

# Årsredovisning 2022

---

Datum: 2023-02-21

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

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

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

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2023-02-21

## Generaldirektörens förord

När vi gick mot slutet av 2021 var nog den allmänna känslan och förhoppningen att coronapandemin höll på att ebba ut och inte längre skulle få samma inverkan på vardags- och arbetsliv. Trafikanalys hade i likhet med många andra myndigheter gått in i en postpandemisk hybridtillvaro. Men så kom en ny virusvariant och ställde till det – det första kvartalet av 2022 tillbringades därför återigen på hemmakontoret.

Därefter har vi dock återgått till den postpandemiska hybridtillvaron och hoppas nu att det ska förbli så. Detta innebar för Trafikanalys del att vi återigen kunde träffas fysiskt på våra s.k. myndighetsdagar och gemensamt diskutera och planera framtiden för myndigheten.

Vi har haft ett mycket produktivt år. Flera regeringsuppdrag har exempelvis avrapporterats – vi har avslutat den fleråriga utvärderingen av den nationella godstransportstrategin, kartlagt gränsöverskridande varuflöden och belyst förutsättningarna för elektrifiering i sjöfarten.

Just det senare, elektrifiering, har nog varit ett av de mer använda orden i den transportpolitiska diskussionen under 2022. Med all rätt – vi har i vår fordonsstatistik sett en mycket kraftfull utveckling när det gäller nyregistreringen av elbilar under året, och det blir nu intressant att följa den framtida utvecklingen. Kan elbilsförsäljningen stå helt på egna ben framöver, trots fortsatt komponentbrist och ekonomiskt bistra tider? En intressant framtidsbild målas upp i vår rapport om eldrivna vägfordon, där vi bland annat gör en regional analys och tar sikte på 2030. Under 2023 kommer dessutom en rapport som ger mer kunskap om vilka typer av hushåll som faktiskt väljer att köra en elbil att publiceras.

Under 2022 lämnade Trafikanalys underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Även här konstaterade vi att elektrifiering är en nyckel för att nå klimatpolitiska mål på transportområdet – men vi konstaterade också att det även behövs andra åtgärder, i synnerhet om målen ska nås på ett så långsiktigt hållbart sätt som möjligt.

Strax innan valet fick Trafikanalys ett med myndighetens mått mätt stort uppdrag från regeringen. Uppdraget handlar om att granska och följa upp Trafikverkets arbete för bättre kostnadskontroll inom ramen för den nationella planen för transportinfrastruktur. Det är ett uppdrag som pågår till 2028 och som ytterst syftar till att vi pekar på förbättringsområden som kan göra att statens medel för transportinfrastruktur används mera effektivt.

Kostnaderna för infrastruktur ska förstås vägas mot de nyttor som den ger upphov till och behovet av underhållsåtgärder för att anläggningarna ska fungera som vi förväntar oss. Ett aktuellt exempel kan hämtas från järnvägsområdet. I vår statistik beträffande punktlighet på järnvägen under 2022 ser vi att punktligheten för långdistanståg låg på låga nivåer.

Ett annat viktigt tema under året har varit IT och informationssäkerhet. Trafikanalys genomförde under 2022 en omfattande IT-upphandling som innebar ny IT-miljö, ny utrustning och till viss del nya arbetssätt. Vi har också tagit fram en policy för informationssäkerhet och arbetat med konkreta riktlinjer för alla medarbetare, oavsett om vi sitter på kontoret eller arbetar hemifrån, och oavsett om vi arbetar på vår dator eller använder vår mobiltelefon.

Vi har också fortsatt vår satsning på en bra arbetsmiljö genom att genomföra särskilda medarbetarintervjuer och genom att erbjuda hälsoundersökningar till alla medarbetare.

Jag vill avsluta med att konstatera att vi under 2022 har haft en ekonomi i god ordning och balans, med ett litet positivt utfall, och vill i vanlig ordning tacka alla medarbetare för goda insatser under året. Ett tack också till de partners vi har arbetat med i våra projekt, ni har bidragit till de goda resultaten och därmed till att vi har kunnat ge ett gott kunskapsunderlag på transportområdet.

Stockholm i februari 2023

Mattias Viklund

Generaldirektör

# Innehåll

<b>Resultatredovisning kapitel 1–5.....</b>	<b>7</b>
<b>1 Om Trafikanalys .....</b>	<b>7</b>
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	7
1.3 Slutförda och pågående projekt 2022 .....	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	10
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren .....	11
1.6 Verksamhetens overheadkostnader .....	12
<b>2 Kärnverksamhet.....</b>	<b>13</b>
2.1 Analys .....	13
2.2 Statistik.....	16
2.3 Utveckling av statistik.....	19
2.4 Utvärdering och nulägesanalys.....	20
2.5 Om resultatindikatorer.....	25
<b>3 Remisser.....</b>	<b>31</b>
<b>4 Kunskapsspridning .....</b>	<b>33</b>
<b>5 Kompetens och resurser.....</b>	<b>37</b>
5.1 Personalsammansättning.....	37
5.2 Bemanning .....	37
5.3 Kompetensförsörjning .....	37
5.4 Arbetsmiljö och hälsa .....	38
5.5 Jämställdhet.....	39
5.6 Praktik i staten.....	39
5.7 Åldersbalans .....	39
5.8 Upphandling av IT som tjänst.....	40
<b>6 Finansiell redovisning .....</b>	<b>41</b>
6.1 Resultaträkning .....	41
6.2 Balansräkning .....	41
6.3 Anslagsredovisning.....	43
6.4 Tilläggsupplysningar .....	43
6.5 Noter .....	45
6.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter .....	50
<b>7 Fastställande av årsredovisning .....</b>	<b>51</b>
<b>8 Bilaga – publiceringar 2022 .....</b>	<b>53</b>



# Resultatredovisning

## kapitel 1–5

# 1 Om Trafikanalys

## 1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter

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

Verksamheten syftar framför allt till att utveckla policyrelevant kunskap och ge regeringen underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet. Myndigheten ska sprida policyrelevant kunskap till aktörer inom det transportpolitiska systemet, men också till aktörer inom angränsande politikområden, till exempel tillväxtpolitik och miljöpolitik. I detta perspektiv är regionala och nationella, såväl som europeiska och andra internationella, aktörer viktiga.

I vår kommunikationsstrategi har vi beskrivit myndighetens position. Vår önskade position är att Trafikanalys ska vara en kunnig, trovärdig och modern myndighet som analyserar och utvecklar kunskap och sätter in den i sitt sammanhang. Nära kontakter med Regeringskansliet är 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.

Trafikanalys bedriver verksamhet i Östersund och Stockholm, med huvudkontor i Stockholm. En gemensam kultur och värdegrund behöver kontinuerligt byggas upp. Den dubbla lokaliseringen ska användas som ett verktyg för intern dynamik. De samverkansmöjligheter och kontaktytor som finns ska tas till vara.

## 1.2 Organisation

Myndigheten är en enrådgivningsmyndighet och har, utöver GD, fyra avdelningar, som från och med 2023 alla har personal både i Stockholm och Östersund:

- Avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys
- Avdelningen för utvärdering och nulägesanalys
- Avdelningen för statistik
- Avdelningen för verksamhetsstöd

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

Avdelningen genomför bland annat granskning och kvalitetskontroll av beslutsunderlag inom det transportpolitiska området. Avdelningen står för förhandsbedömningar av effekter av olika insatser eller förslag till åtgärder/styrmedel inom det transportpolitiska området. Avdelningen följer Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska kalkyler och granskar Trafikverkets arbete med kostnads kontroll. Vidare ligger här myndighetens 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 statistik**

Ansvar för produktion och spridning av den officiella statistiken om transporter och kommunikationer ligger på avdelningen. Avdelningen producerar och publicerar officiell statistik inom åtta statistikområden: vägtrafik, bantrafik, sjöfart, luftfart, kollektivtrafik och kommunikationsvanor samt post- och televerksamhet. Officiell statistik framställs utifrån nationella och internationella kvalitetskrav för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Statistiken ska vara objektiv och hållas allmänt tillgänglig. En viktig uppgift för avdelningen är också att tillhandahålla underlag och beskrivningar utifrån statistiken för myndighetens analyser och nulägesbeskrivningar.

## **Avdelningen för utvärdering och nulägesanalys**

Avdelningens huvuduppgifter är utvärderingar och effektanalyser av genomförda åtgärder inom det transportpolitiska området samt analyser och uppföljningar av mål- och kravuppfyllelse. Till stöd för huvuduppgifterna genomförs nulägesanalyser av transportsystemets utveckling och tillstånd. Verksamheten inkluderar även metod- och modellutveckling. Avdelningen ansvarar för myndighetens instruktionsbundna uppdrag att årligen följa upp utvecklingen mot de transportpolitiska målen och att ta fram prognoser över fordonsflottans sammansättning och utveckling.

## **Avdelningen för verksamhetsstöd**

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

## **Trafikanalys vetenskapliga råd**

Vid Trafikanalys finns ett vetenskapligt råd med uppgift att kvalitetssäkra de metoder som myndigheten använder och bidra till metodutveckling. Det vetenskapliga rådet har under 2022 bestått av myndighetens chef Mattias Viklund, som är ordförande, Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Helena Wockelberg, forskare,



universitetslektor, bitr. prefekt vid Statsvetenskapliga institutionen vid Uppsala universitet, James Odeck, professor i transportekonomi vid Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Lars Westin, professor i regionalekonomi vid Umeå universitet samt Dan Hedlin, professor i statistik vid Stockholms universitet.

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

## 1.3 Slutförda och pågående projekt 2022

Trafikanalys uppdrag delas in i specifika och löpande projekt.

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

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

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

Tabell 1.1. Specifika projekt.

	2022		2021		2020		2019	
<i>Specifika projekt</i>	<i>Antal</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>
Projekt överförda från föregående år	93	--	79	–	83	–	80	–
Nya projekt under året	16	--	22	–	17	–	28	–
<b>Summa projekt under året</b>	<b>109</b>	<b>--</b>	<b>101</b>	<b>–</b>	<b>100</b>	<b>–</b>	<b>108</b>	<b>–</b>
Årets avslutade projekt	20	17 281	8	4 505	21	28 607	25	25 534
Pågående projekt vid årets slut	89	--	93	–	79	–	83	–

Tabell 1.2. Löpande projekt.

	2022		2021		2020		2019	
	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)
<i>Löpande projekt</i>								
Statistikrapporter	39	28 788	36	28 931	35	26 423	32	30 242
Remisser	43	2 072	43	3 058	21	1 165	23	1 007
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inklusive fördjupad måluppföljning)	4	3 350	2	2 999	3	4 322	4	5 895
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	3	324	3	1 610	2	1 269	1	797
Omvärldsanalys	4	979	3	1 507	2	2 057	2	1 760

## 1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter

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

Tabell 1.3. Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren, tkr.

Verksamhetsgren	2022	2021	2020	2019
Analys	28 128	24 331	24 678	22 447
Statistik	28 788	28 931	26 423	30 242
Utvärdering och nulägesanalys	16 130	16 014	14 113	17 199
<b>Totalt</b>	<b>73 046</b>	<b>69 276</b>	<b>65 214</b>	<b>69 888</b>

Tabell 1.4. Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren, tkr.

Verksamhetsgren	2022	2021	2020	2019
Anslag	25 524	23 274	22 412	22 412
Övriga intäkter	2 604	1 057	95	35
<b>Summa Analys</b>	<b>28 128</b>	<b>24 331</b>	<b>24 678</b>	<b>22 447</b>
Anslag	26 775	26 068	23 212	28 407
Övriga intäkter	2 013	2 863	3 211	1 835
<b>Summa Statistik</b>	<b>28 788</b>	<b>28 931</b>	<b>26 423</b>	<b>30 242</b>
Anslag	15 317	15 249	14 059	17 174
Övriga intäkter	813	765	54	25
<b>Summa Utvärdering och nulägesanalys</b>	<b>16 130</b>	<b>16 014</b>	<b>14 113</b>	<b>17 199</b>
<b>Totalt</b>	<b>73 046</b>	<b>69 276</b>	<b>65 214</b>	<b>69 888</b>

## 1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Det totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 53 176. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till cirka 70 procent vilket motsvarar 37 485 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	2022	2021	2020	2019
Analys	23 341	22 095	25 730	19 690
Statistik	15 198	15 843	15 353	18 914
Utvärdering och nulägesanalys	14 637	15 092	15 385	15 881
<b>Totalt</b>	<b>53 176</b>	<b>53 030</b>	<b>56 468</b>	<b>54 485</b>

## 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 18 901 tkr, vilket motsvarar 26 procent av de totala kostnaderna.

I personalkostnaderna inkluderas del av generaldirektörens lön samt lönerna för de som är anställda på Avdelningen för verksamhetsstöd. I begreppet kostnader för personal inbegrips samma typ av kostnader som redovisas i resultaträkningen.<sup>1</sup>

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

Tabell 1.6. Verksamhetens overheadkostnader, tkr.

Overheadkostnader	2022	2021	2020	2019
Kostnader för personal	7 108	6 436	6 523	6 596
Kostnader för lokaler	4 187	3 695	3 720	3 659
Övriga driftkostnader	7 261	5 771	5 642	6 343
Finansiella kostnader	6	1	3	17
Av- och nedskrivningar	339	339	253	160
<b>Totalt</b>	<b>18 901</b>	<b>16 242</b>	<b>16 141</b>	<b>16 775</b>

<sup>1</sup> Se not 5 i resultatredovisningen.

<sup>2</sup> Se not 6 i resultatredovisningen. Ökningen från 2021 till 2022 förklaras av att kostnadsposten från och med 2022 inkluderar både IT-licenser och IT-konsulter.

