



Årsredovisning 2024

Datum: 2025-02-21

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: 2025-02-21

Bilder: Mostphotos

Generaldirektörens förord



Ännu ett år är till ända. I vanlig ordning har det hänt en hel del, både i Trafikanalys värld och i den lite större världen omkring oss. Om vi börjar med den senare känner vi nog alla en viss osäkerhet kring vad som ska hända framöver. Inte nog att det pågår ett krig i vårt närområde – Ukraina – utan under de senaste åren har även konflikten i Mellanöstern utvecklats i starkt negativ riktning. För oss inom transportområdet innebär det ett ännu starkare fokus på aspekter som sårbarhet, resiliens och beredskap.

Omvärlden gör sig även påmind på andra sätt. I mars 2024 publicerade vi exempelvis vår årliga rapport om transportsektorns samhällsekonomiska kostnader. I dessa resonemang tar effekterna av EU:s stora klimatpolitiska paket (Fit for 55) en allt större plats. Vår bild är att utsläppshandels-

systemen (befintliga och planerade) i allt väsentligt internaliserar trafikens marginalkostnader för klimatpåverkan.

I vår rapport om sjöfartens konkurrenskraft kunde vi konstatera att en annan stark omvärldsfaktor – coronapandemin – fortfarande påverkar i vart fall delar av transportsektorn. Vi noterade att återhämtningen för svensk sjöfart, efter pandemin, verkade stanna av under det senaste året. Anlöpen till svenska hamnar blev färre, antalet passagerare blev också mindre och mängden hanterat gods minskade.

Arbetet med anledning av regeringsuppdraget om att ta fram ett kunskapsunderlag om en storskalig elektrifiering handlade till stor del om att med utgångspunkt i befintlig kunskap och vår analysförmåga göra bedömningar av hur en storskalig elektrifiering kan påverka olika delar av samhället. Uppdraget var svårt, men vi känner oss nöjda med att ha lämnat ett gediget underlag som också innehåller strategiska frågeställningar att fortsatt beakta i utformningen av ett i stora delar elektrifierat transportsystem.

Jag vill också nämna ett annat regeringsuppdrag. Detta handlade om att ta fram kunskapsunderlag kring elektriska enpersonsfordon, inte minst elsparkcyklar. Det jag främst tar med mig från detta arbete är hur lätt det sker olyckor med dessa fordon – inte minst bland barn under 15 år som framför privatägda elsparkcyklar. Det tycker vi är viktigt att beakta i utformningen av politik på området.

Världen och Trafikanalys tog också flera steg mot ett ökat genomslag för AI under 2024. En milstolpe för vår del var inrättandet av ett AI-råd som ska vara primus motor i vårt arbete med att implementera en bred, strukturerad och framtidsorienterad process för att integrera AI som ett arbetsredskap på myndigheten.

Under 2024 har utredningen om en översyn av mindre myndigheter och analys- och utvärderingsmyndigheter arbetat med ett betänkande, vilket levererades i februari 2025. Utredningens förslag är en sammanläggning av Trafikanalys och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), samt att den nya myndigheten tillförs en del personella och finansiella resurser från Konjunkturinstitutet och Energimyndigheten. Trafikanalys kommer att granska förslaget noga i den process som följer.

Till sist vill jag som alltid tacka alla medarbetare vid Trafikanalys och våra samarbetspartners för gott samarbete under det gångna året.

Stockholm i februari 2025

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

2024 i korthet	6
1 Om Trafikanalys.....	7
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter	7
1.2 Organisation	8
2 Analys.....	11
3 Granskning och utvärdering	15
4 Statistik.....	19
4.1 Utveckling av statistikverksamheten	20
4.2 Utveckling av statistik avseende elektrifiering.....	22
5 Om resultatindikatorer	25
5.1 Bakgrund	25
5.2 Kunskapsutveckling	25
5.3 Kunskapsspridning	27
6 Övriga uppdrag och åiterrapporteringar.....	29
6.1 Kunskapsspridning	29
6.2 Samverkan med andra myndigheter.....	34
6.3 Remisser	35
7 Kompetens och resurser	37
7.1 Personal	37
7.2 Intern kompetensförsörjning	40
7.3 Extern kompetensförsörjning	41
7.4 Arbetsmiljö och hälsa	42
7.5 Lokaler.....	42
8 Ekonomi.....	43
8.1 Ekonomiskt läge	43
8.2 Verksamhetens intäkter och kostnader	44
9 Finansiell redovisning.....	47
9.1 Resultaträkning.....	47
9.2 Balansräkning.....	47
9.3 Anslagsredovisning	49
9.4 Tilläggsupplysningar	49
9.5 Noter.....	51
9.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter	57
10 Fastställande av årsredovisning.....	58
11 Bilaga – publiceringar 2024.....	59

