



Årsredovisning 2015 Trafikanalys

Årsredovisning 2015
Trafikanalys
Diarienummer Sty. 2016/01

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-02-22

Innehåll

Generaldirektörens förord	5
Resultatredovisning kapitel 1–5.....	7
1 Om Trafikanalys	7
1.1 Myndighetens uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	8
1.3 Slutförda och pågående projekt 2015	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	10
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren	11
1.6 Verksamhetens overheadkostnader	12
2 Verksamhetsgrenar	13
2.1 Omvärldsanalys	13
2.2 Analys och granskning.....	14
2.3 Statistik.....	19
2.4 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys	22
3 Kunskapsspridning	27
4 Kompetens	29
4.1 Personalsammansättning.....	29
4.2 Bemanning.....	29
4.3 Kompetensförsörjning	29
4.4 Arbetsmiljö och hälsa.....	31
4.5 Jämställdhet.....	31
4.6 Åldersbalans	31
5 Undantag från regelverket	33
5.1 Sjukfrånvaro.....	33
6 Finansiell redovisning.....	35
6.1 Resultaträkning	35
6.2 Balansräkning	36
6.3 Anslagsredovisning.....	38
6.4 Tilläggsupplysningar	39
6.5 Noter	42

6.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	47
7	Fastställande av årsredovisning	49
Bilaga	51
	Publiceringar under året	51

Generaldirektörens förord

På Trafikanalys har vi haft ett intensivt, utvecklande och omväxlande arbetsår. Det har handlat om alla trafikslag och om både person- och godstransporter. Vi kan konstatera att verksamheten i stort präglats av analyser av förutsättningar för framtida utveckling av transportsystemet. Vi hoppas och tror att vi kunnat bidra med viktig kunskap inför framtida beslut.

Vi har alla under det gångna året påverkats, utmanats och berörts av att den svenska välfärdsstaten konfronterats med nödens utmaningar. Behoven tycks oändliga och skapar i sin tur stora behov av prioriteringar, innovationer och effektiviseringar inom alla sektorer, inte minst transportsektorn. Kortsiktigt har transportsystemet visat sig klara nya och svåra påfrestningar ganska väl, medan flera sedan tidigare kända brister återstår att åtgärda.

Den transportpolitiska målbilden känns inte helt lättfångad.

Låt oss hoppas att vi i förlängningen av dessa utmaningar får se en möjlighetsorienterad politik med en tydlig inriktning mot ekonomisk, ekologisk och, inte minst social hållbarhet. På Trafikanalys vill och kan vi även fortsättningsvis hjälpa till i detta utvecklingsarbete.

Stockholm den 22 februari 2016

Brita Saxton

Generaldirektör

Resultatredovisning

kapitel 1–5

1 Om Trafikanalys

1.1 Myndighetens uppgifter

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida officiell statistik om transporter och kommunikationer. Myndigheten ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer. Trafikanalys ska även bedriva omvärldsanalys och omvärldsbevakning, med tonvikt på transportsystemets och transportpolitikens utveckling i EU och dess effekter på Sverige.

Verksamheten syftar framför allt till att utveckla policyrelevant kunskap och ge regeringen underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Myndigheten ska sprida relevant kunskap till aktörer inom det transportpolitiska systemet, men också till aktörer inom angränsande politikområden, exempelvis boende och byggande, tillväxtpolitik samt miljöpolitik. I detta perspektiv är regionala och nationella, såväl som europeiska och andra internationella aktörer viktiga.

Trafikanalys ska vara en professionell, nyfiken, effektiv, öppen och flexibel myndighet. Nära kontakter med regeringskansliet är viktiga, 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 viktig fråga är att bygga upp och vårda formella och informella kontaktnät, till exempel med forskarvärlden och relevanta konsulter.

1.2 Organisation

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

- avdelningen för Analys och granskning (Stockholm)
- avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik (Stockholm/Östersund)
- avdelningen för Verksamhetsstöd (Stockholm/Östersund)

Ett avdelningsövergripande arbetssätt har utvecklats, vilket bland annat innebär att större aktiviteter vanligtvis engagerar medarbetare från mer än en avdelning.

Avdelningen för Analys och granskning

Avdelningen för Analys och granskning är i sin helhet lokaliserad till Stockholm. Här genomförs bland annat granskning och kvalitetskontroll av beslutsunderlag inom det transportpolitiska området. Avdelningen står för förhandsbedömningar av effekter av olika insatser eller förslag till åtgärder/styrmedel inom det transportpolitiska området. Avdelningen följer Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska kalkyler. Avdelningen har även ett huvudansvar för myndighetens omvärldsbevakning och omvärldsanalys, med tonvikt på Sverige, EU- och OECD-länderna. En viktig del i arbetet är att utveckla relationer med skilda samverkansparter och kontaktnät inom och utom landet.

Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik

Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik har verksamhet både i Östersund och i Stockholm. En viktig del av Trafikanalys verksamhet utgörs av nulägesbeskrivningar inom transportområdet. Hanteringen av den officiella statistiken om transporter och kommunikationer ligger på avdelningen. Officiell statistik framställs för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Den ska vara objektiv och hållas allmänt tillgänglig på Internet. Avdelningen har ett huvudansvar för myndighetens utvärderingar och för vissa uppföljningar, bland annat av de transportpolitiska målen, liksom för myndighetens kvalitetsarbete. Avdelningen ansvarar också för att trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder utvecklas.

Avdelningen för Verksamhetsstöd

Avdelningen för Verksamhetsstöd ansvarar för ekonomiadministrativa tjänster, IT-tjänster/-beställningar, samordning av verksamhetsplanering, budgetunderlag, årsredovisning, kommunikation och kontorsservice. Vidare är avdelningen ett stöd för kärnverksamheten i arbetsgivarfrågor, juridik och upphandlingsfrågor. Avdelningen har verksamhet både i Stockholm och Östersund.

Trafikanalys vetenskapliga råd

Vid Trafikanalys finns ett vetenskapligt råd med uppgift att kvalitetssäkra de metoder myndigheten använder och bidra till metodutveckling. Det vetenskapliga rådet består av myndighetens chef Brita Saxton, som är ordförande, Henrik Gudmundsson, senior forskare vid Danmarks Tekniske Universitet, Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Helena Wockelberg, forskare, universitetslektor, bitr. prefekt vid Statsvetenskapliga institutionen Uppsala universitet, James Odeck, professor i

transportekonomi vid Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet samt Lars Westin, professor i regionalekonomi vid Umeå Universitet.

Under året har det vetenskapliga rådet haft två möten.

1.3 Slutförda och pågående projekt 2015

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>Specifika projekt</i>	<i>Antal</i> <i>2015</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2014</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2013</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2012</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>
Projekt överförda från föregående år	87	–	76	–	66	–	45	–
Nya projekt under året	22	–	21	–	17	–	29	–
Summa projekt under året	109	–	97	–	83	–	74	–
Årets avslutade projekt	9	924	10	2 688	7	2 265	8	3 628
Pågående projekt vid årets slut	100	–	87	–	76	–	66	–

Tabell 1.2 Löpande projekt

<i>Löpande projekt</i>	<i>Antal</i> <i>2015</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2014</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2013</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2012</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>
Statistikrapporter	31	30 285 ¹	35	27 157	29	24 807	25	25 382
Remisser	35	1 578	31	1 044	39	946	19	547
Uppföljning av de transportpolitiska målen	1	1 319	1	2 196	1	1 567	1	948
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	639	1	1 200	1	880	1	1 384
Omvärldsanalys	1	1 701	1	3 074	1	1 418	1	2 487

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>2015</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>
Analys	20 252	21 247	19 808	19 976
Statistik	30 285 ²	27 157	24 807	25 382
Utvärdering och uppföljning	15 012	15 010	16 757	17 639
Totalt	65 549	63 414	61 372	62 998

¹ Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014

² Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014

Tabell 1.4 Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren (tkr)

Verksamhetsgren	2015	2014	2013	2012
<i>Anslag</i>	20 030	21 164	19 687	19 930
<i>Övriga intäkter</i>	222	83	121	46
Summa Analys	20 252	21 247	19 808	19 976
<i>Anslag</i>	28 821 ³	22 055	24 051	21 933
<i>Övriga intäkter</i>	1 464	5 102	756	3 449
Summa Statistik	30 285	27 157	24 807	325 382
<i>Anslag</i>	14 520	14 956	16 654	17 600
<i>Övriga intäkter</i>	492	54	103	40
Summa Utvärdering och uppföljning	15 012	15 010	16 757	17 640
Totalt	65 549	63 414	61 372	62 998

1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret upp går till 47 917. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 75 procent motsvarande cirka 35 837 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	2015	2014	2013	2012
Analys	17 112	20 073	17 200	19 220
Statistik	16 092	14 929	14 497	13 267
Utvärdering och uppföljning	14 713	13 196	16 665	17 103
Totalt	47 917	48 189	48 362	49 590

³ Årets intäktsfördelning har påverkats av en kostnad om 1 500 tkr vilken hänförs till 2014

1.6 Verksamhetens overheadkostnader

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

Av den totala kostnaden för verksamheten uppgår overheadkostnaderna till 16 387 tkr motsvarande 25 procent av de totala kostnaderna.