## 2 Kärnverksamhet

### 2.1 Analys

#### Omvärldsanalys

Vid myndigheten bedrivs ett löpande arbete med att bevaka och analysera den svenska transportpolitikens omvärld. Hur förändras omvärldsförutsättningarna för framtiden?

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att redovisa svensk sjöfarts internationella konkurrenskraft. I en internationell jämförelse har det svenska fartygsregistret haft en sämre utveckling över den senaste tioårsperioden än de register i andra länder som den svenskkontrollerade flottan är registrerad i. När det gäller registrering, kontroll och tillsyn behöver den förenklingsprocess som drivits av svenska myndigheter återstartas för att öka attraktiviteten hos det svenska sjöfartsregistret. Sjöfartsstödet är alltjämt betydelsefullt för rederiernas lönsamhet. Besluten om breddad ekobonus och riskbaserad lotsplikt är positiva ur sjöfartens perspektiv. Ur ett kompetensförsörjningsperspektiv är det oroväckande att intresset för sjöfartsutbildningar på högskolenivå fortsatt är avtagande. Pandemins påverkan på sjötrafiken, i synnerhet på passagerarsidan, avspeglas också i sysselsättningen med en tydlig minskning av antalet ombordanställda i den svenskkontrollerade handelsflottan under pandemiåren.<sup>3</sup>

I samband med Trafikanalys elsjöfartsuppdrag (se nedan) har en omvärldsanalys med fokus på Norge och Nederländerna genomförts. I Norge har politiken inom området medfört att det idag finns över 30 vägfärjor som är helt eller delvis elektrifierade och de blir fler med tiden. Elektrifiering har även skett inom andra fartygssegment. Bland viktiga norska styrmedel märks innovationsupphandling och stöd för landströmsanslutningar. Utvärderingar visar att många projekt varit lönsamma som klimatåtgärd vid den koldioxidvärdering som tillämpas i den svenska infrastrukturplaneringen. I Nederländerna rör insatserna framför allt kanaltrafik och har bland annat handlat om differentierade hamnavgifter och innovationsfinansiering. Det pågår också en diskussion om skattefrihet för sjöfartens laddström.<sup>4</sup>

Trafikanalys fortsatte under året sin omvärldsbevakning av transportpolitiska EU-nyheter. Dessa redovisas på Trafikanalys webbplats och sammanställs i nyhetsbrev. Särskilda insatser har gjort för att bevaka utvecklingen avseende EU:s klimatpaket Fit for 55.

Trafikanalys och Trafikverket har samarbete avseende omvärldsanalys som främst omfattar kunskapsutbyte.

<sup>3</sup> Rapport 2022:19 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2022.

<sup>4</sup> Rapport 2022:17 Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart, s. 31 f.f.

## Urval av prestationer Omvärldsanalys

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

Prestationer	2022	2021	2020	2019
EU-bevakning	223	292	216	270
Sjöfartens konkurrenssituation	416	973	1 201	1 045
Fordon och farkoster i framtiden	339	242	538	-

## Styrmedelsanalys

Styrmedelsanalys är en central uppgift för Trafikanalys och vi har ambitionen att ha förmåga att kunna genomföra insiktsfulla analyser av alla statliga och internationella transportpolitiska styrmedel som kan bli aktuella. Det handlar bland annat om regelskrivning, ekonomiska styrmedel, infrastrukturplanering och myndighetsstyrning. Vi genomför egna sådana analyser, men på uppdrag från regeringen granskar vi också andras analyser.

Trafikanalys har under året färdigställt det underlag med analyser och förslag till styrmedel som bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045. Uppdraget har genomförts med bistånd från Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Energimyndigheten och Boverket. Syftet med arbetet har varit att lämna förslag och underlag för att de nationella och globala klimatmålen ska kunna nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt. I uppdragets huvudrapport redovisas 23 olika förslag som berör alla trafikslag och redovisas under åtgärdskategorierna Ett transporteffektivt samhälle, Hållbara förnybara drivmedel och Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg.<sup>5</sup> Underlagsmaterial och analyser har samtidigt publicerats i fem underlagspromemorior.<sup>6</sup>

En slutsats av Trafikanalys regleringsbrevsuppdrag om eldrivna fartyg och användning av land- och laddström är att det finns potential att öka elektrifieringen i svensk sjöfart. Uppdragen rör dels förutsättningarna för en ökad användning av helt eller delvis eldrivna fartyg, dels möjliga incitament för användning av land- och laddström. Analysen resulterar i sju förslag på lämpliga styrmedel för att bidra till ökad elektrifiering inom sjöfart enligt uppdraget. De omfattar bland annat innovationsupphandling i regionalt upphandlad färjetrafik, skattereduktion för elanslutning för mindre fartyg, klimatpremie för elfartyg, stöd till elanslutning för fartyg och åtgärder som underlättar processen för certifiering av nya lösningar kopplade till elektrifierad sjöfart.<sup>7</sup>

Trafikanalys följer i enlighet med instruktionen årligen upp transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag, vilket i princip visar i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader. Kostnaden för koldioxid har i dessa beräkningar, i enlighet med den modell vi började tillämpa 2021, bestämts till 3,85 kronor per kg. Internaliseringsgraden för personbil på landsbygd beräknas till drygt 60 respektive 76 procent för diesel- respektive bensinbil. För elbil täcker

<sup>5</sup> Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning – redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

<sup>6</sup> PM 2022:7 Regeringsinitiativ med relevans för klimatplansuppdraget, PM 2022:8 Styrmedel för luftfartens klimatomställning, PM 2022:9 Styrmedel för sjöfartens klimatomställning, PM 2022:10 Styrmedel för energieffektiva vägfordon, PM 2022:11 Generella styrmedel för transportsektorns klimatomställning och långsiktiga effektivitet.

<sup>7</sup> Rapport 2022:17 Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart.

elskatten elbilens låga nivå på externa kostnader i landsbygdstrafik. I tätort är all biltrafik, oavsett drivmedel, däremot underinternaliserad. Persontrafik på järnväg är inte helt internaliserad. Sett till internaliseringsgrad ligger järnvägsgods på mellan 40 och drygt 50 procent, gods med tung lastbil på landsväg har en internaliseringsgrad om 40 procent och sjöfart i genomsnitt 26 procent, med en stor spridning därunder beroende på fartygskategori.<sup>8</sup>

Trafikanalys bistår Regeringskansliet med kvalitetsgranskning och analys av de underlag som Trafikverket tar fram inför vissa större infrastrukturbeslut. Trafikverket redovisade i november 2021 sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Trafikanalys konstaterar i en granskning att Trafikverkets redovisning är mer pedagogisk än vid tidigare planomgångar. Det ger en tydligare bild av planförslaget liksom av förutsättningar och av verkets prioriteringar. De viktigaste kritiska synpunkterna som identifieras är att Trafikverket inte tagit höjd för sannolika kostnadsökningar, att den ekonomiska ramen inte räcker till grundläggande åtgärder såsom underhåll av väginfrastruktur och att planförslaget intecknar framtida planeringsomgångar i oroväckande omfattning.<sup>9</sup>

Trafikanalys har också instruktionsuppdraget att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. Årsrapporten för 2022 fokuserar på modeller för analys av fyrstegsprincipens s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder. Arbetet konstaterar att trots att Trafikverket utvecklat flera speciellt anpassade modeller för steg 1- och steg 2-åtgärder ger verkets samhällsekonomiska modeller och effektsamband svagt modellstöd för analys av steg 1-åtgärder. Situationen är bättre för steg 2-åtgärder med ett fokus på traditionella trafiktekniska åtgärder. Trafikanalys finner det överraskande att modellstödet för de cykelåtgärder som frekvent diskuteras i åtgärdsvalsstudierna är svagt eller obefintligt. Analysen utmynnar i en diskussion om dagens planeringsprocess kan anses vara i linje med transportpolitikens mål då åtgärdsbeslut i åtgärdsvalssammanhang som regel saknar kvantitativ analys av effekter och samhällsekonomi.<sup>10</sup>

I augusti 2022 fick Trafikanalys regeringens uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra deras rutiner och arbetssätt. Uppdraget, som ges särskild finansiering, löper till den 30 april 2028 och har inletts under hösten 2022.

## Urval av prestationer Styrmedelsanalys

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

Prestationer	2022	2021	2020	2019
Kostnadskontrollprojektet	1 760			
Samhällsekonomiska modeller	324	1 610	1 269	797
Klimatplansuppdraget	8 974	6 602	-	-

<sup>8</sup> Rapport 2022:8 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2021, PM 2022:3, Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor.

<sup>9</sup> Rapport 2022:7 Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

<sup>10</sup> Rapport 2022:15 Trafikverkets modeller för steg 1- och steg 2-åtgärder – Trafikanalys följandearbete 2021.

## 2.2 Statistik

### Statistikproduktion

#### Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik (Lag (2001:99) om den officiella statistiken) presenteras den statistik som av ansvariga sektorsmyndigheter bedömts uppfylla krav på bland annat ändamål och kvalitet. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom ämnesområdet transporter och kommunikationer och vi ska enligt vår instruktion (SFS 2010:186, 1§)

*"...ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet".*

Trafikanalys utvecklar, producerar och sprider transportstatistik av tre typer: statistik med EU-krav, statistik som utgör del av Sveriges Officiella Statistik samt annan statistik. Statistik som klassas som officiell statistik ska uppfylla särskilda kvalitetskrav, offentliggöras utan avgift och hållas tillgänglig i elektronisk form. Trafikanalys publicerar officiell statistik inom följande statistikområden: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Kollektivtrafik, Post och televerksamhet samt Kommunikationsvanor. I den sistnämnda ingår statistiken om resvanor och varuflöden och i vägtrafik ingår bland annat redovisningen av fordon, lastbilstrafik och vägtrafikskador.

Trafikanalys publicerar officiell statistik varje år, kvartalsvis och i vissa fall varje månad, i form av rapporter och tabellverk som tillsammans med dokumentation om metoder och kvalitet kan hämtas från myndighetens webbplats. Under 2022 gjordes 39 publiceringar bestående av tabellverk, statistikrapporter, statistikblad samt pressmeddelanden. Årligen tillkommer också 12 publiceringar av "Nyregistrerade fordon" – statistik över nyregistrerade fordon som publiceras i början av varje månad.

Trafikanalys besvarar också inom tjänsten Statistiks-service inkommande frågor om statistik. Statistikanvändare som Regeringskansliet, riksdagsföreträdare, journalister, forskare, studenter, företag och intresseorganisationer får snabbt svar på sina frågor. Vanligt förekommande frågor finns besvarade på Trafikanalys webbplats. I vissa fall görs även skraddarsydd statistiksammanställningar som efterfrågas av användare, detta tas fram kostnadsfritt för beställaren. Insamlingen av data och produktionen av statistiken utförs till stor del på Trafikanalys uppdrag av konsulter eller av andra myndigheter.

Nedan presenteras några av resultaten från den officiella statistik som publicerades under år 2021.

#### Vägtrafik

Under 2021 fortsatte personbilstrafiken att öka och fordonsparken att växa, mätt i antal så är det personbilar som har ökat mest av alla fordonsslagen, med 43 000 under 2021. I slutet av 2021 fanns totalt knappt 5 miljoner personbilar i trafik. Det fordonsslag som procentuellt ökade mest 2021 var traktorer med drygt 4 procent, en ökning med nästan 22 000 traktorer jämfört med 2020. Ökningen förklaras till stor del av ett allt större intresse för A-traktorer, vilka stod för mer än hälften av ökningen. Antalet lätta lastbilar i trafik fortsätter att öka och var 605 668 i slutet av 2021, 2 procent fler än året innan. De senaste 10 åren har antalet lätta lastbilar ökat med 27 procent. Under samma period har de tunga lastbilarna i trafik ökat med mer blygsamma 7 procent. Under 2022 har totalt 299 220 personbilar nyregistrerats, 5 procent färre än 2021. 2022 var året då laddbara bilar började dominera nybilsmarknaden. Var tredje nyregistrerad bil under 2022 var en elbil (32 procent). Elbilar och laddhybrider stod för 54 procent jämfört med bensin- och dieselfordon som tillsammans stod för 35 procent.



Under 2021 körde samtliga personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar tillsammans 7 937 miljoner mil. Av den totala körsträckan stod personbilarna för 80 procent. En personbil körde i genomsnitt 1 112 mil under 2021. Det är en ökning med 1 procent mot 2020 då genomsnittet var 1 100 mil. Trots viss ökning det senaste året så har den genomsnittliga körsträckan minskat med 205 mil per personbil sen toppnoteringen från 2008. Lätta lastbilar, som främst används som hantverks-/servicebil eller distributionsbil, kördes i genomsnitt 1 389 mil under 2021. Tunga lastbilar, som används för tunga ofta långväga godstransporter, kördes i genomsnitt 4 197 mil.

