställer sig att de kommer att resa ungefär som sina föräldrar.<sup>6</sup>

Mot bakgrund av en tidigare trend- och scenariostudie har Trafikanalys i samarbete med Centrum för transportstudier (CTS) analyserat hur lönsamhet och målpåfyllelse för skilda transportpolitiska insatser varierar mellan olika framtida utvecklingsscenarier.

En global överblick över utvecklingen beträffande höghastighetsjärnväg, ur ett transportpolitiskt perspektiv, togs under året fram. På flera håll i världen är satsningarna mycket betydande. Många gånger är ökad kapacitet ett väl så viktigt motiv som snabbheten i sig.<sup>7</sup>

En analys av dynamiken på luftfartsmarknaden för att bedöma om och hur tillfredsställande tillgänglighet är beroendet av enskilda operatörer har genomförts. Den visar att anpassningen på marknaden är god och att inträdeshindren för nya operatörer är små.<sup>8</sup>

En undersökning om e-handel och dess effekter på framtida resmönster påbörjades och kommer att färdigställas under 2013.

---

<sup>4</sup> Svensk sjöfarts konkurrenskraft, Copenhagen Economics. Dnr. Sty. 2012/69

<sup>5</sup> Kvalitetssäkring och kostnadskontroll i de nordiska länderna, Trafikanalys Rapport 2012:6

<sup>6</sup> Unga om olika trafikslag, Novus. Dnr. Utr. 2012/80

<sup>7</sup> Höghastighetsjärnväg – en global överblick, Trafikanalys Rapport 2012:10

<sup>8</sup> SAS roll och betydelse för det svenska transportsystemet, Copenhagen Economics. Dnr. Utr. 2012/58

Under året har ett arbete med att utveckla en omvärldsportal till hemsidan inletts. Portalen ska innehålla löpande uppdaterade omvärldsindikatorer, successivt uppdaterade omvärldstrender och även redovisa de omvärldsprojekt myndigheten genomför.

Trafikanalys fortsatte under året sin omvärldsbevakning av transportpolitiska EU-nyheter. I genomsnitt var 14:e dag har en nyhetscolumn presenterats på myndighetens hemsida. Under året togs även en form för fördjupade analyser fram, dessa presenteras varje månad. Trafikanalys och Trafikverket har ett löpande samarbete avseende omvärldsanalys.

## Urval av prestationer Omvärldsanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom omvärldsanalys. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

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

<i>Prestationer</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
EU-bevakning	92	- <sup>9</sup>
Ungas resande	455	0
Sjöfartens konkurrenssituation	604	0

## 2.2 Analys och granskning

Ett av Trafikanalys instruktionsuppdrag är att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, i relation till skatte- och avgiftsuttag. I årets redovisning framgår i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina totala samhällsekonomiska kostnader. Trafikanalys föreslår att regeringen överväger att tillsätta en kommitté med ett brett uppdrag att utreda och föreslå ett system för effektiva, klimatsmarta och hållbara ekonomiska styrmedel.<sup>10</sup>

Det nya instruktionsuppdraget om att analysera effekter av stödet till svensk sjöfart har föranlett arbetet med att återkommande beskriva den ekonomiska utvecklingen för rederier med stöd. Parallellt med detta har uppdraget om att följa svensk sjöfarts konkurrenssituation påbörjats. Trafikanalys har bland annat diskuterat med SCB om möjliga justeringar i insamlingen av sjöfartsstatistik för att bättre möjliggöra framtagningen av indikatorer på området. Trafikanalys har också haft en dialog med Transportstyrelsen om myndigheternas olika uppdrag som rör sjöfarten.

<sup>9</sup> 2012 är första året som kostnaden för EU-bevakning särredovisas

<sup>10</sup> Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Trafikanalys Rapport 2012:3



Arbetet med att följa Trafikverkets insatser avseende samhällsekonomiska modeller är ett instruktionsuppdrag. 2012 har det bland annat lett till slutsatsen att samhällsekonomiska modeller i år getts större prioritet inom Trafikverket än tidigare. Samtidigt förordar Trafikanalys ett mer strategiskt förhållningssätt till området.<sup>11</sup>

För följandet av de internationella modellerna har fokus legat på persontransportmodeller. Ett arbete inleddes under 2012 och ska redovisas kommande verksamhetsår.<sup>12</sup>

Trafikanalys deltog i arbetet med den nationella strategin för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007 till 2013. Myndighetens fokus är på prioriteringen tillgänglighet i den nationella strategin. Trafikanalys bedriver även verksamhet i linje med prioriteringen strategiskt gränsöverskridande samarbete.<sup>13</sup>

Trafikanalys instruktionsuppdrag om att bistå Produktivitetskommittén upphörde under året. En kartläggning av anläggningsbranschens utveckling, marknadsstruktur och konjunkturskänslighet publicerades i början av 2012. Konkurrensstrycket på de rikstäckande aktörerna har ökat till följd av att utländska aktörer har kommit in på den svenska marknaden och deltagit främst i stora upphandlingar. Medan de större aktörerna möter större konkurrens och sämre vinstmarginaler, uppvisar de mindre aktörerna inom branschen en ökande lönsamhet och en mer stabil vinstmarginal. Branschen som helhet är kapitalintensiv vilket ger dåliga förutsättningar att hantera en vikande efterfrågan i lågkonjunktur. Offentliga anläggningsinvesteringar har därför varit viktiga för att upprätthålla en relativt stabil sysselsättningsnivå inom branschen.<sup>14</sup>

I propositionen om planeringssystem för transportinfrastruktur har regeringen aviserat att Trafikanalys ska kvalitetssäkra det beslutsunderlag som Trafikverket tar fram inför beslut om byggstart. Ett underlag för fortsatt diskussion om hur detta arbete kan och bör utformas togs fram 2012.

Trafikanalys genomförde, på regeringens uppdrag, en analys av infrastrukturåtgärder som en del av stabiliseringspolitiska åtgärder vid kraftiga lågkonjunkturer. I uppdraget ingick bland annat att utvärdera de infrastrukturåtgärder som vidtagits i Sverige och att analysera lämpliga förberedelser inför en framtida lågkonjunktur. En av rapportens slutsatser är att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda förutsättningarna att ha ett uppdaterat lager med förprojekterade åtgärder som snabbt kan genomföras och/eller utveckla en metod för att snabbt kunna ta fram lämpliga åtgärder.<sup>15</sup>

---

<sup>11</sup> Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2012, Trafikanalys Rapport 2012:11

<sup>12</sup> Persontransportmodeller i ett internationellt perspektiv 2012. Dnr. Utr. 2013/12

<sup>13</sup> Redovisning av Trafikanalys medverkan till genomförande av En nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007-2013. Dnr. Utr. 2012/4

<sup>14</sup> Anläggningsbranschens utveckling, marknadsstruktur och konjunkturskänslighet, Trafikanalys PM 2012:1

<sup>15</sup> Infrastrukturåtgärder som stabiliseringspolitiskt instrument, Trafikanalys Rapport 2012:1

Under året har myndigheten redovisat ett regeringsuppdrag om att analysera befintliga trafikplaners känslighet för befolkningsprognoser. En förutsättning i uppdraget var att samma metodansats som Trafikverket använt i planeringen också skulle användas i uppdraget. Analysen visade emellertid att dessa modellverktyg, åtminstone i sin nuvarande utformning var olämpliga för känslighetsanalyser av detta slag.<sup>16</sup>