I personalkostnaderna inkluderas del av generaldirektörens lön samt lönerna för de som är anställda på avdelningen verksamhetsstöd. I begreppet kostnader för personal inbegrips samma typ av kostnader som redovisas i resultaträkningen.⁴

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

Tabell 1.6 Verksamhetens overheadkostnader (tkr)

Overheadkostnader	2015	2014	2013	2012
Kostnader för personal	6 027	5 556	5 084	4 407
Kostnader för lokal	2 840	2 741	2 703	2 658
Övriga driftskostnader	7 207	8 194	8 109	8 060
Finansiella kostnader	21	6	29	26
Avskrivningar och nedskrivningar	292	473	723	909
Totalt	16 387	16 970	16 648	16 061

⁴ Se not 4 i resultatredovisningen

⁵ Se not 5 i resultatredovisningen

2 Verksamhetsgrenar

2.1 Omvärldsanalys

Trafikanalys redovisar även under 2015 en analys av hur skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling påverkar den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Konkurrensvillkoren för den svenska sjöfarten har på vissa punkter förbättrats. Exempelvis har sjöfartsstödet breddats till att omfatta fler fartyg. Sammantaget är ändå konkurrensförhållandena fortfarande till nackdel för svenska rederier. Den svenskflaggade flottan fortsätter att minska medan den svenskkontrollerade flottan växer.

Den årliga uppföljningen av effekterna av stödet till svensk sjöfart visar att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. För de företag som fortfarande lyfter sjöfartsstöd har omsättningen minskat medan lönsamheten däremot ökat jämfört med året innan (2013). Stödet motsvarar för dessa företag, liksom föregående år, i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen.

Under året avslutades en omvärldsstudie avseende framtidens cykling. Den indikerar att cykeln som fordon blir alltmer diversifierat, vilket på sikt kan skapa problem för såväl säkerhet som för framkomlighet och ställer nya krav på cykelinfrastrukturen. Minskat cyklande bland barn och en ökad andel utlandsfödda påverkar förutsättningarna för rekrytering av framtida cyklister.

Autonoma vägfordons potentiella betydelse för kapaciteten i vägtransportsystem har analyserats. Analyser som har gjorts för ett par olika trafikmiljöer har visat att kapaciteten, givet vissa förutsättningar, kan öka med 70 respektive 100 procent. Vid ett seminarium som arrangerades tillsammans med CTS diskuterades frågan om och i så fall hur tidvärderingen skulle påverkas om autonoma bilar vore verklighet.

För femte året i rad genomförde Trafikanalys ett nordiskt seminarium under rubriken Nordiska vägar till en effektivare transportpolitik. Denna gång var temat landsbygdens transporter. I samband med seminariet publicerades rapporten Transportpolitiskt stöd till perifera regioner i Sveriges grannländer⁶.

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

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.

⁶ Trafikanalys Rapport 2015:9

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

<i>Prestationer</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>
EU-bevakning	174	240	85	92
Sjöfartens konkurrenssituation	303	490	767	604
Autonoma fordon	486 ⁷	–	–	–

2.2 Analys och granskning

En viktig del i det nya planeringssystemet för transportinfrastruktur är Trafikanalys kvalitetsgranskning och analys av det beslutsunderlag som Trafikverket tar fram inför regeringens beslut. Trafikverket lade våren 2015 fram förslag till objekt för byggstart under perioden 2016 till 2018, respektive förbereda för byggstart under perioden 2019 till 2021. Trafikanalys har bistått regeringen med att kvalitetsgranska såväl Trafikverkets process som underlagen för respektive objekt. I granskningsarbetet lades betydande fokus på anläggningskostnadskalkyler och samlade effektbedömningar. Trafikanalys konstaterar att redovisningen i några avseenden har blivit tydligare och bättre än året innan. Samtidigt kvarstår vissa väsentliga brister. En sådan är att endast tre av de objekt som föreslås till byggstart hade en väg- eller järnvägsplan som vunnit laga kraft när förslaget lades fram.⁸

Nära kopplat till dessa insatser är uppdraget att följa Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys. Det konstateras i årets uppföljning, den fjärde, av Trafikverkets arbete inom området, att flera brister vi tidigare påpekat kvarstår. Samtidigt konstateras att Trafikverket på ett bra sätt tagit fram rutiner för årliga beslut om vilka verktygsversioner, basprognoser, kalkylvärden, metoder och effektsamband som ska gälla för samhällsekonomiska analyser kommande år.⁹

I en särskild rapport redovisas en beskrivning av hur samhällsekonomiskt modellarbete är organiserat i Sverige, Danmark och Nederländerna. Skillnaderna är stora. Erfarenheter visar att oavsett hur organiseringen är utformad är det viktigt att beställaren av modellutveckling är tydlig i sin styrning. Det är viktigt att beställaren tar fram en tydlig kravspecifikation. Arbetet identifierar en risk att modellutvecklingen kan komma att drivas av forskarnas intressen snarare än av användarnas behov.¹⁰

Trafikanalys har genomfört en jämförelse mellan tidigare trafikprognoser och faktisk trafikutveckling. Ett generellt drag är att prognoser oftast tenderat att överskatta den framtida trafikutvecklingen. Det konstateras att den ökning av transportarbetet som Trafikverkets nu gällande prognos för 2030 förutspår inte ligger i linje med den historiska utvecklingen av transportområdet och den nuvarande utvecklingen för person- och godstransporter med olika trafikslag.¹¹

⁷ 2015 är första året som kostnaden för Autonoma fordon särredovisas

⁸ Trafikanalys Rapport 2015:10

⁹ Trafikanalys Rapport 2015:1

¹⁰ Trafikanalys Rapport 2015:2

¹¹ Trafikanalys PM 2015:15

Trafikanalys har regeringens uppdrag att analysera och utvärdera Trafikverkets arbete med produktivitet och innovation inom anläggningsbranschen och en första delredovisning gjordes våren 2015. En viktig del i arbetet är att beskriva strukturen för Trafikverkets produktivitetsarbete. Vår övergripande slutsats är att Trafikverkets ambitionsnivå är hög och att många viktiga åtgärder har vidtagits. Det är viktigt att verket långsiktigt fortsätter detta arbete. En särskild utvärdering av de mått som Trafikverket redovisar i sin årsredovisning visar dock att bara tre av sex mått faktiskt mäter produktivitet.¹²

Ett av Trafikanalys uppdrag enligt instruktionen är att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag. Av redovisningen framgår i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina samhällsekonomiska kostnader. Under året uppdaterades åter den särskilda analysen av internationella transportkedjor. Redovisningen bidrar till en, för transportsektorn, gemensam utgångspunkt för diskussioner om hur transportsektorns kostnadsansvar tillämpas.¹³

Trafikanalys bistår, på regeringens uppdrag, Näringsdepartementet i arbetet med vissa samverkansavtal med andra länder: Kina, USA och Japan.

Under 2015 har Trafikanalys arbetat med att följa upp resultaten i måluppföljningen med en styrmedelsanalys. Vilka styrmedel står till buds för att i ökad grad nå måluppfyllelse? Inom ramen för projektet har en studie avseende sociala konsekvensbedömningar¹⁴ i infrastrukturplaneringen och en avseende miljözoner för personbilar¹⁵ tagits fram.

Trafikanalys har även under 2015 bistått Näringsdepartementet vid myndighetsdialogerna med de större transportmyndigheterna genom att analysera och lämna synpunkter på årsredovisningar och andra underlag.

Under året har Trafikanalys avslutat analyser av transportmyndigheternas utbildningar. Nämnas kan bland annat beträffande lotsutbildning att den sker till avsevärt lägre kostnad i Finland, medan den i Danmark och Norge ligger på den svenska nivån. Några skillnader avseende sjösäkerhet med lots ombord kan inte märkas.¹⁶ De problem och oklarheter som tidigare diskuterats avseende flygledarutbildning för den svenska marknaden har löst sig inom de ramar som sedan tidigare funnits.¹⁷ Trafikverket bedriver en omfattande utbildningsverksamhet som inte utgör en självklar del av verksamheten. Motsvarande utbildningar organiseras genomgående på andra sätt t.ex. i de andra nordiska länderna.¹⁸

Trafikanalys har redovisat en lägesbild för vägavgifter inom EU. Lagstiftningsaktiviteten på EU-nivå var låg i samband med Europaparlamentsval och en ny EU-kommission. Generellt sett införs vägavgifter i allt fler medlemsländer och de utvidgas till att omfatta fler fordonskategorier.¹⁹

I promemorian Arbetsmiljöreglering inom transportområdet²⁰ beskriver Trafikanalys hur arbetsmiljön regleras och följs upp. För sjöfart är Transportstyrelsen reglerande myndighet medan Arbetsmiljöverket ansvarar för övriga sektorer. Den ordning som gäller innebär bl.a. att

¹² Trafikanalys Rapport 2015:5

¹³ Trafikanalys Rapport 2015:4, PM 2015:4

¹⁴ Trivector: Social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen

¹⁵ Koucky och Partners: Miljözoner i framtiden - analys av miljözoner som omfattar lätta motorfordon

¹⁶ Trafikanalys PM 2015:7

¹⁷ Trafikanalys PM 2015:5

¹⁸ Trafikanalys PM 2015:8

¹⁹ Trafikanalys PM 2015:9

²⁰ Trafikanalys PM 2015:11

förhållanden som påverkar transportpolitisk måluppfyllelse, exempelvis arbetsmiljö för chaufförer, hanteras utanför transportpolitiken. Det innebär också att sjöfarten får bekosta sina arbetsmiljöinspektioner medan de däremot finansieras över statsbudgeten för övriga trafikslag.

