

Årsredovisning 2023

Datum: 2024-02-21

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2024-02-21

Bilder: Mostphotos

Generaldirektörens förord

Vår fordonsstatistik är spännande på flera sätt. För oss som gillar siffror finns rika möjligheter att grota ned sig i utvecklingen för personbilar, lastbilar och bussar, men även när det gäller motorcyklar, mopeder och snöskotrar. Fordonsstatistiken är också intressant eftersom den är så tydligt korrelerad med det ekonomiska läget.

När vi arbetar med våra fordonsprognoser handlar det inte enbart om att rent matematiskt peka ut en förväntad utveckling, det handlar också om att göra kvalitativa bedömningar av vad som sker i vår omvärld och hur det kan komma att påverka utvecklingen av fordonsflottan. Till sist är ju sammansättningen av fordonsflottan nyckeln till att vi ska nå våra klimatmål. En fortsatt utveckling från fossila drivmedel till alternativa drivmedel är nödvändig. Här spelar elektrifieringen en huvudroll.

Mot bakgrunden ovan var det med förväntan som jag och många andra på myndighetens första webinarium 2024 tog del av Trafikanalys beskrivning av det gångna fordonsåret. Budskapet var att antalet nyregistrerade fordon minskade något, vilket får tillskrivas det ekonomiska läget de senaste åren, men att utvecklingen mot en allt högre andel laddbara bilar fortsätter. Ökningen under 2023 tog inte fullt så dramatiska steg som under 2022, men andelen laddbara bilar av det totala antalet nyregistrerade fordon landade ändå på en hög siffra: 58 procent.

Elektrifieringen spelar alltså en avgörande roll i omställningen av vårt transportsystem, vilket också återspeglas i den klimatpolitiska handlingsplan som regeringen presenterade i december 2023. Trafikanalys har under 2022 och 2023 levererat viktiga underlag till den handlingsplanen och nu kan vi konstatera att flera av våra förslag finns i planen. Det handlar exempelvis om införandet av en skrotningspremie för personbilar för att föryngra fordonsflottan och om ett fortsatt stöd till marknadsintroduktion av ellastbilar, miljölasterbilar och elbussar.

En fortsatt högtintressant fråga är naturligtvis hur transportsystemet återhämtar sig efter pandemiåren. Vi ser tydliga tecken på en sådan återhämtning på de flesta områden, även om flyget släpar efter. Vid en jämförelse av flygvolymer åren innan pandemin (2019) med året då pandemin tog slut (2022) ser vi en klar skillnad i antalet passagerare på svenska trafikflygplatser. Under 2019 uppgick antalet passagerare till nästan 38 miljoner, medan det hade sjunkit till 25 miljoner år 2022.

2023 var också året då vi tog flera viktiga steg mot att modernisera vår statistikproduktion. Vi lade större resurser på statistikutveckling än tidigare. Det handlar om att fokusera på visualisering och presentation av statistikresultat i nya format och om att förenkla undersökningar samt pröva möjligheter att ersätta enkätfrågor med befintliga registerdata och andra datakällor. Det senare har den positiva effekten att det minskar uppgiftslämnarnas arbete med att lämna statistikunderlag.

Vi nådde under 2023 full aktivitet i vårt viktiga uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete för en förbättrad kostnadskontroll inom ramen för den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur. Under hösten publicerade vi en rapport som sammanfattar problemet med kostnadsutvecklingen. Den bild som förmedlas i Trafikverkets byggstartsrapporter och årsredovisningar är inte tillfredsställande. Ett grundproblem är vilken typ av jämförelser som görs mellan olika kostnadsprognoser. Kostnadsjämförelser för

pågående objekt görs huvudsakligen med senast godkända plan, med följden att kostnadsförändringar fram till det senaste planbeslutet inte framgår.

Jag vill avsluta med att konstatera att vi även under 2023 har haft en ekonomi i god ordning och balans, med ett litet positivt utfall.

Jag vill tacka alla medarbetare vid Trafikanalys och våra samarbetspartners. Ni har alla bidragit till ett gott resultat och därmed till att vi har kunnat lämna goda kunskapsunderlag på transportområdet.

Stockholm i februari 2024

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Resultatredovisning kapitel 1–5.....	7
1 Om Trafikanalys.....	7
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	7
1.3 Slutförda och pågående projekt 2023.....	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	11
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren.....	12
1.6 Verksamhetens overheadkostnader.....	12
2 Kärnverksamhet.....	15
2.1 Analys.....	15
2.2 Statistik.....	20
2.3 Utveckling av statistik.....	26
2.4 Utvärdering och nulägesanalys.....	28
2.5 Om resultatindikatorer.....	34
3 Remisser.....	39
4 Kunskapsspridning.....	43
5 Kompetens och resurser.....	49
5.1 Personalsammansättning.....	49
5.2 Bemanning.....	49
5.3 Kompetensförsörjning.....	49
5.4 Arbetsmiljö och hälsa.....	51
5.5 Jämställdhet.....	51
5.6 Praktik i staten.....	52
5.7 Åldersbalans.....	52
5.8 Informationssäkerhet.....	52
6 Finansiell redovisning.....	53
6.1 Resultaträkning.....	53
6.2 Balansräkning.....	53
6.3 Anslagsredovisning.....	55
6.4 Tilläggsupplysningar.....	55
6.5 Noter.....	57
6.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter.....	63
7 Fastställande av årsredovisning.....	65
8 Bilaga – publiceringar 2023.....	67

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. 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 kostnadskontroll. 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 myndighetens övergripande interna administrativa styrning såsom policys och interna riktlinjer baserat på styrande förordningar och regelverk. Avdelningens ansvarsområde är att samordna och stödja kärnverksamheten i administrativa processer för områdena HR, juridik, kommunikation, ekonomi, lokal- och personalförsörjning samt IT- och säkerhetsfrågor.

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 2023 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 och
- 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 2023

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.

Tabell 1.1. Specifika projekt.

	2023		2022		2021		2020	
	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)
Specifika projekt								
Projekt överförda från föregående år	109	-	93	-	79	-	83	-
Nya projekt under året	11	-	16	-	22	-	17	-
Summa projekt under året	120	-	109	-	101	-	100	-
Årets avslutade projekt	11	3 735	20	17 281	8	4 505	21	28 607
Pågående projekt vid årets slut	109	-	89	-	93	-	79	-

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 transportmodellering, omvärldsanalyser, uppföljning av de transportpolitiska målen samt besvarande av remisser.

Tabell 1.2. Löpande projekt.

	2023		2022		2021		2020	
	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)
Löpande projekt								
Statistikrapporter	38	30 677	39	28 788	36	28 931	35	26 423
Remisser	34	2 959	43	2 072	43	3 058	21	1 165
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inklusive fördjupad måluppföljning)	3	2 858	4	3 350	2	2 999	3	4 322
Omvärldsanalys	4	1 387	4	979	3	1 507	2	2 057

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 baserat på tidredovisning i AgressoTid.

Tabell 1.3. Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren, tkr.

Verksamhetsgren	2023	2022	2021	2020
Analys	28 636	28 128	24 331	24 678
Statistik	30 677	28 788	28 931	26 423
Utvärdering och nulägesanalys	17 893	16 130	16 014	14 113
Totalt	77 206	73 046	69 276	65 214

Trafikanalys kostnader avseende anslagsfinansierad verksamhet är stabila, däremot är förändringen större inom myndighetens externfinansierade verksamhet. Fluktuationen mellan verksamhetsgrenarna avseende anslagsfinansierad verksamhet är främst kopplad till regeringsuppdragens mängd och omfattning samt vilka år större statistikleveranser, såsom varuflödesundersökningen, sker.

Tabell 1.4. Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren, tkr.

Verksamhetsgren	2023	2022	2021	2020
Anslag	21 495	25 524	23 274	22 412
Övriga intäkter	7 141	2 604	1 057	95
Summa Analys	28 636	28 128	24 331	24 678
Anslag	29 220	26 775	26 068	23 212
Övriga intäkter	1 457	2 013	2 863	3 211
Summa Statistik	30 677	28 788	28 931	26 423
Anslag	17 793	15 317	15 249	14 059
Övriga intäkter	100	813	765	54
Summa Utvärdering och nulägesanalys	17 893	16 130	16 014	14 113
Totalt	77 206	73 046	69 276	65 214

Fluktuationen mellan verksamhetsgrenarna avseende externfinansierad verksamhet, bidrag och avgifter, är främst kopplad till bidragsfinansierad verksamhet och då genom bidrag från andra svenska myndigheter.

Ett exempel från år 2023 är uppdraget att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll¹, där kostnader om 7 000 tkr² upparbetats.

1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Det totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 54 863. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till knappt 69 procent vilket motsvarar 37 616 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	2023	2022	2021	2020
Analys	21 592	23 341	22 095	25 730
Statistik	18 247	15 198	15 843	15 353
Utvärdering och nulägesanalys	15 024	14 637	15 092	15 385
Totalt	54 863	53 176	53 030	56 468

1.6 Verksamhetens overheadkostnader

I Tabell 1.6 nedan särredovisas fördelningen av verksamhetens overheadkostnader. Det avser kostnader för gemensam styrning, samordning, administration och lokaler.

Av den totala kostnaden för verksamheten uppgår overheadkostnaderna till 19 702 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.³

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

Främsta anledningarna till ökningen från 2022 till 2023 är dels att en nyinrättad tjänst tillsatts, se avsnitt 5.3 Kompetensförsörjning, dels att övriga driftskostnader för konsultkostnader och

¹ Regeringsbeslut I2022/01644.

² Se Övriga intäkter verksamhetsgren Analys Tabell 1.4. Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren, tkr, samt Kostnadskontroll, Tabell 2.2. Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr).

³ Totala personalkostnader se rubrik 6.5 Noter, not 5 Kostnader för personal, Resultaträkning.

inköp har ökat på grund av flytt till nya lokaler i Östersund, se avsnitt 5.4 Arbetsmiljö och hälsa.⁴

Tabell 1.6. Verksamhetens overheadkostnader, tkr.

Overheadkostnader	2023	2022	2021	2020
Kostnader för personal	7 552	7 108	6 436	6 523
Kostnader för lokaler	3 953	4 187	3 695	3 720
Övriga driftkostnader	7 892	7 261	5 771	5 642
Finansiella kostnader	13	6	1	3
Av- och nedskrivningar	292	339	339	253
Totalt	19 702	18 901	16 242	16 141



⁴ Minskningen av lokalkostnader från 2022 till 2023 är hänförlig till omförhandlat avtal vid kontoret i Östersund. Lokalytan minskades. Avtalet började gälla från och med 2022-10-31. Krediteringen för november och december år 2022, 231 tkr, har redovisats på räkenskapsåret 2023.

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?

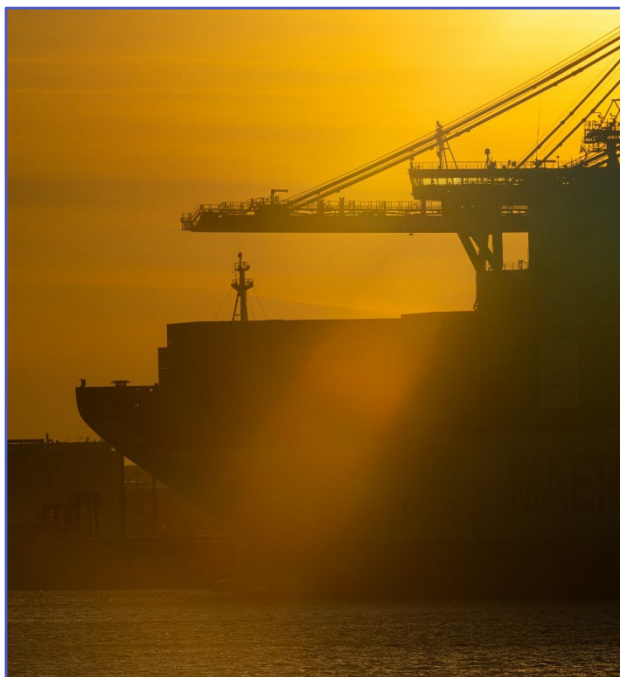
Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att redovisa svensk sjöfarts internationella konkurrenskraft. Den svenska sjötrafiken vände upp under 2022 efter en tydlig nedgång under pandemiåren och den svenskkontrollerade handelsflottan ökade, men nästan enbart i utländska fartygsregister.

Den svenskregistrerade flottan minskade svagt, sett till antal fartyg, men ökade samtidigt något räknat i tonnage. Rysslands invasion av Ukraina och en svensk ansökan om NATO-medlemskap har inneburit ett ökat fokus på sjöfartens betydelse ur ett beredskapsperspektiv. Det gör att betydelsen av en svenskflaggad handelsflotta har ökat ytterligare. Mer ändamålsenliga och funktionella regler gällande registrering, kontroll och tillsyn är väsentligt för det svenska registrets utveckling.

Förhandsbesked om sjöfartsstöd och klassificering av fartyg är exempel på efterfrågade förenklingar. Tonnageskatte-systemet är viktigt och frågan om att utveckla det vidare har utretts under 2023.

I Trafikanalys rapport konstateras att antalet ombordanställda ökade under 2022, huvudsakligen bland ekonomi- och kökspersonal. Ur ett långsiktigt kompetensförsörjningsperspektiv noteras att antalet sökande till sjökaptensprogrammen vid Chalmers och Linnéuniversitetet fortsätter att minska, men att antalet sökande till sjöingenjörsprogrammen ökade.⁵

För att möta internationell regelverkskonkurrens inom sjöfartsnäringen ger Sverige, under vissa villkor, sjöfartsstöd till svenska rederier för att täcka kostnader för sjömäns arbetsgivaravgifter och källskatt. Vartannat år redovisar vi en analys av dess effekter och kan konstatera att stödet har haft en stor betydelse för rederinäringen även under 2021 och 2022.



⁵ Rapport 2023:9, Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023.

År 2021 påverkades fortsatt av coronapandemin, medan 2022 visade på en återhämtning för sektorn. Som en följd av ökad trafik och försäljning minskade sjöfartsstödet andel av omsättningen från knappt 9 procent år 2020 till knappt 8 procent 2021 och till knappt 6 procent år 2022. Rederiernas ekonomiska effektivitet år 2021 var totalt sett högre jämfört med såväl året innan som året efter.⁶

EU har beslutat om en klimatlag med klimatmål som innebär att EU:s utsläpp ska minska med minst 55 procent fram till 2030 och att EU ska bli klimatneutralt senast 2050. Det har följts av ett paket med olika lagförslag, Fit for 55. De flesta av lagförslagen är nu antagna. Ett drygt tiotal av rättsakterna berör direkt transportsektorn och sätter därigenom nya ramar för transportpolitiken.