### **Regional linjetrafik**

Under 2021 uppgick antalet påstigningar i den subventionerade regionala linjetrafiken med buss och andra vägfordon (benämns fortsättningsvis som buss), tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg till knappt 1,1 miljarder. Det motsvarar en minskning med 4,4 procent jämfört med 2020. Antalet påstigningar i den subventionerade linjetrafiken är i och med pandemiåren 2020 och 2021 nere på den lägsta nivån åtminstone sedan 2010. I samtliga trafikslag har antalet påstigande ökat fram till 2019 men effekterna av pandemin syns tydligt helåret 2020 och 2021. Respektive trafikslag har tappat mellan 29 och 39 procent av påstigningarna mellan 2019 och 2021. Antalet påstigande minskade mellan 2020 och 2021 för buss, spårväg och järnväg (8, 1 respektive 5 procent). Hur mycket trafik som erbjuds resenärer i form av utförda kilometer med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg mäts med utbudskilometer. Under pandemin har utbudskilometer knappt minskat i antal eftersom det har varit viktigt att upprätthålla samhällets persontransporter

### **Sjötrafik**

Under 2021 gjordes 66 505 fartygsanlöp till de svenska hamnarna, exklusive fartyg som enbart går på inre vattenvägar. Det var något färre anlöp än 2020 och 18 procent färre fartyg jämfört med innan pandemin 2019. Om vi räknar totalt antal avresande och ankommande passagerare med passagerarfartyg och färjor (exklusive besökande kryssningspassagerare) steg antalet under 2021 med 21 procent till 17,0 miljoner. Det är fortfarande 44 procent under nivån 2019, då antal passagerare var 30,5 miljoner.

Under 2021 hanterades 168 miljoner ton gods i de svenska hamnarna vid havsgående transporter, det är ungefär på samma nivå som föregående år. Det är tydligt att godstransporterna har påverkats mindre än passagerartrafiken av coronapandemin. På total nivå har godshanteringen i hamnarna varit stabil, men det har funnits regionala variationer och skillnader mellan olika marknadssegment.

### **Bantrafik**

Under 2021 uppgick antal resor inom bantrafiken till 508 miljoner resor, vilket var i nivå med antal resor 2020. Jämfört med 2019 var det dock en nedgång med 37 procent. I genomsnitt reste varje invånare i Sverige 920 kilometer i bantrafiken under 2021, fördelat på i genomsnitt 49 resor per person. Den genomsnittliga reslängden var i nivå med 2020 men en minskning med 37 procent vad gäller genomsnittligt antal resor per person och med 44 procent vad gäller den genomsnittliga reslängden på person och år jämfört med 2019.

Under 2021 transporterades cirka 72,5 miljoner ton gods på järnväg, en ökning med 4 procent jämfört med 2020 och med 6 procent jämfört med 2019. Av godsmängden transporterades 52 procent inrikes och resten utrikes, där även transit inräknas. Fördelat efter varugrupper utgjorde malm och andra produkter från utvinning 43 procent av den totala godsmängden som transporterades under 2021. Näst störst, med 15 procent av godset som fraktades på järnväg under 2021, var produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där bland annat rundvirke ingår. Gods som inte går att identifiera, så kallat oidentifierbart gods som kan innehålla gods ur alla

andra varugrupper, utgjorde 12 procent. De fem största varugrupperna stod tillsammans för 87 procent av den totala godsmängden.

### **Luftfart**

Antalet flygplatser i Sverige med yrkesmässig luftfart, det vill säga linjefart, chartertrafik och taxifyg, uppgick oförändrat till totalt 40. Under 2021 uppgick antalet passagerare på svenska flygplatser till 10,9 miljoner, varav 2,2 miljoner i inrikestrafik och 8,7 miljoner i utrikestrafik. Antalet passagerare har ökat med 1,4 miljoner eller 15 procent jämfört med föregående år. Nivåerna är dock betydligt lägre än innan coronapandemin då antalet passagerare uppgick till nästan 40 miljoner.

### **Vägtrafikskador**

Under 2021 omkom 210 personer i vägtrafikolyckor, mot 204 personer året innan. Detta var en ökning med 6 personer (+3 procent). Därmed var det tredje året i rad med strax över 200 omkomna, mot över 300 omkomna år 2018. Av de 210 omkomna under 2021 var 54 kvinnor och 156 män, dvs. 74 procent var män. Av de omkomna under 2021 var 58 procent skyddade trafikanter, dvs. färdades i personbil, lastbil eller buss. Den största trafikantgruppen var personbilister där nära 3 av 4 omkomna var bilens förare. Under 2021 omkom något färre personbilister jämfört med 2020.

### **Kommunikationsvanor**

I den nationella resvaneundersökningen som Trafikanalys genomför samlas uppgifter om resor in från ett urval av invånare bosatta i Sverige i åldrarna 6–84 år. Uppgifterna samlas in med enkät via brev eller webb och då detta är en urvalsundersökning är resultaten behäftade med en viss osäkerhet.

Svenskarnas resande 2021 präglades fortsatt av coronapandemin och låg på ungefär samma nivå som 2020. Resandet var således på en betydligt lägre nivå än 2019. Jämfört med 2020 minskade resandet med 2 procent 2021 till knappt 3,7 miljoner huvudresor. Det är en minskning med 14 procent jämfört med 2019. Män gör fler resor än kvinnor per person och dag, en skillnad som är statistiskt säkerställd. Däremot lägger män och kvinnor ungefär lika mycket tid på resor, knappt 45 minuter per person och dag. Männen har något längre restid till eller från arbetsplats, skola eller i tjänsten, medan kvinnor lägger mer restid på resor för service och inköp. Restid för fritidsändamål är lika för män och kvinnor.

Trafikanalys ansvarar för en nationell varuflödesundersökning som beskriver varutransporter inom Sverige och mellan Sverige och utlandet med alla trafikslag. I Varuflödesundersökningen finns kopplingar till näringslivsstrukturen och de branscher och varuägare i Sverige som genererar en efterfrågan på att transportera olika varugrupper. Liksom tidigare undersökningar visat finns en koncentration av transporterade ton till ett fåtal branscher och varugrupper. Inrikes är lastbilstransporter klart vanligast och i utrikes trafik dominerar sjöfarten. Den förra varuflödesundersökningen genomfördes 2016 och därför görs i årets publicering jämförelser mot det året, där det är relevant och möjligt med hänsyn till den statistiska osäkerheten. Den nationella varuflödesundersökningen 2021 visar att den samlade godsvikten på varusändningarna uppgick till 358 miljoner ton, motsvarande ett fakturavärde på 3 716 miljarder kronor. Avgående varusändningar totalt från Sverige beräknades till 300 miljoner ton med ett värde om 2 896 miljarder kronor, en ökning med 13 procent i vikt och 36 procent i värde från 2016 års undersökning. Inrikes varusändningar med start och mål inom Sverige uppgick till 218 miljoner ton eller 1 607 miljarder kronor, en ökning med 21 procent i vikt och 24 procent i värde från 2016. Varusändningar som hade destination i utlandet, dvs. export, uppgick till 81 miljoner ton eller 1 289 miljarder kronor. Vikten för dessa sändningar är ungefär densamma som 2016 medan värdet ökat med 54 procent.

## 2.3 Utveckling av statistik

### Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett ständigt arbete med att utveckla statistikprodukterna med fokus på ändamål, kvalitet och effektivitet. En del av kvalitetsarbetet styrs av lagar och föreskrifter, medan en stor del av produktutvecklingen sker på eget initiativ. Vid utveckling av statistiken har relevansen för statistik användarna stor betydelse. Trafikanalys har under året hållit möten med sina tre användarråd, för persontransporter, godstransporter och trafikolyckor. Andra viktiga samverkansformer för utvecklingen av statistik är att dela kunskap med andra Statistikansvariga myndigheter. En del i detta har Trafikanalys aktivt medverkat i flera arbetsgrupper inom Rådet för Officiell Statistik (ROS) samt även deltagit i statistikchefsmöten och rådsmöten.

I enlighet med SCB:s föreskrifter (SCB-FS 2017:8) har Trafikanalys gjort en årlig utvärdering av kvaliteten i den officiella statistik vi ansvarar för. Resultaten indikerar att statistiken fortsätter att utvecklas med avseende på de kvalitetskriterier som statistiklagen anger. Som en del i det löpande kvalitetsarbetet har Trafikanalys de senaste åren sett över insamlingsmetoder i flera statistikprodukter och flera nya utvecklingsprojekt har genomförts. Vi strävar ständigt efter att minska uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Det handlar bland annat om att förenkla undersökningar och att se över och pröva möjligheter för att ersätta enkätfrågor med befintliga registerdata. Ett exempel på där vi minskat uppgiftslämnarbördan är för statistikprodukten Fartyg där vi under 2021 övergått till att endast använda registerdata som underlag och genomför inte längre den enkätundersökning som tidigare var en del av insamlingsprocessen. I vår senaste Varuflödesundersökning har en rad åtgärder vidtagits för att minska uppgiftslämnarbördan, till exempel har instruktionerna i enkäten förtydligats, antalet frågor har minskat och det har skett en utveckling och förenkling av webbinsamlingsverktyget. Trafikanalys fortsätter arbetet med att hitta synergier kring insamlingsplattformar och nya insamlingsmetoder.

Sen 2018 har Trafikanalys deltagit i en europeisk arbetsgrupp som ska ta fram ett gemensamt ramverk kring omfattning och innehåll för undersökningar om lätta lastbilar inom EU. Trafikanalys har deltagit i arbetsgruppens möten och beviljats medfinansiering från Eurostat för en undersökning om lätta lastbilars användning i Sverige, genomförande av undersökningen har skett under 2022 och publicering av resultatet kommer att ske 2023.

Trafikanalys har påbörjat en omställning med fokus på hur relevanta data kan samlas in via nya datakällor och denna utveckling behöver intensifieras de närmaste åren. En ökad grad av digitalisering i statistikproduktionen är också önskvärd, främst för att långsiktigt säkerställa tillgång till data för framtagning av relevant och aktuell statistik. Under 2022 har en Färdplan för nya datakällor tagits fram, vilken ska ge oss riktningen för vårt fortsatta utvecklingsarbete.

Trafikanalys publicerar statistik för körsträckor med svenskregistrerade fordon, statistiken har ett stort användningsområde för att belysa och beskriva och analysera fordonsflottans användning och transportsektorn och dess miljökonsekvenser. Statistiken visar antalet kilometer som körs av svenskregistrerade personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar under ett år. Körsträckorna beräknas med hjälp av en modell som baseras på uppgifter om mätarställningen som besiktningsorganen registrerar i samband med kontrollbesiktning. För de fordon som saknar registrerade körsträckor, till exempel nya fordon som ännu ej besiktigats, så görs en imputering av körsträckor. Det har identifierats behov med att förbättra imputeringsförfarandet och ett utvecklingsarbete att ta fram en ny imputeringsmodell har påbörjats.

Trafikanalys har under året deltagit i flera möten tillsammans med SCB som en del av SCB:s regeringsuppdrag "Att främja delning och nyttiggörande av data för smart statistik." Trafikanalys har lämnat synpunkter på vilka möjligheter och begränsningar som finns för att i framtiden eventuellt använda mobilitetsdata som underlag till officiell statistik inom transportområdet. Trafikanalys har också under året deltagit i arbete med en förstudie tillsammans med övriga transportmyndigheter under Trafikverkets ledning. Förstudien har utforskat vilka förutsättningarna är för att utveckla och etablera en samlad grunddatadomän för transportsystemet. Syftet med en gemensam grunddatadomän är att säkerställa en effektiv och säker tillgång till grunddata.

### Internationell rapportering och samarbete

Trafikanalys deltar i Eurostats ordinarie arbetsgrupper för transportstatistik inom områdena väg, järnväg, luftfart, sjöfart och inre vattenvägar samt i en arbetsgrupp för utveckling av statistik för lätta lastbilar. I alla dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och utveckling av gemensamma metoder och produkter på statistikområdet. På grund av coronapandemin har en del av arbetet i de olika arbetsgrupperna varit vilande även under 2022 och konferenser och fysiska möten har till stor del ersatts av digitala möten.

### Urval av prestationer Statistik

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

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

	2022	2021	2020	2019
Resvaneundersökningen	3 347	3 761	5 090	5 076
Lastbilsundersökningen	4 750	3 768	4 203	4 539
Sjöfart	1 698	2 368	1 689	2 361
Varuflödesundersökningen	2 846	4 612	2 057	-

## 2.4 Utvärdering och nulägesanalys

Utvärderingar och effektanalyser av genomförda åtgärder samt uppföljningar av måluppfyllelse är viktiga för att förstå läget i transportsystemet och politikens utfall. Därmed ges förutsättningar för effektiv utformning av nya åtgärder. Trafikanalys strävar efter en bred belysning av transportområdet och att ha förmågan att genomföra tillförlitliga utvärderingar och effektanalyser av samtliga typer av åtgärder, från strategier till specifika styrmedel. För beskrivningar av utvecklingen i transportsystemet utgör Trafikanalys statistik mycket användbara kvantitativa underlag som kan kompletteras med andra källor.

### Transportpolitiska och andra nationella mål

Trafikanalys har uppdraget att i april varje år redovisa en uppföljning av utvecklingen mot 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. Trafikanalys ansvarar även för uppföljningen av etappmålet för gång-, cykel- och kollektivtrafik inom den nationella miljömålsuppföljningen.

#### *Årlig uppföljning av de transportpolitiska målen*

Sedan 2018 använder Trafikanalys en modell för uppföljningen av de transportpolitiska målen som tar sin utgångspunkt i det övergripande målets formulering om en "långsiktigt hållbar transportförsörjning".<sup>11</sup> Uppföljningen baseras på femton indikatorer med underliggande mått som ska täcka de mest transportrelevanta aspekterna av denna målsättning. Transport-systemets utveckling i förhållande till de av riksdagen uppställda målen bedöms baserat på en sammanvägning av några av indikatorerna, som benämns nyckelindikatorer. En nyhet för 2022 är att uppföljningen presenterades i två publikationer. Dels en huvudrapport<sup>12</sup> med sammanvägda bedömningar av utvecklingen på målnivå, dels en underlags-PM<sup>13</sup> med redovisning av måluppföljningens indikatorer och mått.