2024 i korthet

Detta är våra övergripande bedömningar av utvecklingen i vår verksamhet under 2024 inom våra tre huvudsakliga verksamhetsgrenar. Vår generella bedömning är att måluppfyllelsen har varit god under 2024 och att våra kunskapsunderlag i hög utsträckning är policyrelevanta, sprids och skapar goda förutsättningar för beslutsfattare inom transportsektorn.

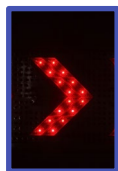
- **Analys** – Trafikanalys bedömer att vi under 2024 bidrog till att uppfylla verksamhetsmålet om att utveckla policyrelevanta kunskaps- och beslutsunderlag inom transportområdet och lämna väl underbyggda rekommendationer till regeringen. Trafikanalys har under året bistått regeringen inom en rad olika områden, bland annat med uppföljning av de transportpolitiska målen, prognoser för fordonsflottans utveckling, underlag om transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, elsparkcyklar och storskalig elektrifiering.
- **Granskning och utvärdering** – Trafikanalys bedömer att 2024 års resultat från verksamhetsgrenen granskning och utvärdering innebär en ökad kunskap och kännedom om genomförandet och effekterna av de verksamheter och åtgärder som myndigheten granskat och utvärderat, däribland Trafikverkets arbete med kostnadskontroll inom ramen för genomförandet av den nationella planen och Trafikverkets förslag på objekt som ska få byggstarta. Med resultaten som stöd kan regeringens styrning och övriga aktörers arbete anpassas och effektiviseras för förbättrade möjligheter till transportpolitisk måluppfyllelse.
- **Statistik** – Trafikanalys bedömer att vi under 2024 har genomfört vårt uppdrag att publicera statistik inom ämnesområdet Transporter och kommunikationer genom att vi för 17 statistikprodukter gjort 50 publiceringar inom åtta statistikområden. Vi bedömer att vi har uppfyllt målet om att publicera statistik som är aktuell, relevant och tillgänglig och som följer uppsatta kvalitetsmål för den officiella statistiken.



220 000 sidvisningar
på webbplatsen



50 nya statistik-
publikationer



24 000 nedladdade
publikationer



10 redovisade
regeringsuppdrag



21 nya kunskaps-
underlag



32 besvarade
remisser

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.

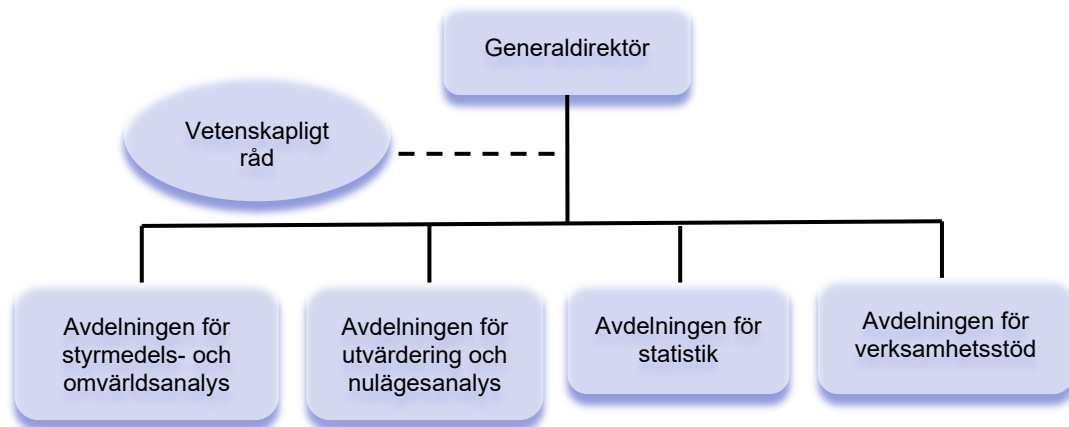
Samverkan med andra myndigheter, liksom med branschorganisationer och regionala aktörer, är en annan viktig del i arbetet. En viktig fråga är att bygga upp och vårda relevanta kontaktnät.