Trafikanalys har genomfört en analys i syfte att förbättra våra förutsättningar att förstå dessa ramar och förutse deras konsekvenser. Vid implementering i svensk lagstiftning eller när nationella styrmedel tas fram behöver följd effekter som rör utsläpp och kostnader kunna överblickas utifrån systemet som helhet.⁷

Under året har en tidigare studie av struktur och styrning av transportmyndigheter i Norden följts upp. I studien konstateras bland annat att Finland har fortsatt att utveckla en modell lik den svenska med trafikslagsövergripande styrning medan Norge och Danmark har ett trafikslagsuppdelat ansvar för planering, förvaltning och utveckling. Sedan Danmark införde ett system med en långsiktig infrastrukturplanering återfinns denna modell nu i samtliga nordiska länder. En särskild fördjupning gjordes av den modell för styrning som används i Finland och Danmark där ministerierna tecknar resultatavtal med myndigheterna.⁸

Trafikanalys har gjort en kartläggning av läget beträffande utveckling och användning av automatiserade vägfordon och avancerade förarstödssystem i USA och i Kina. Arbetet visar att det idag finns automatiska fordon som trafikerar också mycket komplicerade trafikmiljöer (vid barmark). Utvecklingen drivs inte i första hand av transportpolitiska strävanden, utan snarare av industri- eller försvarspolitiska mål och av entreprenörer som provar nya affärsmodeller. Lokala taxisystem och långväga godstransporter, är jämte industritransporter i stängslade miljöer tjänster som särskilt provas.⁹

Trafikanalys har genomfört en kvalitativ undersökning av ungas attityder till transporter och resande – en uppföljning till en motsvarande studie år 2012. Det förefaller inte ha skett några stora förändringar i ungas attityder och inställningar sedan dess. De personer som har deltagit i undersökningen har i stora drag en rationell syn på resande och värderar sådant som pris och bekvämlighet högt. Få låter mer idealistiska aspekter såsom miljö- och klimatpåverkan avgöra om och hur man reser.¹⁰

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

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

⁶ Rapport 2023:8, Sjöfartsstödet effekter år 2021 och 2022.

⁷ PM 2023:9, Fit for 55 - transportpolitikens nya ramar.

⁸ SWECO (2023) Struktur och styrning av transportmyndigheter i Norden, inkl. Fördjupning: Resultatavtal i Finland & Mål- och resultatplaner i Danmark.

⁹ Ugglassand AB, Automatiserad körning och avancerade förarstödssystem - En lägesbild med utgångspunkt från USA, december 2023; Business Sweden.

¹⁰ Trivector (2024). Drivkrafter bakom unga vuxnas beslut om resor och färdmedelsval.

Urval av prestationer Omvärldsanalys

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

Prestationer	2023	2022	2021	2020
EU-bevakning	534	223	292	216
Sjöfartens konkurrenssituation	476	416	973	1 201
Fordon och farkoster i framtiden	376	339	242	539

Under 2023 har EU-bevakning givits större prioritet än tidigare. Det har dels inneburit att antalet källor för underlagsinformation har ökat och att underlaget har breddats, dels att nyheterna har beskrivits mer utvecklat och i större detalj än åren innan.

Beträffande Sjöfartens konkurrenssituation avslutade år 2020 en period av utvecklingsarbete för projektet. I och med coronapandemins utbrott valde Trafikanalys att beskriva situationen även under våren 2020 för att ge en så uppdaterad bild som möjligt av utvecklingen.

Under åren 2022 och 2023 har vi på ett minimalistiskt sätt tillämpat den utvecklade modellen för att beskriva konkurrenssituationen. Det har givit ökat utrymme för insatser inom de stora regeringsuppdragen kopplade till regeringens klimathandlingsplan samt Trafikverkets kostnadskontroll (se nedan).

Inom området Fordon och farkoster i framtiden genomfördes år 2020 en större studie avseende vägfordonsflottans utveckling till år 2030. Åren därefter har området, till förmån för andra insatser, tillägnats mindre resurser.

Styrmedelsanalys

Trafikanalys har ambitionen 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. På uppdrag av regeringen granskar vi också andras analyser.

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. I januari 2023 redovisades en plan för hur arbetet under uppdragstiden avses att genomföras. Vår avsikt är att analysera den nationella transportplanens samtliga åtgärds-typer, dvs. namngivna objekt, trimnings- och miljöåtgärder, vidmakthållande (vilket omfattar reinvesteringar), drift och underhåll samt trimning och miljöåtgärder.¹¹

Tyngdpunkten i uppdragets genomförande varierar från år till år. Under 2023 har Trafikanalys inom uppdraget publicerat en genomlysning av hur investeringsåtgärders kostnadsutveckling redovisas till regeringen.

En slutsats är att bilden som förmedlas inte fångar den problembild som ligger till grund för Trafikanalys uppdrag. Kostnadsjämförelser för pågående objekt görs huvudsakligen med senast godkända plan. En konsekvens av detta är att den långsiktiga kostnadsutvecklingen inte förmedlas på något samlat och strukturerat sätt.

¹¹ Rapport 2023:1 Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – plan för granskning och uppföljning.

Trafikanalys problematiserar även Trafikverkets redovisning av hur kostnader indexerats och urvalet av pågående objekt i årsredovisningen.¹² Inom ramen för uppdraget har även internationella erfarenheter av kostnadskontroll sammanställts, inklusive analyser av hur ett antal länder hanterar kostnadsskattningar i infrastrukturprojekt. En huvuddel av det arbete som genomförts under året redovisas i april 2024. Uppdraget, som ges särskild finansiering, löper till den 30 april 2028 och inleddes under hösten 2022.

Under 2023 har Trafikanalys haft fokus på anläggningskostnader beträffande instruktionsuppdragen om att följa Trafikverkets arbete med samhällsekonomiska metoder och modeller respektive utvecklingen inom den internationella modellutvecklingen. Kostnadsöverskridanden är ett återkommande problem i Sverige, men även i andra länder. I Sverige tar Trafikverket fram beslutsunderlag för stora, namngivna investeringar inför regeringsbeslut i tre skeden. Trots att vi på Trafikanalys i viss utsträckning granskar underlaget har Trafikverkets arbete ett starkt inifrånperspektiv där grov kostnadsindikation och successivmetoden är metoder för att skatta anläggningskostnader. I andra länder används ansatser såsom institutionaliserade externa granskningar, generella uppräkningsfaktorer och portföljplanering.¹³

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 4,20 kronor per kg. Internaliseringsgraden för personbil på landsbygd beräknas till drygt 54 respektive 66 procent för diesel- respektive bensinbil. För elbil täcker 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.



¹² Rapport 2023:7, Trafikverkets redovisning till regeringen av kostnadsutveckling i investeringsverksamheten.

¹³ Nordic Mobility R&I AB, En nordisk palett av strategier och lösningar för bättre kostnadskontroll i infrastrukturprojekt med komplement från UK, Nederländerna och Oregon, 2023-06-20.

Sett till internaliseringsgrad ligger järnvägs gods på mellan 40 och 50 procent, gods med tung lastbil på landsväg har en internaliseringsgrad på 34 procent och sjöfart i genomsnitt 28 procent, med en stor spridning beroende på fartygskategori.¹⁴

Trafikanalys bistår Regeringskansliet med kvalitetsgranskning och analys av de underlag som Trafikverket tar fram inför vissa större infrastrukturbeslut. Trafikverket redovisade i maj 2023 förslag till objekt som bör få byggstartas. Vi har granskat underlaget och kan konstatera att underlagen är aktuella, men innehåller samtidigt avvikelser från riktlinjerna.

Vidare identifieras oklarheter i Trafikverkets redovisning av risker och osäkerheter för flera objekt. Redovisningen av kostnadsutvecklingen har också formella brister gentemot direktiv och är svår att följa och förstå. Även 2023 föreligger brister i flera s.k. samlade effektbedömningar avseende förklaringar och nyanseringar, något som varit ett återkommande tema i Trafikanalys tidigare granskningar.¹⁵

Trafikanalys har, under hand, bistått Regeringskansliet med analyser och underlag kopplat till vårt regeringsuppdrag om förslag till styrmedel som bidrar till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045, vilket utgjorde underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan. Vår skriftliga redovisning av uppdraget publicerades 2022.¹⁶ Flera av de styrmedel som Trafikanalys föreslog ingår i den plan som presenterades av regeringen i december 2023.

Urval av prestationer Styrmedelsanalys

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

Prestationer	2023	2022	2021	2020
Kostnadskontrollprojektet	7 000	1 000		
Samhällsekonomiska modeller	123	324	1 610	1 269
Klimatplansuppdraget	1 085	8 974	6 602	

Prestationer ska vara jämförbara med motsvarande information från minst de två föregående åren¹⁷. Kostnadskontrollprojektet startades år 2022, arbetstid och administrativ tid påfördes då felaktigt projektet Kostnadskontroll i årsredovisningen 2022 där utfallet var 1 760 tkr i den tabell som motsvarar Tabell 2.2 ovan. Detta har dock inte påverkat den finansiella redovisningen, se kapitel 6.1.

Efter en genomlysning av prestationerna som redovisades i årsredovisningen år 2022 har ingen annan prestation än projektet Kostnadskontroll väsentligen påverkats. Kostnader som redovisats i den finansiella delen är årsredovisningen för år 2022 har inte heller påverkats och är oförändrade. Trafikanalys kommer göra en översyn för hur arbetstid fördelas på prestationer under år 2024.

¹⁴ Rapport 2023:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2022, PM 2023:1, Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2022 – bilagor.

¹⁵ Rapport 2023:6 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2023.

¹⁶ Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning.

¹⁷ Enligt 4 § i föreskrifterna till 3 kap. 1 § Förordningen (2000:605) om årsredovisningen och budgetunderlag (FÅB). Jämförbarhet – föreskrifter till 3 kap. 1 § Förordningen 4 § Informationen om resultatet ska avse det senaste året och ska jämföras med motsvarande information från minst de två föregående åren. I de fall det inte är möjligt att ta fram jämförbara data för minst tre år i följd ska myndigheten kommentera detta.

Under de senaste tre åren har Trafikanalys haft två stora projekt inom området styrmedelsanalys med särskild finansiering: Klimatplansuppdraget och Kostnadskontrollprojektet. Det förstnämnda redovisades huvudsakligen år 2023 och har med 2023 års utgång avslutats helt.

Regeringen fattade beslut om Kostnadskontrollprojektet i augusti 2022. Ambitionsnivån för projektet är hög och Trafikanalys har upparbetat medel till det tak för insatser som uppdraget stipulerar.

Arbetet med de större rapporter som publicerades år 2022 inom samhällsekonomiska modeller (*Trafikverkets modeller för steg 1- och steg 2-åtgärder* respektive *Klimatstyrningsmodeller på transportområdet – exempel från Norge, Finland och Storbritannien*) belastade till stor del 2021 års bokslut vilket förklarar den större resursförbrukningen 2021.

Kostnadskontrollprojektet ligger kompetens- och sakmässigt nära uppdraget om samhällsekonomiska modeller. Det senare har under 2022 och 2023 i huvudsak genomförts inom ramen för Kostnadskontrollprojektet.

2.2 Statistik

Statistikproduktion

Officiell statistik

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.

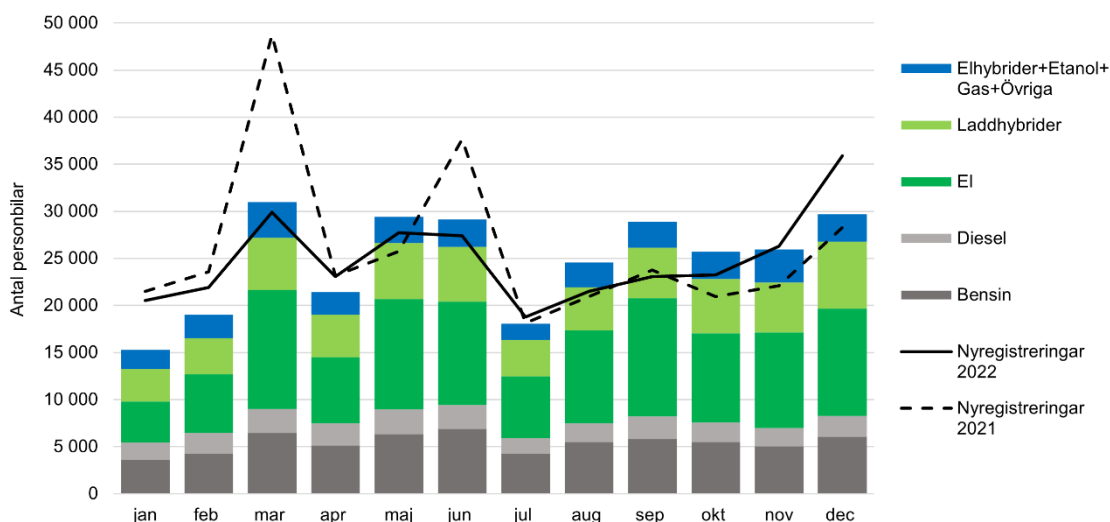
Trafikanalys publicerar officiell statistik inom följande statistikområden:

- 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. Insamlingen av data och produktionen av statistiken utförs till stor del på Trafikanalys uppdrag av konsulter och av andra myndigheter.

Under 2023 gjordes 38 publiceringar bestående av tabellverk, statistikrapporter, statistikblad samt tillhörande pressmeddelanden. Årligen tillkommer också 12 löpande publiceringar av "Nyregistrerade fordon" – statistik över nyregistrerade fordon som publiceras i början av varje månad.

Under hela året 2023 nyregistrerades 298 107 personbilar, marginellt färre än året innan (–0,4 procent). De laddbara personbilarna utgör fortsatt majoriteten av nyregistreringarna. Under hela året 2023 nyregistrerades 112 775 elbilar (38 procent) och 61 235 laddhybrider (21 procent). Därmed var andelen laddbara personbilar 58 procent av alla nyregistrerade, en ökning från 54 procent under 2022, se Figur 2.1



Figur 2.1. Antal nyregistrerade personbilar i Sverige per månad. Totalt åren 2021–2022 samt per drivmedel under 2023.