I januari gjordes myndighetens sista redovisning av uppdraget att medverka i genomförandet av Östersjöstrategin. Vår medverkan innefattar bl.a. ett nordiskt seminarium om gränsöverskridande godstransporter och vår kartläggning över transnationella godstransportflöden och infrastrukturplanering i Sverige och i övriga Östersjöområdet.²¹

Urval av prestationer Analys och granskning

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

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

<i>Prestationer</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012²²</i>
Granskning av åtgärdsplanering/byggstarter	1 309	1 819	2 788	–
Myndighetsstyrning	775	1 555	631	664
Samhällsekonomiska modeller	639	1 200	880	1 559

Remisser

Under året har Trafikanalys besvarat 35 remisser, flertalet av dem från Regeringskansliet. Här redovisas ett urval av de principiellt viktigaste remisserna.

Trafikanalys har lämnat synpunkter på Bostadsplaneringskommitténs utredning En ny regional planering – ökad samordning och bättre bostadsförsörjning (SOU 2015:59). Vi instämmer i förslaget på ökad samordning mellan skilda slag av planering och förslaget att införa en regional fysisk planering. Utifrån transportpolitikens perspektiv kan det vara en fördel med en regional fysisk planering genom att prioriteringar mellan olika investeringsobjekt kan ske på denna nivå. Trafikanalys anser vidare att förslaget om en nationell strategi för fysisk planering och bostadsförsörjning är intressant och kan bidra till att tydliggöra den statliga ambitionen och prioriteringen bland alla divergerande mål.²³

Trafikanalys delar i huvudsak de förslag som läggs fram i delbetänkandet från Sverigeförhandlingen: Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60). I remissvaret uttrycks dock viss tveksamhet till om huvudförslaget, med värdestegringsersättningen baserat på frivilliga avtal, på ett effektivt sätt skapar förutsättningar för medfinansiering och föreslår att det på sikt bör övervägas om det inte finns mer effektiva lösningar. En lokal fastighetsskatt diskuteras som en möjlig sådan lösning.²⁴

²¹ Utr. 2011/65

²² 2013 är första året som kostnaden för Granskning av åtgärdsplanering särredovisas

²³ Utr 2015/46

²⁴ Utr 2015/49

Utredningen om järnvägens organisation lämnade sitt delbetänkande Koll på anläggningen i april. Trafikanalys delar utredningens uppfattning att Trafikverket bör fokusera på kärnverksamheten: att förvalta och utveckla infrastrukturen. Vi tror liksom utredaren inte att situationen skulle förbättras av underhåll i egen regi. Däremot är det viktigt att Trafikverket har goda kunskaper om anläggningarnas tillstånd och att de använder sina omfattande interna register för systematisk uppföljning och kontroll – dels av anläggningens tillstånd, dels av entreprenörernas arbete.²⁵

Det finns en motsättning mellan utredningens rekommendation att utöka användningen av detaljerade utförandekontrakt och vad Produktivitetskommittén har rekommenderat: en ökad mängd funktionsupphandlingar. Det finns också en avvägning att göra vad gäller kontraktslängd. Trafikverket och Produktivitetskommittén föredrar korta kontrakt för att stimulera konkurrens, men det minskar också kontinuiteten i underhållet och kunskapen om underhållsbehovet. Trafikanalys anser att det även från politiskt håll måste övervägas vad som är viktigast i underhållsverksamheten – innovation och produktivitet, eller driftsäkerhet, robusthet och beprövad teknik – eftersom det kan finnas en motsättning mellan dessa mål. Detta kan kräva tydliggöranden i regeringens styrning av Trafikverket.

I departementspromemorian Res lätt på biljett föreslås att alla kollektivtrafikföretag ska tillgängliggöra information om sin trafik som öppen data enligt PSI-lagen²⁶. Trafikanalys stödjer förslaget men menar att konsekvensanalysen kunde tagit bättre fasta på skillnaderna i förutsättningar mellan företag som huvudsakligen bedriver kommersiell trafik och enheter som bedriver trafik i offentlig regi. Vi anser också att det krävs förslag som leder till bättre marknadsföring av den enda neutrala reseplanerings- och biljettportalen i landet, Resrobot – för att öka konkurrensen på marknaden för persontransporter och inte minst för att promemorian ska göra skäl för sin titel.²⁷

I utredningen om översyn av bestämmelserna om rapportering av olyckor anser Trafikanalys att begreppet "olycka" definieras för brett och skulle hellre se att Eurostats och UNECE:s²⁸ definition användes (fritt översatt): "oönskad eller oavsiktlig plötslig händelse, eller kedja av sådana händelser, som har skadliga följdverkningar". Därmed undviks att t.ex. självmord, polisingripanden eller terroristhandlingar inkluderas i begreppet. Trafikanalys håller med utredningen om att akutsjukhusens rapportering till STRADA²⁹ bör författningsregleras, eftersom den ger betydligt mer information än bara polisens uppgifter. Vad gäller omfattningen av föreslagna djupstudier vill Trafikanalys att dessa omfattar hela järnvägsnätet och inte bara det statliga, eftersom djupstudier är nödvändiga för att särskilja olyckor från självmord. Trafikanalys håller med utredaren om att nya sekretessbestämmelser behövs för Trafikverkets undersökningsverksamhet inom järnvägstrafiken, men anser också att dessa bestämmelser ska gälla för tunnelbana och spårväg. I motsats till utredningen anser Trafikanalys att Transportstyrelsens registerverksamhet kan förbättras, särskilt med avseende på rapportering uppdelat på kön och ålder (barn), vilka behövs för Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen.³⁰

Trafikanalys framhåller angående betänkandet Skatt på dubbdäcksanvändning i tätort? (SOU 2015:27) att det förslag till lag om skatt på dubbdäcksanvändning i tätort som tagits fram, men

²⁵ Utr 2015/33

²⁶ Public Service Information

²⁷ Utr 2015/13

²⁸ United Nations Economic Commission for Europe, www.unece.org

²⁹ Swedish Traffic Accident Data Acquisition, www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-register/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/

³⁰ Utr 2014/93

inte föreslås, är väl genomarbetat. Det är viktigt att upprätthålla en beredskap att införa en dubbdäcksskatt om problemen att nå gränsvärden skulle visa sig vara besvärligare än vad utredningen bedömer.³¹

I ett remissyttrande över promemorian Framställan om förordning om intelligenta transportsystem vid vägtransporter framhålls att frågan om hur Sverige ska redovisa uppgifter om säkra parkeringsplatser till EU-kommissionen bör hanteras tillsammans med frågan om annan rapportering av infrastrukturdata till TENtec.³²

Givet att riksdag och regering önskar att behålla och helst öka andelen svenskregistrerade fartyg ser Trafikanalys positivt på det förslag till tonnageskattesystem som lades fram under året. Förslaget är i princip väl utformat. Trafikanalys diskuterar emellertid en alternativ form för finansiering av förslaget.³³

I remissen Godstransportprognos för svenska TEN-T-hamnar saknar Trafikanalys en kritisk granskning av den metod som valts. De alternativa metoder som tas upp förkastas utan ingående beskrivningar av deras för- och nackdelar. Vidare saknas det en känslighetsanalys och en diskussion kring de uppkomna resultaten. Framför allt saknas en beskrivning av vad som historiskt drivit hamnarnas utveckling, vilken är nödvändig för att kunna ta ställning till föreslagen metod.³⁴

Trafikanalys ser positivt på det förslag till Regelförenkling för sjöfarten som remitterades under hösten. Trafikanalys anser att utredarens förslag är bra och att remissen innehåller en tydlig beskrivning om vad man vill uppnå och beskriver även omsorgsfullt de åtgärder (lagändringar) som krävs för att uppnå syftet. Konsekvensanalysen kunde visserligen varit utförligare.³⁵

I betänkandet Uppgiftslämnarservice för företagen ges förslag på gemensamma arbetssätt för att underlätta för företag som lämnar uppgifter till myndigheter³⁶. Detta välkomnar Trafikanalys men anser inte att myndigheter med liten eller ingen insamling ska vara bland de första att införa de nya arbetssätten. Det bör också finnas fler undantagsmöjligheter.³⁷

³¹ Utr 2015/35

³² Utr 2015/70

³³ Utr 2015/14

³⁴ Utr 2015/8

³⁵ Utr 2015/50

³⁶ www.verksamt.se

³⁷ Utr 2015/43

2.3 Statistik

Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik³⁸ presenteras den statistik som av ansvariga sektorsmyndigheter bedömts uppfylla krav på bland annat relevans och 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 kommunikationsmönster ingår statistiken om resvanor och varuflöden och i vägtrafik ingår bland annat redovisningen av fordon, lastbilstransporter och vägtrafikskadade.

Trafikanalys publicerar officiell statistik varje år, kvartal och i vissa fall månad, i form av kvalitetsgranskade rapporter och tabellverk som samtliga kan hämtas från myndighetens webbplats. Där finns också en publiceringsplan som under 2015 omfattade 43 statistikpubliceringar, varav 31 rapporter och tabellverk samt 12 månadsvisa pressmeddelanden om nyregistreringar av fordon. Trafikanalys besvarar också många direkta frågor om statistik. Användare som Regeringskansliet, riksdagsföreträdare, journalister, forskare, studenter, företag och intresseorganisationer får snabbt svar på sina frågor. I vissa fall görs även särskilda statistiksammanställningar som efterfrågas av användare, utan kostnad för dessa. Insamlingen av underlag och produktionen av statistiken utförs till stor del på Trafikanalys uppdrag av konsulter eller av andra myndigheter.