På regeringens uppdrag analyserade Trafikanalys användningen och styrningen av anslaget för trafikavtal. Slutsatsen i rapporten är att en helt ny modell bör införas. Trafikanalys bedömer även att färjetrafiken till Gotland i första hand bör ses som en ersättning för en fast förbindelse. Förslaget är därför att Gotlands- trafikens finansiering flyttas till utgiftsområde 22, anslag 1:1 Vägghållning.<sup>17</sup>

Regeringsuppdraget om att ta fram ett förslag till modell för utvärdering av transportforskning, resulterade i en föreslagen modell som kombinerar olika metoder och datakällor. Det kan konstateras att ett utvärderingsarbete av det här slaget är komplicerat men att det finns goda förutsättningar att göra det på ett fruktbart sätt.<sup>18</sup>

Trafikanalys är en av ett 20-tal myndigheter som fått i uppdrag att stärka statens engagemang i regionalt tillväxtarbete. Tillsammans med Trafikverket, Tillväxtanalys och Tillväxtverket bildar Trafikanalys en grupp för tematiskt myndighetssamarbete. Inom denna grupp har Trafikanalys främsta fokus varit sambandet mellan tillgänglighet och tillväxt och uppföljning av detta. Huvudslutsatser är att teoretiskt belägga att tillgänglighet är viktigt för regional tillväxt, även om det har varit svårt att empiriskt visa ex-post, och att det behövs ytterligare kunskap om tillgänglighetens påverkan på näringslivets konkurrenskraft.

Trafikanalys deltar även i Analysgrupp 3.0 som leds av Enheten för regional tillväxt på Näringsdepartementet. I arbetet deltar även Tillväxtanalys, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Boverket, Vinnova, Tillväxtverket, Nordregio samt analyssektariatet på Näringsdepartementet. Denna grups syfte är ett utbyte av information om regionala tillväxtfrågor och spridning av resultat av studier med regional anknytning.

Under året bistod Trafikanalys Näringsdepartementet i arbetet med de tertialvisa myndighetsdialogerna för de större transportmyndigheterna, och i samband med EU-förhandlingarna om ett nytt järnvägspaket.

Trafikanalys bistår också regeringen med koordinering och strategisk utveckling av samverkansavtal. Arbetet är främst kopplat till ett MoC med USA:s transportministerium samt till två MoU med Kinas transport- respektive järnvägsministerium.

---

<sup>16</sup> Trafikplaners känslighet för befolkningsprognoser och lokalisering. Dnr. Utr. 2012/41

<sup>17</sup> Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, Trafikanalys Rapport 2012:5

<sup>18</sup> Modell för utvärdering av transportforskning, Trafikanalys Rapport 2012:9

Trafikanalys har under året fungerat som stöd till Näringsdepartementet vid möten i International Transport Forum (ITF) Task Force 2012 samt i ITF:s styrande organ, ITF Transport Management Board.

Som underlag för regeringens arbete med trafiksäkerhet genomförde Trafikanalys en kartläggning av Fol-system för alla trafikslag. Kartläggningen har hanterat såväl det svenska som det europeiska och det globala perspektivet på frågeställningen.

Trafikanalys har deltagit i flera av regionernas möten om arbetet med infrastrukturplanering i nätverket REGSAM. Diskussionerna i nätverket har handlat mycket om vad det nya planeringssystemet för transportinfrastruktur kommer att innebära för regionerna. Diskussionerna har också handlat om Trafikverkets och regionernas förberedelser inför åtgärdsplaneringen och regeringens direktiv.

Trafikanalys har också deltagit i det myndighetsgemensamma samverkansorganet Transam liksom i CTS (Centrum för Transportstudier) verksamhet exempelvis i CTS-projektet som syftar till att hitta möjligheter att bygga upp en valideringsdatabas för Samgodsmodellen. Genom att samla resultat och erfarenheter av modellkörningar kan bättre förutsättningar skapas för att följa modellarbetet.

## Urval av prestationer Analys och granskning

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

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

<b>Prestationer</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010 (9 mån.)</b>
Trafikavtal	1 172	17	0
Myndighetsstyrning	664	366	179
Samhällsekonomiska modeller	1 559	1 235	411

## Remisser

Trafikanalys besvarade 19 remisser under 2012.

I remissen av Trafikverkets kapacitetsutredning konstaterar Trafikanalys att utredningen är ambitiös, bred och intressant. Samtidigt efterlyser Trafikanalys att slutsatserna skarpare ska lyfta fram vilka olika åtgärdsförslag och rekommendationer Trafikverket ger och hur förslagen motiveras ur ett effektiviserings- och kapacitetshöjande perspektiv.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Yttrande över Trafikverkets kapacitetsutredning. Dnr. Utr. 2012/7

Angående införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg i en remiss från Trafikverket ställer sig Trafikanalys uppskattande till att tanken på auktionsförfarande för tilldelning av tåglägen övergivits. Trafikanalys betonar behovet av ett relativt omfattande utvecklingsarbete för att få med ytterligare samhällsekonomiska aspekter och ett trafikslagsövergripande perspektiv. Helst bör arbetet kopplas till en utveckling av beräkningen av marginalkostnadsbaserade banavgifter, inklusive avgifter som kan relateras till bristande spårkapacitet.<sup>20</sup>

Trafikanalys ser positivt på att Trafikverket utvecklar en väl strukturerad åtgärdsvals metodik i remissen om åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen. Trafikanalys lyfter fram risken för att samverkan med aktörer sker på bekostnad av allmänintresset samt det problematiska med att Trafikverket anger att de också ska låta sig styras av lokala mål.<sup>21</sup>

I Näringsdepartementets remiss av Riksrevisionens granskningsrapport *Infrastrukturplanering på väg mot klimatmålen* delar Trafikanalys till stor del Riksrevisionens slutsatser. Bland annat om behovet av en tydligare definition av målsättningen om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta. Trafikanalys lyfter problemet med ansvarsfördelning mellan regional och nationell nivå samt de begränsningar som blir följden av att helt basera planeringen på analyser av samhällsekonomisk effektivitet med befintliga verktyg.<sup>22</sup>

I remissynpunkter på Transportstyrelsens föreskrifter om uppgiftslämnarskyldighet för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafikmarknaden förordar Trafikanalys ett betydligt starkare samarbete mellan myndigheter med gemensamma behov. Detta för att spara resurser, minska uppgiftslämnarbyrån och skapa förutsättningar för användning av enhetliga definitioner.<sup>23</sup>

I svar till Finansdepartementets remiss av förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 223/2009 om europeisk statistik anser Trafikanalys att förslaget är dåligt anpassat till svensk lag och förvaltningsstruktur. Förslaget passar inte heller det decentraliserade system för officiell statistik som infördes vid den svenska statistikreformen i mitten av 1980-talet.<sup>24</sup>

---

<sup>20</sup> Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg. Dnr. Utr. 2012/48

<sup>21</sup> Remissvar angående åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen. Dnr. Utr. 2012/28

<sup>22</sup> Remissyttrande över Riksrevisionens granskningsrapport: *Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?* (RIR 2012:7). Dnr. Utr. 2012/25

<sup>23</sup> Synpunkter på förslag till Transportstyrelsens föreskrifter om uppgiftsskyldighet för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafikmarknaden. Dnr. Utr. 2012/24

<sup>24</sup> Remissyttrande över förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 223/2009 om europeisk statistik (Fi 2012/50). Dnr. Utr. 2012/30

## 2.3 Statistik

### Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik<sup>25</sup> presenteras den statistik som av ansvariga sektorsmyndigheter bedömts uppfylla krav på bland annat kvalitet. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken över Transporter och kommunikationer. Produktion, kvalitetssäkring och spridning av officiell statistik görs på följande områden; bantrafik, kollektivtrafik, kommunikationsmönster, luftfart, post, tele, sjöfart och vägtrafik. I området kommunikationsmönster ingår statistiken om resvanor och varuflöden och i området vägtrafik ingår bland annat redovisningen av vägtrafikskadade.