Trafikanalys besvarar också inom tjänsten Statistikservice inkommande frågor om statistik. Statistikankvändare som Regeringskansliet, riksdagsföreträdare, journalister, forskare, studenter, företag, allmänhet och intresseorganisationer får snabbt svar på sina frågor. Vanligt förekommande frågor finns också besvarade på Trafikanalys webbplats. I vissa fall görs även skraddarsydd statistiksammanställningar som efterfrågas av användare, detta tas fram kostnadsfritt för beställaren.

Nedan presenteras resultaten från några utvalda områden i den officiella statistik som Trafikanalys publicerade under 2023 och som beskriver transporter och kommunikationsvanor i Sverige 2022.

Vägtrafik

Den svenska fordonsparken fortsatte att öka under 2022, om än med små ökningar, för alla fordonsslag utom personbilar som minskade. Att antalet personbilar i trafik minskar är väldigt ovanligt. Minskningen senaste året är liten (–6 200 bilar) men värd att notera. Senast antalet personbilar i trafik minskade var 1992 och 1993 under finanskrisen och innan dess 1977–1979 mellan oljekriserna. I slutet av 2022 fanns totalt knappt 5 miljoner personbilar i trafik. Mätt i antal så är det släpvagnar som har ökat mest av alla fordonsslagen, med +26 400 under 2022 jämfört med 2021.

Antalet lätta lastbilar i trafik fortsätter att öka och var 608 871 i slutet av 2022, 0,5 procent fler än året innan. De senaste 10 åren har antalet lätta lastbilar ökat med 25 procent. Under samma period har de tunga lastbilarna i trafik ökat med mer blygsamma 9 procent och antalet tunga lastbilar i trafik var 86 060 i slutet av 2022.

Under 2022 körde samtliga personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar tillsammans 8 miljarder mil. Den totala körsträckan 2022 var 1 procent längre än 2021. Av den totala

körsträckan stod personbilarna för 81 procent. En personbil körde i genomsnitt 1 126 mil under 2022. Bussarna var det fordonsslag där körsträckan ökade mest. Bussarna körde totalt 93 miljoner mil under 2022, 5 procent längre än föregående år. Körsträckorna för personbilar ägda av fysiska personer var oförändrade 2022, medan bilar ägda av juridiska personer ökade med 5 procent.

Tunga lastbilars körsträckor ökade med 2 procent medan för de lätta lastbilarna låg den samlade körsträckan konstant. Lätta lastbil, som främst används som hantverks-/servicebil eller distributionsbil, kördes i genomsnitt 1 375 mil under 2022. Tunga lastbil, som används för tunga och ofta långväga godstransporter, kördes i genomsnitt 4 237 mil.

Under 2022 genomförde Trafikanalys den första svenska fullskaliga pilotundersökningen om lätta lastbilar, med ekonomiskt bistånd från EU-kommissionen. Information om trafik och transporter har samlats in från 10 000 slumpvis utvalda lätta lastbilar. Tabeller med statistik och en beskrivande rapport publicerades i maj 2023.¹⁸

En lätt lastbil kör i genomsnitt 76 km per kördag (dag då bilen används). Längst kör bilar i distributionstrafik (124 km) och kortast kör bilar i jordbruket (60 km) eller med annan användning (inklusive prova körning, 54 km). En genomsnittlig kördag lastas en lätt lastbil i genomsnitt med 160 kilo gods, vissa bilar inom hantverk och service kör helt utan gods, 151 kg lastas på i jordbruksanvändning och 593 kg i distributionsstrafik. Sammantaget står de företagsägda lätta lastbilarna för 2 procent av allt gods på väg inom Sverige, och de tunga lastbilarna således för

resterande 98 procent. Vad gäller transportarbetet så är de lätta lastbilarnas andel endast 1 procent. En genomsnittlig lätt lastbil gör drygt 8 stopp per kördag, där ett stopp är för att lasta av/på varor eller för att utföra något arbete. Bilar i distributionstrafik gör i snitt hela 52 stopp per kördag medan lätta lastbilar som används i jordbruket i snitt gör 3 stopp per kördag.

Regional linjetrafik

Under 2022 uppgick antalet påstigningar i den subventionerade regionala linjetrafiken med buss och andra vägfordon, tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg till knappt 1,4 miljarder. Det motsvarar en ökning med 31 procent jämfört med 2021, då antalet påstigningar i den subventionerade linjetrafiken var nere på den lägsta nivån sedan åtminstone 2010.



¹⁸ Trafikanalys Rapport, Lätta lastbilar 2022. Projektet som finansierades av EU slutredovisades under 2023 och i januari 2024 har rapportering godkänts av Kommissionen. Statistik 2023:17.

Påstigningarna 2022 visar en kraftig återhämtning efter pandemiåren men var fortfarande nästan 17 procent färre jämfört med 2019 innan pandemin. För trafikslagen buss, tunnelbana och spårvagn har antalet påstigningar ökat med 29 procent vardera sedan föregående år. Motsvarande för fartyg och järnväg var 31 respektive 42 procent. Buss är det största trafikslaget med nästan 711 miljoner påstigningar under 2022.

Under 2022 utfördes över 14 miljarder personkilometer i den subventionerade regionala kollektivtrafiken, en ökning med 39 procent jämfört med 2021. Precis som för antalet påstigningar låg resandet mätt i personkilometer fortfarande 17 procent lägre än 2019.

Sjötrafik

Under 2022 gjordes 70 872 fartygsanlöp till de svenska hamnarna. Det var 7 procent fler anlöp än 2021 men fortfarande 12 procent färre anlöp jämfört med 2019, det vill säga innan pandemins utbrott. Färjetrafiken har återhämtat en stor del av passagerartappet som pandemin orsakade. Antal passagerare i svenska hamnar steg under 2022 med 52 procent, från 15,5 miljoner till 23,6 miljoner.

Inrikestrafiken till havs utgörs främst av trafik till och från Gotland. Under 2022 reste 1,8 miljoner passagerare till och från Gotland, vilket var en ökning med 3 procent. Vid sidan om Gotlandstrafiken reste även 46 000 passagerare på andra inrikes rutter, en minskning från 97 000 pandemiåret 2021. Utrikes passagerartrafik har återhämtat en stor del av resandebortfallet jämfört med när det som var som lägst under 2020. Antal passagerare i utrikes trafik uppgick 2022 till 21,7 miljoner, vilket är 59 procent fler än 2021 och 89 procent fler jämfört med 2020. Danmark är fortsatt det största landet för utrikes sjöresor följt av Finland och Tyskland.

Under 2022 hanterades 168 miljoner ton gods i de svenska hamnarna i havsgående trafik. Inrikes godshantering minskade med en miljon ton, till 22 miljoner ton, medan utrikes godshantering ökade med en miljon ton, till 146 miljoner ton jämfört med föregående år.

Bantrafik

Antalet resor inom bantrafiken uppgick under 2022 till 689 miljoner resor, vilket var en ökning med 35 procent jämfört med 2021. Trots den stora ökningen var detta fortfarande en minskning med 14 procent jämfört med 2019, det vill säga innan pandemin. I genomsnitt reste varje invånare i Sverige 1428 kilometer i bantrafiken under 2022, fördelat på i genomsnitt 65 resor per person. Den genomsnittliga reslängden ökade med 507 kilometer jämfört med 2021.

Det transporterade godset på järnväg uppgick under 2022 till cirka 71 miljoner ton, en minskning med 2 procent



jämfört med 2021. Av godsmängden transporterades 53 procent inrikes och uppgick till 37,7 miljoner ton, en ökning med 1 procent jämfört med 2021.

Godsmängden som transporterades utrikes, inklusive transit, uppgick under 2022 till 33,2 miljoner ton, vilket var en minskning med 6 procent jämfört med 2021. Fördelat efter varugrupper utgjorde malm och andra produkter från utvinning 42 procent av den totala godsmängden som transporterades under 2022. Näst störst, med 15 procent av godset, var produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där bland annat rundvirke ingår.

Järnvägens infrastruktur bestod av totalt 10 914 kilometer trafikerade banor 2022, en ökning med 2 kilometer jämfört med 2021. Järnvägsbanorna finns utspridda över alla Sveriges län förutom på Gotland och om längden på alla spår summeras uppgick de till 15 545 kilometer 2022. Hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden på 2 058 kilometer var elektrifierad 2022. 75 procent av den totala banlängden var elektrifierad vilket är på samma nivå som 2021.

Årsstatistiken för persontågens punktlighet visade för 2022 en rekordlåg tillförlitlighet, 87,2 procent av alla planerade tåg anlände till sin slutstation högst fem minuter efter tidtabell. Resterande tåg ankom mer försenade eller ställdes in med kort varsel. Det är den lägsta årsnoteringen för persontågens tillförlitlighet (STM 5) under den senaste tioårsperioden.

När det gäller kvartalsstatistik för punktlighet beslutade Trafikanalys i oktober att pausa publiceringen av den preliminära statistiken för punktlighet på järnväg för tredje och fjärde kvartalet 2023. Detta på grund av stora kvalitetsbrister i underlaget för att beräkna det sammanvägda tillförlitlighetsmålet (STM).

Beräkningen av STM baseras på uppgifter om planerade tåg, anordnade tåg och sent inställda tåg samt framförda tåg till slutstationen. Underlagen till statistiken inhämtas från Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik (LUPP). Införandet av Trafikverkets nya planeringssystem i samband med tågplan 2023 medförde att anordnade tåg och akut inställda tåg inte längre kan redovisas på samma sätt som tidigare.

Luftfart

Antalet flygplatser i Sverige med yrkesmässig luftfart, det vill säga linjefart, chartertrafik och taxiflyg, uppgick 2022 till totalt 39. Av dessa trafikflygplatser är tio statliga (Swedavia) och övriga är kommunalt och/eller privat ägda. Under 2022 stod Stockholm–Arlanda för 50 procent av alla landningar i landet. Därefter följde Göteborg–Landvetter med 13 procent och Stockholm-Bromma med 8 procent.

Antal landningar ökade 2022 med totalt 72 procent, jämfört med 2021. Under 2022 uppgick antalet passagerare på svenska trafikflygplatser till 25 miljoner, varav 4 miljoner (17 procent) i inrikestrafik och 21 miljoner (83 procent) i utrikestrafik. Antalet passagerare ökade med hela 133 procent jämfört med 2021. Nivåerna är fortfarande lägre än innan coronapandemin (2019), då antalet passagerare uppgick till nästan 38 miljoner.

Vägtrafikskador

Under 2022 omkom 227 personer i vägtrafikolyckor, mot 210 personer året innan. Detta var en ökning med 17 personer (+8 procent). Därmed var 2022 det fjärde året i rad med strax över 200 omkomna. Av de 227 omkomna under 2022 var 56 kvinnor och 171 män, dvs. 75 procent var män. Av de omkomna under 2022 var 51 procent skyddade trafikanter, dvs. färdades i personbil, lastbil eller buss. Den största trafikantgruppen var personbilister där nära 3 av 4 omkomna var bilens förare. Av alla omkomna under 2022 var 49 procent oskyddade

trafikanter, de ökade med 23 personer jämfört med året innan. Bland oskyddade trafikanter är motorcyklister den största trafikantgruppen, följt av gående och cyklister.

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. Då detta är en urvalsundersökning är resultaten behäftade med en viss osäkerhet. Statistiken om resvanor i Sverige baseras på uppgifter från den nationella resvaneundersökningen 2022. Undersökningen fångar in svenskarnas vardagliga resande i form av bland annat antal resor, färdlängder, ärenden och färd sätt.

Svenskarnas resande påverkades 2022 fortsatt av coronapandemin. Antalet resor låg på ungefär samma nivå som 2021 och var betydligt färre än innan pandemin 2019. Resandet ökade med 2 procent till drygt 3,7 miljarder huvudresor 2022 jämfört med 2021. Det är en minskning med 12 procent jämfört med 2019.

Resorna fördelat på färd sätt 2022 visar framför allt på ökning vad gäller kollektiva färd sätt. Ökningen sedan 2021 är 35 procent, men nivån är fortsatt 27 procent lägre än 2019.

Bil är fortsatt det dominerande färd sättet och står för drygt hälften av resorna 2022. Antalet bilresor ligger på i stort sett samma nivå som 2021.

Resorna till fots och med cykel minskade med 9 respektive 12 procent jämfört med 2021 och är även lägre än 2019 med 9 respektive 13 procent.

Det var ingen större skillnad mellan män och kvinnor i antal resor per person och dag.

Kvinnorna lade 51 minuter på resor per person och dag jämfört med 49 minuter för män. 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.



Andra utredningar och uppdrag inom statistik

För att följa den fortsatta elektrifieringen på transportområdet är det viktigt att det finns tillförlitlig och tillgänglig statistik som beskriver utvecklingen. Trafikanalys fick därför under 2023 ett regeringsuppdrag att utveckla statistiken för elektrifieringen inom transportområdet.

Inom uppdraget har Trafikanalys kartlagt hur statistiken på området kan utvecklas. I uppdraget ingick också att klargöra vilka uppgifter som behöver samlas in och att lämna

förslag på vilka aktörer som bör samla in uppgifterna. Vidare har en plan tagits fram för hur statistiken kan utvecklas så att den beskriver elektrifieringen av transportområdet, inom alla trafik- och transportslag, på ett relevant sätt. Uppdraget delredovisades i januari 2024 och pågår sedan fram till och med 2026.

Trafikanalys har i samarbete med Svensk Dagligvaruhandel gjort en kartläggning av varustransporterna inom dagligvaruhandeln.¹⁹ Trafikanalys har i rapporten kartlagt och analyserat de svenska dagligvaruföretagens transporter med avseende på omfattning och flödesvägar.

De senaste åren, åtminstone efter 2021, går trenden mot färre och större terminaler och investeringar i egna lager. Med start 2021 pågår större förändringar med betydande investeringar i stora automatiserade lager för distribution till butikerna. De inrikes varustransporterna sker huvudsakligen med lastbil och Trafikanalys uppskattar andelen livsmedel till mellan 80 och 90 procent. Av dagligvaruhandelns inrikes flöden beräknas så mycket som 99 procent av vikten utgöras av transporter som enbart går på lastbil.

Särskilt handeln inom EU är viktig för Sveriges försörjning av dagligvaror. Av de importerade godsmängderna till dagligvaruföretagen 2021 levererades 96 procent av vikten från EU- och EFTA länder.