Under 2015 införde Trafikanalys en ny produkt inom Sveriges officiella statistik – Punktlighet på järnväg³⁹. En objektiv statistik på detta område har efterfrågats i bl.a. utredningar och av media. Efter några års utvecklingsarbete⁴⁰, delvis i samarbete med Trafikverket, kunde en kvalitetssäkrad publicering av kvartals- och årsstatistik inledas med jämförbara data från 2014 samt viss jämförbarhet från och med 2001. Ett annat område där efterfrågan ökat på statistik gäller sjötransporter på inre vattenvägar. Efter tidigare förstudier genomfördes under 2015 en pilotinsamling av statistikunderlag från hamnar med sådan trafik. Denna nya statistik kommer att ingå i publiceringarna om sjötrafikstatistik 2016.

Den officiella statistik som publicerades under 2015⁴¹ visade bland annat att personer bosatta i Sverige i genomsnitt reste 46 kilometer per dygn varav 16 km för arbete eller studier. Det vanligaste färdmedlet var bil som användes för 65 % av alla resta kilometer. Antalet flygpasagerare ökade 2014 med 4 %, både inrikes och utrikes, vilket innebär rekord för flygtrafiken för femte året i rad. I övriga kollektivtrafiken fortsatte ökningen som nu uppgår till 28 % över de senaste tio åren. Storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län står tillsammans för knappt 60 % av utbudet, 71 % av transportarbetet och 84 % av antalet påstigningar i Sveriges kollektivtrafik.

På järnväg ökades utbudet av platser i persontrafik för nionde året i rad till sin högsta nivå någonsin och ökningen syns främst i den regionala tågtrafiken. Järnvägstrafiken blev också större än någonsin tidigare, med en ökning av persontrafiken på 21 % över de senaste fem åren. Godstrafiken på järnväg har dock haft en helt annan utveckling med en minskning på 8 % de senaste fem åren.

³⁸ Lag (2001:99) om den officiella statistiken

³⁹ Trafikanalys Statistik 2015:30

⁴⁰ Trafikanalys PM 2015:2

⁴¹ Se publikationslistan

I hamnarna vände de senaste årens sjunkande godshantering till en viss ökning 2014. Antalet svenskregistrerade fartyg fortsatte att minska, men det fartygstonnage som disponeras av svenska rederier ökar ändå snabbt genom inhyrning som 2014 utgjorde 86 % av de använda fartygen. Mätt som transportarbete står tunga lastbilar för ca 40 % av godstransporterna i Sverige. De flesta lastbilstransporter är relativt korta och 71 % lossas i samma län som de lastats.

Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett arbete för att systematiskt genomlys och utveckla statistikprodukterna med fokus på kvalitet, relevans och effektivitet. Strävan att minska uppgiftslämnarbördan är också en viktig utgångspunkt i detta arbete.

Vid utveckling av statistiken har relevansen för statistikanvändarna stor betydelse. Användarråd är viktiga för att få synpunkter på användarbehov och utvecklingsförslag på statistikområdet. Trafikanalys har under året haft möten med sina två användarråd för godstransporter respektive vägtrafikskador. Ett nytt användarråd för persontransportstatik har inrättats med deltagare från kollektivtrafikbranschen, Sveriges kommuner och landsting, nationella transportmyndigheter samt forskare. För samordning av all statistikproduktion på transportområdet, både officiell och annan statistik, organiserar Trafikanalys ett producentråd för samverkan mellan myndigheterna. I rollen som användare av officiell energistatistik för transportsektorn ingår Trafikanalys i Energimyndighetens användarråd.

Alla statistikproducenter har ett ansvar att ständigt sträva efter att minimera uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Trafikanalys arbetar med detta på flera sätt. Under 2015 togs det sista steget för att erbjuda möjligheten till elektroniska svar vid datainsamlingen i samtliga statistikprodukter. Arbetet fortsätter med att pröva användbarheten i befintliga registerdata. En spännande ny möjlighet att finna underlag till statistik kan ligga i så kallade "BigData", d.v.s. sådana stora datamängder som genereras i olika tekniska system, men som kräver innovativa lösningar för att nyttjas effektivt. Trafikanalys arbetar tillsammans med SCB i ett utvecklingsprojekt delfinansierat av Vinnovas program "För ökad innovation i offentligt finansierad verksamhet". Under 2015–2016 genomförs en förstudie kring förbättrad sjötrafikstatistik med BigData från Sjöfartsverkets AIS-databas⁴². Preliminära resultat visar på god potential, bl.a. för att beskriva hamnanlöp, rutten, distanser och trafikarbete till sjöss. En tillämpning skulle förbättra statistikens innehåll och samtidigt minska uppgiftslämnarbördan. I december 2015 beviljades stöd för fortsatt finansiering av Vinnova för åren 2016–2017.

Statistiken finns för att vara till nytta i samhället och en effektiv spridning är därför av stor betydelse. Trafikanalys bedriver ett långsiktigt arbete kring formerna för statistikspridning. Under året introducerades ett urval av transportpolitiska nyckeltal för presentation på webbplatsen. En förstudie om förutsättningarna för en webbaserad statistikportal avslutades under 2015 och ligger till grund för en påbörjad upphandling. En statistikportal gör det möjligt för användare att själva hitta och hämta den statistik man är intresserad av på ett mer dynamiskt sätt. Den ger också Trafikanalys möjlighet att på ett bättre sätt uppfylla kraven och förväntningarna på myndigheters tillgängliggörande av information⁴³, bl.a. genom öppna data och API-funktioner. Arbetet med en portal bygger på de senaste årens uppbyggnad av ett datalager för statistikens underlagsdata.

Statistiken om trafiken med tunga svenskregistrerade lastbilar har haft problem med betydande underskattningar till följd av att uppgiftslämnare på felaktiga grunder angett att

⁴² AIS – Automatic Identification System

⁴³ PSI-lagen (2010/566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen

lastbilar stått stilla trots att de använts. Trafikanalys har under några år samlat information kring problemet och i början av 2015 genomfördes en workshop med statistikexperter från olika universitet samt branschorganisationer för att diskutera möjliga åtgärder. Detta arbete ledde till att en ny metod för förbättrade skattningar av lastbilstrafiken infördes samt en omräkning av tidigare års statistik genomfördes. Omräkningen resulterade i en kraftig nivåökning av skattningarna, mellan 25–40 % beroende på variabel, vilket gör att statistikens användare nu får ett mer rättvisande underlag om omfattningen av lastbilstransporter i Sverige⁴⁴. Vid internationella möten om lastbilsstatistiken har problematiken, omfattningen och omräkningen i Sverige presenterats. Flera länder har därefter upptäckt liknande problem och diskussioner pågår nu i en särskild "task-force" vid Eurostat för hur olika kvalitetsproblem i medlemsländerna kan åtgärdas.

Under det nationella Rådet för den officiella statistiken (ROS) finns flera arbetsgrupper för samordning, utveckling och erfarenhetsutbyte mellan de statistikansvariga myndigheterna. Trafikanalys ingår i tre arbetsgrupper samt i en tillfällig arbetsgrupp som under 2015 presenterade en handbok i statistisk röjandekontroll.

Den europeiska statistikbyrån Eurostat har utvecklat kvalitetsriktlinjer för statistik, Statistics Code of Practice⁴⁵, vilka under 2012 infogades i EU:s statistikförordning. Från 31 december 2013 gäller anknytande anpassningar i den svenska statistiklagen. Trafikanalys har systematiskt arbetat med implementeringen av dessa riktlinjer. På processnivå kan nämnas upprättandet av en kvalitetspolicy, rutiner för publicering av statistik, rutiner för avvikelshantering samt en agenda för kvalitetssäkring vid produktionsavstämningar med externa producenter. På produktnivå har en intern arbetsgrupp under 2015 inventerat samtliga statistikprodukter med avseende på kvalitetsriktlinjernas indikatorer. En sammanställning kommer att slutföras i början av 2016 och ska ligga till grund för fortsatta utvecklingsinsatser.

Eurostat genomförde under 2014 en internationell peer-review granskning av hur Statistics Code of Practice implementerats i medlemsländerna. I huvudsak inriktades granskningen på den nationella statistikmyndigheten SCB, men Trafikanalys ingick som en av tre utvalda statistikansvariga myndigheter som lämnar mycket statistik till Eurostat. Slutsatserna från granskningen presenterades i januari 2015. Statistiken befanns hålla god kvalitet, men ett antal åtgärdsförslag framfördes, främst med avseende på den nationella samordningen av statistiksystemet och användarrelationer. Statistiska centralbyrån har presenterat sina förslag på hur denna kritik ska beaktas och Trafikanalys har framfört sina synpunkter i remissvar och vid möten.