Uppföljningen 2022 visade på fortsatta effekter av coronapandemin på resandet. Den interregionala tillgängligheten har minskat och personer med funktionsnedsättning upplever högre barriärer till kollektivtrafiken. Samtidigt var punktligheten inom tågtrafiken hög och digitaliseringens möjligheter för att uppnå tillgänglighet utan transporter fortsätter att utvecklas positivt. Tyvärr ser vi samtidigt en hälsorisk i tendenserna till ökat stillasittande och minskat aktivt resande.

Transportsektorn uppvisar vissa positiva tecken till ökad energieffektivitet, men resultaten är ännu blygsamma både i termer av trafikslagets energieffektivitet och i form av överflyttning till mer energieffektiva färd sätt. Växthusgasutsläppen har det senaste året varit i stort sett oförändrade jämfört med föregående år. Utvecklingstakten bedöms inte vara tillräcklig för att det ska vara troligt att etappmålet för 2030 ska nås i tid. En positiv signal i årets uppföljning är dock den fortsatt starka utvecklingen för laddbara fordon i nybilsförsäljningen.

Trafiksäkerheten har också fortsatt att förbättras. Den goda utvecklingen förklaras nästan helt av en positiv utveckling i vägtrafiken, där majoriteten av de omkomna finns. Antal allvarligt skadade kan inte mätas på ett jämförbart sätt i alla delar av transportsystemet. Men med tanke på den gynnsamma utvecklingen av antalet omkomna i framför allt vägtrafiken gör vi bedömningen att utvecklingen går i önskvärd riktning mot de transportpolitiska målen på trafiksäkerhetsområdet.

Av de viktigaste nyckelmåtten i Trafikanalys måluppföljning hade ett större antal haft en gynnsam utveckling sedan målen antogs, än de nyckelmått som utvecklats i oönskad riktning. Den samlade bedömningen av 2021 blev dock att transportsystemet inte hade närmast sig det övergripande transportpolitiska målet, eftersom de olika hållbarhetsaspekterna inte kan kompensera för varandra.

För utveckling av måluppföljningen har Trafikanalys inlett ett samarbete med Trafikverket för att ta fram kvantitativa mått för infrastrukturens landskapsanpassning. Hittills har den aspekten följts upp genom kvalitativ bedömning av de insatser som görs på området. Målsättningen är att resultaten från detta utvecklingsarbete ska kunna nyttjas i 2023-års måluppföljning. En annan utvecklingsinsats som genomförts under året är en extern utvärdering av den modell för måluppföljningen som vi använt sedan 2018. Resultaten från utvärderingen visar på att nuvarande modell för måluppföljningen är relevant och användbar. Det finns ett stort förtroende för Trafikanalys arbete och våra bedömningar. Samtidigt finns en potential till

<sup>11</sup> Trafikanalys Rapport 2018:8 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018

<sup>12</sup> Trafikanalys Rapport 2022:11 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2022

<sup>13</sup> Trafikanalys PM 2022:6 Måluppföljningens indikatorer och mått 2022

förbättrad spridning och kommunikation av resultaten. Under 2023 kommer vi därför att undersöka möjligheter till förbättrad kommunikation av måluppföljningen.

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

År 2018 fastställde riksdagen etappmål för de nationella miljömålen. Trafikanalys har uppdraget att årligen följa upp utvecklingen mot etappmålet för gång-, cykel-, och kollektivtrafik. I 2022 års uppföljning beräknades andelen gång- cykel- och kollektivtrafik av det totala inrikes resandet, mätt som personkilometer, till knappt 20 % för 2020. Det är en stor nedgång sedan 2019 som till stor del beror på ett minskat kollektivt resande till följd av coronapandemin. Målet är att andelen ska vara 25 procent till 2025. Det är ännu osäkert hur coronapandemin kommer påverka hur vi reser i framtiden, bedömningen är dock att det är osäkert huruvida målet kan nås till mållåret.

### **Fordonsflottans utveckling**

Trafikanalys har ett årligt uppdrag att göra korttidsprognoser för vägfordonsflottans utveckling för de kommande tre åren. Prognoserna avser bland annat drivmedel, vikt och koldioxidutsläpp för både lätta och tunga vägfordon, och resultaten redovisades i maj som ett prognosblad med bifogat kalkylark<sup>14</sup>, samt med en metodrapport.<sup>15</sup>

Prognoserna för perioden 2022–2025 präglas av tydligt ökande elektrifiering av samtliga fordonstyper. Prognoserna påverkas även av brist på komponenter som medfört minskat utbud av nya fordon. Coronapandemin innebar minskade nyregistreringar, men under 2021 har viss återhämtning skett. Den fortsatta återhämtningen bedöms nu bli långsam till följd av svårigheter att tillverka och leverera nya fordon. Elektrifieringen kommer likväl sannolikt att fortsätta att accelerera under de kommande fyra åren.

För att fördjupa kunskapen om den eldrivna fordonsflottan fick Trafikanalys ett särskilt uppdrag att analysera utvecklingen och spridningen av eldrivna vägfordon i Sverige. Resultaten från uppdraget<sup>16</sup> visar att även om antalet nyregistrerade laddbara fordon växer i snabb takt kommer omställningen till en eldriven fordonsflotta att ta tid. Utvecklingen av eldrivna vägfordon fram till 2021 har främst handlat om lätta fordon i form av personbilar och elmpeder. Men även eldrivna bussar och lätta lastbilar med eldrift har tagit en allt större andel av nyförsäljningen sedan 2019. Tung lastbilar med eldrift har fortfarande utvecklingen framför sig, men även där har det börjat registreras en del fordon även om de är få. Majoriteten av de laddbara fordonen finns i storstadsområdena, i södra Sverige och längs med norrlandskusten. Vidare visar analysen att leasing är den dominerande ägandeformen för laddbara personbilar. Företagsleasade laddbara personbilar, som ofta används som förmånsbilar, är den vanligaste ägarformen för en laddbar personbil. Men på senare tid har det även blivit allt vanligare att privatleasa en laddbar bil.

För bedömning av den fortsatta elektrifieringen av personbilsflottan är kunskap om faktorer som påverkar valet av en elbil viktig. En studie av socioekonomiska och geografiska förklaringsfaktorer för val av elbil inleddes därför under året. Målet är att resultaten från studien ska bidra till ökad kunskap om spridningen av laddbara bilar i olika befolkningsgrupper och därmed bli användbar för utveckling av Trafikanalys prognosarbete.

### **Nationella godstransportstrategin**

Under 2018–2022 har Trafikanalys haft regeringsuppdraget att kontinuerligt följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin. Denna strategi har haft följande inriktningar: konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till fossilfria

<sup>14</sup> [www.trafa.se/vagtrafik/fordonsprognoser-13126](http://www.trafa.se/vagtrafik/fordonsprognoser-13126)

<sup>15</sup> Trafikanalys PM 2022:5 Korttidsprognoser för svenska vägfordonsflottan – metoder och antaganden.

<sup>16</sup> Trafikanalys Rapport 2022:12 Eldrivna vägfordon - ägande, regional analys och en möjlig utveckling till 2030

transporter, samt innovation, kompetens och kunskap. För dessa inriktningar nämns i strategin 14 insatsområden och 95 insatser. Därutöver har regeringen sedan strategin presenterades lagt ut ett antal särskilda regeringsuppdrag.

I december 2022 redovisades Trafikanalys slututvärdering.<sup>17</sup> Av strategins 95 insatser var över hälften då fortfarande pågående. Det har dock skett en tydlig förändring mot en ökad andel fullföljda insatser och minskad andel osäkra insatser under strategins två sista år. Mot bakgrund av det stora antalet pågående insatser riktades fokus i slututvärderingen mot genomförandet av strategin och drivkraften i en förändringsprocess som helhet. Trafikanalys övergripande slutsats är att strategin har motiverat till bredare engagemang för godstransportfrågor i transportsektorn, men att effekterna på måluppfyllelse i termer av effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är begränsade.

Strategin har bidragit till att samla godsfrågorna mot en långsiktig målbild. Det har underlättat för godsaktörer att samverka kring strategins frågor. Strategin har också skapat nya arenor för samverkan, framför allt på nationell nivå. Samtidigt har strategins bredd och det stora antalet insatser troligen gjort det svårt att enas om vad samverkan ska handla om och hur den ska bedrivas för att mest effektivt nå strategins mål. Strategin har generellt mötts med positiv respons från godsaktörerna. Dessa har dock inte i någon betydande omfattning ändrat sina beteenden eller på annat sätt gjort anpassningar till följd av strategins genomförande. Å andra sidan upplevde aktörerna att strategins inriktning ofta legat i linje med anpassningar och åtgärder som företagen redan gjorde. Detsamma gäller myndigheternas arbete, som huvudsakligen fokuserat på någon av de målsättningar som ingår i strategin snarare än att fokusera på strategin som helhet. Riktade och mer specifika satsningar samt tydligare mål för samverkan kan göra att ett eventuellt fortsatt strategiarbete når tydligare resultat.

### **Andra utredningar och metodutveckling**

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att göra en översiktlig beskrivning av godsflöden till och från Sverige. En kartläggning har genomförts av de viktigaste varugrupperna, utifrån varugruppernas betydelse vad gäller den transporterade godsmängden, samt över vilka stråk godset transporteras och rapporten beskriver gränsöverskridande godsflöden per trafikslag samt deras utveckling över tid. Kartläggningen och beskrivningen av godsflöden har gjorts med Trafikanalys befintliga statistik om godstransporter samt SCB:s statistik om utrikeshandel med varor avseende åren 2012–2021. Resultaten visar att sjöfarten är helt avgörande för både import och export. Vägtransporter används för runt 20 procent av exporterad och importerad godsmängd. Järnväg är framför allt betydelsefull för exporten och transporterar totalt runt 20 procent av godsmängderna i utrikeshandeln. Det enskilt största exportlandet är Tyskland. Samtliga länder på topplistan förutom USA och Saudiarabien ligger i norra Europa. Sverige importerar klart störst volymer i ton från Norge. Finland, Tyskland och Danmark tillsammans med Nederländerna och Storbritannien är också viktiga importländer. Även USA har trots avståndet en hög placering, med ökade volymer över tid. Det innebär att flödena av varor till och från Sverige också är koncentrerade till ett fåtal större stråk, några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser. Över tid är mönstret huvudsakligen stabilt och överensstämmer väl med de redovisningar som tidigare gjorts om gränsöverskridande flöden.

E-handeln har vuxit kraftigt de senaste åren, vilket genererat förändrade transportmönster. Det finns en oro att e-handelns leveranser leder till minskad transporteffektivitet och hotar transportsektorns etappmål. Intresset för hållbarhet syns också alltmer i e-handelsbranschen. Detta visar sig bland annat genom mängden av leveransalternativ med olika anspråk på

<sup>17</sup> Trafikanalys Rapport 2022:16 På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter? – utvärdering av den nationella godstransportstrategins genomförande

hållbarhet som konsumenten ofta möter vid e-handelsköp. Mot denna bakgrund har Trafikanalys genomfört ett uppdrag med syfte att föreslå åtgärder som stödjer konsumenter till mer hållbara leveransval vid e-handelsköp. Våra analyser visar att konsumenterna sätter stort värde i att välja när och hur leveranser ska ske och få konsumenter är villiga att betala extra för hållbara leveranser. Idag finns också många olika hållbarhetsbegrepp och hållbarhetsmärkningar att förhålla sig till, vilket leder till en osäkerhet att göra aktiva hållbara val. För att fler ska välja hållbara leveransval anser vi att begrepp och märkningar för leveransval måste definieras och förklaras bättre för konsumenterna. Som svar på uppdraget föreslår vi därför ett antal informationsinsatser riktade mot konsumenterna.<sup>18</sup>

Även om trafiksäkerheten utvecklas i positiv riktning finns anledning att undersöka hur ytterligare förbättringar kan uppnås. För allt utvecklingsarbete är lärdomar från tidigare händelser viktiga. På säkerhetsområdet har Statens haverikommission en central roll. Baserat på de utredningar av olyckor och tillbud som görs lämnar Haverikommissionen så kallade säkerhetsrekommendationer i syfte att bidra till förbättrad säkerhet i transportsystemet. Trafikanalys har genomfört en kartläggning och analys av Haverikommissionens utredningar och rekommendationer för att öka kunskapen om nyttan av myndighetens arbete. Resultaten<sup>19</sup> visar att aktörer ansvariga för trafiksäkerheten anser att arbetet har stor betydelse för utvecklingen av säkerheten men även om rekommenderade åtgärder genomförs är det många gånger svårt att se effekten. En av anledningarna till det kan vara att det finns hinder för att förbättrad tillsyn och regelverk ska få genomslag i den operativa verksamheten. Här ingår sådant som "säkerhetskultur" hos aktörerna eller en svag nationell rådighet över verksamhet styrd av internationella regelverk och andra förutsättningar.

Under året har Trafikanalys också arbetat med uppdraget att belysa tillståndsgivningen för färdtjänst.<sup>20</sup> Bakgrunden är att det under senare tid har uppmärksammats att personer som tidigare ansetts tillhöra färdtjänstens målgrupp nekats rätt till färdtjänst. Uppdraget kommer att redovisas till Regeringen i mars 2023.

För att skapa förutsättningar för långsiktig utveckling och säkerställa Trafikanalys förmåga att genomföra tillförlitliga utvärderingar och effektanalyser med hög kvalitet har en analysplan för utvärdering och nulägesanalys tagits fram. Analysplanen inkluderar en struktur för beskrivning av kunskapsbehov organiserad i tre program för analyser på olika nivåer och med olika inriktning. I programmet "Policy och omvärld" är fokus på hur formell offentlig policy påverkar och påverkas av transportsystemets utveckling, med hänsyn tagen till omvärldsfaktorer.