2.3 Utveckling av statistik

Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett ständigt arbete med att utveckla statistikprodukterna med fokus på användarnas behov, statistikens kvalitet och effektivitet i produktionen. 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 två användarråd, ett för transportstatistik (omfattande både person- och godstransporter) och ett rörande statistik för trafikolyckor. Ett tema på årets användarråd var statistik för den pågående elektrifieringen i transportsystemet.

Under året har vi också fokuserat vårt utvecklingsarbete kring hur vi kan tillgängliggöra vår statistik. Trafikanalys statistikportal är den kanal där vi publicerar all vår statistik och där användaren ska kunna skraddarsy sina uttag eller enkelt kunna välja färdigdesignade urval. Under året har ett utvecklingsarbete startat med fokus på visualisering och presentation av statistikresultat i nya format.

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 insamlingsmetoderna 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 och andra datakällor.

Nya datakällor

Trafikanalys beskriver svenskarnas dagliga resande med hjälp av en väl utarbetad enkätundersökning, den nationella resvaneundersökningen Resvanor i Sverige, även benämnd RVU. För att se om det är möjligt att beskriva resorna med bättre kvalitet och

¹⁹ Trafikanalys PM 2023:8 Dagligvaruhandelns varustransporter – en kartläggning.

utökad redovisning har under året ett projekt genomförts där vi undersökt om mobilnätdata kan generera statistik om resande.²⁰

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att mobilnätdata kan utgöra ett värdefullt komplement för att beskriva svenskarnas resande, speciellt när det gäller nedbrytning geografiskt eller på tidpunkt. Ett framtida införande av mobilnätdata som underlag till statistik bygger på grund-förutsättningen att en långsiktig och säker lösning för inflödet av mobilnätdata kan säkerställas. Under 2023 har vi även påbörjat ett utforskande arbete med att kartlägga tillgång till data från uppkopplade fordon främst inom segmentet lätta lastbilar.

Metodutveckling

Trafikanalys publicerar statistik för körsträckor med svenskregistrerade fordon. Statistiken har flera användningsområden för att belysa, 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 så görs en imputering av körsträckor. Det har sedan tidigare identifierats behov med att förbättra imputeringsförfarandet och utvecklingsarbetet med att ta fram en ny imputeringsmodell har fortsatt under året.

Nationellt och internationellt samarbete

En viktig plattform för utvecklingen av statistik är att dela kunskap med andra statistikansvariga myndigheter. Som en del av detta har Trafikanalys under året aktivt medverkat i flera arbetsgrupper och möten inom Samforum och Rådet för Officiell Statistik (ROS).

Trafikanalys deltar också 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 dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och utveckling av gemensamma metoder och produkter på statistikområdet

Trafikanalys har också under året deltagit i det fortsatta arbetet med att etablera en grunddatadomän inom transportområdet tillsammans med övriga transportmyndigheter under

²⁰ Trafikanalys PM 2023:6 Mobilnätdata som källa till Resvanor i Sverige.

Trafikverkets ledning. Syftet med en gemensam grunddatadomän är att säkerställa en effektiv och säker tillgång till grunddata.

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.

	2023	2022	2021	2020
Resvaneundersökningen	2 531	3 347	3 761	5 090
Lastbilsundersökningen	5 021	4 750	3 768	4 203
Sjöfart	1 829	1 698	1 257	1 689
Varuflödesundersökningen	597	2 846	4 612	2 057

Resvaneundersökningen och lastbilsundersökningen genomförs årligen och är två urvalsundersökningar där en stor del av arbetet genomförs av externa statistikproducenter, kostnader och intern resursåtgång varierar efter behov över åren. 2023 har till exempel ett mindre utredningsarbete genomförts inom Lastbilsundersökningen för att undersöka om det är möjligt att redovisa statistiken avseende elektrifiering.

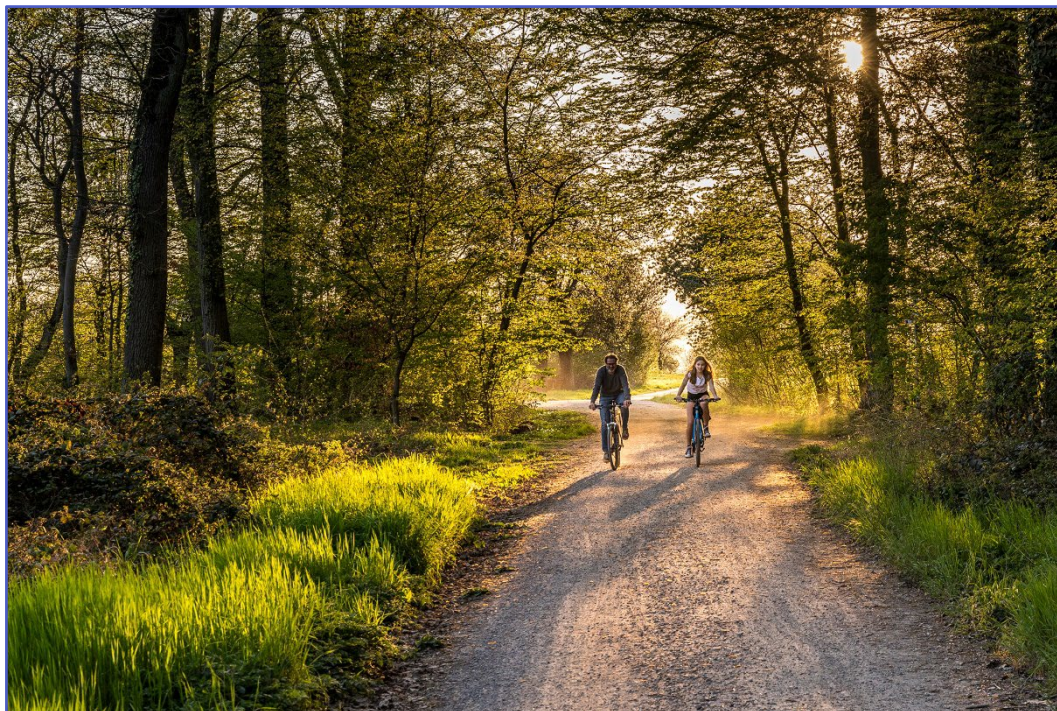
Sjöfart omfattar två statistikprodukter, Sjötrafik och Fartyg, även här varierar kostnader och nedlagd intern tid över åren utifrån identifierade behov av förändringar och förbättringar i statistikproduktionen.

Varuflödesundersökningen är en undersökning som inte genomförs årligen utan vart tredje eller fjärde år. Den senaste undersökningen genomfördes 2021 och resultatet publicerades 2022. Då det är en omfattande undersökning pågår arbete med denna produkt både året inför och året efter en undersökning. 2023 har förberedelser påbörjats med upphandling inför nästa undersökningsår, 2025, därav de lägre kostnaderna för undersökningen under 2023.

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 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".²¹ Uppföljningen baseras på femton indikatorer med underliggande mått som ska täcka de mest transportrelevanta aspekterna av denna målsättning.

Transportsystemets utveckling i förhållande till de av riksdagen uppställda målen bedöms baserat på en sammanvägning av ett antal nyckelindikatorer. Uppföljningen presenteras i två publikationer, dels en huvudrapport²² med sammanvägda bedömningar av utvecklingen på målnivå, dels en underlags-PM²³ med redovisning av måluppföljningens indikatorer och mått.

Efter några år med stark påverkan på transportsystemet och våra resvanor från coronapandemin kulminerade smittspridningen i början av 2022, men kort därefter kunde restriktionerna hävas och resandet både inrikes och utrikes ökade på nytt. Efter Rysslands invasion av Ukraina uppstod i stället nya utmaningar kopplade till kraftigt stigande energi- och drivmedelspriser, hög inflation, komponentbrist till fordonsindustrin och stängda luftrum som påverkar flygtrafiken mellan Asien och Europa.

Jämfört med föregående år kvarstår Trafikanalys bedömningar för de flesta av de 15 indikatorer som uppföljningen baseras på. I tre fall har bedömningen förändrats. Det gäller

²¹ Trafikanalys Rapport 2018:8 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018

²² Trafikanalys Rapport 2023:5 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023

²³ Trafikanalys PM 2023:3 Måluppföljningens mått och indikatorer 2023

Transportsystemets standard och tillförlitlighet som nu bedöms ha utvecklats negativt i förhållande till när målen antogs, en bedömning som bland annat baseras på den låga tillförlitligheten inom järnvägstrafiken. De andra två indikatorerna som bedöms annorlunda än föregående år är *Användbarhet för alla i transportsystemet*, och *Tillgänglighet – övriga persontransporter* som båda nu bedöms vara på likvärdig nivå som när målen antogs, vilket är en mer positiv bedömning än förra året.

Transportsystemets utveckling bidrar till Sveriges väg mot några av de globala hållbarhetsmålen som beskrivs i Agenda 2030. Till exempel har utsläppen av växthusgaser minskat, och antalet omkomna i trafikolyckor minskar över tid. Trafikanalys bedömer dock att minskningen av växthusgasutsläppen inte går snabbt nog för att det ska vara troligt att etappmålet till 2030 nås i tid.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att samhället inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv. Detta eftersom det finns både nyckelindikatorer och kompletterande indikatorer som har haft en negativ utveckling, och de olika hållbarhetsaspekterna inte kan anses kompensera för varandra.

Utvecklingsarbetet relaterat till måluppföljningen har under året haft fokus på förbättrad kommunikation av resultaten. För att lyfta fram avväganden i våra bedömningar av utvecklingen kommer vi i 2024 års måluppföljning enbart att presentera kvalitativa bedömningar av utvecklingen på målnivå. Under 2024 kommer vi även genomföra utvecklingsarbete för att möjliggöra interaktiv presentation av ett urval av måluppföljningens indikatorer på Trafikanalys webbplats.

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. Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik av det totala inrikesresandet, mätt som personkilometer, ligger enligt 2023 års uppföljning kvar på cirka 20 procent, ungefär samma nivå som år 2020. Sedan år 2019 har andelen dock minskat från cirka 24 procent, vilket var nära målet om att andelen skulle vara minst 25 procent år 2025. Den ökning av cyklandet som skett under 2010-talets senare hälft och som accentuerades under pandemiåret 2020 avbröts under 2021 och föll tillbaka till samma nivå som under 2018.

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 kalkylark²⁴, samt med en metodpromemoria.²⁵

De senaste tre åren har antalet nyregistrerade fordon varit på en relativt låg nivå till följd av coronapandemin och kriget i Ukraina. På grund av lågkonjunktur och ett försämrat makroekonomiskt läge innehåller inte heller prognosen för perioden 2023–2026 något egentligt lyft för antalet nyregistrerade fordon. Långa leveranstider för framför allt lätta fordon medför en fördröjning i systemet. Det innebär att vi bedömer att antalet nyregistrerade fordon kommer att vara som lägst 2024, för att sedan öka något fram till 2026.

För att fördjupa kunskapen om den eldrivna fordonsflottan har Trafikanalys analyserat socioekonomiska och geografiska förklaringsfaktorer för de svenska hushållens val av elbil för åren

²⁴ Trafikanalys PM 2023:5 Tabeller Korttidsprognoser för svenska vägfordonsflottan

²⁵ Trafikanalys PM 2023:5 Korttidsprognoser för svenska vägfordonsflottan – metoder och antaganden

2016 och 2020.²⁶ Utbudet av såväl elbilar som laddhybrider har utvecklats mellan 2016 och 2020. Antalet hushåll intresserade av laddbara bilar har också ökat över tid, liksom antalet hushåll som faktiskt väljer laddbara bilar. Exempelvis har en större andel laddbara bilar nyregistrerats av hushåll med en större inkomstspridning 2020 jämfört med 2016. Boende i flerbostadshus valde också en laddbar bil i större utsträckning 2020 än de gjorde 2016. Dessutom har privatleasing av laddbara fordon ökat kraftigt och blivit vanligare för laddbara bilar än icke laddbara bilar.

För år 2020 finns tecken på att marknaden för laddbara personbilar börjat likna personbilsmarknaden i stort. Specifikt för elbilshushåll är att de finns i områden med en relativt högutbildad befolkning och där svensk bakgrund är vanligt förekommande.

Elbilshushållen är vidare i hög grad lokaliserade till en storstadskommun, men det typiska elbilshushållet bor inte i kommunens centralort. Såväl hushåll som köper, som de som leasar en elbil, innehar

ofta en annan bil sedan tidigare. Det finns också en tendens att elbilshushållens bilägare har en något lägre ålder jämfört med de som köper eller leasar laddhybrider, samt att elbilar är populära bland ensamstående hushåll i högre grad än laddhybrider. Under 2024 kommer Trafikanalys att arbeta vidare med kunskapsuppbyggnaden kring elektrifieringen av fordonsflottan, bland annat genom uppdaterad analys av ägandet och den regionala fördelningen av elfordon.

Andra utredningar och metodutveckling

Tillämpningen av färdtjänst

På senare tid har uppmärksamhet riktats mot att personer som tidigare ansetts tillhöra färdtjänstens målgrupp nekats rätt till färdtjänst, och ett fall som redan har blivit vägledande nekades prövningstillstånd i högsta rätt. Mot denna bakgrund har Trafikanalys genomfört ett uppdrag med syfte att analysera om nuvarande tillämpning av bestämmelserna i lagen om



²⁶ Trafikanalys Rapport 2023:2 Vem väljer elbil? De svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider

färdtjänst följer de intentioner som anges i förarbetena till lagen.²⁷ Vi bedömer i utredningen²⁸ att färdtjänsten inte fullt ut uppfyller sin avsedda roll som ett komplement till kollektivtrafiken.

Tillämpningen av lagen avviker i några avseenden från förarbetenas intentioner och har skärpts flera gånger sedan lagens tillkomst. Det handlar framför allt om att sökandens avstånd till närmaste hållplats inte beaktas i rättspraxis. Om avståndet överstiger något hundratal meter behöver inte färdtjänst beviljas.

Utöver detta har det i senare praxis utvecklats krav på sökanden att resträna, samt att ha ledsagare i kollektivtrafiken, vilket bland annat har drabbat synskadade och andra personer med orienterings-svårigheter. Dessa tillämpningar bedömer vi avviker från det funktionshinderpolitiska målet, och illustrerar en skillnad i socialt ansvarstagande mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och kommuner, som motverkar den eftersträvade integreringen av färdtjänsten i RKM. Utredningen utmynnar i att vi föreslår en lagändring. Vi bedömer att problemen med skillnader i tolkningar åtminstone delvis kan mötas med ett tydligare regelverk. Vissa skillnader i kommunernas bedömningar måste dock få finnas kvar, eftersom olika kommuner har olika förutsättningar.