Internationell rapportering och samarbete

Den internationella statistiken utgör viktiga underlag för arbetet inom EU och OECD. Trafikanalys ansvarar för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat (inom EU kommissionen) enligt särskilda förordningar. Dessutom rapporteras svensk statistik kring transporter och infrastruktur till Eurostat, OECD och FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) enligt de frivilliga undersökningarna "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, Rail transport statistics, Maritime transport statistics, Statistics on inland waterways och om Road transport statistics. I alla dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och utveckling av

⁴⁴ Trafikanalys PM 2015:10 samt publicerade omräkningar av kvartals- resp. årsstatistiken för 2012–2014

⁴⁵ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/quality/code_of_practice

gemensamma metoder och produkter på statistikområdet. Trafikanalys har sedan 2010 ingått i en särskild task-force om Intermodal transport statistics och sedan 2014 i en task-force om passager mobility. Under 2015 startades, delvis på svenskt initiativ en task-force om insamlingsmetoder för lastbilsstatistik. Trafikanalys representerar också Sverige i Coordinating Group for Transport Statistics (CGST) som träffas en gång per år för övergripande avstämningar, beslut kring arbetsgruppernas arbete samt förslag till kommissionen.

Trafikanalys deltar i UNECE:s arbetsgrupper om "Transport Trends and Economics" och "Transport statistics" samt i "Task force on Supply chain challenges for national competitiveness through transport". Den sistnämnda gruppen har ett trafik- och transportslagsövergripande perspektiv på frågor som rör transporter och ekonomisk utveckling och ska bidra till att skapa bättre förutsättningar för samordning av infrastruktur och finansieringsformer.

Trafikanalys ingår i ett nordiskt kontaktnätverk för transportstatistik där Sverige under 2014–2016 har koordinatörrollen. I oktober organiserades en videokonferens med deltagande från Sverige, Norge, Danmark och Finland för erfarenhetsutbyte kring statistikfrågor av gemensamt intresse.

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)

<i>Prestation</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>
Resvaneundersökningen	3 822	2 836	3 775	2 836
Lastbilsundersökningen	5 760 ⁴⁶	4 486	3 677	4 797
Sjöfart	1 621	1 202	1 705	1 920

2.4 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys

Måluppföljning

Trafikanalys har uppdraget att i april varje år redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen. Denna redovisning ska utgöra ett underlag för transportpolitiska överväganden och används bland annat som ett viktigt underlag för regeringens budgetproposition inom utgiftsområde 22.

Årets uppföljning visar vissa förbättringar på några områden jämfört med när målen fastställdes 2009.⁴⁷ Trafiksäkerheten, framför allt på väg, utvecklas väl, och tillgängligheten till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning blir gradvis bättre. Men målet om en

⁴⁶ Av kostnaden hänförs sig 1 500 tkr till 2014

⁴⁷ Trafikanalys Rapport 2015:7 samt Trafikanalys Rapport 2015:8

fordonsflotta oberoende av fossila bränslen kommer med nuvarande utvecklingstakt inte att nås till 2030 och skillnaderna mellan glesbygden och de tätare regionernas förutsättningar avseende resor och transporter tycks bli allt större.

Transportsystemet utvecklas i långsam takt, och utvecklingen varierar stort över landet. Utbudet av kollektivtrafik ökar i de flesta län, men inte i de så kallade skogslänen, Dalarna, Gävleborg, Värmland, Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. Landsbygdskommuner med stora avstånd till storstadsområden är också de som har den högsta genomsnittliga förseningen per ankomst inom tågtrafiken, och i samma områden minskar också den nära tillgängligheten till service snabbast. Samtidigt drabbar trängsel och störningar i kollektivtrafiksystemen ett stort antal människor i storstadsregionerna.

Nyheter i arbetet med årets målpåföljning var ett förstärkt internationellt perspektiv, baserat på en inventering av möjligheten till internationell benchmarking⁴⁸. Redovisningen av den transportpolitiska preciseringen om medborgarnas resor utvecklades för ökad tydlighet i uppföljningsrapporten. Samtidigt presenterades detaljerade underlag i en särskild underlagsrapport.⁴⁹ Den transportpolitiska målbilden är komplex och under året har ett arbete bedrivits i syfte att utveckla uppföljningens struktur. Arbetet är inte avslutat, men riksdagens trafikutskott har uttryckt sin uppskattning över Trafikanalys redovisning med ”den enkla och överskådliga struktur som utgår från de transportpolitiska målen och dess preciseringar”⁵⁰

Godstransporter

Trafikanalys fick i juni 2015 regeringens uppdrag att i april 2016 redovisa ett samlat kunskapsunderlag och en nulägesanalys om transporter av gods. Syftet är att ge ett underlag inför kommande proposition för riksdagens beslut om infrastrukturplaneringen 2018–2029, men även inför kommande arbete med gränsöverskridande europeiska samverkansprojekt.

Flera underlag togs fram under året. En intervjustudie gjordes för att kartlägga hur olika aktörer upplever dagens förutsättningar för transporter av gods⁵¹. Ett antal flaskhalsar och potentiella åtgärdsområden identifierades, bl.a. avseende behov av tydlig politisk styrning och om kapacitetsbrister i infrastrukturen. Ytterligare kunskap kring järnvägens kapacitetsbrister framkom i en analys av dels hur godstågens ansökningar om kapacitet behandlas och dels huruvida det finns utrymme för fler godståg⁵². Ett svar är naturligtvis att det är trångt på vissa sträckor och vissa tider, medan det kan finnas överskottskapacitet på andra håll.

Skogsindustrins råvaruförsörjning utgör cirka 12–13 % av godstransporterna inom Sverige, och har därigenom betydelse för möjligheten att uppnå de transportpolitiska målen. Trafikanalys har utvecklat en metod⁵³ för att med branschens registerdata och befintlig officiell statistik bättre beskriva dessa flöden, från skogen till industrin, med beaktande av de olika trafikslag som ingår i transportkedjan. Resultaten klagör lastbilarnas betydelse för att hämta rundvirke och annan skogsråvara från avverkningsplatserna, samt hur terminalstrukturen för omlastning till järnväg blir betydelsefull för transporter till mer avlägset belägna massa- och pappersindustrier, sågverk eller värmeverk.⁵⁴

⁴⁸ Kontigo rapport 2014– Internationell benchmarking, funktions och hänsynsmålet

⁴⁹ Trafikanalys Rapport 2015:8

⁵⁰ Trafikutskottets betänkande 2015/16:TU1

⁵¹ WSP rapport – Analys av förutsättningar för transporter av gods

⁵² VTI notat – Trängsel på spåren, Fördelning av tågägen i tågplanerna 2014-2016

⁵³ Trafikanalys PM 2015:12

⁵⁴ Trafikanalys PM 2015:16

För näringslivets godstransportförsörjning är en effektiv logistik av stor betydelse och tillgängligheten till lämpliga terminaler utgör en viktig faktor. I en pilotstudie i Västra Götalandsregionen⁵⁵ använde Trafikanalys data om terminaler i geografiska analyser i syfte att analysera näringslivets tillgänglighet till godsterminaler. Analysen visar på samspelet mellan den geografiska lokaliseringen av näringslivet, den kommunala markanvändningen och huvudsakliga transportstråk. Resultaten kan användas för att identifiera terminalernas tillgänglighet med olika mått för olika tillämpningar.

Dagligvaruhandeln står för en betydande del av Sveriges godstransporter, inte minst den del som utförs i och omkring städerna. Med registerdata från branschens största aktörer analyserades olika varugrupperns flöden mellan centrallager, distributionslager och butiker.⁵⁶ Resultaten ger en förbättrad kunskap om dessa varuflödens omfattning och förutsättningar och kan utgöra underlag för en effektivare och mindre miljöpåverkande transportplanering.

Förbättrad kunskap om transporter av farligt gods är efterfrågad av samhällsplanerare som vill arbeta förebyggande med beredskap för olyckor och göra risk- och sårbarhetsanalyser. Trafikanalys genomförde tillsammans med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket en förstudie kring databehov och datatillgång.⁵⁷ Resultaten visar att det finns registerdata om farligt gods för bantrafik och sjöfart. Registren är dock inte tillgängliga för framställning av statistik, av hänsyn till rådande sekretess, rikets säkerhet och antagonistiska hot. Frågan om databehov behöver därför lyftas till myndighetsövergripande nivå.