Trafikanalys bedriver verksamhet i Östersund och Stockholm, med huvudkontor i Stockholm.



1.2 Organisation

Myndigheten är en enrådighetsmyndighet 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 genomför bland annat granskning och kvalitetskontroll av beslutsunderlag inom det transportpolitiska området. Avdelningen står för förhandsbedömningar av effekter av olika insatser eller förslag till styrmedel inom det transportpolitiska området och granskar Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och Trafikverkets förslag inom ramen för infrastrukturplaneringsprocessen. Avdelningen ansvarar för myndighetens instruktionsbundna uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation, utvärdera effekterna av stödet till svensk sjöfart, analysera transportsektorns samhällsekonomiska kostnader och kontinuerligt följa utvecklingen av modeller för samhällsekonomiska analyser. Vidare ligger här huvudansvaret för myndighetens omvärldsbevakning och omvärldsanalys.

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 krav-uppfyllelse. 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 statistik

Ansvaret 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 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 2024 bestått av myndighetens chef Mattias Viklund, som är ordförande, och

- **Maria Bratt Börjesson**, professor i nationalekonomi med inriktning mot transporter, Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI,
- **Bengt Kriström**, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå,
- **Lars Westin**, professor i regionalekonomi vid Umeå universitet,
- **Dan Hedlin**, professor i statistik vid Stockholms universitet,
- **Sonia Yeh**, professor i transport- och energisystem, vid Institutionen för rymd-, geo- och miljövetenskap på Chalmers tekniska högskola.

1.2.1 Verksamhetsmål

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.

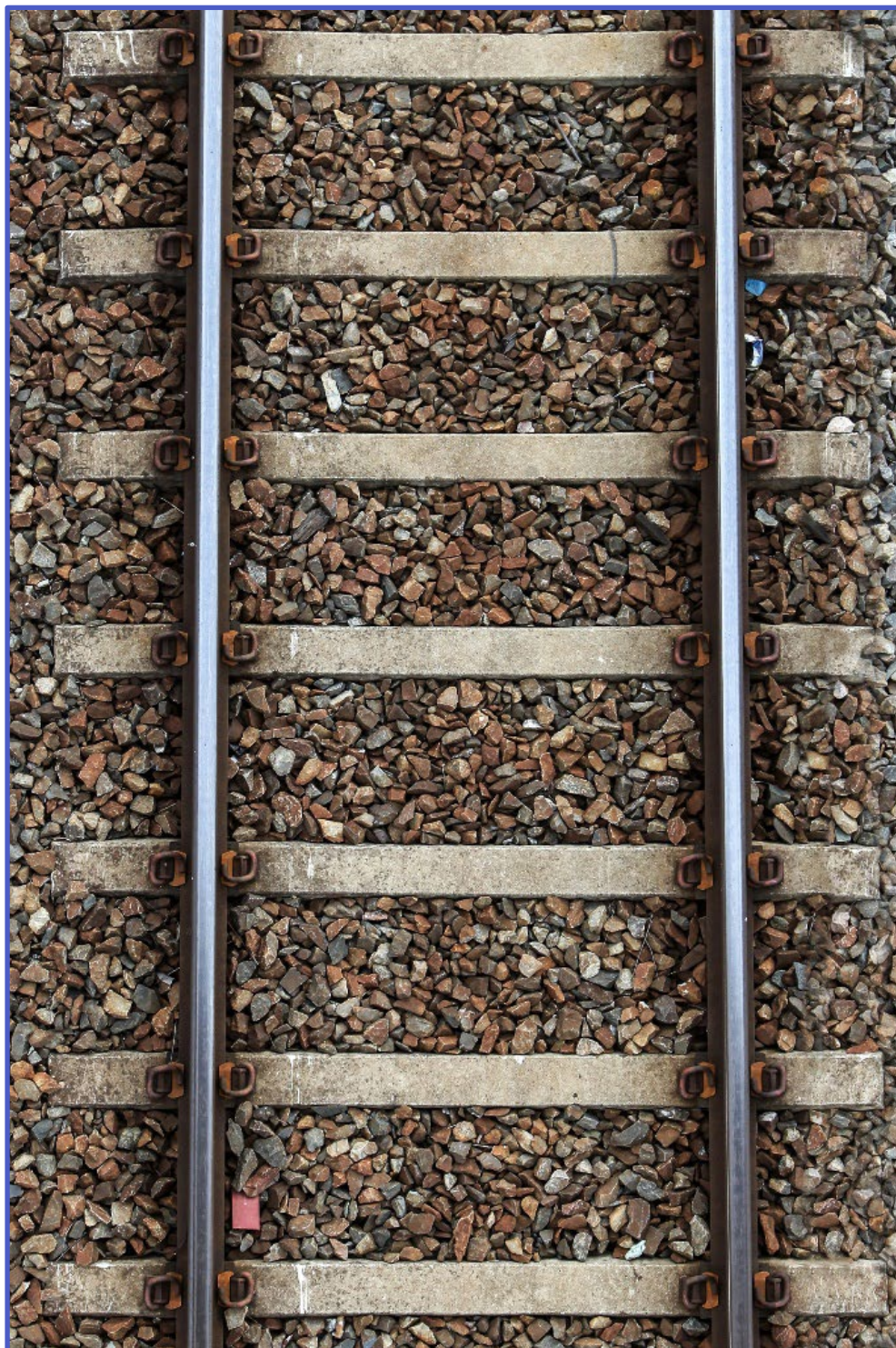
Styrmodellen innehåller en vision: "Trafikanalys är den självklara kunskapsmyndigheten inom transportområdet". Den innehåller även vårt grunduppdrag (som är att likställa med myndighetens instruktion) och lyfter fram transportpolitikens övergripande mål om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv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