E-handels transporter

E-handels transporter och möjligheterna för e-handelskonsumenter att välja mer hållbara leveransval har varit föremål för flera av Trafikanalys utredningar de senaste åren. Mot bakgrund av rådande lågkonjunktur och hushållens sjunkande köpkraft har en lägesbild över hållbarhetsarbetet inom e-handels transporter tagits fram.²⁹ Samtal med logistikaktörer och representanter för märkningarna visar på ett växande intresse för hållbarhetsmärkning av transporter. Vi ser även indikationer på att företagens hållbarhetsarbete generellt sett har vuxit i betydelse. Bilden är att hållbarhetsarbetet generellt sett inte har stannat av trots sämre ekonomiska tider, men det går dock lite långsammare än vad det annars skulle ha gjort. Företagens omställning drivs idag främst av deras långsiktiga hållbarhetsplaner, snarare än av kundernas efterfrågan.

Utvärdering av innovationsinsatser

Samspelet mellan offentlig policy och kommersiellt drivna förändringsprocesser har genom innovationer potential att förändra transportsystemet i grunden. Från att ha varit inriktade mot ekonomisk tillväxt har dagens innovationssystem breddats till arenor för transformativt lärande för att lösa gemensamma samhällsutmaningar. Samtidigt verkar inte utvärderingsmetoderna,



²⁷ Infrastrukturdepartementet I2022/00572.

²⁸ Trafikanalys Rapport 2023:3 Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd – redovisning av regeringsuppdrag

²⁹ Trafikanalys PM 2023:11 Hållbara transporter i en föränderlig värld – en lägesbild av hållbarhetsarbetet inom e-handels logistik

som används för att bedöma innovationssatsningarnas resultat och effekter, ha förändrats i samma riktning.

För att belysa frågan om hur innovationsinsatser på transportområdet kan utvärderas har vi tagit fram en promemoria som ger en introduktion till nätverksstyrning, samverkansprocesser och metoder för utvärdering av dem.³⁰ Tillsammans med en introduktion till aktörsdriven utvärdering ger promemorian en grund till ett mer förståelseinriktat angreppssätt vid utvärdering av innovationsinsatser.

Eldrivna enpersonsfordon

Under året har Trafikanalys också inlett arbetet med uppdraget att kartlägga tillhandahållandet och användningen av eldrivna enpersonsfordon i Sverige.³¹ Bakgrunden är en förändrad marknad med ökat antal privatägda elsparkcyklar och förändrad skadefrekvens i olika ålders-kategorier. Uppdraget kommer att redovisas till regeringen i oktober 2024.

Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2023 inom verksamhetsgrenen Utvärdering och nulägesanalys. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

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

Prestation	2023	2022	2021	2020
Fordonsprognoser (inkl. fördjupning om den eldrivna fordonsflottan)	3 162	955	1 304	795
Uppföljning av transportpolitiska målen (inkl. utvecklingsinsatser)	2 858	3 350	2 999	4 322

Nedlagda resurser och kostnader för de årliga korttidsprognoserna är i stort samma år från år men insatser för utveckling fluktuerar över åren. År 2020 pågick andra projekt parallellt med arbetet för korttidsprognoserna och tjänstledigheter inom projektgruppen ledde till att resurser fick omfördelas inom myndigheten och arbetet genomfördes med minsta möjliga insats.

Åren 2021–2023 har omfattat utvecklingsarbete med fokus på fordonsflottans omställning vilket är anledningen till att kostnaderna är högre, under 2023 genomfördes till exempel en större insats om hushållens val av elbil.³²

Nedlagda resurser och kostnader för den årliga måluppföljningen är i stort samma år från år men insatser för utveckling av måluppföljningen fluktuerar mellan åren. År 2020 gjordes en fördjupningsstudie kring mått för tillgänglighet och nya mått utvecklades för uppföljning av transporternas ekonomiska överkomlighet, därav är kostnaderna väsentligt högre det året.

³⁰ Trafikanalys PM 2023:10 "Som man frågar får man svar" – ett aktörsdrivet utvärderingsperspektiv på innovationsprogram

³¹ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet I2023/03593

³² Se beskrivning av fördjupning under rubriken "Fordonsflottans utveckling" ovan.

2.5 Om resultatindikatorer

Bakgrund

Det övergripande syftet med Trafikanalys styrmodell är 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 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. 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.

Om 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.

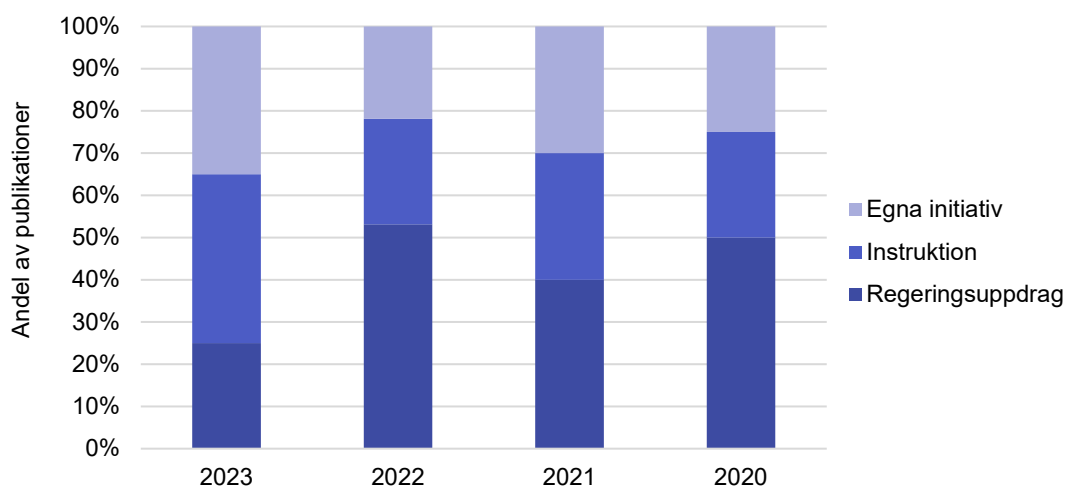
Att våra kunskapsunderlag har hög relevans för den aktuella transportpolitiken är av central betydelse. Goda förutsättningar skapas genom att myndigheten ges uppdrag från regeringen genom sin instruktion eller särskilda regeringsuppdrag.

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.

Under 2023 lyckades vi upprätthålla en andel som innebar att vi nådde vårt målvärde, vilket också avspeglar sig i Figur 2.2. Det ska också understrykas att det även inom instruktionsuppdragen finns visst utrymme för egna initiativ till genomförandet.

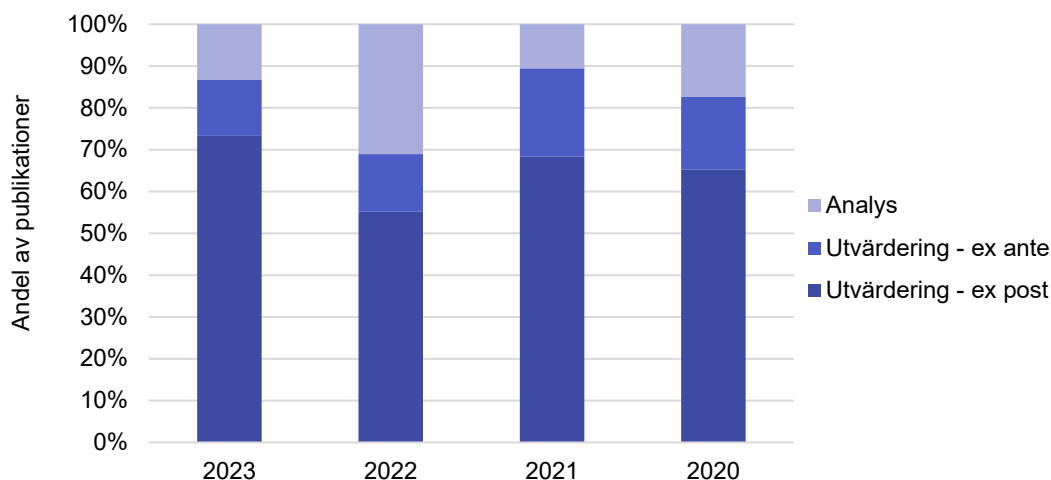
Vi har också som målvärde att högst 70 procent av publikationerna ska vara resultatet av myndighetens egna initiativ, detta för att tydliggöra att det för en analysmyndighet är viktigt att verksamheten är relevant externt. Detta målvärde nås med råge.



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

Kunskapsunderlag för transportpolitiken bör avse utvärderingar och uppföljningar av utvecklingen och tillståndet i transportsystemet, liksom analyser av förslag till åtgärder och styrmedel. Även kunskap om omvärldens utveckling är nödvändig för goda analyser.

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. Vi ser i Figur 2.3 att det finns en mellanårsvariation till följd av de aktuella uppdragen.



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

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

Inom de olika statistikprodukterna sker utöver arbetet med löpande statistikproduktion även 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 som berör flera produkter.

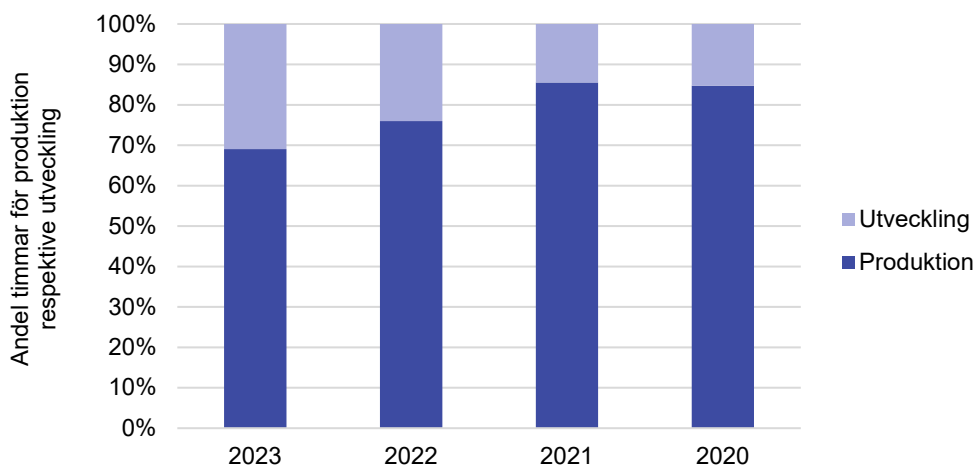
Andelen timmar som används internt för statistikutveckling kan ses som en indikator på att det sker en kunskapsutveckling inom statistikverksamheten. Under åren 2020–2021 minskade den tid som använts för utvecklingsarbete jämfört med föregående år, delvis beroende på personalläget och minskade interna resurser.

Under 2023 lades en större andel tid på utvecklingsarbete jämfört med 2022 bland annat beroende på den fullskaliga pilot som genomförts för att producera statistik om lätta lastbilar.

Under 2023 har också en fokuserad satsning genomförts på utveckling av visualisering av statistiken i en ny plattform. Detta har inneburit såväl utvecklingsarbete kopplat till vår statistikportal samt utbildningsinsatser inom statistikavdelningen. Vidare har arbetet med att utveckla en ny metod och förbättra kvaliteten i produkten Körsträckor tagit fart under hösten 2023. Därmed når vi upp till och överträffar vårt målvärde som innebär att minst 20 procent av tiden läggs på utvecklingsarbete. Sett över de senaste fem åren (2019–2023) har snittvärdet för denna resultatindikator varit 18%, och för 2023 år är andelen 31%.

Vi följer inte med våra indikatorer upp vilka direkta externa effekter vår verksamhet har, till exempel när det gäller utvecklingen för olika trafikslag. Detta av skälet att vår verksamhet är fokuserad på utredningar och statistik, som i sin tur kan användas som underlag för beslut om åtgärder som har en mera direkt påverkan på transportsystemet.

Vi lyfter dock i vår årsredovisning fram fall då vårt arbete har haft en tydlig påverkan på utformningen av transportpolitiken. Ett exempel i årets redovisning är de förslag som vi lämnade i vårt underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan, som i sin tur i viss omfattning även fanns med i den plan som presenterades i december 2023.



Figur 2.4. Statistikproduktion, andel timmar fördelade på produktion respektive utveckling för samtliga statistikprodukter år 2020–2023.

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.

Vi följer kunskapsspridningen genom att mäta besökarens aktivitet kopplat till vår webbplats och genom att mäta vår förekomst i riksdagens informationsflöden. Vår webbplats är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning och att förekomma i riksdagens informationsflöden kan också ses som en indirekt spegel av att våra utredningar haft genomslag i samhället.

Kunskapsspridning kopplat till dessa indikatorer, och även i en vidare bemärkelse, behandlas i årsredovisningens kapitel 4.

3 Remisser

Under 2023 lämnade Trafikanalys 34 remissvar och avstod från att lämna synpunkter på två inkomna remisser.³³ I det följande redovisas ett urval av svaren.

I remissvaret på Europeiska kommissionens förslag till förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser instämde Trafikanalys i problembilden att det finns skäl att med lagstiftning förtydliga hur transporttjänsters växthusgasutsläpp ska beräknas och redovisas. Trafikanalys tillstyrkte också att förordningen utgår från den nyligen beslutade internationella standarden för detta. Det finns stora fördelar med att en och samma förordning

kan ligga till grund för alla klimatdeklarationer för resor och gods-transporter som behöver göras i olika sammanhang, inte minst i förhållande till EU:s olika regelverk. Det är också olyckligt om det i stället uppstår en flora av nationella riktlinjer för hur utsläpp från transporter ska redovisas, med olika utgångspunkter och definitioner.

Vi ställde oss positiva till att den föreslagna metodiken utgår från well-to-wheel-värden för de drivmedel och den el som används i de redovisade transporterna. Trafikanalys framhöll dock att förändringar i fordon, drivmedel och lastgrader får stor påverkan på resultaten vilket kommer att göra det fortsatt svårt att jämföra olika tjänster.³⁴

Trafikanalys har lämnat ett yttrande på remissen av EU-kommissionens förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Förslaget innehåller ett ramverk i form av allmänt hållna regler och principer om fördelning och förvaltning av infrastruktur för gränsöverskridande trafik. Initiativ för att hantera problem särskilt gällande kapacitetsfördelning är viktigt, men effektiviteten i den föreslagna regleringen kan ifrågasättas, på grund av otydligheter i ansvarsroller och frivillighet. Trafikanalys lyfter även risken att en mer långsiktig kapacitetstilldelning kan leda till låsning av kapacitet och undanträngning av viss



³³ Trafikanalys avstod att yttra sig över remiss av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2022-2) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter samt remiss om Sjöfartsverkets föreskrifter.