De klimatpåverkande utsläppen från transporter med tunga och lätta lastbilar har ökat, till skillnad från andra trafikslag, vilket sätter fokus på fordonens miljöegenskaper. De lätta lastbilarna har de senaste 20 åren fördubblats i antal och är nu drygt sex gånger fler än de tunga lastbilarna. Antalet tunga lastbilar är stabilt men däremot har godstransportarbetet ökat med cirka 20 procent. Utsläppen av koldioxidekvivalenter per tonkilometer är i princip oförändrade vilket innebär att klimateffektiviteten för transporter med tunga lastbilar inte förbättrats. Trafikanalys har analyserat utvecklingen och konstaterar både att det saknas effektiva styrmedel mot klimatpåverkan från tunga lastbilar och att förändringstakten i fordonsflottan är alltför långsam för att bidra till klimatmålens uppfyllnad. Användningen av lätta lastbilar har exploderat, men uppmärksamheten kring deras användning och klimatpåverkan har varit blygsam.⁵⁸

Persontransporter

I diskussioner kring möjligheten att minska transportsystemets oönskade effekter används begreppet "peak-car", och en del bedömare anser att Sverige och andra västländer har nått en fas då bilanvändningen minskar. Genom analyser av statistiken över bilinnehav och bilanvändning efter millennieskiftet kan Trafikanalys konstatera att "peak-car", i den bemärkelsen att personbilsflottan krymper samt körs färre kilometer, inte är ett faktum i Sverige. De tecken som kan tydas som att biltrafiken i Sverige har planat ut är snarare ett resultat av att vi äger fler bilar per hushåll och därigenom kör varje bil mindre.⁵⁹

Inte heller har cyklandet ökat i den omfattning som ibland hävdas. En analys av data från resvaneundersökningen visar att antalet cykelresor per person och dag har minskat med 38 %

⁵⁵ Göteborgs universitet. Näringslivets tillgänglighet till terminaler. Augusti 2015

⁵⁶ Trafikanalys PM 2015:17

⁵⁷ Trafikanalys PM 2015:3

⁵⁸ Trafikanalys Rapport 2015:12

⁵⁹ Trafikanalys PM 2015:14

sedan mitten av 1990-talet. Nedgången i cyklandet sker i alla kommuntyper, i alla åldrar, oavsett reseärende och för båda könen. Den största minskningen inföll under slutet av 1990-talet. Sedan millennieskiftet syns en viss återhämtning för cykelresor till arbetet i storstäder och större städer med respektive förortskommuner. I städerna ligger antalet cykelresor per invånare konstant eller minskar, men färdlängden ökar gradvis. Resultaten har betydelse för den aktuella debatten om cyklingens förutsättningar i transportsystemet.⁶⁰

Regionala resor med kollektivtrafik utgör en mindre del av personresorna, men ökade från 11 % till 13 % mellan perioderna 2005–2006 och 2011–2014. Ökningen beror på att resandet med övriga färdläsätt – även med cykel och gång – har minskat, samtidigt som antalet resor med kollektivtrafik har legat kvar på samma nivå. Det finns dock skillnader mellan olika delar av befolkningen. Män i yrkesverksam ålder som reser i regional trafik gjorde det till större del med kollektiva färdslag 2011–2014 än åtta år tidigare och huvuddelen av ökningen är en överflyttning från bilkörande. Det är i storstäderna som kollektivtrafiken spelar störst roll i transportsystemet, framför allt i Stockholmsregionen. Invånarna i Stockholms län gör årligen fyra gånger fler regionala kollektivtrafikresor än invånarna i landsbygds länen, dubbelt så många som invånarna i de båda andra storstadslänen och tre gånger fler än invånare i övriga län.⁶¹

Kollektivtrafik som både är anropsstyrd och öppen för allmänheten utgör endast cirka 2 promille av det regionala kollektivtrafikutbudet, men förväntas bli vanligare i framtiden. Trafikanalys har därför genomfört en kartläggning som visar på en stor variation i utformning, upplägg och kostnader för anropsstyrd kollektivtrafik.⁶²

Ungefär 96 % av allt tidtabellsbundet bussutbud i Sverige utgörs av subventionerad upphandlad trafik och 83 % utförs av utlandsägda operatörer. Trafikanalys har analyserat de 350 upphandlingsavtalen mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter och operatörer i syfte att skapa bättre förutsättningar för effektiv resursanvändning.⁶³

Trafikanalys har utvecklat en metod för att mäta kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning. I samarbete med Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket har data insamlats under 2013–2015, vilka kommer att presenteras i början av 2016. Resultaten ingår bl.a. i myndigheternas uppdrag att implementera strategin för genomförande av funktionshinderpolitiken.⁶⁴ Trafikanalys har även redovisat delresultat vid möten och presentationer med funktionshinderorganisationer och Rådet för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning (RTAF).

Trafikanalys har även låtit sammanställa erfarenheter från nio städer i Sverige och andra länder där man infört avgiftsfri kollektivtrafik. I de svenska städerna har huvudsyftet varit att öka kollektivresandet och på så sätt minska bilåkandet. I resten av världen har argument om mobilitet och tillgänglighet varit mer framträdande. Sex av de studerade städerna har fortfarande avgiftsfri kollektivtrafik idag. Resandet har ökat i samtliga, men med stora skillnader mellan städerna.⁶⁵

⁶⁰ Trafikanalys Rapport 2015:14

⁶¹ Trafikanalys Rapport 2015:15

⁶² Trafikanalys PM 2015:6

⁶³ Trafikanalys Rapport 2015:13

⁶⁴ <http://www.mfd.se/funktionshinderspolitik/strategi-for-genomforande/>

⁶⁵ Ramböll 2015-01-20. Litteraturstudie avgiftsfri kollektivtrafik (opublicerad)

Övrigt

Den 1 januari 2015 skärptes kravet på svavelhalten i marint bränsle i Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön. Syftet är att minska påverkan på människors hälsa och de skadliga effekterna på miljön. Trafikanalys har påbörjat en utvärdering av hur svaveldirektivet bidrar till, eller i förekommande fall motverkar, de transportpolitiska målen. Den första rapporten utgjordes av en intervjustudie i samband med direktivets införande och visar på få förändringar i transportmönster och få nyinvesteringar. Svavelutsläppen har dock minskat kraftigt samtidigt som konkurrensnackdelen för svensk industri ökat till följd av ett betydligt dyrare bränsle. Transportkostnaderna för basindustrin i norra och mellersta Sverige tycks ha ökat mest.⁶⁶

Trafikanalys genomförde tillsammans med Transportstyrelsen för andra gången en oberoende granskning av kvaliteten på det arbete som bedrivs inom "Tillsammans för tåg i tid" (TTT), ett samarbete mellan Trafikverket, representanter för tågbranschen och Sveriges kommuner och landsting. Den redovisade punktligheten för persontransporter har inte närmast sig det av TTT uppställda målet och för godstrafiken är avståndet till målet både stort och växande. De redovisade underlagen ger inte heller någon klar bild av ett systematiskt arbete med förväntad måluppfyllelse. Analysen av vilka förbättringar som krävs för att nå 95 procents punktlighet till 2020 pekar på mycket stora utmaningar. Samtidigt går det inte att påvisa några nämnvärda effekter till följd av de aktiviteter som vidtagits sedan samarbetet påbörjades. Granskningsyttrandet uttryckte därför tveksamhet till de av TTT anförda bedömningarna om kommande förbättringar av punktligheten.⁶⁷

Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2015 inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

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

<i>Prestation</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>	<i>2013⁶⁸</i>
Godstransporter, nulägesanalyser	2 748	635	1 164
Persontransporter, nulägesanalyser	1 303	2 003	1 949
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inkl. målportalen)	1 319	2 196	1 567

⁶⁶ Trafikanalys Rapport 2015:11

⁶⁷ Utr 2013/65

⁶⁸ 2013 är första året som dessa projekt särredovisas

3 Kunskapsspridning

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

Webbplatsen

Under året genomförde Trafikanalys ett omfattande utvecklingsarbete med webbplatsen och den 1 oktober öppnade nya *trafa.se* för besökare. Webbplatsen har fått en följsam design, vilket innebär att den fungerar lika bra på datorer som på läsplattor och i mobiltelefoner.

För att bättre tillfredsställa besökarnas behov är den nya webbplatsens innehåll indelat på ämnesområden. Inom ett ämnesområde samlas regeringsuppdrag, nyckeltal, statistik, kommande händelser, egna projekt och remissvar. Det gör att om du söker exempelvis vägtrafikfrågor, kan du hitta allt som berör detta på samma ställe.

För att öka kunskapen om och intresset för även komplicerade områden och frågor har webbplatsen ett nytt upplägg med artiklar.

Trafikanalys har också börjat med digitala nyhetsbrev och en tjänst för pressrum. Två kanaler som ska stärka den digitala kommunikationen och möta upp mot den moderna besökarens behov.

Seminarier och föreläsningar m.m.

Trafikanalys har under 2015 arrangerat två större seminarier:

- Nordiska vägar till en effektivare transportpolitik, tema landsbygdens transporter
- Tidsvärdering och autonoma vägfordon som arrangerades tillsammans med CTS.

Under året genomförde Trafikanalys i samarbete med Näringsdepartementet tre rundabords-samtal om alternativ finansiering av transportinfrastruktur. Vid samtalen deltog Infrastrukturministern, företrädare för finansörer, anläggningsföretag, myndigheter och organisationer.

Trafikanalys har deltagit i 13 externa referensgrupper, varav 3 internationella. Medarbetarna deltar också i 18 externa nätverk, varav 10 internationella, bland annat för myndighets-gemensamma utbyten, användarråd och annan kunskapsspridning.

Vid VTI:s årliga konferens, Transportforum 2015, föreläste åtta medarbetare från Trafikanalys om bland annat: peak car, granskning av förslag till byggstarter, produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen, transportpolitiska mål och kollektivtrafik.

Trafikanalys har varit inbjuden som ordförande/moderator vid tre konferenser, bland annat var en medarbetare moderator vid seminariet "Dialogue on Station Area Development and related issues" som arrangerades i Tokyo, Japan i maj 2015 inom ramen för ett samarbetsavtal mellan Näringsdepartementet och det japanska transportministeriet.

I internationella sammanhang har fyra presentationer gjorts bland annat vid Thredbo konferensen i Santiago, Chile där papperet Marginal cost-pricing in the Swedish transport

sector – an efficient and sustainable way of funding local and regional public transport in the future? presenterades.