Insamling och bearbetning av statistiken utförs i mycket stor utsträckning av upphandlade konsulter och andra myndigheter. Trafikanalys publicerar officiell statistik års- och kvartalsvis i form av bearbetade rapporter och datafiler som samtliga kan hämtas från myndighetens hemsida. Där finns en publiceringsplan som under 2012 omfattade 37 statistikpubliceringar, varav 25 rapporter eller tabellverk och 12 månadsvisa pressmeddelanden om nyregistreringar av fordon.

Inom resvaneundersökningen fortsatte datainsamlingen parallellt med utvecklingen av databaser och program för effektiva analyser. Publiceringar från RVU Sverige 2011 har utgjorts av en metodrapport<sup>26</sup> samt en första resultatrapport i form av ett tabellverk. Här framkom bland annat att män i genomsnitt reser nästan 5 mil per dag, vilket är 20 % längre än kvinnorna. Ser man till enbart bilresorna är männens resor dubbelt så långa som kvinnornas. Databasen har även lämnats ut till flera användare.<sup>27</sup>

Den senaste Varuflödesundersökningen genomfördes år 2009 och under året påbörjades förberedelser för att genomföra nästa VFU. Erfarenheterna av användningen av resultaten från tidigare undersökningar inventerades som underlag för en diskussion om fortsatt utformning. Diskussioner inleddes med Trafikverket kring deras behov av data över varuflöden.

Utöver den officiella statistiken producerar Trafikanalys viss annan statistik, t.ex. avseende lokal och regional kollektivtrafik. När vissa krav avseende bland annat kvalitet är uppfyllda kan sådan statistik föreslås ingå i systemet för Sveriges Officiella Statistik. Inom statistikområdet Bantrafik fick kvartalsstatistiken om järnvägstransporter under 2012 denna SOS-status.



Figur 2.1: Symbolen för officiell statistik

<sup>25</sup> Lag (2001:99) om den officiella statistiken

<sup>26</sup> Metodrapport RVU Sverige 2011, Trafikanalys PM 2012:8

<sup>27</sup> RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2011, Trafikanalys Statistik 2012:25

## Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett arbete för att systematiskt genomlysa och utveckla statistikprodukterna, med fokus på syfte, nytta och kvalitet. Strävan att minska uppgiftslämnarbördan är en viktig utgångspunkt i detta arbete.

För undersökningen om lastbilstrafik utvecklades föregående år en ny metod för stratifiering av respondenturvalet. Resultatet blev en påtaglig precisionsförbättring i årets undersökning vilket möjliggör en minskad uppgiftslämnarbörda med 200 enkäter per kvartal från och med år 2013. Under 2012 genomfördes också en särskild stilleståndsundersökning som visade en betydande underskattning av lastbilstransporterna till följd av underrapportering från lastbilsägarna.<sup>28</sup> Med utgångspunkt från dessa resultat kommer resultaten från 2012 års kvartalsrapporter och årsrapporten att omräknas med ökade godsvikter som följd.

Antalet lätta lastbilar registrerade i Sverige, och de sträckor de körs, har ökat kraftigt på senare år. Däremot saknas systematiskt insamlad kunskap om vad dessa fordon används till och deras roll i landets godstransporter. Trafikanalys genomförde under 2012 en pilotundersökning för att öka kunskapen om vad lätta lastbilar transporterar och omfattningen av dessa transporter. Resultaten ger främst underlag till utformningen av en kommande fullskaleundersökning, men utgör samtidigt den för tillfället mest detaljerade beskrivningen av de lätta lastbilarnas transporter i Sverige.<sup>29</sup>

Under år 2012 genomförde Trafikanalys en första kartläggning av gods som transporteras med buss i persontrafik.<sup>30</sup> Denna typ av transport är en intressant möjlighet att på ett effektivt sätt transportera gods i regioner där underlaget för godstransporter är litet.

I resvaneundersökningen observerades under 2011 en sjunkande svarsfrekvens. Efter en analys har åtgärder vidtagits som lett till en viss förbättring under 2012. Ett arbete har inletts för att söka nya former för undersökningen och dess metoder för datainsamling. I ett samarbete med CTS inventerades nya metoder för resvaneundersökningar genom deltagande i det internationella COST-projektet SHANTI, samt genomförandet av en workshop med internationellt deltagande. I samarbete med Trafikverket inleddes i slutet av året ett utvecklingsprojekt kring möjligheten att använda nya indatakällor för trafikprognoser samt en inventering av hur svenska nationella resvaneundersökningar hittills har använts.

Kontrollen på underlagsdata är väsentlig för Trafikanalys roll som statistikansvarig myndighet, främst genom möjligheten till kvalitetskontroll. Men även behovet av dataanalyser, t.ex. longitudinella studier eller trafikslagsövergripande nulägesanalyser, kräver tillgång till välstrukturerade data. Mikrodata som tidigare legat externt hos statistikproducenter för SIKA har nu börjat inhämtas till

---

<sup>28</sup> Utvärderingen av stilleståndsundersökningen, Statisticon. Dnr. Sty. 2012/211

<sup>29</sup> Transporter i Sverige med lätta lastbilar, Trafikanalys PM 2012:5

<sup>30</sup> Kartläggning av godstransporter med buss i Sverige 2007-2011, Trafikanalys PM 2012:6

Trafikanalys. Under 2012 hämtades tidigare års mikrodata avseende sjötrafik, fordon och postverksamhet.

Under året genomförde Trafikanalys flera upphandlingar av statistikproduktion. Bland annat gav detta ett nytt fyraårigt produktionsavtal för statistiken om Sjötrafik med en ny producent och en nästan halverad kostnad. Även för produktionen av fordonsstatistik har Trafikanalys ingått nya avtal, vilket förväntas öka användbarheten genom en tydligare ägande- och nyttjanderätt för använda underlagsdata.

Under 2012 utvärderades en pilotstudie kring uppbyggnad av ett internt data-lager för två statistikprodukter inom Trafikanalys (TRAST). Mikrodata kunde genom datalagret framgångsrikt användas för helt nya analyser i samband med regeringsuppdraget kring godstransporter (se nedan). Utvärderingen avseende bland annat praktiska erfarenheter och resursbehov kommer att ligga till grund för beslut om en strategi för framtida utveckling av datalager vid Trafikanalys.

Skattningar av trafik- och transportarbete utgör en grund för många analyser i transportsystemet. Under året fortsatte arbetet med översyn av metoderna för skattning av vägtrafikarbetet. Förbättrad precision och ökad förståelse för observerade skillnader mot andra metoder är några av resultaten av översynen.

Vid arbetet med utveckling av statistiken har relevansen för statistikanvändarna stor betydelse. Trafikanalys har under året haft möten med sina tre användarråd för kollektivtrafik, godstransporter respektive trafikskador. För samordningen av statistikproduktionen organiserar Trafikanalys ett producentråd för myndigheterna på transportområdet. Under året reviderades föreskrifterna för statistikområdena bantrafik, sjöfart och vägtrafik.