³⁴ Utr 2023/55.

trafik. Underlaget saknar en ingående analys av kostnaderna för implementeringen av förslaget, särskilt med avseende på föreslagna digitala verktyg.³⁵

Transportstyrelsen konstaterar i rapporten "Lastsäkring vid godstransporter på järnväg" att det är för tidigt att dra några definitiva slutsatser om en ökad olycksrisk till följd av att branschorganisationen Tåg företagen slutat anpassa Internationella järnvägsunionens lastsäkringsmetoder för godstransporter till svenska förhållanden. Trafikanalys tolkar detta som att Transportstyrelsen tror att kommande tillsyn kommer att förhindra ökade risker, men Trafikanalys är skeptisk.

Den nya ordningen, där varje järnvägsföretag individuellt måste anpassa lastsäkringsmetoderna, kan öka risken för misslyckanden jämfört med ett gemensamt tillvägagångssätt. Trafikanalys ser även en potentiell ökning av resurskrävande inspektioner och föreslår att staten överväger att ge Transportstyrelsen uppgiften att anpassa UIC:s lastsäkringsmetoder för svenska förhållanden.³⁶

Kommissionen har föreslagit att förordningen om tillfälliga persontransporter (beställningstrafik) ska revideras för att ge mer flexibel fördelning av rast- och viloperioder samt att säkerställa likabehandling av internationella och nationella persontransporter. Målet är att förbättra villkoren för förare, minska stress och trötthet samt säkerställa högkvalitativa persontransporter. Trafikanalys stödjer förslaget och anser att det motiveras väl, särskilt med tanke på de specifika egenskaperna hos tillfälliga persontransporter. Flexibilitet välkomnas men i remissen påpekas att den svenska kontexten saknar en fullödig analys. Ekonomiska incitament och deras påverkan på förarnas bedömning av att skjuta upp dygnsvila förtjänar också vidare analys. Det saknas även resonemang om eventuella skillnader i konsekvenser beroende på förarens anställningsform.³⁷

Att sänka skatten på bensin och diesel vid pump gynnar i flera avseenden svensk konkurrenskraft och bidrar till ambitionen att "hela Sverige ska leva". Det vore dock förtjänstfullt om effekterna på olika grupper och regioner specificerades tydligare. Sänkta dieselpriiser är framför allt till gagn för näringslivet. Samtidigt minskar incitamenten för inköp och användning av elektrifierade fordon och långsiktigheten i klimatpolitiken hämmas. Trafikanalys efterfrågar en beskrivning av förslagets påverkan avseende EU:s Ansvarsfördelningsförordning.³⁸

Förslaget till EU-förordning om utsläpp från vägfordon (Euro 7) och batteriers hållbarhet syftar till att minska trafikens utsläpp och främja en väl fungerande marknad. Förslaget avser bland annat att förenkla de nuvarande Euro-utsläppsnormerna, fastställa aktuella gränsvärden och förbättra kontrollen av utsläpp vid verklig körning. Trafikanalys stöder förslaget och anser att det ligger i linje med de svenska transportpolitiska målen och klimatmålet för transportsektorn. Förslaget är väl underbyggt genom utvärderingar, samråd och konsekvensbedömningar.³⁹

I Energimyndighetens rapport "Vägledning om lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp" föreslås en fordonsmärkning och en QR-kod som leder vidare till en webbplats med fördjupad information. Trafikanalys ser förtjänster med förslaget men anser att det bör justeras i några avseenden: bland annat att koldioxidutsläpp som avser fordonets användning bör spegla utsläppen från avgasröret och inte "well-to-wheel" samt att vägledningen görs mer

³⁵ Utr 2023/53.

³⁶ Utr 2023/13.

³⁷ Utr 2023/41.

³⁸ Utr 2023/58.

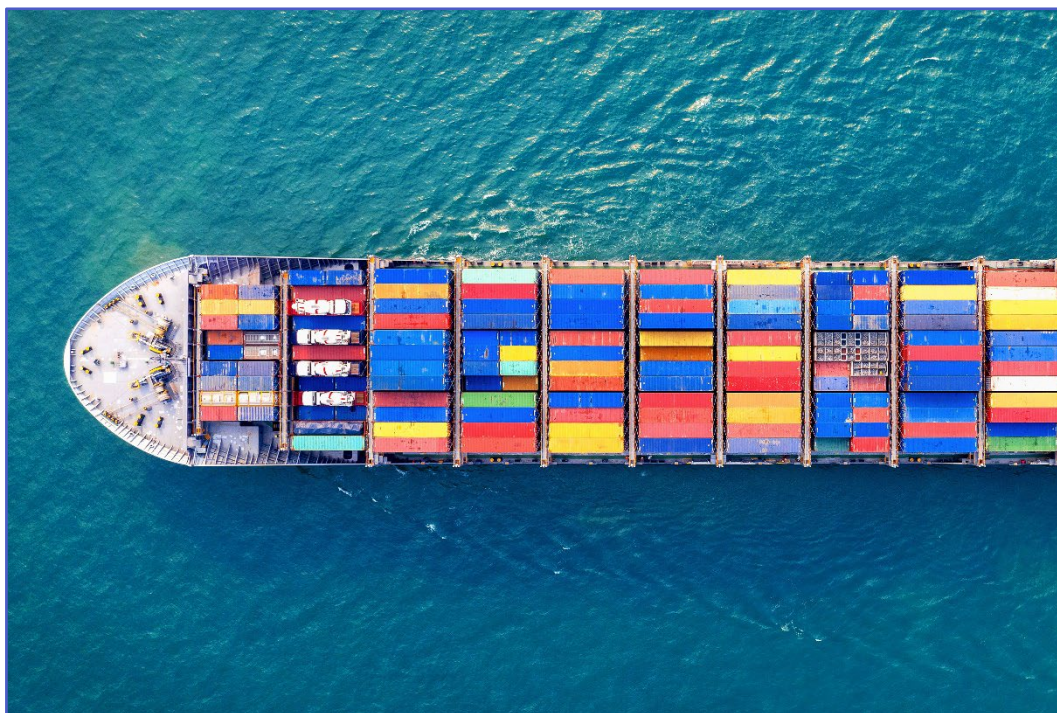
³⁹ Utr 2022/85.

lättförståelig och bättre visualiserad. Trafikanalys betonar att det är viktigt att den vägledning som slutligen implementeras också är användbar för andrahandsmarknaden.⁴⁰

Trafikanalys tillstyrker remitterat förslag att tillfälligt ge skattefrihet för förmån av laddel. Att skattefriheten är tillfällig är enligt Trafikanalys mening lämpligt, men vi saknar analys och motiv till varför den ska upphöra just vid utgången av juni 2026.⁴¹

Trafikanalys konstaterar i sitt yttrande över Flygplatsutredningen att flygplatser och flygtrafik spelar en viktig roll för att skapa tillgänglighet över hela landet och att utredarens förslag förbättrar flygets möjligheter i det avseendet. Det är rimligt att staten, enligt utredningens förslag, tar ett ökat ekonomiskt ansvar för de icke-statliga flygplatserna för att behålla tillgänglighetsbidraget från dessa.

Samtidigt återstår finansieringen av förslaget att hantera. Trafikanalys ser det också som motiverat att det nationella basutbudet av flygplatser förändras eftersom exempelvis befolknings- och näringslivsutvecklingen är dynamisk. Sålunda kan det nu vara rimligt att även inkludera Skellefteå flygplats i basutbudet mot bakgrund av de stora industriella satsningar som sker där.⁴²



Trafikanalys tillstyrker att Naturvårdsverket, i stället för Transportstyrelsen blir tillsynsmyndighet för sjötransportverksamheter inom EU:s utsläppshandelssystem och betonar samtidigt vikten av tydliga informationsflöden mellan myndigheterna. I yttrandet lyfts också konsekvenser av att inte utnyttja den s.k. "opt-in-möjligheten" och den nya 95 %-regeln, vilket kan påverka Sveriges möjlighet att uppnå klimatmålen inom Ansvarsfördelningsfördordningen.⁴³

⁴⁰ Utr 2023/14.

⁴¹ Utr 2022/79.

⁴² Utr 2023/17.

⁴³ Utr 2023/51.

Trafikanalys stödjer ett remitterat förslag till ny lag som ger regeringen befogenhet att utfärda tillfälliga förbud mot transport av personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige via buss, tåg eller passagerarfartyg. Samtidigt framhålls att analysen av konsekvenserna kan förtydligas. Uttrycket "transportera personer utan giltiga ID-handlingar" bör klarläggas särskilt i relation till sanktionsavgifter: Om handlingar kontrolleras vid resans början kan de likafullt (avsiktligt eller inte) förekomma under resan.

Trafikanalys förutser störst potential för lagen inom järnvägstrafik, särskilt över Öresund, där många resor kan avbrytas för ID-kontroll. Förslagets påverkan på trafik och resenärer skulle förtjäna en djupare analys, särskilt för passagerarfartyg där konsekvenser endast mäts i antal påverkade passagerare. Trafikanalys understryker behovet av att analysera hur förslaget kompletterar andra gränskontroller och andra lagrum för att adressera potentiella "smygvägar" för migranter.⁴⁴

Kostnader för remisser redovisas i Tabell 1.2 Löpande 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 och besvarande av remisser.

⁴⁴ Utr 2023/54.

4 Kunskapsspridning

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

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

De långsiktiga målen för Trafikanalys externa kommunikation utgår från våra verksamhetsmål som beskrivs i kapitel 2.5. I vår kommunikationsstrategi formuleras mål för den externa kommunikationen. De handlar om 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.

Utvärdering av effektmål för digitala kanaler

I våra digitala kanaler arbetar Trafikanalys med kommunikationsuppdraget utifrån tre effektmål. Effektmålen tar sin utgångspunkt i myndighetens instruktion, vår kommunikationsstrategi och i det övergripande transportpolitiska målet om ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Effektmålen för våra digitala kanaler är att

- sprida statistik på transportområdet,
- förse beslutsfattare med korrekt och relevant beslutsunderlag, och att
- sprida kunskap inom transportområdet till våra målgrupper.

Ett tydligt syfte med kommunikationsinsatserna är alltså att våra publikationer och kunskapsunderlag ska användas som underlag i olika typer av beslutsfattande.

Utifrån effektmålen för de digitala kanalerna finns ett antal mätpunkter för våra insatser som följs upp årligen. Det handlar bland annat om mätpunkter för webbplatsens utveckling, genomslag i media, osv. Några av dessa presenteras närmare i den fortsatta redovisningen nedan.

Webbplatsen www.trafa.se

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

Under 2022 infördes ett nytt godkännande av cookies på www.trafa.se. Det har lett till ett färre antal sidvisningar, användare och sessioner registreras i statistiken, eftersom alla besökare på webbplatsen inte godkänner placering av cookies eller inte gör något val alls. Vi registrerar med andra ord färre aktiviteter på webbplatsen än tidigare år, men vi har ingen anledning att tro att webbplatsen skulle ha varit mindre besökt än tidigare.

Under året har Myndigheten för digital förvaltning (DIGG) genomfört en förenklad granskning av tillgängligheten på webbplatsen. Den visar att vår webbplats www.trafa.se har en god tillgänglighet men där ett par typiska och återkommande tillgänglighetsfel finns. Dessa kommer att åtgärdas under 2024 som en del i det kontinuerliga utvecklingsarbetet för att möta kraven på tillgänglighet på vår webbplats. I vår tillgänglighetsredogörelse på www.trafa.se går det att läsa mer om webbtillgängligheten.

Tabell 4.1. Webbplatsens utveckling 2020–2023.

År	Antal sidvisningar	Antal användare	Antal sessioner
2023 ⁴⁵	180 780	33 700	67 574
2022 ⁴⁶	276 319	70 125	123 692
2021	370 553	101 408	167 383
2020	376 393	87 048	152 558

Källa: Google Analytics, Google Analytics 4 för 2023.

Anm: 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 20-tal rapporter och PM. Inom statistiken gjordes ett 40-tal publiceringar av tabellverk, statistikrapporter och statistikblad. Produktion och publicering av statistikpublikationerna har i stort följt fastställda publiceringsplaner.

Våra publikationer, dvs. rapporter, statistikrapporter och promemorior i form av publicerade PDF:er, fortsätter att laddas ned i stor omfattning. Som ett exempel laddades våra statistikrapporter i PDF ned knappt 20 000 gånger under 2023. Det är svårt att följa utvecklingen över tid för antalet nedladdningar under 2023 eftersom vi har bytt verktyg för uppföljningen.

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 2023 gjordes knappt 6 000 ingångar i gränssnittet – ungefär i paritet med tidigare år.

⁴⁵ Under 2023 infördes Google Analytics 4 som verktyg för uppföljning. GA4 definierar sidvisningar, användare och sessioner på ett annat sätt än tidigare versioner av GA. Uppgifterna är därför inte jämförbara med tidigare år.

⁴⁶ Under 2022 infördes ett nytt godkännande av cookies på 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 överhuvudtaget.

Tabell 4.2. Antal nedladdningar av PDF:er från webbplatsen och antal ingångar till statistikurval 2020–2023.

År	PDF	Statistikurval
2023 ⁴⁷	19 683	5 781
2022 ⁴⁸	33 637	5 736
2021	31 216	6 237
2020	32 105	5 285

Källa: Google Analytics, Google Analytics 4 för 2023.

Media

Vi kan notera att det mediala genomslaget för myndigheten har återhämtat sig efter pandemi-åren då det mediala fokuset låg på andra frågor. Nu råder mer normala nivåer när det gäller uppmärksamheten i de redaktionella medierna för Trafikanalys verksamhet. I de sociala medierna noterar vi en i stort sett liknande nivå som förra året när det kommer till inslag där myndigheten omnämns.

Tabell 4.3. Medieexponering - antal artiklar/inslag där Trafikanalys omnämns 2020–2023.