Utöver detta har medarbetare från Trafikanalys under året gett 23 externa presentationer. Ett antal mindre seminarier har hållits av Trafikanalys både för externa deltagare och för Regeringskansliet. Under året har Trafikanalys tagit emot studiebesök från bland andra kinesiska transportministeriet, schweiziska transportministeriet och besöksprogrammet "Young Generation Will Change Ukraine".

Trafikanalys biträdde Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen (Fi 2013:01) med framtagandet av statistiska uppgifter ur den officiella statistiken och konkurrensanalyser som båda användes i betänkandet.

Trafikanalys biträdde Utredningen om järnvägens organisation⁶⁹ genom att delta i tre av dess arbetsgrupper. Under 2015 bedrevs arbetet främst i AG3 Persontransporter inkl. fordonsfrågor, där Trafikanalys hade rollen som ordförande och därmed även ingick i utredningens Expertgrupp.

Trafikanalys deltar i Näringsdepartementets arbete med en Cykelstrategi som påbörjades i slutet av 2015. Trafikanalys deltar i två arbetsgrupper, och är ordförande i en tredje.

⁶⁹ Regeringens Dir. N2013/02

4 Kompetens

4.1 Personalsammansättning

Tabell 4.1: Antal anställda den 31 december 2015, befattning och kön

Kompetens	2015			2014			2013			2012		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	9	10	19	7	10	17	5	13	18	7	12	19
Statistiker	1	7	8	1	7	8	1	7	8	1	6	7
Administrativt stöd	5	0	5	5	0	5	4	0	4	5	0	5
Chefer	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4
Totalt	17	19	36	15	19	34	12	22	34	15	20	35

4.2 Bemanning

Vid årsskiftet var 36 personer anställda vid myndigheten, varav tre personer var visstidsanställda. Två tidsbegränsade anställningar löpte ut under året.

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt fem personer varav fyra personer har påbörjat sin anställning under året. Rekrytering har skett till avdelningarna i kärnverksamheten, fördelat på båda kontoren. Rekryteringarna har gjorts dels för att ersätta tjänstledig personal, men även för att komplettera på områden där det där det bedömts lämpligt att fylla kompetensbehovet med anställning. Alla rekryteringar har skett genom annonsering och med extern hjälp i rekryteringsförfarandet. Överlag är det ett stort intresse för myndighetens tjänster, med många kompetenta sökande.

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

4.3 Kompetensförsörjning

Trafikanalys är en expertmyndighet och verksamheten är kunskapsintensiv. Det är därför viktigt att myndigheten har tillgång till rätt och hög kompetens för att nå verksamhetens mål. Detta behov tillgodoses genom anställd personal, anlitande av forskare och konsulter samt genom samverkan med andra aktörer i olika former.

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

Merparten av de anställda på Trafikanalys är utredare som samtliga har akademisk examen. Disciplinbredden är stor. Av medarbetarna har tolv forskarutbildning, varav nio är män och tre är kvinnor.

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 har avtal ingåtts med en ekonomistrateg och en IT-strateg. Vidare är Trafikanalys aktiv i nätverk rörande både ekonomihanterings- och personalfrågor samt kommunikation och juridik.

2011 arbetade Trafikanalys fram myndighetens första kommunikationsstrategi tillsammans med en extern konsult.

Under 2015 uppdaterades strategiska ställningstaganden som fastslagits i den tidigare kommunikationsstrategin och en workshop med Trafikanalys medarbetare förankrade den nya strategin. En mindre medieanalys och en enkätundersökning bland både medarbetare och representanter för målgrupperna för Trafikanalys kommunikation genomfördes också tillsammans med en extern konsult.

Myndighetens medarbetare har en hög kompetens och är attraktiva på arbetsmarknaden. Personalomsättningen uppgick under året till sex procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 13 procent motsvarande 8 387 tkr, till sådana externa insatser inom kärnverksamheten, exklusive statistikproduktion.

Även samverkan med andra myndigheter har tillgodosett myndighetens kompetensutveckling. Alla medarbetare inom kärnverksamheten samt funktionsansvarig för kommunikation har under året avslutat en skraddarsydd projektutbildning.

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

CTS-medlemskapet är ett viktigt sammanhang inte bara för att engagera forskningskompetens i skilda projekt, utan även som en plattform för kompetensutveckling.

För att kunna möta medarbetarnas behov av en stimulerande utveckling inom sitt kompetensområde genomför Trafikanalys bland annat 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 tio interna seminarier.

4.4 Arbetsmiljö och hälsa

Medarbetarna på Trafikanalys har möjlighet att använda en timme per vecka till friskvård. Det finns också ett friskvårdsbidrag för friskvårdsaktiviteter, samt viss ekonomisk ersättning för massage. 79 procent av medarbetarna har använt friskvårdsbidraget under 2015.

Via företagshälsovården har det under året på båda orterna genomförts löpande ergonomigenomgång för nyanställd personal.

4.5 Jämställdhet

Trafikanalys har fastställt en likabehandlingsplan för åren 2015–2017. Årets lönekartläggning visar att det inte förekommer någon särbehandling på grund av kön.

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

4.6 Åldersbalans

Tabell 4.2: Anställda uppdelade på ålder och kön

Åldersgrupp	2015		2014		2013 ⁷⁰		2012	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	0	2	0	1	1	0
30 – 49 år	11	14	11	12	13	18	10	15
50 år och äldre	5	6	4	5	4	7	4	5
Totalt	16	20	15	19	17	26	15	20

⁷⁰ 2013 års siffror grundar sig på anställningar under året medan åren 2012, 2014 och 2015 grundar sig på anställda den 31 december respektive år

5 Undantag från regelverket

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

5.1 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 i gruppen upp till 29 år samt 50 år och äldre understiger 10 personer särredovisas inte sjukfrånvaron för dessa grupper. Dessa uppgifter ingår i redovisningen av den totala sjukfrånvaron.

6 Finansiell redovisning

6.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2015	2014
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	63 371	58 175
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	2 121	5 202
Intäkter av bidrag		50	0
Finansiella intäkter	3	8	37
Summa		65 549	63 414
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-27 521	-26 690
Kostnader för lokaler		-2 840	-2 741
Övriga driftkostnader	5	-34 875	-33 504
Finansiella kostnader	6	-21	-6
Avskrivningar och nedskrivningar		-292	-473
Summa		-65 549	-63 414
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

6.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2015-12-31	2014-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	112	191
Summa		112	191
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	433	600
Summa		433	600
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		0	1 771
Fordringar hos andra myndigheter	9	1 555	3 098
Övriga kortfristiga fordringar		0	2
Summa		1 555	4 872
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	10	1 338	1 190
Övriga upplupna intäkter	11	175	0
Summa		1 513	1 190
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	12	-978	-5 921
Summa		-978	-5 921
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		10 060	11 745
Summa		10 060	11 745
SUMMA TILLGÅNGAR		12 694	12 677

(tkr)	Not	2015-12-31	2014-12-31
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital	13		
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Övriga avsättningar	14	267	216
Summa		267	216
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	15	544	792
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		2 956	2 759
Leverantörsskulder	16	4 357	6 221
Övriga kortfristiga skulder	17	512	470
Summa		8 369	10 243
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	18	4 058	2 218
Summa		4 058	2 218
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		12 694	12 677

6.3 Anslagsredovisning

Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Ing. över- förings- belopp	Årets till- delning enl. regl. brev	Indrag- ning	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp	
Not							
Uo 22 1:13 Ramanslag							
Trafikanalys							
ap.2 Trafikanalys del till Trafikanalys	19	6 304	62 851	-4 423	64 732	-63 427	1 305
Summa		6 304	62 851	-4 423	64 732	-63 427	1 305

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 Ekonomistyrningsverket (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 (Förordning om myndigheters bokföring) tillämpar myndigheten brytdagen den 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter. Motsvarande beloppsgräns föregående år var 10 tkr.

Kostnadsmässig anslagsavräkning

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 från anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2014, 382 tkr, har år 2015 minskat med 56 tkr.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

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

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Egenutvecklade dataprogram, licenser, rättigheter
3 år	Datorer och kringutrustning Maskiner och tekniska anläggningar Övriga kontorsmaskiner
5 år	Inredningsinventarier

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

Omsättningstillgångar

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

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	<i>Lön (tkr)</i>
Generaldirektör, Brita Saxton	1 117
Styrelseledamot i Statens tjänstepensionsverk	
Styrelseledamot i Statens bostadsomvandling AB	
Inga förmåner	

Anställdas sjukfrånvaro

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

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

<i>Sjukfrånvaro (%)</i>	2015	2014
Totalt	1,5	3,8
Andel 60 dagar eller mer	38,2	69,1
Kvinnor	2,6	8,7
Män	0,5	0,9
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,9	4,8
Anställda 50 år -	-	-

Sjukfrånvaro för grupperna anställda under 29 år och anställda över 50 år lämnas inte eftersom antalet anställda i grupperna är högst tio.