Sedan 2011 har Statistikutredningen (Dir 2011:32) arbetat med en översyn av det svenska statistiksystemet. Trafikanalys har bistått utredningen genom enkät svar och möte med utredningen. Trafikanalys har också deltagit i Bolagsverkets regeringsuppdrag att minska uppgiftslämnarbördan genom samordning mellan ett antal myndigheter.

## **Internationell rapportering och samarbete**

Trafikanalys ansvarar för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat (inom EU- kommissionen) enligt särskilda förordningar. Det gäller områdena; sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter, järnvägs-transporter och vägtrafikskador. Dessutom rapporteras svensk statistik kring transporter och infrastruktur till Eurostat och UNECE enligt "Common questionnaire", "Regweb" och "Short Term Trends Survey". Årets rapportering har fungerat bra, och har i stort sett kunnat göras på utsatt tid.

Trafikanalys deltar i Eurostats arbetsgrupper om Air transport statistics, Maritime transport statistics, Rail transport statistics, och Road transport statistics, samt i en särskild task-force för Intermodal transport statistics. Vi deltar också i Coordinating Group for Transport Statistics (CGST) som träffas en gång per år

för övergripande avstämningar, beslut kring arbetsgruppernas arbete samt förslag till kommissionen.

Under 2012 representerade Trafikanalys Sverige i OECD:s "Task force on Measuring Investment in Transport Infrastructure". Målsättningen är att presentera en gemensam handbok, Best Practice Manual, för sammanställningar av infrastrukturkostnader vid International Transport Forum (ITF Summit) i Leipzig i maj 2013.

EU-kommissionens DG MOVE bedriver ett projekt kallat ETIS-Plus som syftar till samordning av transportstatistik med socioekonomisk data på en geografisk nivå som motsvarar svenska län. Trafikanalys har deltagit som svensk expert för arbetet med validering av arbetsmodellen.

Trafikanalys deltar i UNECE:s arbetsgrupp om *Transport Trends and Economics* och en *Task force on Supply chain challenges for national competitiveness through transport* inom vilken Trafikanalys under 2012 har deltagit i utveckling av ett nytt gemensamt Transport Development Index.

I november deltog två medarbetare i en av SCB organiserad studieresa till Luxemburg och Bryssel. Resan syftade till ökad kunskap om det europeiska statistiksystemet och inkluderade besök vid Eurostat, Kommissionen, Europaparlamentet och Sveriges permanenta delegation i Bryssel.

Trafikanalys deltog vid ett möte i Oslo där de nordiska länderna samlades för erfarenhetsutbyte om statistiken kring vägtrafikskador. Trafikanalys deltog också vid ett möte i Kongsvinger där det Nordiska nätverket för transportstatistik samlades för ett erfarenhetsutbyte.

Trafikanalys deltar som tredjepartsgranskare av utsläppsstatistiken i den årliga nationella klimatrapporeringen till EU och IPCC enligt Kyotoprotokollet och förordningen (2005:626).

## Urval av prestationer Statistik

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

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

<b>Prestation</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010 (9 mån.)</b>
Resvaneundersökningen	5 254	5 678	4 266
Lastbilsundersökningen	4 797	4 949	3 310
Sjöfart	1 920	1 879	1 427



## 2.4 Utvärdering och uppföljning

### Utvärdering

Utvärderingsarbetet vid Trafikanalys har 2012 dominerats av det fortsatta arbetet med regeringsuppdraget att utvärdera effekterna av marknadsöppning för persontransporter på järnväg och den nya kollektivtrafiklagen (N2010/7904/TE). Resultaten från ett antal delprojekt redovisades dels i 10 st. underlagsrapporter, dels vid årets välbesökta Marknadsöppningsdag i slutet av november, och sammanfattades slutligen i årets redovisning till regeringen i december.<sup>31</sup>

En viktig del av utvärderingen har varit att utveckla metoder för att följa utvecklingen av utbudet i kollektivtrafiken. Här strävar Trafikanalys efter en minskad uppgiftslämnarbräda genom användning av befintliga register. I ett projekt har metoder utvecklats för att använda Samtrafikens databas med tidtabellsinformation till resenärer för att extrahera beskrivningar av utbudet. Även Trafikverkets tågplan och andra datakällor har använts. Hittills har förändringarna varit mycket små med avseende på utbudet eller sammansättningen av de operatörer som producerar kollektivtrafik. Men de utvecklade metoderna ger nu möjlighet att följa utvecklingen de kommande åren.<sup>32</sup>

Kostnaden för kollektivtrafiken har studerats, bland annat genom en jämförelse av organisering och kostnader i Stockholm och ett antal andra storstäder.<sup>33</sup> Förseningar är en annan viktig del av resenärernas upplevelser. Trafikanalys har utvecklat nya former för analys av förseningar i tågtrafiken, med skattningar av hur resenärer i landets olika delar har påverkats.

Att förändringarna i utbudet hittills varit mycket små efter reformernas genomförande, skulle kunna bero på att förutsättningarna för nya kommersiella initiativ inom kollektivtrafiken inte varit optimala. Flera av Trafikanalys studier av marknadsöppning har därför tagit fasta på marknadens möjligheter att rymma subventionerad och kommersiell trafik sida vid sida, samt på myndigheternas agerande för att skapa lämpliga förutsättningar. En studie har belyst begränsningar i de kommersiella kollektivtrafikföretagens tillgänglighet till bytespunkter och tjänster. De nybildade regionala kollektivtrafikmyndigheterna har en nyckelroll i att skapa förutsättningar för reformerna. Utvärderingen visar att upphandlingar och tecknandet av långa subventionerade avtal inte alltid underlättar de kommersiella operatörernas marknadstillträde. Inte heller tycks man ännu ha hittat former för att genom de regionala trafikförsörjningsprogrammen skapa förutsättningar för nya initiativ på kollektivtrafikmarknaden.<sup>34</sup>

Det sammantagna intrycket från Trafikanalys utvärdering av marknadsöppningarna för kollektivtrafik, är att det med nuvarande förutsättningar kommer att ta mycket lång tid innan reformerna får avsedd verkan. Trafikanalys lämnar i sin årsrapport några förslag till hur processen skulle kunna effektiviseras.

<sup>31</sup> Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken 2012, Trafikanalys Rapport 2012:13

<sup>32</sup> Utbud av kollektivtrafik 2012, Trafikanalys PM 2012:11

<sup>33</sup> En jämförande studie av kostnadseffektivitet i kollektivtrafiken i Stockholm och Oslo, Transrail. Dnr. Sty. 2012/64

<sup>34</sup> Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken, Trafikanalys PM 2012:12

Som underlag för det fortsatta arbetet med utvärderingar av reformer på transportområdet har Trafikanalys gjort en sammanställning av lämpliga metod- och begreppsmässiga utgångspunkter. Dessa har också presenterats och diskuterats vid ett seminarium för Näringsdepartementet. Ett arbete har påbörjats med att ställa upp en lista över transportpolitiska reformer, lämpliga för utvärderingar på kortare och längre sikt.<sup>35</sup>

Ett verktyg som ofta används inom ex ante analyser av transportpolitiska reformer är samhällsekonomiska kostnads-nyttokalkyler. Under året publicerade Trafikanalys en uppdaterad version av den populärvetenskapliga metodbeskrivningen "ABC i CBA".<sup>36</sup>