År	Antal redaktionella artiklar	Inslag i sociala medier
2023	1 214	546
2022	1 094	569
2021	959	464
2020	780	251

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

Vi distribuerade något färre pressmeddelanden under 2023 jämfört med 2022. De flesta av våra pressmeddelanden är kopplade till nya publiceringar av statistik på transportområdet, men handlar också om resultat ur våra utredningsrapporter. Vi noterar här en fortsatt ökning av antalet visningar av innehåll i vårt pressrum.

Tabell 4.4. Statistik ur Trafikanalys pressrum 2020–2023.

År	Antal press-meddelanden	Totalt antal visningar i pressrummet	Sidvisningar per besök
2023	35	44 539	1,69
2022	41	40 227	1,58
2021	35	37 712	1,7
2020	35	25 184	1,46

Källa: Uppgifter från Trafikanalys pressrum hos MyNewsdesk.

⁴⁷ Under 2023 infördes Google Analytics 4 som nytt verktyg för uppföljning. Uppgifterna är därför inte jämförbara med tidigare år.

⁴⁸ Under 2022 infördes ett nytt godkännande av cookies på 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.

Mötesplatser för erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning

Trafikanalys medarbetare medverkar varje år vid ett stort antal möten och seminarier runt om i Sverige och i viss utsträckning även i andra länder. Detta för att presentera våra analyser och för att delta i diskussioner om slutsatser och resultat som rör transportområdet. Det är viktigt för oss att föra dialog med olika aktörer och vara närvarande i relevanta sammanhang för att förstå vår omvärld och förändringar som kan påverka transportområdet.

Under 2023 har myndighetens medarbetare genomfört ett 40-tal externa presentationer av resultat och slutsatser från vår verksamhet i olika forum. Målgrupperna vid dessa tillfällen var ofta departement, andra myndigheter, samt intresse- och branschorganisationer.

Till dessa kan ytterligare ett 10-tal presentationer i internationella sammanhang läggas. De är främst kopplade till olika EU-sammanhang, inte minst Eurostat, den europeiska statistikmyndigheten.

En viktig del i kunskapsutbytet är också deltagandet i olika nationella nätverk och expertgrupper. Under året har medarbetare från Trafikanalys deltagit i ett 10-tal olika nätverk samt expert- och/eller referensgrupper. Det handlar bland annat om myndighetsgemensamma utbyten och annan kunskapsspridning.

Webbinarier i egen regi

Under 2023 har myndigheten också genomfört fyra webinarier i egen regi för att sprida resultat och kunskap ur vår verksamhet. Webinarierna har exempelvis handlat om myndighetens uppföljning av de transportpolitiska målen, om vägfordonsflottans utveckling, samt myndighetens regeringsuppdrag om kriterier för färdtjänst. Det digitala mötesalternativet – webinarium – innebär för oss nya möjligheter att nå fler målgrupper på ett kostnadseffektivt sätt.

Hur används myndighetens underlag?

Viktiga målgrupper för Trafikanalys är regering och riksdag. För att få en bild av hur myndighetens underlag används av dessa grupper sammanställer vi i vilken omfattning myndigheten omnämns i olika typer av riksdagsdokument, och hur utvecklingen ser 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. En mindre förekomst av omnämningen i framför allt motioner kan dock ses under riksdagsåret 22/23 jämfört med tidigare år.

Tabell 4.5. Myndighetens omnämningen i olika riksdagsdokument 2019/20–2022/23.

Riksdagsår	Alla typer av dokument	Motioner	Betänkanden och utlåtanden	Propositioner och skrivelser
2022/23	70	11	15	19
2021/22	106	28	15	24
2020/21	119	25	20	19
2019/20	95	16	14	12

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

Undersökning visar nöjda målgrupper

Under hösten 2023 genomförde vi en undersökning bland våra främsta målgrupper för att följa upp våra kommunikationsinsatser. Syftet med undersökningen var att öka kunskapen om hur våra målgrupper uppfattar myndighetens kommunikation, detta för att kunna fortsätta utveckla vårt externa kommunikationsarbete. Undersökningen tar också upp frågor om hur och i vilken utsträckning våra underlag används i målgrupperna.

Undersökningen genomfördes som en webbenkät med drygt 300 svarande. Enkäten kombinerades med semistrukturerade intervjuer med totalt 21 personer fördelade i våra olika målgrupper.

Några korta resultat ur undersökningen visar att⁴⁹:

- 73 procent uppger att de har använt något underlag från Trafikanalys under det senaste året.
- 71 procent uppger att de är mycket eller ganska nöjda med myndighetens information på statistikområdet.
- 68 procent uppger att de är mycket eller ganska nöjda med myndighetens information om publikationer och utredningar.
- 76 procent anser det är lätt att hitta den statistik de behöver.
- 91 procent uppger att de tycker att myndighetens utredningar håller en hög kvalitet.

Sammantaget visar undersökningen att det finns en relativt hög grad av nöjdhet i våra målgrupper med våra kommunikationsinsatser och de kunskapsunderlag som myndigheten tar fram.

Några identifierade förbättringsområden utifrån undersökningen är att målgrupperna i mindre omfattning använder våra sociala medier för att ta del av information från myndigheten, och att våra egna webinarier behöver uppmärksammas i högre grad.

Trafikanalys avser att regelbundet återkomma med liknande uppföljningar av hur målgrupperna uppfattar oss.

Sammanvägd bedömning

Utvecklingen i våra mätpunkter för den externa kommunikationen indikerar att den kunskap som vi tar fram i stor utsträckning har använts av våra målgrupper under det gångna året. Den bedömningen kan också sägas stödjas av resultat ur den genomförda målgruppsundersökningen.

Den indikerar också att det finns en god kännedom om Trafikanalys och våra kunskapsunderlag i våra prioriterade målgrupper, men att den fortsatt kan förbättras ytterligare i andra målgrupper.

⁴⁹ Resultatrapport Målgruppsundersökning 2023, Dnr. Sty. 2023/64.

5 Kompetens och resurser

5.1 Personalsammansättning

Tabell 5.1. Antal anställda den 31 december 2023, befattning och kön.

Kompetenser	2023			2022			2021			2020		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	9	14	23	7	13	20	8	13	21	10	11	21
Statistiker	3	5	8	3	5	8	2	7	10	2	6	8
Administrativt stöd	2	1	3	3	1	4	3	1	4	3	1	4
Chefer	2	3	5	2	3	5	2	3	5	2	3	5
Totalt	16	23	39	15	22	37	16	24	40	17	21	38

5.2 Bemanning

Vid årets slut var 39 personer anställda vid myndigheten. Fyra 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. Alla rekryteringar har varit tillsvidaretjänster.

Nyrekruterad 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. Inom stödverksamheten består kompetensen av administratörer, kommunikatör, jurist samt från och med hösten även av en ekonom.

Omställningsmedel har utnyttjats under året, 267 tkr. Medlen har nyttjats inom två områden:

- Kompetensutveckling avseende EU:s regelsystem samt organisation.
- Studieresa med inriktning på elektrifiering och automatisering av fordon.

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 42 procent forskarutbildning.

Avdelningen för verksamhetsstöd är en personalmässigt liten avdelning och använder i stor utsträckning externa resurser. Statens servicecenter har tidigare hanterat stora delar av ekonomihanteringen, liksom lönehanteringen. I och med att myndigheten nu rekryterat en ekonom har myndigheten stärkt sin förmåga avseende ekonomistyrning, dock kommer den löpande hanteringen för bokföring, lön- och fakturahantering fortsatt hanteras 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 11 procent.

Extern kompetensförsörjning kärnverksamhet

Den externa kompetensförsörjningen i kärnverksamheten består i huvudsak av forskar- och konsultinsatser. Behovet av extern kompetensförsörjning ligger förhållandevis konstant för myndigheten över tid, däremot fluktuerar behovet inom de olika verksamhetsgrenarna för jämförelseperioden. Det ses i Tabell 5.2 främst genom att finansieringen av extern kompetens inom verksamhetsgren Analys har ökat, till följd av regeringsuppdraget om kostnadskontroll som inleddes 2022 och under 2023 har vuxit i omfattning. Även inom verksamhetsgren Statistik märks fluktuationer och dessa styrs främst av under vilka år särskilt omfattande statistikprodukter (exempelvis varuflödesundersökningen) genomförs.

Tabell 5.2. Extern kompetensförsörjning samt finansiering av kompetensen, tkr.

Verksamhetsgren	2023	2022	2021	2020
Anslag	2 340	2 652	2 567	1 216
Övriga intäkter	2 827	1 350	100	
Summa Analys	5 167	4 002	2 667	1 216
Anslag	11 386	12 931	12 887	9 920
Övriga intäkter	777	1 290	2 264	3 163
Summa Statistik	12 163	14 720	15 151	13 083
Anslag	1 343	846	1 506	781
Övriga intäkter		25	135	
Summa Utvärdering och nulägesanalys	1 343	871	1 641	781
Totalt	18 674	19 592	19 459	15 081
Verksamhetens totala kostnader	77 206	73 046	69 276	65 214
varav konsulttjänster i kärnverksamheten	18 674	19 592	19 459	15 081
%-andel extern kompetensförsörjning	24%	27%	28%	23%

Nätverk och utvecklingsinsatser

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

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

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

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

5.4 Arbetsmiljö och hälsa

Under året nyttjade merparten av medarbetarna möjligheten att genom en överenskommelse med sin närmsta chef kombinera arbete på kontoret med arbete hemifrån.

Mot bakgrund av vårt nya sätt att arbeta på då många arbetar hemifrån har myndigheten sett över båda sina kontor för att få så ändamålsenliga och effektiva kontor som möjligt. Arbetet utmynnade i att myndigheten beslutade att flytta kontoret i Östersund till nya lokaler, även dessa inom Campusområdet. Flytten har planerats under 2023 och genomförts första veckan i januari 2024. En mindre ombyggnation av Stockholmskontoret kommer att ske under 2024 för att skapa fler utrymmen för mer effektiva digitala möten.

Medarbetare vid Trafikanalys har enligt friskvårdspolicyn möjlighet till friskvårdsbidrag vilket nyttjades av 82 procent av medarbetarna under 2023.

5.5 Jämställdhet

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

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

5.6 Praktik i staten

Mot bakgrund av den förändring vi haft på avdelningen för verksamhetsstöd, pensionsavgång samt en vakans, har 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 anstälts under året, avslutat under året samt varit anställda under hela året.

Tabell 5.3. Anställda uppdelade på ålder och kön.

Åldersgrupp	2023		2022		2021		2020	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	1	0	1	0	0	0
30–49 år	9	10	10	15	9	13	11	11
50 år och äldre	8	16	6	13	6	12	6	10
Totalt	17	26	17	28	16	25	17	21

5.8 Informationssäkerhet

I samband med att Trafikanalys 2022 genomförde en upphandling av IT påbörjades även ett informationssäkerhetsarbete. Arbetet kan delas in i tre delar.

Den första delen innebär att vi löpande följer upp säkerhetsstatusen på våra IT-system. Vi har vidtagit åtgärder mot bakgrund av vad som kommit fram i dessa uppföljningar för att göra våra system än säkrare.

Den andra delen är en interaktiv utbildningsinsats i IT-säkerhet riktad till all personal. Den påbörjades under 2023 och kommer att pågå under delar av 2024 också.

Den tredje delen är en strukturerad genomgång av hur vi arbetar med våra dokument samt hur vi sparar dokumenten. Syftet med denna genomgång är dels att se så att uppgifter sparas med det skydd som de behöver, dels att vi inte sparar uppgifter som vi inte behöver.

Myndigheten har en utpekad person som är ansvarig för frågor rörande informationssäkerhet och dessa frågor är en stående punkt på ledningsgruppens möte. Myndigheten är också representerad i ett myndighetsnätverk för dataskyddsombud på myndigheter.

6 Finansiell redovisning

6.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2023	2022
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	68 508	67 616
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	267	2 216
Intäkter av bidrag	3	8 116	3 127
Finansiella intäkter	4	314	87
Summa		77 206	73 046
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	5	-44 257	-40 930
Kostnader för lokaler		-3 953	-4 187
Övriga driftkostnader	6	-28 690	-27 584
Finansiella kostnader	7	-13	-6
Avskrivningar och nedskrivningar		-292	-339
Summa		-77 206	-73 046
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

6.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2023-12-31	2022-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	8	0	0
Summa		0	0
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	9	13	51
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	10	65	318
Pågående nyanläggningar	11	822	0
Summa		899	369
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		299	6
Fordringar hos andra myndigheter	12	1 514	1 420
Summa		1 813	1 426

(tkr)	Not	2023-12-31	2022-12-31
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	13	1 785	2 157
Upplupna bidragsintäkter	14	0	499
Summa		1 785	2 656
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	15	-1 702	-1 883
Summa		-1 702	-1 883
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	16	14 060	8 297
Summa		14 060	8 297
SUMMA TILLGÅNGAR		16 855	10 865
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Balanserad kapitalförändring	17	0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Övriga avsättningar	18	498	690
Summa		498	690
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	19	998	369
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	20	4 533	2 040
Leverantörsskulder		3 302	4 022
Övriga kortfristiga skulder	21	703	642
Summa		9 536	7 073
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	22	4 839	3 101
Oförbrukade bidrag	23	1 983	0
Summa		6 821	3 101
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		16 855	10 865

6.3 Anslagsredovisning

Anslag (tkr)	Not	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Uo 22 1:13 Ramanslag Trafikanalys ap. 2 Trafikanalys del till Trafikanalys	24					
		1 863	68 327	70 210	-68 508	1 702
Summa		1 863	68 327	70 210	-68 508	1 702

6.4 Tilläggsupplysningar

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

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

Trafikanalys bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring 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.

Kostnadmässig anslagsavräkning

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Under 2022 anslagsavräknades kvarvarande saldo i sin helhet, därmed fanns ingen ingående balans år 2023.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 tkr är avsedda för stadigvarande bruk eller innehav, kontrolleras och förvaltas av Trafikanalys och har en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till minst tre år.

Avskrivning ska ske från den månad tillgången tas i bruk. Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

Tillämpade avskrivningstider

- 3 år – egenutvecklade dataprogram, licenser, rättigheter, datorer och kringutrustning
- 5 år – maskiner och andra tekniska anläggningar, bilar och andra transportmedel, inredningsinventarier, övriga inventarier

Bärbara datorer liksom mobiltelefoner och läsplattor anses ha en kortare livslängd än 3 år och kostnadsförs därför direkt vid anskaffningstillfället.