Programmet "Tillgänglighet" samlar specifika analyser av sambanden mellan tillgänglighet och policyförändringar på transportområdet och angränsande områden såsom hållbarhet och tillväxt. Inom programmet "Innovationssystem och processer" utvecklas kunskap om samspelet mellan offentlig policy och kommersiellt drivna förändringsprocesser för utvärdering av långsiktiga insatser med potential att förändra transportsystemet i grunden. Under 2023 och framåt utgör analysplanen underlag för verksamhetsplaneringen inom området.

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

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2021 inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

<sup>18</sup> Trafikanalys rapport 2022:10 Hållbara leveransval i e-handeln

<sup>19</sup> Trafikanalys rapport 2022:13 Haverikommissionens säkerhetsutredningar - utfall i transportsystemet

<sup>20</sup> Infrastrukturdepartementet I2022/00572



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

Prestation	2022	2021	2020	2019
Fordonsprognoser (inkl. fördjupning om den eldrivna fordonsflottan)	955	1 304	795	1 470
Godstransportstrategin	3 786	5 879	3 947	3 754
Uppföljning av transportpolitiska målen (inkl. utvecklingsinsatser)	3 350	2 999	4 322	5 895

## 2.5 Om resultatindikatorer

### Bakgrund

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

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

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

Trafikanalys har därtill formulerat fem verksamhetsmål som bryter ned vision och övergripande mål till något mera verksamhetsnära och konkret.<sup>21</sup> De aktiviteter som återfinns i myndighetens verksamhetsplan syftar till att bidra till att vi når dessa verksamhetsmål. De fem verksamhetsmålen är:

- Vi ska utveckla policyrelevanta kunskaps- och beslutsunderlag inom transportområdet och lämna väl underbyggda rekommendationer till regeringen.
- Vi ska producera aktuell, användbar och lättillgänglig officiell statistik inom området transporter och kommunikationer.
- Vi ska sprida och öka relevanta aktörers användning av vår kunskap.
- Vi ska ha en hög kompetens för att möta det framtida behovet av analyser, kunskap, utvärderingar och statistik.
- Vi ska vara en effektiv och professionell myndighet, med ett verksamhetsstöd som skapar bästa möjliga förutsättningar för myndigheten att arbeta mot dess vision och övergripande mål.

<sup>21</sup> Ursprungligen togs sex verksamhetsmål fram, men dessa minskade till fem (och omarbetades dessutom något) under 2022.

Huruvida vi arbetar på ett effektivt sätt för att nå verksamhetsmålen är tänkt att mätas genom en årlig uppföljning av s.k. resultatindikatorer. De indikatorer vi använder oss av anknyter till två centrala verksamhetsmål för myndigheten, nämligen "kunskapsutveckling" och "kunskaps-spridning".

### Kunskapsutveckling

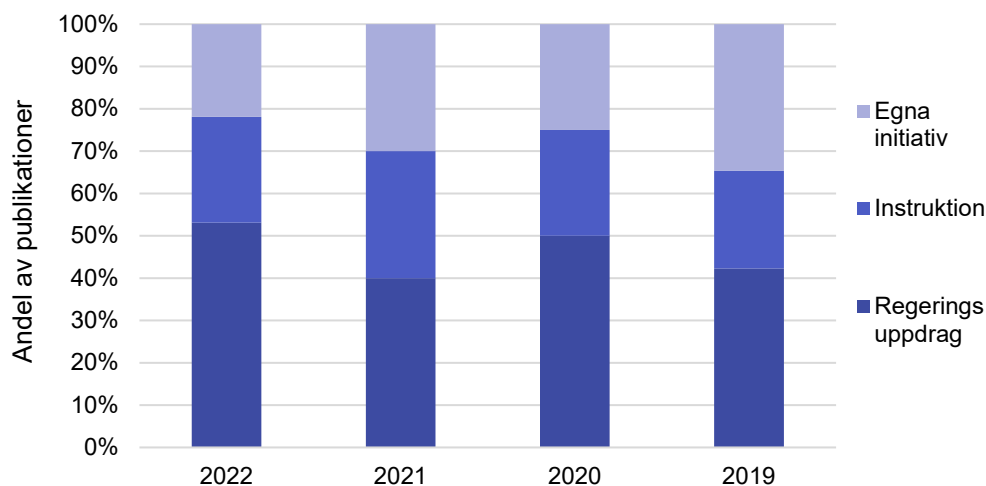
Resultatindikatorer för kunskapsutveckling följer främst upp följande verksamhetsmål:

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

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

Men det är också viktigt att en analysmyndighet har en egen uppfattning om vilka analyser som kan behövas och även omsätter denna kunskap i egeninitierade utredningar. Vårt målvärde är att minst 30 procent av våra publikationer ska vara resultatet av myndighetens egna initiativ. Detta är en ambitiös andel som inte alltid kommer att vara lätt att uppnå när verksamheten behöver arbeta med en stor mängd uppdrag som har initierats externt, men vi ser att det är en viktig långsiktig signal för verksamheten. 2022 var ett sådant år, vilket också avspeglar sig i Figur 2.1. Det ska också understrykas att det även inom instruktionsuppdragen finns visst utrymme för egna initiativ till genomförandet.

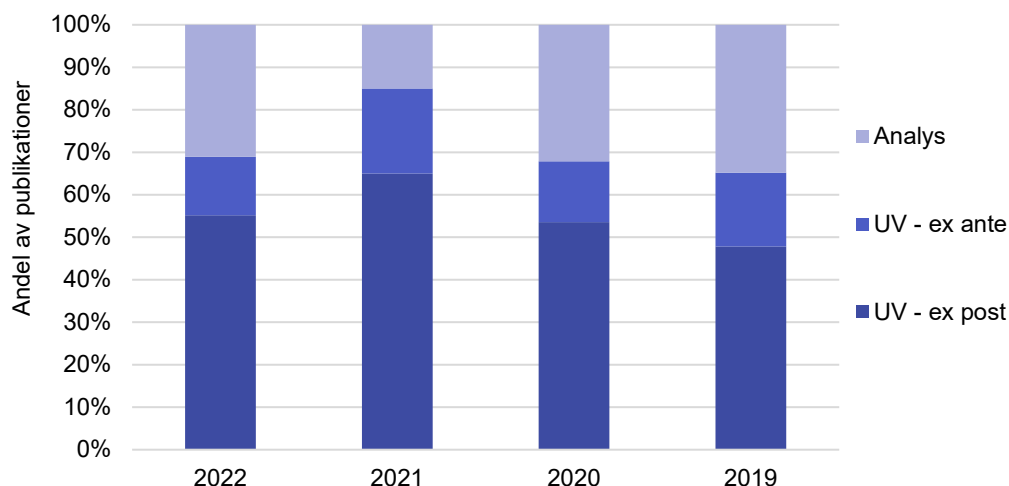
Vi har också som målvärde att högst 70 procent av publikationerna ska vara resultatet av myndighetens egna initiativ, detta för att tydliggöra att det för en analysmyndighet är viktigt att verksamheten är relevant externt. Detta målvärde nås med råge.



Figur 2.1. Fördelning av publikationer på dess ursprung i särskilda regeringsuppdrag, myndighetens instruktion eller egna utredningsinitiativ. Avser Trafikanalys publikationsserier Rapport samt PM.

Kunskapsunderlag för transportpolitiken bör avse utvärderingar och uppföljningar av utvecklingen och tillståndet i transportsystemet, liksom analyser av förslag till åtgärder och styrmedel. Även kunskap om omvärldens utveckling är nödvändig för goda analyser. Vi bedömer att det är svårt att ha ett kvantifierat målvärde när det gäller fördelning av publikationer med avseende på om de är analyser, utvärderingar ex ante eller utvärderingar

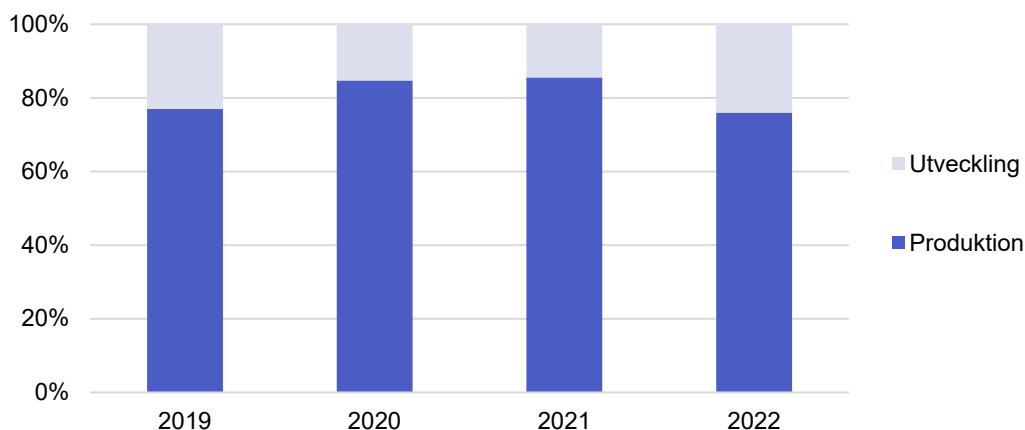
ex post, utöver att det är viktigt att det årligen sker verksamhet inom alla berörda områden. År 2022 återgick fördelningen till att likna fördelningen 2019 och 2020, vilket illustrerar att det finns en mellanårsvariation till följd av de aktuella uppdragen.



**Figur 2.2. Fördelning av publikationer på deras huvudsakliga inriktning. Utvärderingar ex post (uppföljningar, efterhandsutvärderingar eller nulägesanalyser), Utvärderingar ex ante (analys av förslag och deras förväntade utfall) respektive Analys (omvärldsanalys och övriga analyser). Avser Trafikanalys publikationsserier Rapport samt PM.**

Trafikanalys uppdrag att producera statistik om transporter och kommunikationer specificeras i Statistikförordningen till att omfatta åtta angivna statistikområden. Den officiella statistiken i Sverige ska vara objektiv, allmänt tillgänglig och hålla hög kvalitet. Vad som menas med kvalitet i statistiken slås fast i statistiklagen och dess sju kvalitetskriterier: relevans, noggrannhet, aktualitet, punktlighet, tillgänglighet och tydlighet, jämförbarhet och samstämmighet. Inom de olika statistikprodukterna sker utöver arbetet med statistikproduktion även löpande utvecklingsarbete för att öka statistikens kvalitet. Utvecklingsarbetet sker både internt och i samarbete med externa statistikproducenter, vissa år genomförs även större utvecklingsprojekt med övergripande syfte.

Andelen timmar som används internt för utveckling kan ses som en indikator på att det sker en kunskapsutveckling inom statistikverksamheten. Under åren 2020–2021 minskade den tid som använts för utvecklingsarbete jämfört med föregående år. Under pandemin har ett betydande utvecklingsarbete skett med att publicera Transportläget för att kunna följa förändringar i transportsystemet. Eftersom denna publicering inte är en del av Sveriges officiella statistik är nedlagd tid för utveckling inte med i Figur 2.3 vilket delvis kan förklara den minskade andelen av redovisad tid för utveckling inom statistikproduktionen. Under 2022 lades också en större andel tid på utvecklingsarbete jämfört med 2021 – då inte med koppling till Transportläget, utan kopplat till ordinarie statistikproduktion och den fullskaliga pilot som görs för att producera statistik om lätta lastbilar. Vi når därmed vårt målvärde som innebär att minst 20 procent av tiden läggs på utvecklingsarbete.



Figur 2.3. Statistikproduktion, andel timmar fördelade på produktion respektive utveckling för samtliga statistikprodukter.

### Kunskapsspridning

Resultatindikatorer för kunskapsspridning följer främst upp följande verksamhetsmål:

- Trafikanalys ska sprida resultatet av framtagna kunskapsunderlag.

Vi har inte formulerat kvantitativa målvärden för de parametrar som mäts, utöver att vi gärna vill se en generell ökning och under alla omständigheter en stabilitet när det gäller kunskapsspridningen.

Webbplatsen [www.trafa.se](http://www.trafa.se) är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning. Under flera år har webbplatsen haft en positiv utveckling vad gäller antalet besökare och antalet sidvisningar, men den utvecklingen bröts under 2022. Här gör vi bedömningen att detta inte beror på att webbplatsens attraktivitet har minskat utan att vi under 2022 har skärpt vår hantering av cookies. Vi får inte sätta cookies på webbplatsbesökare utan deras medgivande och det är rimligt att anta att antalet besökare som inte har gett ett medgivande ligger i paritet med den uppmätta minskningen av antalet besökare. Här kommer vi att få mer information under kommande år.

Tabell 2.5. Webbplatsens utveckling 2019–2022.

	Antal sidvisningar	Antal användare	Antal sessioner
2022	276 319	70 125	123 692
2021	370 553	101 408	167 383
2020	376 393	87 048	152 558
2019	352 632	81 211	146 595

Källa: Google Analytics.

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

Att våra kunskapsunderlag får spridning kan också följas genom hur de används i olika riksdagsdokument. Riksdag och regering är viktiga målgrupper för Trafikanalys utredningar.

Att förekomma i riksdagens informationsflöden kan också ses som en indirekt spegel av att våra utredningar haft genomslag i samhället.

Sammanställningen i Tabell 2.6 tyder på att underlag från Trafikanalys används i en något ökande grad sett över tid, eller i vart fall i en stabil omfattning som grund för motioner, propositioner och andra skrivelser.