## Nulägesanalys

### *Måluppföljning*

Trafikanalys presenterade sin årliga uppföljning av de transportpolitiska målen i april. Graden av långsiktig hållbarhet bedöms inte ha ökat i transportförsörjningen. 2010 års ökade klimatpåverkan har vänts tillbaka, men utsläppen är fortfarande stora. Antalet dödade och skadade behöver också minska. Vissa tillgänglighetsförbättringar har gjorts men transportkvaliteten har delvis sjunkit för medborgarnas resor och näringslivets transporter.<sup>37</sup>

Det finns uppenbara brister i dagens infrastruktur som påverkar möjligheten att erbjuda en god transportförsörjning i hela landet. Möjligheterna att nå de transportpolitiska målen bestäms dock inte bara av den framtida infrastrukturen eller av fordons- och farkostflottans sammansättning. Den bestäms också av beteendeförändringar, förändrade regler och styrmedel samt av en utvecklad samhällsplanering. Därför behövs en helhetssyn, och en åtgärdsplan av långsiktiga åtgärder som planering, och åtgärder på kort sikt som regleringar och ekonomiska styrmedel vilka påverkar beteenden.

På flera sätt har myndighetens utvecklade resurser för geografisk informationshantering avspeglats i uppföljningen av de transportpolitiska målen. Under året gjordes en fördjupad studie kring den så kallade nära tillgängligheten, genom en geografisk analys av medborgarnas tillgänglighet till livsmedelsbutiker.<sup>38</sup> Arbetet har också fortsatt med utvecklingen av en webbaserad presentation av nuläget i den transportpolitiska måluppfyllnaden.

Tillgänglighet är en viktig del av det transportpolitiska funktionsmålet som hittills varit svårt att analysera på grund av bristande underlag. I slutet av 2011 fick Trafikanalys tillsammans med Tillväxtanalys regeringens uppdrag att utveckla måluppföljningen vad gäller tillgänglighetens påverkan på näringslivets konkurrenskraft och regioners utvecklingskraft (N2011/7039/TE). I april lämnades en delredovisning med en kunskapsöversikt samt en sammanställning

---

<sup>35</sup> Metod för utvärderingar av reformer på transportområdet, Trafikanalys PM 2012:13

<sup>36</sup> ABC i CBA – Välfärdsekonomin grunder och användning av CBA inom transportsektorn, Trafikanalys PM 2012:9

<sup>37</sup> Uppföljning av de transportpolitiska målen 2012, Trafikanalys Rapport 2012:4

<sup>38</sup> Närhet till livsmedelsbutik, Trafikanalys PM 2012:4

av befintliga metoder och verktyg på området.<sup>39</sup> Ett diskussionsseminarium med deltagare från Umeå universitet, Högskolan i Dalarna, Trafikverket samt Tillväxtanalys och Trafikanalys genomfördes i september i syfte att belysa sambanden mellan den av transportsystemet skapade tillgängligheten, näringslivsstrukturen och den regionala utvecklingskraften. Under årets andra halva har arbetet dominerats av utveckling av geografiska tillgänglighetsanalyser vilka tillsammans med andra data kommer att sättas in i sitt teoretiska sammanhang inför uppdragets slutliga analys och redovisning i mars 2013.

### *Andra nulägesanalyser*

Trafikanalys fick i november 2011 uppdraget att redovisa ett kunskapsunderlag och nulägesanalys om transporter av gods (N2011/6017/TE). Uppdraget slutredovisades i början av juni i form av en huvudrapport och nio underlagsrapporter. Redovisningen kombinerar tillgänglig statistik med forskningsresultat och andra kartläggningar. Den bild som växer fram analyseras i termer av godstransportsystemets relation till de transportpolitiska målen.<sup>40</sup>

I slutsatserna diskuteras bland annat samhällets beroende av effektiva godstransporter, hur trafikslagen kompletterar varandra och hur godstransporterna påverkar uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Av analyserna framgår att lastbilstransporterna domineras av korta körsträckor, över hälften av godsmängden transporteras kortare än 5 mil och endast 3 % längre än 50 mil med lastbil, vilket bland annat innebär att potentialen för överflyttningar mellan trafikslagen kan vara överskattad. Det framgår också hur utländska lastbilar dominerar gränspassagerna. Resultaten belyser vidare hur kapacitets- och miljöproblem utgör begränsningar för godstransporterna i storstadsområden, medan det snarare är utbudet som utgör begränsningen i gles- och landsbygd. En slutsats är att kunskapen om godstransporterna inte är heltäckande. Det finns viktiga kunskapsluckor och befintliga data är delvis producerade i ett smalare syfte än att bidra till en förståelse på systemnivå. Dessa erfarenheter utgör viktiga underlag för det fortsatta arbetet vid Trafikanalys.

## **Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys**

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning, som avslutats 2012. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

---

<sup>39</sup> Tillgänglighet, näringslivets konkurrenskraft och regioners utvecklingskraft – en utvecklad måluppföljning, Trafikanalys PM 2012:7

<sup>40</sup> Godstransporter i Sverige – redovisning av ett regeringsuppdrag, Trafikanalys Rapport 2012:7

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

<i>Prestation</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>	<i>2010 (9 mån.)</i>
Marknadsöppningar i kollektivtrafiken	2 992	4 353	13
Kunskapsunderlag om godstransporter	3 515	313	0
Tillgänglighet och regional konkurrenskraft	1 439	0	0

# 3 Kunskapsspridning

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

I december levererade Trafikanalys ett underlag till Krigsförsäkringsutredningen 2012 (Fi 2012:01). Redovisningen innehåller en kvantitativ beskrivning av transporter till och från samt inom Sverige, dels i nutid och dels under mellankrigstiden.<sup>41</sup> Trafikanalys har också bistått Cykelutredningen (SOU 2012:70) med underlag.<sup>42</sup>

Under 2012 har Trafikanalys arrangerat 4 större seminarier:

- Nordiska vägar till en effektivare transportpolitik, Ett seminarium om kostnadskontroll och kvalitetssäkrade beslut.
- Trafikanalys marknadsöppningsdag – en dag om marknadsöppning på kollektivtrafikmarknaden.
- Höghastighetsjärnväg – trender i omvärlden.
- Workshop om Svensk sjöfarts konkurrenskraft.

Vid VTI:s årliga konferens, Transportforum 2012, föreläste nio medarbetare från Trafikanalys om bland annat arbetspendling i storstadsområdena, den nationella resvaneundersökningen samt initiativ och strukturer i svensk transportforskning.

Medarbetare och ledning från Trafikanalys har gästföreläst vid en större utvärderingskonferens på Losby Gods i Norge, vid Linköpings universitet dels om "CBA i planeringsprocessen" (KTS programmet), dels om "CBA i planeringsprocessen och myndigheternas roll" (Programmet för Samhällets Logistik (Campus Norrköping), vid Mittuniversitetet om "Transport and Environment".

Ett antal mindre seminarier har hållits för Regeringskansliet.

Under året har Trafikanalys tagit emot studiebesök från bland andra Logistikforum, Transportstyrelsen och SL. Internationella studiebesök har tagits emot från Beijing Transportation Training Centre från Kina och Office for Rail Regulation (ORR) från Storbritannien. En fransk grupp av mastersstudenter samt Eurostat har också besökt Trafikanalys.