Större anskaffningar av likartade tillgångar som uppgår till minst 50 tkr ska betraktas som anläggningstillgångar även om respektive tillgång är av mindre värde än 50 tkr.

Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till beräknad nyttjandeperiod. Utgiften avser kontorslokaler i Östersund där nuvarande hyreskontrakt löper till och med 2024-01-31.

Omsättningstillgångar

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

Skulder

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

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag	Ersättning i tkr
Generaldirektör, Mattias Viklund	1 194
<i>Andra uppdrag: utredningen för att undanröja hinder för elektrifiering av transportsektorn, särskild utredare, fr.o.m. 2023-06-15.</i>	

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. Myndigheten består av totalt 39 anställda, vilket innebär att en antalsmässigt mindre förändring i sjukfrånvaron ger en procentuell stor påverkan.

Sjukfrånvaro	2023	2022
Totalt	5,1%	3,5%
Andel 60 dagar eller mer	83,3%	47,2%
Kvinnor	6,4%	7,1%
Män	4,2%	1,4%
Anställda –29 år*	-	-
Anställda 30 år–49 år	1,1%	4,3%
Anställda 50 år–	8,1%	1,7%

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

6.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

Not 1 Intäkter av anslag	2023	2022
Intäkter av anslag	68 508	67 616
Summa	68 508	67 616
Utgifter i anslagsredovisningen	-68 508	-67 632
Saldo	0	-16
<i>Saldot består av minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009. Denna post har belastat anslaget men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.</i>	0	16
Summa	0	16

Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2023	2022
Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen	0	37
Intäkter av uppdragsverksamhet	239	0
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	28	2 178
Summa	267	2 216

Minskningen avser medel från Trafikverket. Året 2022 pågick arbete i högre grad avseende Varufliödesundersökningen vilket föranledde mer intäkter samt att regeringsuppdraget att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll, redovisades som intäkt av avgifter år 2022. Under 2023 redovisas medlen som intäkt av bidrag, i enlighet med ESV:s anvisningar.

Not 3 Intäkter av bidrag	2023	2022
Bidrag från statliga myndigheter	7 009	2 628
Bidrag från EU:s institutioner	1 108	499
Summa	8 116	3 127

Av posten bidrag från statliga myndigheter avser 7 000 tkr regeringsuppdraget Kostnadskontroll (Trafikverket). Under 2022 redovisades medlen för regeringsuppdraget som intäkt av avgifter, se not 2. EU-bidraget avser projektet Lätta lastbilar, vilket avslutades under år 2023.

Not	4	Finansiella intäkter	2023	2022
		Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	314	87
		Övriga finansiella intäkter	1	0
		Summa	314	87

Ökningen av ränteintäkter beror på höjd räntesats under 2023. Eftersom belopp är angivet i tkr summerar totalsumman till 314 tkr, vilket ger en summeringsdifferens vid summering av de enskilda posterna för året 2023.

Not	5	Kostnader för personal	2023	2022
		Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-25 135	-22 992
		Varav lönekostnader ej anställd personal	-185	-79
		Sociala avgifter	-17 959	-16 978
		Övriga kostnader för personal	-1 163	-961
		Summa	-44 257	-40 930

Jämförelsesiffrorna för sociala avgifter och övriga kostnader för personal har justerats. Ökade personalkostnader jämfört med motsvarande period föregående år beror på nyinrättade tjänster samt att vakanser från 2022 har tillsatts.

Not	6	Övriga driftkostnader	2023	2022
		Reparationer och underhåll	-26	-21
		Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster	-15	-14
		Resor, representation, information	-1 157	-618
		Köp av varor	-273	-77
		Köp av tjänster	-27 218	-26 855
		Summa	-28 690	-27 584

Not	7	Finansiella kostnader	2023	2022
		Ränta på lån i Riksgäldskontoret	-11	-4
		Övriga finansiella kostnader	-3	-2
		Summa	-13	-6

Balansräkning (tkr)

Not	8	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2023-12-31	2022-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 389	1 389
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-381	0
		Summa anskaffningsvärde	1 008	1 389
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 389	-1 389
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	381	0
		Summa ackumulerade avskrivningar	-1 008	-1 389
		Utgående bokfört värde	0	0

Not	9	Förbättringsutgifter på annans fastighet	2023-12-31	2022-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	222	222
		Summa anskaffningsvärde	222	222
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-171	-134
		Årets avskrivningar	-38	-38
		Summa ackumulerade avskrivningar	-209	-171
		Utgående bokfört värde	13	51

Not	10	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2023-12-31	2022-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	4 213	4 213
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-1 098	0
		Summa anskaffningsvärde	3 114	4 213
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 894	-3 593
		Årets avskrivningar	-254	-301
		Summa ackumulerade avskrivningar	-3 050	-3 894
		Utgående bokfört värde	65	318

Not	11	Pågående nyanläggningar	2023-12-31	2022-12-31
		Årets anskaffningar	822	0
		Utgående bokfört värde	822	0
		<i>Avser inredning till nya kontoret i Östersund som tas i bruk i januari 2024.</i>		

Not	12	Fordringar hos andra myndigheter	2023-12-31	2022-12-31
		Fordran ingående mervärdesskatt	1 514	1 318
		Kundfordringar hos andra myndigheter	0	102
		Summa	1 514	1 420

Not	13 Förutbetalda kostnader	2023-12-31	2022-12-31
	Förutbetalda hyreskostnader	1 090	1 147
	Övriga förutbetalda kostnader	695	1 010
	Summa	1 785	2 157

Av övriga förutbetalda kostnader år 2023 avser 531 tkr licenser från SAS Institute AB.

Not	14 Upplupna bidragsintäkter	2023-12-31	2022-12-31
	Utomstatliga	0	499
	Summa	0	499

EU projektet Lätta lastbilar, med finansiering från EUROSTAT, avslutades under 2023.

Not	15 Avräkning med statsverket	2023-12-31	2022-12-31
	Anslag i räntebärande flöde		
	Ingående balans	-1 883	-4 237
	Redovisat mot anslag	68 508	67 632
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-68 327	-67 509
	Återbetalning av anslagsmedel	0	2 231
	Fordringar/skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-1 702	-1 883
	Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag		
	Ingående balans	0	16
	Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	0	-16
	Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag	0	0
	Summa avräkning med Statsverket	-1 702	-1 883

Not	16	Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	2023-12-31	2022-12-31
		Riksgäldskontoret	14 060	8 297
		Summa	14 060	8 297
		Regleringsbrev	2 500	2 500
		Maximalt utnyttjad kredit	0	0

Not	17	Myndighetskapital	2023-12-31	2022-12-31
		<i>Myndighetskapital saknas, därför lämnas ingen specifikationstabell.</i>		

Not	18	Övriga avsättningar	2023-12-31	2022-12-31
		Avsättning för lokalt omställningsarbete		
		Ingående balans	690	637
		Årets förändring	-193	53
		<i>varav årets nyttjade medel</i>	-267	-16
		<i>varav årets avsättning</i>	75	69
		Utgående balans	498	690

Omställningsmedel för kompetensutveckling inom digitalisering och kompetensutveckling inom EU:s regelsystem avseende informations-säkerhet är planerat att nyttjas under 2024.

Not	19	Lån i Riksgäldskontoret	2023-12-31	2022-12-31
		Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar		
		Ingående balans	369	708
		Under året nyupptagna lån	921	0
		Årets amorteringar	-292	-339
		Utgående balans	998	369
		Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 200	1 500
		Utnyttjad låneram	998	369

Not	20	Kortfristiga skulder till andra myndigheter	2023-12-31	2022-12-31
		Utgående mervärdesskatt	90	3
		Arbetsgivaravgifter	731	633
		Leverantörsskulder andra myndigheter	3 712	1 404
		Summa	4 533	2 040

Ökningen av leverantörsskulder till andra myndigheter är hänförlig till Transportstyrelsen (inköp av statistikuppgifter), och Statens väg- och transportforskningsinstitut (tjänster för regeringsuppdraget (Kostnadskontroll)).

Not	21	Övriga kortfristiga skulder	2023-12-31	2022-12-31
		Personalens källskatt	703	642
		Summa	703	642

Not	22	Upplupna kostnader	2023-12-31	2022-12-31
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 603	2 403
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	85	119
		Övriga upplupna kostnader	2 150	579
		Summa	4 839	3 101

Ökningen är framför allt hänförlig till övriga upplupna kostnader i form av konsultkostnader inom ramen för omvärldsanalys- och statistikverksamhet.

Not	23	Oförbrukade bidrag	2023-12-31	2022-12-31
		Bidrag från EU:s institutioner	1 983	0
		Summa	1 983	0

EU-projektet Lätta lastbilar pågick under åren 2021 till 2023. Under 2021 och 2022 redovisades delar av kostnaderna felaktigt mot anslag, 1 983 tkr. I slutet av år 2023 godkändes rapporteringen till EUROSTAT och medel inbetalades till Trafikanalys.

Under 2024 kommer beloppet som felaktigt redovisats mot anslag, att återbetalas mot inkomstitel.

Anslagsredovisning

Not 24 Uo 22 1:13 ap.2

Trafikanalys - del till Trafikanalys

Anslagsposten får användas av Trafikanalys för finansiering av myndighetens förvaltningsutgifter, samt kostnader för statistik- utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet.

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 2 049 tkr. Under 2023 har Trafikanalys inte utnyttjat krediten.

Trafikanalys får disponera hela det ingående överföringsbeloppet på 1 883 tkr från föregående år då detta understiger 3 % av föregående års tilldelning 67 509 tkr enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

6.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2023	2022	2021	2020	2019
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 200	1 500	1 500	1 500	1 500
Utnyttjad	998	369	708	1 047	834
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 500	2 500	1 800	1 800	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	314	87	0	0	0
Räntekostnader	0	0	0	0	16
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	267	2 216	2 871	2 875	1 901
<i>Avgiftsintäkter som ej disponeras</i> Ej tillämpligt					
Anslagskredit					
Beviljad	2 049	2 025	2 005	1 980	1 949
Utnyttjad	0	0	0	0	1 452
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	1 702	1 883	4 237	2 694	0
Bemyndiganden Ej tillämpligt					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	34	33	34	34	34
Medelantalet anställda (st)*	39	38	41	37	38
Driftkostnad per årsarbetskraft					
	2 262	2 203	2 028	1 911	2 050
Kapitalförändring					
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 2023 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 2024

Mattias Viklund

Generaldirektör

8 Bilaga – publiceringar 2023

Rapporter

Rapport 2023:1	Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – plan för granskning och uppföljning
Rapport 2023:2	Vem väljer en elbil - de svenska hushållens val av elbilar och laddhybrider
Rapport 2023:3	Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd - redovisning av regeringsuppdrag
Rapport 2023:4	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2022
Rapport 2023:5	Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023
Rapport 2023:6	Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2023
Rapport 2023:7	Trafikverkets redovisning till regeringen av kostnadsutveckling i investeringsverksamheten
Rapport 2023:8	Sjöfartsstödets effekter år 2021 och 2022
Rapport 2023:9	Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023

PM

PM 2023:1	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2022 - bilagor
PM 2023:2	Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning 2023
PM 2023:3	Måluppföljningens mått och indikatorer 2023
PM 2023:4	Transportläget - indikatorer för trafikutvecklingen under coronapandemin
PM 2023:5	ABC om styrmedel - nyutgåva
PM 2023:6	Mobilnätdata som källa till Resvanor i Sverige
PM 2023:7	Utveckling av externa effekter och internalisering över tid
PM 2023:8	Dagligvaruhandelns varutransporter - en kartläggning
PM 2023:9	Fit for 55 - transportpolitikens nya ramar
PM 2023:10	Som man frågar får man svar - ett aktörsdrivet utvärderingsperspektiv på innovationsprogram
PM 2023:11	Hållbara transporter i en föränderlig värld - en lägesbild av hållbarhetsarbetet inom e-handelns logistik

Statistik

Årligen tillkommer också 12 löpande publiceringar av "Nyregistrerade fordon" – statistik över nyregistrerade fordon som publiceras i början av varje månad.

Statistik 2023:1	Punktlighet på järnväg 2022 kvartal 4
Statistik 2023:2	Fordon i län och kommuner 2022
Statistik 2023:3	Fordon 2022
Statistik 2023:4	Punktlighet på järnväg 2022
Statistik 2023:5	Sjötrafik 2022 kvartal 4
Statistik 2023:6	Järnvägstransporter 2022 kvartal 4
Statistik 2023:7	Lastbilstrafik 2022 kvartal 4
Statistik 2023:8	Postverksamhet 2022
Statistik 2023:9	Luffart 2022
Statistik 2023:10	Körsträckor 2022
Statistik 2023:11	Trafikarbete på de svenska vägarna 2022
Statistik 2023:12	Punktlighet på järnväg 2023 kvartal 1
Statistik 2023:13	Fartyg 2022 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi
Statistik 2023:14	Vägtrafikskador 2022
Statistik 2023:15	Lastbilstrafik 2022
Statistik 2023:16	Sjötrafik 2022
Statistik 2023:17	Lätta lastbilar 2022
Statistik 2023:18	Resvanor i Sverige 2022
Statistik 2023:19	Sjötrafik 2023 kvartal 1
Statistik 2023:20	Bantrafikskador 2022
Statistik 2023:22	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2022
Statistik 2023:23	Bantrafik 2022
Statistik 2023:24	Järnvägstransporter 2023 kvartal 1
Statistik 2023:25	Regional linjetrafik 2022
Statistik 2023:26	Kommersiell linjetrafik på väg 2022
Statistik 2023:27	Kommersiell linjetrafik på vatten 2022
Statistik 2023:28	Transportarbete 2022
Statistik 2023:29	Punktlighet på järnväg 2023 kvartal 2
Statistik 2023:30	Televerksamhet 2022
Statistik 2023:31	Sjötrafik 2023 kvartal 2

Statistik 2023:32	Järnvägstransporter 2023 kvartal 2
Statistik 2023:33	Lastbilstrafik 2023 kvartal 2
Statistik 2023:34	Punktlighet på järnväg 2023 kvartal 3 (utgick p.g.a. kvalitetsbrister)
Statistik 2023:35	Utländska lastbilstransporter i Sverige 2022
Statistik 2023:36	Sjötrafik 2023 kvartal 3
Statistik 2023:37	Lastbilstrafik 2023 kvartal 3
Statistik 2023:38	Järnvägstransporter 2023 kvartal 3

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