**Tabell 2.6. Myndighetens omnämmanden i olika riksdagsdokument.**

<i>Riksdagsår</i>	<i>Alla typer av dokument</i>	<i>Motioner</i>	<i>Betänkanden och utlåtanden</i>	<i>Propositioner och skrivelser</i>
2021/22	106	28	15	24
2020/21	119	25	20	19
2019/20	95	16	14	12
2018/19	78	16	17	9

**Källa:** Sveriges riksdags sökfunktion på [www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se).

Kunskapspridning behandlas vidare och mera omfattande i årsredovisningens kapitel 4.



## 3 Remisser

Under 2022 lämnade Trafikanalys 43 remissvar. I det följande redovisas ett urval av dem.

Systemet för reseavdrag har varit föremål för flera av Regeringskansliets promemorior under 2022. I två remissvar yttrade Trafikanalys sig om förslaget till avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor som planerades att ersätta dagens reseavdrag. Trafikanalys ställde sig positiva till det föreslagna systemet men pekade samtidigt på riskerna att vissa grupper av skattskyldiga kan överkompenseras. Överkompensationen kan också ses i ljuset av en möjlig regionförstoring, vilken kan ha positiva effekter på arbetsmarknaden som dock är svåra att kvantifiera.<sup>22</sup>

I remissvaret på en senare promemoria som under hösten föreslog bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor med bil delade Trafikanalys promemorians bedömning. Ett bibehållet reseavdrag med höjning av milersättningen för arbetsresor med bil kommer att leda till ökat bilresande med ökade utsläpp av växthusgaser och större miljöpåverkan till följd. I remissvaret pekade vi också på att de brister vi såg med den tidigare beslutade färdmedelsneutrala och avståndsbaseerade skattelättnaden till stor del kan hanteras genom justerade nivåer i systemet.<sup>23</sup>

I ett yttrande över Trafikverkets redovisning av regeringens uppdrag att analysera och föreslå hur ett statligt ekonomiskt stöd bör utformas för att utveckla och integrera regionala biljettsystem föreslog Trafikanalys en nationell samordnings- och uppföljningsfunktion i förvaltningsansvaret för stödet till regionerna. Vi pekade också på behovet av en utvecklad målbild för nationell samordning och tillgång av biljetter.<sup>24</sup>

Vi har också kommenterat Miljömålsrådets förslag till regeringen i rådets årsrapport 2021. Inom programområdet "Staten går före" bedömde vi att målnivån för etappmålet för statliga myndigheter om att minska utsläppen av koldioxid med minst 50 procent till 2030 från 2019 bör sättas mer ambitiöst om staten verkligen ska gå före. Detta mot bakgrund av att den föreslagna målnivån om 50 procent minskning innebär ökade utsläpp 2030 jämfört med 2020 och förväntad fortsatt utveckling mot minskade utsläpp från inrikes transporter och fler resfria sätt att samverka. Vi välkomnade också det förslag till regeringsuppdrag till Trafikverket som presenterades inom programområdet "Insatser för grön infrastruktur" samt förslagen om förändringar i samverkansåtgärden "Miljkompensation".<sup>25</sup>

Trafikanalys yttrande till Miljömålsberedningens delbetänkande tillstyrkte beredningens förslag om ett mål för minskad klimatpåverkan från svensk konsumtion, oavsett om utsläppen skett inom eller utanför svenskt territorium. Utsläpp från svenskars utlandsresor och från transporter förknippade med svensk import och export blir viktiga delar i denna breddade målbild. Vi pekade dock på ett behov av ökad kunskap om Sveriges globala klimatavtryck och att det i detta sammanhang är viktigt att belysa hur vi med vår export och import kan hjälpa andra länder att minska sina klimatavtryck. För att de effekter som eftersträvas ska kunna nås är det

---

<sup>22</sup> Utr 2021/98, Utr 2022/33

<sup>23</sup> Utr 2022/70

<sup>24</sup> Utr 2022/50

<sup>25</sup> Utr 2021/100

avgörande att tydliggöra hur den svenska klimatnyttan ska beräknas och hur den kan kompensera för mindre klimatvänlig produktion i andra länder.<sup>26</sup>

I remissvaret på Europeiska kommissionens förslag till förordning om harmoniserade regler för skäligen åtkomst till och användning av data instämde vi i behovsanalysen att tillgängligheten till och delningsmöjligheter av digitala användardata för uppkopplade produkter behöver klargöras för att säkerställa en europeisk konkurrens- och innovationsdriven digital marknad. Vi efterfrågade dock ett förtydligande av regelverket när det gäller dess avgränsning och tillämpningskriterier.<sup>27</sup>

Statens väg- och transportforskningsinstitut har utrett mål om ökad andel cykling i Sverige. I vårt remissvar på utredningen råder vi regeringen att överväga om ett specifikt mål för ökad cykling är rätt väg att gå för att nå transportpolitiska mål med koppling till tillgänglighet, framkomlighet och hälsa. Vi ser inte att nya cykelmål med den utformning som utredningen föreslog är den mest effektiva metoden för att uppnå ökad tillgänglighet, framkomlighet och förbättrad hälsa. Det är också viktigt att se till helheten i den transportpolitiska målstrukturen. Mycket av det man vill uppnå med ökad cykling kan också uppnås med gång- och kollektivtrafik, eller kombinationer av dessa färdstätt. Ett särskilt mål enbart för cykling medför att ökad cykling riskerar att ske på bekostnad av minskad gång- och kollektivtrafik. Ett mer generellt mål om en levande, säker och trygg stadsmiljö, som naturligt inkluderar och inbjuder till ökad cykling, men även gång och kollektivtrafik, skulle vara bättre i det avseendet.<sup>28</sup>

Trafikanalys har lämnat ett yttrande över Arlandautredningen flygplats vars uppgift var att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats för att säkra tillräcklig flygkapacitet. Trafikanalys är på ett övergripande plan positiva till utredningens förslag. Trafikanalys ser en risk med att den Arlandaförhandling som föreslås kan bidra till att onödigt dyra infrastrukturåtgärder väljs. I ett sådant sammanhang är det viktigt att säkerställa att förslag bedömts utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv och att även s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder beaktas. Trafikanalys delar utredarens uppfattning om att andelen som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda bör öka och understryker samtidigt att det är viktigt att också i detta sammanhang, parallellt med ökad elektrifiering, främja ett transporteffektivt samhälle. Det är vidare viktigt att den fortsatta moderniseringen av luftrummet även ska omfatta det övre luftrummet då det med nuvarande teknikutveckling sannolikt kommer att ha en positiv inverkan för att minska flygets klimatavtryck.

Trafikanalys har lämnat yttrande över betänkandet Godstransporter på väg där utformning av ett vägskattesystem för lastbilar föreslås i syfte att bidra till att miljö- och klimatmålen uppnås samtidigt som det kan förbättra kontroll av regelefterlevnad för yrkestrafiken. Utredningen har enligt Trafikanalys uppfattning en bra balans mellan olika aspekter som är viktiga för utformningen av en avståndsbaserad vägskatt. Beträffande geografisk differentiering menar Trafikanalys att externa kostnader bör vara utgångspunkt och att den åtminstone bör innefatta landsbygd och tätort, med högst skatt i storstadsområdena. Liksom utredningen anser Trafikanalys att vägnätets omfattning och eventuell avledning bör studeras en viss tid efter att det nya avståndsbaserade systemet har införts. Vidare anser Trafikanalys att det är fullt rimligt att exkludera s.k. nyttofordon som ägs av myndigheter och kommuner från beskattning. Veteranfordon bör däremot i princip beskattas.

Kostnader för remisser redovisas i Tabell 1.2 Löpande projekt.

---

<sup>26</sup> Utr 2022/37

<sup>27</sup> Utr 2022/34

<sup>28</sup> Utr 2022/49



## 4 Kunskapsspridning

En av Trafikanalys uppgifter är att sprida kunskap, erfarenheter och resultat ur sin verksamhet till andra myndigheter, intressenter och prioriterade målgrupper, en uppgift som uttrycks i myndighetens instruktion. Därför ser vi kommunikation som ett strategiskt verktyg och ett viktigt medel för att nå verksamhetens övergripande mål.

För att utföra den uppgiften och för att träffa relevanta målgrupper med vår kommunikation genomförs uppgiften på flera olika sätt och i flera kanaler. Det handlar bland annat om myndighetens webbplats, media, våra publikationer, seminarier, föreläsningar, genom nätverk etcetera.

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

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

Trafikanalys har under 2022 arbetat med kommunikationen utifrån strategin och vidareutvecklat användningen av främst sina digitala kanaler. Här ingår främst myndighetens webbplats, webinarier, sociala medier och myndighetens olika publikationer.

En större insats under året har varit att stödja arbetet med att ta fram ett underlag för den kommande klimatpolitiska handlingsplanen med olika kommunikativa insatser.

### Webbplatsen [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Webbplatsen [www.trafa.se](http://www.trafa.se) är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning. Under flera år har webbplatsen haft en positiv utveckling vad gäller antalet besökare och antalet sidvisningar. Under 2022 infördes ett nytt godkännande av cookies på [www.trafa.se](http://www.trafa.se). Det har under året lett till att ett färre antal sidvisningar, användare och sessioner nu registreras i statistiken, eftersom alla besökare på webbplatsen inte godkänner placering av cookies eller inte gör något val alls. Vi registrerar alltså färre aktiviteter på webbplatsen än tidigare år, men vi har ingen anledning att tro att webbplatsen skulle ha varit mindre besökt än tidigare år.

Under året har Myndigheten för digital förvaltning (DIGG) genomfört en förenklad granskning av tillgängligheten på webbplatsen. Den visar att [www.trafa.se](http://www.trafa.se) har några typiska och återkommande tillgänglighetsfel. Dessa kommer att åtgärdas under 2023 som en del i det kontinuerliga utvecklingsarbetet för att möta kraven på tillgänglighet enligt Lag om tillgänglighet till digital offentlig service. I vår tillgänglighetsredogörelse går det att läsa mer om webbtillgängligheten på webbplatsen.

Tabell 4.1. Webbplatsens utveckling 2019–2022.

År	Antal sidvisningar	Antal användare	Antal sessioner
2022	276 319	70 125	123 692
2021	370 553	101 408	167 383
2020	376 393	87 048	152 558
2019	352 632	81 211	146 595

Källa: Google Analytics.

Anm: Under 2022 infördes ett nytt godkännande av cookies på [www.trafa.se](http://www.trafa.se) vilket lett till att ett färre antal sidvisningar, användare och sessioner nu registreras eftersom inte alla besökare godkänner cookies eller inte gör något cookieval alls.

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

## Publikationer

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

Våra publikationer dvs. rapporter, statistikrapporter och promemorior i form av publicerade PDF:er har laddats ned drygt 33 000 gånger från webbplatsen under året. Det är en liten ökning jämfört med tidigare år - trots att färre antal besökares aktivitet på webbplatsen har följts under året på grund av en skärpt cookiepolicy.

Sedan 2019 kan besökare, i ett särskilt webbgränssnitt, själva göra uttag ur den officiella statistiken på transportområdet för de statistikprodukter som Trafikanalys ansvarar för. Vi följer utvecklingen av den funktionen och konstaterar att det under 2022 gjordes knappt 6 000 ingångar i gränssnittet – ungefär i paritet med tidigare år.

Tabell 4.2. Antal nedladdningar av PDF:er från webbplatsen och antal ingångar till statistikurval.

År	PDF	Statistikurval
2022	33 637	5 736
2021	31 216	6 237
2020	32 105	5 285
2019	22 594	4 998

Källa: Google Analytics.

Anm. Under 2022 infördes ett nytt godkännande av cookies på [www.trafa.se](http://www.trafa.se) vilket leder till att ett färre antal nedladdningar och statistikurval registreras eftersom inte alla besökare godkänner cookies eller inte gör något cookieval alls.

## Media

Efter pandemiåren 2020 och 2021 noterar vi att det mediala genomslaget för myndigheten är tillbaka på mer normala nivåer när det gäller redaktionella medier. Vi noterar ett större antal inslag i sociala medier under året där Trafikanalys omnämns, vilket sannolikt kan kopplas till att vi har ökat vår närvaro på LinkedIn där vi under året har fått fler följare och nått en större spridning av vårt innehåll.

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

År	Antal redaktionella artiklar	Inslag i sociala medier
2022	1 094	569
2021	959	464
2020	780	251
2019	1 041	i.u.

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

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

Vi distribuerade något fler pressmeddelanden under 2022 jämfört med tidigare år. De flesta av våra pressmeddelanden är kopplade till nya publiceringar av statistik på transportområdet, men det handlar också om nya publiceringar av våra utredningsrapporter. Ett ökat antal pressmeddelanden under året kan vara en förklaring till att vi har ett större antal visningar av vårt pressrum under 2022 jämfört med tidigare år.

**Tabell 4.4. Statistik ur Trafikanalys pressrum.**

År	Antal pressmeddelanden	Totalt antal visningar i pressrummet	Sidvisningar per besök
2022	41	40 227	1,58
2021	35	37 712	1,7
2020	35	25 184	1,46
2019	28	17 944	1,37

Källa: Uppgifter från Trafikanalys pressrum hos MyNewsdesk.

## Mötesplatser för kommunikation, erfarenhetsutbyte och kunskapspridning

Myndighetens medarbetare presenterar ofta resultat från analyser och utvärderingar ur vår verksamhet vid olika typer av seminarier, möten och konferenser runt om i Sverige och i viss utsträckning även i andra länder. Omfattningen av presentationer och deltagande är större än föregående år då coronapandemin fortfarande begränsade den typen av sammankomster.

Under 2022 har myndighetens medarbetare genomfört ett 40-tal externa presentationer av resultat och slutsatser ur vår verksamhet i olika forum. Målgrupperna var ofta departement, andra myndigheter samt intresse- och branschorganisationer.