Medarbetare vid Trafikanalys har under året gjort studiebesök vid LKAB, Northland, Trafikverket Region Nord, Danmarks Trafikministerium och Danska

---

<sup>41</sup> Begäran om kvantitativ beskrivning av transporter för 2012 års krigsförsäkringsutredning. Dnr. Utr. 2012/184

<sup>42</sup> Remiss: Synpunkter och reflektioner till Cyklingsutredningen. Dnr. Utr. 2012/39

Vejdirektoratet. Studiebesök har också gjorts vid SCA Transforests fartyg MS Obbola, Trafikverket Region Väst, Västtrafik, Inst. för kulturgeografi och ekonomisk geografi vid Handelshögskolan i Göteborg, Göteborgs hamn samt VTI Göteborg.

Under 2012 presenterade Trafikanalys sin nya webbplats, den är myndighetens huvudkanal för kunskapsspridning. Där finns all publicering av statistik, rapporter och pm samt redovisning av regeringsuppdrag och remissvar. Men också myndighetens omvärldsbevakning, dokumentation från genomförda seminarier samt föreskrifter.

Ett stort antal förfrågningar om information, särskilt på statistikområdet, hanteras av Trafikanalys medarbetare. Förfrågningar kommer ifrån skilda användargrupper, allt från riksdagens utskott till studenter. Under 2012 beräknas minst 500 arbetstimmar ha lagts ner på förfrågningar inom statistik och annan information.

Trafikanalys publicerar statistik som uppfyller krav på bland annat kvalitet och skydd av uppgiftslämnarens integritet. Ibland vill statistikanvändare ha tillgång till de data som ligger till grund för Trafikanalys publikationer. Enligt offentlighets- och sekretesslagen är det endast undantagsvis möjligt att lämna ut sådana data och främst är det möjligt för forskningsändamål. Varje fråga om utlämnande av data prövas därför noggrant mot uppställda kriterier. Under 2012 hanterades sammanlagt 16 utlämnandeärenden.

# 4 Kompetens

## 4.1 Personalsammansättning

Tabell 4.1: Antal anställda, befattning och kön

Kompetens	2012			2011			2010		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	7	12	18	6	10	16	5	10	15
Statistiker	1	6	7	2	6	8	1	5	6
Administrativt stöd	5	0	5	3	0	3	3	0	3
Chefer	2	2	4	2	2	4	2	2	4
<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>35</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>31</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>28</b>

## 4.2 Bemanning

Vid årsskiftet var 35 personer anställda vid myndigheten, varav tre personer var visstidsanställda. Fem personer var tjänstlediga, av dessa var tre personer föräldralediga och två personer tjänstlediga för att pröva annan statlig tjänst. Två personer avslutade sina tjänster vid myndigheten under året och en tidsbegränsad anställning löpte ut under året. Två studenter har praktiserat vid myndigheten under en del av året.

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt sju personer, fördelat på båda kontoren och alla tre avdelningarna. Nästan alla rekryteringar har skett genom annonsering och extern hjälp i rekryteringsförfarandet. Två rekryteringar har skett via Trygghetsstiftelsen. Överlag har det varit ett stort intresse för myndighetens tjänster, med många kompetenta sökande.

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

## 4.3 Kompetensutveckling

I medarbetarsamtal mellan medarbetare och närmsta chef planeras individuella utvecklingsinsatser som följs upp årligen. Det rör sig oftast om deltagande i kurser eller konferenser.

Trafikanalys genomförde 2012 en gemensam internutbildning i strategisk medie- och kommunikationsutbildning, en klarspråksföreläsning samt en föreläsning med tema "Fri åkning inom ramarna - Tre verktyg och sju beslut som gör ditt arbete tillsammans med andra effektivare."

Vid interna seminarier på myndigheten, delar medarbetarna med sig av erfarenheter och kunskap från sina respektive arbetsområden och pågående projekt. Under året har myndigheten haft sju interna seminarier.

## 4.4 Arbetsmiljö och hälsa

Under året genomfördes en medarbetarundersökning med hjälp av en extern konsult. Utfallet av undersökningen var gott, över genomsnittet för staten, och visade att merparten av medarbetarna var nöjda med sin arbetssituation och kände sig motiverade. Dock kan det avdelningsövergripande samarbetet utvecklas vilket myndigheten kommer att arbeta med under kommande år.

Medarbetarna på Trafikanalys har möjlighet att använda en timme per vecka till friskvård. Det finns också en friskvårdspeng för friskvårdsaktiviteter, därutöver utgår viss ekonomisk ersättning för massage. 63 % av medarbetarna har använt friskvårdspengen under 2012.

Trafikanalys delar lokaler i Östersund med det statliga bolaget Inlandsinnovation AB. Förutom lägre kostnader och ökad effektivitet leder detta till ökad dynamik och trivsel i arbetsmiljön.

## 4.5 Sjukfrånvaro

Tabell 4.2: Andel sjukfrånvaro av sammanlagd ordinarie arbetstid, per kön (%)

<i>Kön</i>	<i>Sjukfrånvaro 2012 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2011 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2010 (%)</i>
Kvinnor	1,0	0,9	1,1
Män	1,1	0,9	0,3



Tabell 4.3: Andel sjukfrånvaro av sammanlagd ordinarie arbetstid, per åldersgrupp (%)<sup>43</sup>

<i>Åldersgrupp</i>	<i>Sjukfrånvaro 2012 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2011 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2010 (%)</i>
Upp till 29 år	–	–	–
30-49 år	1,2	0,9	0,3
50 år och äldre	–	–	–

## 4.6 Jämställdhet

Under 2012 fastställdes Trafikanalys likabehandlingsplan. I denna plan görs en kartläggning av myndigheten och några fokusområden har identifierats som myndigheten ska arbeta med fram till och med 2014.

Ett av fokusområdena för 2012 var att göra en lönekartläggning där löner och anställningsvillkor gicks igenom för att se om det förelåg några skillnader på grund av kön. Kartläggningen visade att de löneskillnader som förekom var sakligt grundade och inte berodde på kön.

## 4.7 Åldersbalans

Tabell 4.4: Anställda uppdelade på ålder och kön

<i>Åldersgrupp</i>	<i>2012</i>		<i>2011</i>		<i>2010</i>	
	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>
Upp till 29 år	1	0	1	0	1	1
30 – 49 år	10	15	9	14	7	12
50 år och äldre	4	5	3	4	3	4
<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>17</b>

<sup>43</sup> Se avsnitt 5.2 rörande redovisade siffror.



# 5 Undantag från regelverket

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

## 5.1 Jämförelsetal

Enligt ESV: s föreskrifter till 2 kap 4 § förordningen ska jämförelsetal från föregående år lämnas till varje post i och i noterna till balansräkningen och resultaträkningen. Enligt samma paragraf ska sammanställningen över väsentliga uppgifter avse de senaste fem räkenskapsåren.

Enligt ESV: s föreskrifter till 3 kap 1 § förordningen ska informationen om resultatet avse det senaste året, och jämföras med motsvarande information från minst de två föregående åren.

Enligt ESV: s föreskrifter till 3 kap 2 § förordningen ska intäkter och kostnader redovisas för minst de tre senaste åren.

Visserligen är 2012 Trafikanalys tredje verksamhets år men eftersom myndigheten bildades den 1 april 2010 avser uppgifterna det året endast nio månader. Detta gäller både i de finansiella avsnitten och i resultatredovisningen.