6.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

	2015	2014
Not 1 Intäkter av anslag		
Intäkter av anslag	63 371	58 175
Summa	63 371	58 175
<p>Summa "Intäkter av anslag" (63 371 tkr) skiljer sig från summa "Utgifter" (63 427 tkr) på anslaget UO 1:13. Skillnaden (-56 tkr) beror på minskning av Semesterlöneskuld som intjänats före år 2009. Denna post har belastat anslaget, men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.</p>		
Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
Ersättning från statliga medfinansiärer	1 242	802
Ersättning från icke statliga medfinansiärer	535	4 400
Övrigt	343	
Summa	2 121	5 202
<p>Enligt 10 § förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys får Myndigheten utföra uppdrag och disponera inkomsterna. Gemensamma projekt genomförs med kommuner, Trafikverket och Transporstyrelsen m fl.</p>		
Not 3 Finansiella intäkter		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	0	37
Ränta lån i Riksgäldskontoret	2	0
Övriga finansiella	6	0
Summa	8	37
<p>Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ</p>		
Not 4 Kostnader för personal		
Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	16 936	16 672
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	90	138
Sociala avgifter	9 236	8 443
Övriga kostnader för personal	1 349	1 575
Summa	27 521	26 690

Not 5 Övriga driftkostnader

Reparationer och underhåll	108	199
Resor, representation, information	1 192	1 485
Köp av varor	461	489
Köp av tjänster	32 904	31 331
Övrigt	210	0
Summa	34 875	33 504

Ökade driftkostnader jämfört med motsvarande period föregående år beror mer fullständiga periodiseringar av konsultkostnader.

Not 6 Finansiella kostnader

Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	19	5
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	0	0
Övriga finansiella kostnader	2	1
Summa	21	6

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

Balansräkning

		2015-12-31	2014-12-31
Not 7	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
	Ingående anskaffningsvärde	1 389	1 389
	Summa anskaffningsvärde	1 389	1 389
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 198	-1 054
	Årets avskrivningar	-80	-144
	Summa ackumulerade avskrivningar	-1 278	-1 198
	Utgående bokfört värde	112	191
Not 8	Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
	Ingående anskaffningsvärde	4 225	4 737
	Årets anskaffningar	44	199
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-711
	Summa anskaffningsvärde	4 269	4 225
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 625	-4 011
	Årets avskrivningar	-212	-324
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	711
	Summa ackumulerade avskrivningar	-3 837	-3 625
	Utgående bokfört värde	433	600
Not 9	Fordringar hos andra myndigheter		
	Fordran ingående mervärdesskatt	1 288	2 495
	Kundfordringar hos andra myndigheter	267	603
	Summa	1 555	3 098
Not 10	Förutbetalda kostnader		
	Förutbetalda hyreskostnader	657	680
	SAS institute, licensperiod 1/11-2015 - 31/10-2016	241	0
	SAS programvara 15/11/-14/11/2016	155	0
	Övriga förutbetalda kostnader	285	510
	Summa	1 338	1 190
Not 11	Övriga upplupna intäkter		
	Upplupen intäkt Regeringskansliet	175	0
	Summa	175	0

Not 12 Avräkning med statsverket

Anslag i räntebärande flöde

Ingående balans	-6 303	-3 239
Redovisat mot anslag	63 427	58 251
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-62 851	-62 700
Återbetalning av anslagsmedel	4 423	1 385

Skulder avseende anslag i räntebärande flöde **-1 305** **-6 303**

Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag

Ingående balans	382	458
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-56	-75

Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag **327** **382**

Summa Avräkning med statsverket **-978** **-5 921**

Not 13 Myndighetskapital

Myndighetskapital saknas därför lämnas inte någon specifikationstabell

Not 14 Övriga avsättningar

Avsättning för lokalt omställningsarbete

Ingående balans	216	166
Årets förändring	50	50
Utgående balans	267	216

Not 15 Lån i Riksgäldskontoret

Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.

Ingående balans	792	1 066
Under året nyupptagna lån	44	199
Årets amorteringar	-292	-473
Utgående balans	544	792

Beviljad låneram enligt regleringsbrev 2 000 4 000

Not 16 Leverantörsskulder

Leverantörsskulder avseende konsumtion	4 355	6 221
Levskulder (manuella i Agresso)	3	0
Summa	4 357	6 221

Not 17	Övriga kortfristiga skulder		
	Personalens källskatt	511	463
	Övrigt	1	7
	Summa	512	470
Not 18	Upplupna kostnader		
	Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 798	1 646
	Övriga upplupna kostnader	2 261	572
	Summa	4 058	2 218

Övriga upplupna kostnader har ökat på grund av att konsultkostnader som beräknas faktureras under första kvartalet 2016 har tagits med.

Anslagsredovisning

Not 19 Uo 22 1:13 ap.2 Trafikanalys - del till Trafikanalys

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1886 tkr. Under 2015 har myndigheten inte utnyttjat krediten.

Trafikanalys får disponera 1 881 tkr av det ingående överföringsbeloppet, d.v.s. 3% av föregående års tilldelning 62 700 tkr enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

6.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2015	2014	2013	2012	2011
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 000	4 000	4 000	4 000	5 000
Utnyttjad	544	792	1 066	1 134	1 932
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	37	89	119	155
Räntekostnader	19	0	0	0	0
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Avgiftsintäkter	2 121	5 202	874	3 417	7 493
Anslagskredit					
Beviljad	1 886	1 881	1 854	1 835	1 816
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	1 305	6 304	3 239	3 382	3 518
Bemyndiganden - Ej tillämplig					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	31	30	31	30	30
Medelantalet anställda (st)*	34	34	31	31	30
Driftkostnad per årsarbetskraft	2 104	2 098	1 956	2 002	2 145
Kapitalförändring					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

* I beräkningen av medelantalet anställda 2014 och 2015 är inte eventuellt tjänstledig personal frånräknad.

7 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2015 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 22 februari 2016



Brita Saxton

Generaldirektör

Bilaga

Publiceringar under året

Rapport

- 2015:1 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser
- 2015:2 Organisation av samhällsekonomiskt modellarbete – En jämförelse mellan Sverige, Danmark och Nederländerna
- 2015:3 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2015
- 2015:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2015
- 2015:5 Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen – rapport 2015
- 2015:6 Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter
- 2015:7 Uppföljning av de transportpolitiska målen
- 2015:8 Medborgarnas resor – en del av den transportpolitiska måluppföljningen
- 2015:9 Transportpolitiskt stöd till perifera regioner i Sveriges grannländer
- 2015:10 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2015
- 2015:11 Svaveldirektivets införande – branschens förberedelser
- 2015:12 Lastbilars klimateffektivitet och utsläpp
- 2015:13 Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken 2013
- 2015:14 Cyklandets utveckling i Sverige 1995-2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna
- 2015:15 Kollektivtrafikens utveckling – en analys av den nationella statistiken
- 2015:16 Sjöfartsstödet effekter 2014

PM

- 2015:1 Anläggningsbranschen – aktörer, finansiärer och personal
- 2015:2 Punktlighet på järnväg – en blivande del av Sveriges officiella statistik?
- 2015:3 Möjligheter att kartlägga flöden av farligt gods i Sverige – en förstudie
- 2015:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader bilagor 2015
- 2015:5 Luftfartsverkets utbildningsverksamhet
- 2015:6 Kartläggning av anropsstyrd kollektivtrafik 2013
- 2015:7 Sjöfartsverkets utbildningsverksamhet – fokus lotsutbildning

2015:8	Trafikverkets utbildningsverksamhet
2015:9	Vägavgifter inom EU – en lägesbild
2015:10	Omräkning av lastbilsstatistiken till följd av stilleståndsproblematik
2015:11	Arbetsmiljörreglering inom transportområdet
2015:12	Metoder för kartläggning av skogens varuflöden med registerdata och befintlig statistik
2015:13	Miljözoner för personbilar i EU
2015:14	Peak car i sikte? Statistik och analys över Sveriges personbilsflotta och dess användning
2015:15	En jämförelse mellan trafikprognoser och faktisk trafikutveckling
2015:16	Skogens transporter – en trafikslagsövergripande kartläggning
2015: 17	Dagligvaruhandelns distribution – en kartläggning

Statistik

2015:1	Lastbilstrafik 2014, kvartal 3
2015:2	Fordon i län och kommuner 2014
2015:3	Järnvägstransporter 2014, kvartal 4
2015:4	Luffart 2014
2015:5	Fordon 2014
2015:6	Lastbilstrafik 2014, kvartal 4
2015:7	Sjötrafik 2014, kvartal 4
2015:8	Vägtrafikskador 2014
2015:9	Fartyg 2014
2015:10	RVU Sverige 2014
2015:11	Sjöfartsföretag 2013
2015:12	Sjötrafik 2014
2015:13	Bantrafik 2014
2015:14	Järnvägstransporter 2015, kvartal 1
2015:15	Bantrafikskador 2014
2015:16	Sjötrafik 2015: kvartal 1
2015:17	Televerksamhet 2014
2015:18	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2014
2015:19	Postverksamhet 2014
2015:20	Lokal och regional kollektivtrafik 2014

2015:21	Lastbilstrafik 2014
2015:22	Lastbilstrafik Kvartalstabeller 2012-2014
2015:23	Lastbilstrafik Årstabeller 2012-2014
2015:24	Lastbilstrafik 2015, kvartal 1
2015:25	Järnvägstransporter 2015, kvartal 2
2015:26	Lastbilstrafik 2015, kvartal 2
2015:27	Kommersiell linjetrafik på väg 2014
2015:28	Sjötrafik 2015, kvartal 2
2015:29	Punktlighet på järnväg 2015, kvartal 3
2015:30	Järnvägstransporter 2015, kvartal 3
2015:31	Sjötrafik 2015, kvartal 3



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