Vid Nordens största konferens inom transportområdet, Transportforum 2022, deltog medarbetare vid Trafikanalys i sex olika sessioner med egna presentationer. Vi presenterade kunskapsunderlag från myndigheten om bland annat pandemins påverkan på våra resvanor och hur godsflöden påverkades under coronapandemin.

En viktig del i kunskapsutbytet är också deltagandet i olika nationella nätverk och expertgrupper. Under året har medarbetare från Trafikanalys deltagit i ett 20-tal olika nätverk

samt expert- och referensgrupper bland annat för myndighetsgemensamma utbyten och annan kunskapspridning.

I internationella sammanhang har presentationer gjorts i flera olika sammanhang vid möten och workshops bland annat inom statistikområdet och i några forskningsprojekt inom transporter.

### Egna webinarier

Under 2022 har myndigheten också genomfört sex webinarier i egen regi. Webinarierna har som exempel handlat om myndighetens uppföljning av de transportpolitiska målen och om vägfordonsflottans utveckling samt uppdraget om underlag för den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Det digitala alternativet – webinarium - innebär nya möjligheter för oss att kunna nå fler målgrupper.

### Hur används myndighetens underlag?

Myndighetens bedömning är att den kunskap som har tagits fram under året och tidigare år i stor utsträckning används av myndighetens målgrupper i olika sammanhang. Vi bedömer att det finns en relativt god kännedom om Trafikanalys i våra prioriterade målgrupper men att den kan förbättras i ytterligare målgrupper. Ett tydligt syfte med våra kommunikationsinsatser ska vara att våra publikationer och kunskapsunderlag används i olika typer av beslutsfattande.

Några viktiga målgrupper för myndigheten är regering och riksdag. Därför sammanställer vi i vilken omfattning Trafikanalys omnämns i olika typer av riksdagsdokument, och hur den utvecklingen har sett ut över tid.

Sammanställningen tyder på att underlag från Trafikanalys har använts i en relativt stabil omfattning över tid som grund för motioner, propositioner och andra skrivelser i riksdagsarbetet.

Sammanställningen kan ses som ett steg i ett fortsatt arbete med att utveckla resultatindikatorer för verksamheten, något som beskrivs i kapitel 2.5. Syftet är att tydliggöra nyttan av Trafikanalys verksamhet inom sektorn som vi verkar i.

**Tabell 4.5. Myndighetens omnämmanden i olika riksdagsdokument.**

<i>Riksdagsår</i>	<i>Alla typer av dokument</i>	<i>Motioner</i>	<i>Betänkanden och utlåtanden</i>	<i>Propositioner och skrivelser</i>
2021/22	106	28	15	24
2020/21	119	25	20	19
2019/20	95	16	14	12
2018/19	78	16	17	9

Källa: Sveriges riksdags sökfunktion på [www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se).

## 5 Kompetens och resurser

### 5.1 Personalsammansättning

Tabell 5.1. Antal anställda den 31 december 2022, befattning och kön.

Kompetenser	2022			2021			2020			2019		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	7	13	20	8	13	21	10	11	21	10	11	21
Statistiker	3	5	8	2	7	10	2	6	8	2	6	8
Administrativt stöd	3	1	4	3	1	4	3	1	4	3	1	4
Chefer	2	3	5	2	3	5	2	3	5	1	3	4
<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>37</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>40</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>38</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>37</b>

### 5.2 Bemanning

Vid årets slut var 37 personer anställda vid myndigheten. Nio personer har avslutat sin tjänst under året för andra anställningar eller för att gå i pension.

Under året har Trafikanalys rekryterat sex personer till verksamheten. Rekryteringarna har gjorts för att ersätta tjänstledig personal. Två av dessa rekryteringar har varit tidsbegränsade anställningar och fyra tillsvidarejänster.

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

### 5.3 Kompetensförsörjning

Trafikanalys är en expertmyndighet och verksamheten är kunskapsintensiv. Det är därför viktigt att myndigheten har tillgång till rätt och hög kompetens för att nå verksamhetens mål. Detta behov tillgodoses genom anställd personal, anlitande av forskare och konsulter samt genom samverkan med andra aktörer i olika former. Vi arbetar också i enlighet med vår kompetensförsörjningsplan för perioden 2021–2025.

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

Merparten av de anställda på Trafikanalys är utredare och statistiker som samtliga har akademisk examen. Disciplinbredden är stor, av de anställda vid sakavdelningarna har närmare 39 procent forskarutbildning.

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

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

Myndighetens medarbetare har en hög kompetens och är attraktiva på arbetsmarknaden. Personalomsättningen uppgick under året till 18 procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 7,2 procent, motsvarande 5 271 tkr, till sådana externa insatser inom kärnverksamheten, exklusive statistikproduktion.

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

Centrum för transportstudier (CTS) vid KTH är ett nätverk för forskare och kvalificerade utredare och konsulter. Trafikanalys är en part i detta samarbete och ser det som en plattform för vår kompensutveckling, men också som en möjlighet att engagera forskningskompetens i våra projekt.

Bland annat för att kunna möta medarbetarnas behov av en stimulerande utveckling inom sitt kompetensområde genomför Trafikanalys medarbetarsamtal med uppföljningar under året. I dessa samtal mellan medarbetare och närmsta chef följs utveckling och prestation upp. Vidare planeras individuella utvecklingsinsatser som följs upp årligen. Formerna för medarbetarsamtalen är processer som genomförs i nära samarbete med arbetstagarorganisationen och utvärderas gemensamt av parterna, inom ramen för myndighetens samverkansavtal.

Vid internseminarier delar medarbetare och inbjudna gäster med sig av erfarenheter och kunskap. Under året har myndigheten haft sju internseminarier med externa och interna föreläsare.

## 5.4 Arbetsmiljö och hälsa

Covid-19-pandemin präglade även arbetsåret 2022. Regeringens tidigare meddelade uppdrag till vissa myndigheter, bland annat Trafikanalys, att möjliggöra arbete hemifrån förlängdes till och med den 14 februari. Det fick till följd att majoriteten av myndighetens medarbetare arbetade hemifrån på heltid under denna period. Under resterande del av året nyttjade merparten av medarbetarna möjligheten att genom en överenskommelse med sin närmsta chef kombinera arbete på kontoret med arbete hemifrån.

Den mer omfattande månatliga temperaturmätningen avseende arbetsmiljön som påbörjades under 2021 avslutades den 31 mars 2022. Det som framkom i dessa mätningar utgjorde en del i underlaget för de frågor som ställdes i de fördjupade medarbetarintervjuerna som genomfördes under hösten 2022. Intervjuerna som tog cirka en timme genomfördes av en extern konsult. Syftet med intervjuerna var att kartlägga styrkor och utvecklingsområden

avseende bland annat arbetsmiljön samt hur hemarbetet i kombination med kontorsarbete påverkat arbetsmiljön. Perspektiven i intervjuerna var individ, avdelning och myndighet. Denna kartläggning utgör grunden för det fortsatta arbetet med att värna om och säkerställa en god arbetsmiljö vid Trafikanalys.

Under året har alla medarbetare erbjudits möjligheten att genomföra en hälsokonsultation inklusive arbetsmiljöfrågor, samt ett konditionstest via företagshälsovården. De övergripande resultaten kommer också att involveras i det fortsatta arbetsmiljöarbetet.

Medarbetare vid Trafikanalys har enligt friskvårdspolicyn möjlighet till friskvårdsbidrag vilket nyttjades av 69 procent av medarbetarna under 2022.

## 5.5 Jämställdhet

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

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

## 5.6 Praktik i staten

Även om covid-19 pandemin avtog under året kom det ändå att prägla arbetsmiljön vid Trafikanalys på ett sådant sätt att vi inte kunnat erbjuda meningsfulla praktikplatser och därför inte haft någon praktikant under året.

## 5.7 Åldersbalans

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

Tabell 5.2. Anställda uppdelade på ålder och kön.

Åldersgrupp	2022		2021		2020		2019	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	1	0	1	0	0	0	0	0
30–49 år	10	15	9	13	11	11	14	12
50 år och äldre	6	13	6	12	6	10	6	11
<b>Totalt</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>23</b>

## 5.8 Upphandling av IT som tjänst

Under året har Trafikanalys genomfört en upphandling av IT och då i form av IT som tjänst. Tidigare ägde myndigheten nästan all IT-utrustning. Förändringen från att ha ägt all utrustning själv till att ingå ett avtal i form av IT som tjänst grundar sig i myndighetens storlek och kapacitet att själv kunna tillgodose de behov, inte minst ur ett säkerhetsperspektiv, som föreligger. Det nya avtalet trädde i kraft i april och implementeringen var i stort sett klar i mitten av december.



## 6 Finansiell redovisning

### 6.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2022	2021
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	67 616	64 590
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	2 216	2 871
Intäkter av bidrag	3	3 127	1 815
Finansiella intäkter	4	87	0
<b>Summa</b>		<b>73 046</b>	<b>69 276</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	5	-40 930	-39 433
Kostnader för lokaler		-4 187	-3 695
Övriga driftkostnader	6	-27 584	-25 808
Finansiella kostnader	7	-6	-1
Avskrivningar och nedskrivningar		-339	-339
<b>Summa</b>		<b>-73 046</b>	<b>-69 276</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

### 6.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	8	0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	9	51	89
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	10	318	620
<b>Summa</b>		<b>369</b>	<b>708</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		6	0
Fordringar hos andra myndigheter	11	1 420	2 039
<b>Summa</b>		<b>1 426</b>	<b>2 039</b>

(tkr)	Not	2022-12-31	2021-12-31
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	12	2 157	1 804
Upplupna bidragsintäkter	13	499	0
<b>Summa</b>		<b>2 656</b>	<b>1 804</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	14	-1 883	-4 221
<b>Summa</b>		<b>-1 883</b>	<b>-4 221</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	15	8 297	13 285
<b>Summa</b>		<b>8 297</b>	<b>13 285</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>10 865</b>	<b>13 616</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Myndighetskapital	16		
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	17	690	637
<b>Summa</b>		<b>690</b>	<b>637</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	18	369	708
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	19	2 040	2 513
Leverantörsskulder		4 022	5 320
Övriga kortfristiga skulder	20	642	621
<b>Summa</b>		<b>7 073</b>	<b>9 163</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	21	3 101	3 816
<b>Summa</b>		<b>3 101</b>	<b>3 816</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>10 865</b>	<b>13 616</b>

## 6.3 Anslagsredovisning

### Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Not	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Indrag -ning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Uo 22 1:13 Ramanslag Trafikanalys ap. 2 Trafikanalys del till Trafikanalys	<b>22</b>	4 237	67 509	-2 231	69 515	-67 632	1 883
<b>Summa</b>		4 237	67 509	-2 231	69 515	-67 632	1 883

## 6.4 Tilläggsupplysningar

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

### Redovisningsprinciper

#### Tillämpade redovisningsprinciper

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

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF (Förordning om myndigheters bokföring) tillämpar myndigheten brytdagen den 5 januari.

Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

#### Kostnadsmässig anslagsavräkning

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr. o. m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2021, 16 tkr, har under år 2022 anslagsavräknats i sin helhet.

### Värderingsprinciper

#### Anläggningstillgångar

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

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningsvärdet.

### Tillämpade avskrivningstider

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

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

### Omsättningstillgångar

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

### Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp. Skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

### Ersättningar och andra förmåner

<i>Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag</i>	
	Ersättning i tkr
Generaldirektör, Mattias Viklund	1 176
Förmåner	1
Inga andra uppdrag	

### Anställdas sjukfrånvaro

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

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

<i>Sjukfrånvaro</i>	<i>2022</i>	<i>2021</i>
<b>Totalt</b>	<b>3,5%</b>	<b>1,4%</b>
Andel 60 dagar eller mer	47,2%	33,2%
Kvinnor	7,1%	2,7%
Män	1,4%	0,6%
Anställda –29 år*	-	-
Anställda 30 år–49 år	4,3%	1,5%
Anställda 50 år–	1,7%	0,6%

\*Sjukfrånvaron för gruppen anställda –29 år lämnas inte 2022 samt 2021 eftersom antalet anställda är färre än 10 personer.

## 6.5 Noter

### Resultaträkning (tkr)

Not	1	Intäkter av anslag	2022	2021
		Intäkter av anslag	67 616	64 590
		<b>Summa</b>	<b>67 616</b>	<b>64 590</b>
		Utgifter i anslagsredovisningen	-67 632	-64 598
		<b>Saldo</b>	<b>-16</b>	<b>-8</b>

Saldot består av minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009. Denna post har belastat anslaget men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.

Not	2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2022	2021
		Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen		
		Uthyrning av lokaler	37	69
		Offentlig resurssamordning etc.	0	403
		Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	2 178	2 399
		<b>Summa</b>	<b>2 216</b>	<b>2 871</b>

I posten Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar ingår ersättning för uppdrag, medfinansiering i uppdrag samt medel från Trafikverket till regeringsuppdraget att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt.

Not	3	Intäkter av bidrag	2022	2021
		Bidrag från statliga myndigheter	2 628	0
		Bidrag från EU:s institutioner	499	0
		<b>Summa</b>	<b>3 127</b>	<b>0</b>

I posten Bidrag från statliga myndigheter ingår bidrag från Naturvårdsverket till regeringsuppdragen avseende underlag till en klimatpolitisk handlingsplan samt eldrivna fartyg och land-och laddström för sjöfarten.

Not	4	Finansiella intäkter	2022	2021
		Ränta på lån i Riksgäldskontoret	87	0
		<b>Summa</b>	<b>87</b>	<b>0</b>

Räntesatsen för räntekonto hos Riksgälden har sedan 2020-01-08 till och med 2022-05-02 varit noll. Resterande del av året har ränta beräknats på räntekontot.