## 5.2 Sjukfrånvaro

Enligt 7 kap 3 § förordningen ska myndigheten lämna uppgifter om sjukfrånvaro för grupper om inte antalet anställda i gruppen är högst tio eller om uppgiften kan hänföras till en enskild individ.

Eftersom antalet anställda både i gruppen upp till 29 år och i gruppen 50 år och äldre understiger 10 personer särredovisas inte sjukfrånvaron för dessa båda grupper. Dessa uppgifter ingår i redovisningen av den totala sjukfrånvaron.



# 6 Finansiell redovisning

## 6.1 Resultaträkning

<i>(tkr.)</i>	<i>Not</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	59 462	58 197
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	3 417	7 493
Finansiella intäkter	3	119	155
<b>Summa</b>		<b>62 998</b>	<b>65 845</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	4	-25 651	-24 079
Kostnader för lokaler		-2 658	-3 107
Övriga driftkostnader	5	-33 755	-37 172
Finansiella kostnader	6	-26	-50
Avskrivningar och nedskrivningar		-909	-1 436
<b>Summa</b>		<b>-62 998</b>	<b>-65 845</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## 6.2 Balansräkning

<i>(tkr.)</i>	<i>Not</i>	<i>2012-12-31</i>	<i>2011-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	380	685
<b>Summa</b>		<b>380</b>	<b>685</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	30	46
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	724	1 233
<b>Summa</b>		<b>754</b>	<b>1 279</b>
<b>Fordringar</b>			
Kundfordringar		200	0
Fordringar hos andra myndigheter	10	5 228	3 415
<b>Summa</b>		<b>5 428</b>	<b>3 415</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	11	800	1 482
<b>Summa</b>		<b>800</b>	<b>1 482</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	12	-3 070	-3 070
<b>Summa</b>		<b>-3 070</b>	<b>-3 070</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		9 480	12 708
<b>Summa</b>		<b>9 480</b>	<b>12 708</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>13 772</b>	<b>16 499</b>

<i>(tkr.)</i>	<i>Not</i>	<i>2012-12-31</i>	<i>2011-12-31</i>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	13	118	71
<b>Summa</b>		<b>118</b>	<b>71</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	14	1 134	1 932
Skulder till andra myndigheter	15	2 257	3 522
Leverantörsskulder		7 788	8 757
Övriga skulder	16	427	481
<b>Summa</b>		<b>11 606</b>	<b>14 693</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	17	2 049	1 737
<b>Summa</b>		<b>2 049</b>	<b>1 737</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>13 772</b>	<b>16 500</b>

## 6.3 Anslagsredovisning

### Redovisning mot anslag

<i>Anslag (tkr.)</i>	<i>Ing. över- förings- belopp</i>	<i>Årets till- delning enl. regl. brev</i>	<i>Indrag- ning</i>	<i>Totalt dispo- nibelt belopp</i>	<i>Utgifter</i>	<i>Utg. över- förings- belopp</i>	
<i>Not</i>							
Uo 22 1:13 Ramanslag Trafikanalys ap.2 Trafikanalys-del till Trafikanalys	18	3 518	61 165	-1 704	62 979	-59 597	3 382
<b>Summa</b>	<b>3 518</b>	<b>61 165</b>	<b>-1 704</b>	<b>62 979</b>	<b>-59 597</b>	<b>3 382</b>	



## 6.4 Tilläggsupplysningar

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

### Redovisningsprinciper

#### *Tillämpade redovisningsprinciper*

Trafikanalys bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring (FBF), samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF tillämpar myndigheten brytdagen den 4 januari. Brytdagen föregående år var den 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 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 2011, 610 tkr., har år 2012 minskat med 136 tkr.

### Värderingsprinciper

#### *Anläggningstillgångar*

Som anläggningstillgångar redovisas dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter, förbättringsutgifter på annans fastighet samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 tkr. och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år. Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod. Avskrivning under anskaffningsåret sker från den månad tillgången tas i bruk.

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

#### *Tillämpade avskrivningstider*

3 år	Kringutrustning till datorer Maskiner och tekniska anläggningar Övriga kontorsmaskiner
5 år	Dataprogram, licenser, rättigheter Förbättringsutgifter på annans fastighet Inredningsinventarier

## Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp som de efter individuell prövning beräknas bli betalda.

## Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

## Ersättningar och andra förmåner

### Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	<b>Lön (tkr.)</b>
Generaldirektör, Brita Saxton	1 050
Styrelseledamot i Statens tjänstepensionsverk	
Suppleant i LRB Utveckling AB	
Styrelseledamot i Statens bostadsomvandling AB	
Inga förmåner	

## Anställdas sjukfrånvaro

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

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

<b>Sjukfrånvaro</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>Totalt</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>
Andel 60 dagar eller mer	19,5	0,0
Kvinnor	1,0	0,9
Män	1,1	0,9
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,2	0,9
Anställda 50 år -	-	-

Sjukfrånvaro för Anställda - 29 år samt gruppen över 50 år - lämnas inte då antalet anställda är högst tio personer.

## 6.5 Noter

### Resultaträkning (tkr.)

	2012	2011
<b>Not 1 Intäkter av anslag</b>		
Intäkter av anslag	59 462	58 197
<b>Summa</b>	<b>59 462</b>	<b>58 197</b>
<p>Summa "Intäkter av anslag" (59 462 tkr.) skiljer sig från summa "Utgifter" (59 597 tkr.) på anslaget Uo 22 1:13. Skillnaden (136 tkr.) beror på minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009 (-136 tkr.). Denna post har belastat anslaget, men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.</p>		
<b>Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>		
Ersättning från statliga medfinansierare	2 300	2 266
Ersättning från icke statliga medfinansierare	1 104	5 227
<b>Summa</b>	<b>3 417</b>	<b>7 493</b>
<p>Enligt 10 § förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys så får Trafikanalys mot avgift utföra uppdrag och disponera inkomsterna. Uppdragen genomförs åt bland annat kommuner, Trafikverket och Transportstyrelsen med flera.</p>		
<b>Not 3 Finansiella intäkter</b>		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	119	155
<b>Summa</b>	<b>119</b>	<b>155</b>
<b>Not 4 Kostnader för personal</b>		
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	15 657	14 967
Övriga kostnader för personal	9 994	9 112
<b>Summa</b>	<b>25 651</b>	<b>24 079</b>
<b>Not 5 Övriga driftkostnader</b>		
Reparationer och underhåll	298	206
Resor, representation, information	1 785	1 723
Köp av varor	548	682
Köp av tjänster	31 123	34 561
<b>Summa</b>	<b>33 755</b>	<b>37 172</b>
<p>Jämfört med föregående år så har övriga driftskostnader minskat under 2012 vilket beror på att köp av tjänster minskat då några uppdrag avslutats under året.</p>		
<b>Not 6 Finansiella kostnader</b>		
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	25	47
Övriga finansiella kostnader	1	3
<b>Summa</b>	<b>26</b>	<b>50</b>