Not	5	Kostnader för personal	2022	2021
		Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	22 992	22 008
		Varav lönekostnader ej anställd personal	79	114
		Sociala avgifter	17 047	16 937
		Övriga kostnader för personal	892	488
		<b>Summa</b>	<b>40 930</b>	<b>39 433</b>

Not	6	Övriga driftkostnader	2022	2021
		Reparationer och underhåll	21	57
		Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster	14	0
		Resor, representation, information	618	110
		Köp av varor	77	219
		Köp av tjänster	26 855	25 422
		<b>Summa</b>	<b>27 584</b>	<b>25 808</b>

Ökningen av driftkostnader jämfört med föregående år beror dels på ökat resande, dels ett ökat inköp av konsulttjänster då Trafikanalys haft några större regeringsuppdrag.

Not	7	Finansiella kostnader	2022	2021
		Ränta på lån i Riksgäldskontoret	4	0
		Övriga finansiella kostnader	2	1
		<b>Summa</b>	<b>6</b>	<b>1</b>

Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2020-01-08 till och med 2022-05-02 varit noll. Resterande del av året har ränta beräknats.

## Balansräkning (tkr)

Not	8	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2022-12-31	2021-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 389	1 389
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>1 389</b>	<b>1 389</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 389	-1 389
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-1 389</b>	<b>-1 389</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Not	9	Förbättringsutgifter på annans fastighet	2022-12-31	2021-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	222	222
		<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>222</b>	<b>222</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-134	-96
		Årets avskrivningar	-38	-38
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-171</b>	<b>-134</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>51</b>	<b>89</b>

Not	10	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2022-12-31	2021-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	4 213	4 213
		<b>Summa anförskaffningsvärde</b>	<b>4 213</b>	<b>4 213</b>
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 593	-3 292
		Årets avskrivningar	-301	-301
		<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-3 894</b>	<b>-3 593</b>
		<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>318</b>	<b>620</b>

Not	11	Fordringar hos andra myndigheter	2022-12-31	2021-12-31
		Fordran ingående mervärdesskatt	1 318	1 602
		Kundfordringar hos andra myndigheter	102	437
		Övriga fordringar hos andra myndigheter	0	-1
		<b>Summa</b>	<b>1 420</b>	<b>2 039</b>

Not	12	Förutbetalda kostnader	2022-12-31	2021-12-31
		Förutbetalda hyreskostnader	1 147	897
		Norstedts Juridik AB	22	42
		Formpipe	28	0
		Mercell Commerce AB	21	0
		MyNewsdesk	44	44
		SAS licensperiod	497	473
		Esri Sverige AB	76	68
		Wasa Kredit	0	48
		Knowlt AB	264	0
		Meltwater, 2021 och 2022/2023	58	27
		Övriga förutbetalda kostnader	0	206
		<b>Summa</b>	<b>2 157</b>	<b>1 804</b>

Not	13	Upplupna bidragsintäkter	2022-12-31	2021-12-31
		Utomstatliga	499	0
		<b>Summa</b>	<b>499</b>	<b>0</b>

Not	14	Avräkning med statsverket	2022-12-31	2021-12-31
		<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
		Ingående balans	-4 237	-2 694
		Redovisat mot anslag	67 632	64 598
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-67 509	-66 855
		Återbetalning av anslagsmedel	2 231	714
		<b>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-1 883</b>	<b>-4 237</b>
		<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>		
		Ingående balans	16	24
		Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-16	-8
		<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>	<b>0</b>	<b>16</b>
		<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-1 883</b>	<b>-4 221</b>

Not	15	Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	2022-12-31	2021-12-31
		Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	8 297	13 285
		<b>Summa</b>	<b>8 297</b>	<b>13 285</b>
		Beviljad kredit enligt regleringsbrev	2 500	1 800
		Maximalt utnyttjad kredit	0	0

Not	16	Myndighetskapital	2022-12-31	2021-12-31
-----	----	-------------------	------------	------------

Myndighetskapital saknas, därför lämnas inte någon specifikationstabell.

Not	17	Övriga avsättningar	2022-12-31	2021-12-31
		<b>Avsättning för lokalt omställningsarbete</b>		
		Ingående balans	637	571
		Årets förändring	53	66
		<b>Utgående balans</b>	<b>690</b>	<b>637</b>

Trafikanalys avser att utnyttja avsättningen under 2023.



Not	18	Lån i Riksgäldskontoret	2022-12-31	2021-12-31
		Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
		Ingående balans	708	1 047
		Årets amorteringar	-339	-339
		<b>Utgående balans</b>	<b>369</b>	<b>708</b>
		Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 500	1 500
		Utnyttjad låneram	369	708

Not	19	Kortfristiga skulder till andra myndigheter	2022-12-31	2021-12-31
		Utgående mervärdesskatt	3	15
		Arbetsgivaravgifter	633	610
		Leverantörsskulder andra myndigheter	1 404	1 889
		<b>Summa</b>	<b>2 040</b>	<b>2 513</b>

Not	20	Övriga kortfristiga skulder	2022-12-31	2021-12-31
		Personalens källskatt	642	621
		<b>Summa</b>	<b>642</b>	<b>621</b>

Not	21	Upplupna kostnader	2022-12-31	2021-12-31
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 403	2 613
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	119	175
		Statens servicecenter	110	105
		Riksrevisionen	50	60
		Intea	193	0
		Manpower	54	0
		Statisticon	0	660
		Övriga upplupna kostnader	172	203
		<b>Summa</b>	<b>3 101</b>	<b>3 816</b>

## Anslagsredovisning

Not	22	Uo 22 1:13 ap.2
		<b>Trafikanalys - del till Trafikanalys</b>
		Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 2 025 tkr. Under 2022 har Trafikanalys inte utnyttjat krediten.
		Trafikanalys får disponera 2 006 tkr av det ingående överföringsbeloppet, dvs. 3 procent av föregående års tilldelning 66 855 tkr enligt regleringsbrevet.
		Anslaget är räntebärande.

## 6.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2022	2021	2020	2019	2018
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 500	1 500	1 500	1 500	2 000
Utnyttjad	369	708	1 047	834	113
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	2 500	1 800	1 800	1 800	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	87	0	0	0	3
Räntekostnader	0	0	0	16	44
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	1 000
Avgiftsintäkter	2 216	2 871	2 875	1 901	87
<i>Avgiftsintäkter som ej disponeras</i>		Ej tillämpligt			
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	2 025	2 005	1 980	1 949	1 924
Utnyttjad	0	0	0	1 452	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	1 883	4 237	2 694	0	1 433
<b>Bemyndiganden - ej tillämplig</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	33	34	34	34	33
Medelantalet anställda (st)*	38	41	37	38	40
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	2 203	2 028	1 911	2 050	1 974
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

\* I beräkningen av medelantalet anställda ingår tjänstledig personal.

## 7 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2022 i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

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

Stockholm den 21 februari 2023

---

Mattias Viklund

Generaldirektör



## 8 Bilaga – publiceringar 2022



### Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart

Rapport 2022:17  
Datum: 2022-12-15



### Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

– redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpoliska handlingsplanen  
Rapport 2022:14  
Datum: 2022-09-15



### På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter?

– utvärdering av den nationella godstransportstrategins genomförande  
Rapport 2022:15  
Datum: 2022-12-01



### Rapporter

- Rapport 2022:1 **Transporternas klimat- och energieffektivitet**
- Rapport 2022:2 **Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling**
- Rapport 2022:3 **Forskning och innovation inom godstransporter – nationella och internationella prioriteringar**
- Rapport 2022:4 **E-handelns effekter på transportsystemet**
- Rapport 2022:5 **Resmönster under coronapandemin 2020–2021**
- Rapport 2022:6 **Samhällsviktiga resor under coronapandemin**
- Rapport 2022:7 **Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033**
- Rapport 2022:8 **Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2021**
- Rapport 2022:9 **Uppföljning av den nationella godstransportstrategin 2022**
- Rapport 2022:10 **Hållbara leveransval i e-handeln**
- Rapport 2022:11 **Uppföljning av de transportpolitiska målen 2022**
- Rapport 2022:12 **Eldrivna vägfordon - ägande, regional analys och en möjlig utveckling till 2030**
- Rapport 2022:13 **Haverikommissionens säkerhetsutredningar - utfall i transportsystemet**
- Rapport 2022:14 **Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning**
- Rapport 2022:15 **Trafikverkets modeller för steg 1- och steg 2-åtgärder**
- Rapport 2022:16 **På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter? – utvärdering av den nationella godstransportstrategins genomförande**
- Rapport 2022:17 **Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart**
- Rapport 2022:18 **Kartläggning av gränsöverskridande godstransporter**
- Rapport 2022:19 **Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2022**



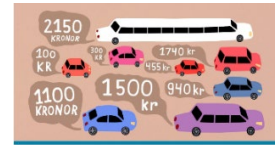
Innovationsförmåga och kompetens i transportsektorn

PM 2022:12  
Datum: 2022-09-29



Styrmedel för luftfartens klimatomställning

PM 2022:8  
Datum: 2022-08-15



Generella styrmedel för transportsektorns klimatomställning och långsiktiga effektivitet

PM 2022:11  
Datum: 2022-08-15



## PM

- PM 2022:1 **Intervjuundersökning av innovationsföretag på godstransportmarknaden – affärsmål, strategier och omvärldsrelationer**
- PM 2022:2 **Transportföretag inom e-handeln - en lägesbild 2020/2021**
- PM 2022:3 **Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader - bilagor**
- PM 2022:4 **Transportläget - indikatorer för trafikutvecklingen under coronapandemin**
- PM 2022:5 **Korttidsprognoser för vägfordonsflottan - metoder och antaganden**
- PM 2022:6 **Måluppföljningens indikatorer och mått 2022**
- PM 2022:7 **Regeringsinitiativ med relevans för klimatplansuppdraget**
- PM 2022:8 **Styrmedel för luftfartens klimatomställning**
- PM 2022:9 **Styrmedel för sjöfartens klimatomställning**
- PM 2022:10 **Styrmedel för energieffektiva vägfordon**
- PM 2022:11 **Generella styrmedel för transportsektorns klimatomställning och långsiktiga effektivitet**
- PM 2022:12 **Innovationsförmåga och kompetens i transportsektorn**
- PM 2022:13 **Färdplan – nya datakällor för statistiken**



## Statistik

Till årets statistikpubliceringar tillkommer också tolv publiceringar av "Nyregistrerade fordon" – statistik över nyregistrerade fordon som publiceras i början av varje månad.

Statistik 2022:1	<b>Lastbilstrafik 2021 kvartal 3</b>
Statistik 2022:2	<b>Punktlighet på järnväg 2021 kvartal 4</b>
Statistik 2022:3	<b>Fordon i län och kommuner 2021</b>
Statistik 2022:4	<b>Punktlighet på järnväg 2021</b>
Statistik 2022:5	<b>Fordon 2021</b>
Statistik 2022:6	<b>Järnvägstransporter 2021 kvartal 4</b>
Statistik 2022:7	<b>Sjötrafik 2021 kvartal 4</b>
Statistik 2022:8	<b>Lastbilstrafik 2021 kvartal 4</b>
Statistik 2022:9	<b>Utländska lastbilstransporter i Sverige 2012–2021</b>
Statistik 2022:10	<b>Lufft 2021</b>
Statistik 2022:11	<b>Körsträckor 2021</b>
Statistik 2022:12	<b>Trafikarbete på de svenska vägarna 2021</b>
Statistik 2022:13	<b>Punktlighet på järnväg 2021 kvartal 1</b>
Statistik 2022:14	<b>Fartyg 2021 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi</b>
Statistik 2022:15	<b>Vägtrafikskador 2021</b>
Statistik 2022:16	<b>Lastbilstrafik 2021</b>
Statistik 2022:17	<b>Sjötrafik 2021</b>
Statistik 2022:18	<b>Resvaneundersökningen 2021</b>

Statistik 2022:19	<b>Sjötrafik 2022 kvartal 1</b>
Statistik 2022:20	<b>Bantrafikskador 2021</b>
Statistik 2022:21	<b>Postverksamhet 2021</b>
Statistik 2022:22	<b>Färdtjänst och riksfärdtjänst 2021</b>
Statistik 2022:23	<b>Lastbilstrafik 2022 kvartal 1</b>
Statistik 2022:24	<b>Bantrafik 2021</b>
Statistik 2022:25	<b>Järnvägstransporter 2022 kvartal 1</b>
Statistik 2022:26	<b>Regional linjetrafik 2021</b>
Statistik 2022:27	<b>Kommersiell linjetrafik på väg 2021</b>
Statistik 2022:28	<b>Transportarbete 2021</b>
Statistik 2022:29	<b>Punktlighet på järnväg 2022 kvartal 2</b>
Statistik 2022:30	<b>Televerksamhet 2021</b>
Statistik 2022:31	<b>Sjötrafik 2022 kvartal 2</b>
Statistik 2022:32	<b>Järnvägstransporter 2022 kvartal 2</b>
Statistik 2022:33	<b>Varuflödesundersökningen 2021</b>
Statistik 2022:34	<b>Lastbilstrafik 2022 kvartal 2</b>
Statistik 2022:35	<b>Punktlighet på järnväg 2022 kvartal 3</b>
Statistik 2022:36	<b>Utländska lastbilstransporter i Sverige 2021</b>
Statistik 2022:37	<b>Sjötrafik 2022 kvartal 3</b>
Statistik 2022:38	<b>Järnvägstransporter 2022 kvartal 3</b>
Statistik 2022:39	<b>Lastbilstrafik 2022 kvartal 3</b>



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



**Trafikanalys**  
Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00  
Fax 010 414 42 20  
trafikanalys@trafa.se  
www.trafa.se