## Balansräkning (tkr.)

		2012-12-31	2011-12-31
<b>Not 7</b>	<b>Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>		
	Ingående anskaffningsvärde	1 545	1 545
	<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 545</b>	<b>1 545</b>
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-859	-550
	Årets avskrivningar	-306	-309
	<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 165</b>	<b>-859</b>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>380</b>	<b>685</b>
<b>Not 8</b>	<b>Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>		
	Ingående anskaffningsvärde	83	83
	<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>83</b>	<b>83</b>
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-36	-19
	Årets avskrivningar	-17	-17
	<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-53</b>	<b>-36</b>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>30</b>	<b>46</b>
<b>Not 9</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>		
	Ingående anskaffningsvärde	6 335	6 302
	Årets anskaffningar	78	33
	<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>6 412</b>	<b>6 335</b>
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-5 101	-3 991
	Årets avskrivningar	-587	-1 111
	<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-5 688</b>	<b>-5 102</b>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>724</b>	<b>1 233</b>
<b>Not 10</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>		
	Fordran ingående mervärdesskatt	1 801	3 181
	Kundfordringar hos andra myndigheter	2 193	234
	Övriga fordringar hos andra myndigheter	1 234	0
	<b>Summa</b>	<b>5 228</b>	<b>3 415</b>
	Förändringen mellan åren avser en fordran på avräkning skattekontot. Fordran beror på för stora inbetalningar av ingående moms och återbetalas från Skatteverket januari 2013.		
<b>Not 11</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>		
	Förutbetalda hyreskostnader	612	618
	Övriga förutbetalda kostnader	188	864
	<b>Summa</b>	<b>800</b>	<b>1 482</b>

<b>Not 12</b>	<b>Avräkning med statsverket</b>		
	<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
	Ingående balans	-3 679	-9 178
	Redovisat mot anslag	59 597	58 300
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-61 165	-60 468
	Återbetalning av anslagsmedel	1 704	7 666
		<hr/>	<hr/>
	<b>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-3 544</b>	<b>-3 679</b>
	<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>		
	Ingående balans	610	713
	Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-136	-103
		<hr/>	<hr/>
	<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>	<b>474</b>	<b>610</b>
		<hr/>	<hr/>
	<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-3 070</b>	<b>-3 070</b>
<b>Not 13</b>	<b>Övriga avsättningar</b>		
	<b>Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder</b>		
	Ingående balans	71	26
	Årets förändring	47	45
	<b>Utgående balans</b>	<b>118</b>	<b>71</b>
<b>Not 14</b>	<b>Lån i Riksgäldskontoret</b>		
	<b>Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.</b>		
	Ingående balans	1 932	2 730
	Under året nyupptagna lån	111	639
	Årets amorteringar	-909	-1 436
	<b>Utgående balans</b>	<b>1 134</b>	<b>1 932</b>
		<hr/>	<hr/>
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	4 000	5 000
<b>Not 15</b>	<b>Skulder till andra myndigheter</b>		
	Utgående mervärdesskatt	40	617
	Arbetsgivaravgifter	422	456
	Leverantörsskulder andra myndigheter	1 795	2 449
	<b>Summa</b>	<b>2 257</b>	<b>3 522</b>
<b>Not 16</b>	<b>Övriga skulder</b>		
	Personalens källskatt	418	472
	Övrigt	9	8
	<b>Summa</b>	<b>427</b>	<b>481</b>

<b>Not 17</b>	<b>Upplupna kostnader</b>		
	Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	1 527	1 358
	Övriga upplupna kostnader	521	379
	<b>Summa</b>	<b>2 049</b>	<b>1 737</b>

## **Anslagsredovisning**

**Not 18 Uo 22 1:13 ap.2**  
**Trafikanalys- del till Trafikanalys**

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 835 tkr.  
Anslaget är räntebärande.

## 6.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

<i>(tkr.)</i>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010*</b>
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>			
Beviljad	4 000	5 000	5 000
Utnyttjad	1 134	1 932	2 730
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>			
Beviljad	1 800	1 800	6 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>			
Ränteintäkter	119	155	51
Räntekostnader	0	0	0
<b>Avgiftsintäkter</b>			
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>	0	0	0
Avgiftsintäkter	3 417	7 493	2 078
<b>Anslagskredit</b>			
Beviljad	1 835	1 816	1 350
Utnyttjad	0	0	0
<b>Anslag</b>			
<i>Ramanslag</i>			
Anslagssparande	3 382	3 518	9 016
varav intecknat	0	0	0
<b>Bemyndiganden</b>			
Tilldelade	Ej tillämpligt		
Summa gjorda åtaganden			
<b>Personal</b>			
Antalet årsarbetskrafter (st.)	30	30	18
Medelantalet anställda (st.)	31	30	24
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>			
	2 002	2 145	2 062
<b>Kapitalförändring</b>			
Årets	0	0	0
Balanserad	0	0	0

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





# 7 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisning för verksamhetsåret 2012 i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

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

Trafikanalys  
Stockholm den 22 februari 2013



---

Brita Saxton  
Generaldirektör



# Bilaga

## Publiceringar under året

### Rapport

2012:1	Infrastrukturåtgärder som stabiliseringspolitiskt instrument
2012:2	Skattefaktorer i transportsektorns samhällsekonomiska analyser
2012:3	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2012
2012:4	Uppföljning av de transportpolitiska målen 2012
2012:5	Användning och styrning av anslaget till trafikavtal
2012:6	Kvalitetssäkring och kostnadskontroll i de nordiska länderna
2012:7	Godstransporter i Sverige
2012:8	Godsflöden i Sverige – Analys av transportstatistik inom lastbilstrafik, bantrafik och sjötrafik
2012:9	Modell för utvärdering av transportforskning
2012:10	Höghastighetsjärnväg – en omvärldsutblick
2012:11	Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser 2012
2012:13	Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken 2012

### PM

2012:1	Anläggningsbranschen – utveckling, marknadsstruktur och konjunkturkänslighet
2012:2	Infrastruktur, transporter och stabilisering av BNP-svängningar
2012:3	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2012
2012:4	Närhet till livsmedelsbutik
2012:5	Transporter i Sverige med lätta lastbilar
2012:6	Kartläggning av godstransporter med buss i Sverige 2007-2011
2012:7	Tillgänglighet, näringslivets konkurrenskraft och regioners utvecklingskraft
2012:8	Metodrapport RVU Sverige 2011
2012:9	ABC i CBA – Välfärdsekonomin grunder och användning av CBA inom transportsektorn
2012:10	Öresundstågstrafiken – utvärdering ur ett kund- och organisationsperspektiv
2012:11	Utbud av kollektivtrafik 2012
2012:12	Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken
2012:13	Metod för utvärderingar av reformer på transportområdet

## Statistik

2012:1	Lastbilstrafik 2011, kvartal 3
2012:2	Person- och godstransporter på järnväg 2011, kvartal 4
2012:3	Utländska lastbilstransporter i Sverige 2009-2010
2012:4	Sjötrafik 2011, kvartal 4
2012:5	Lastbilstrafik 2011, kvartal 4
2012:6	Lastbilstrafik 2011, helår
2012:7	Sjötrafik 2011, helår
2012:8	Långväga buss 2011
2012:9	Fartyg 2011
2012:10	Järnvägstransporter 2012, kvartal 1
2012:11	Sjötrafik 2012, kvartal 1
2012:12	Postverksamhet 2011
2012:13	Televerksamhet 2011
2012:14	Vägtrafikskador 2011
2012:15	Bantrafikskador 2011
2012:16	Lokal och regional kollektivtrafik 2011
2012:17	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2011
2012:18	Lastbilstrafik 2012, kvartal 1
2012:19	Järnvägstransporter 2012, kvartal 2
2012:20	Sjötrafik 2012, kvartal 2
2012:21	Lastbilstrafik 2012, kvartal 2
2012:22	Bantrafik 2011
2012:23	Järnvägstransporter 2012, kvartal 3
2012:24	Sjötrafik 2012, kvartal 3
2012:25	RVU Sverige 2011





Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.