Trafikanalys har 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:

1. Vi ska utveckla policyrelevanta kunskaps- och beslutsunderlag inom transportområdet och lämna väl underbyggda rekommendationer till regeringen.
2. Vi ska producera aktuell, användbar och lättillgänglig officiell statistik inom området transporter och kommunikationer.
3. Vi ska sprida och öka relevanta aktörers användning av vår kunskap.
4. Vi ska ha en hög kompetens för att möta det framtida behovet av analyser, kunskap, utvärderingar och statistik.

5. 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 verksamhetsmål 1,2 och 3, vilket beskrivs närmare i kapitel 5.



2 Analys

Våra uppdrag inom området

Uppdrag enligt Trafikanalys instruktion

- Trafikanalys ska, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, analysera samt redovisa effekter av föreslagna åtgärder inom transportområdet. Trafikanalys ska inom vårt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer.
- Trafikanalys ska göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet.
- Trafikanalys ska varje år redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen.
- Trafikanalys ska bedriva omvärldsbevakning och omvärldsanalys inom transportområdet, särskilt med tonvikt på transportområdets utveckling i Europeiska unionen och dess effekter för Sverige.
- Trafikanalys ska ansvara för analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn.
- Trafikanalys ska varje år till regeringen redovisa en prognos över fordonsflottans sammansättning och utveckling för innevarande år och de närmast följande tre åren.
- Trafikanalys ska årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation.

Uppdrag i Trafikanalys regleringsbrev

- Trafikanalys ska ta fram ett kunskapsunderlag om en storskalig elektrifiering av transportsektorn. Uppdraget ska senast den 30 november 2024 redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Särskilda regeringsuppdrag

- Trafikanalys ska kartlägga tillhandahållandet och användningen av eldrivna enpersonsfordon i Sverige.

Sammanfattande bedömning

Under året har resultat från Trafikanalys nyttjats för transportpolitiskt utvecklingsarbete i form av förslag till författningsändringar, underlag till budgetpropositionen samt fortsatta utredningsuppdrag.

Trafikanalys bedömer därför att vi under 2024 bidrog till att uppfylla verksamhetsmålet om att utveckla policyrelevanta kunskaps- och beslutsunderlag inom transportområdet och lämna väl underbyggda rekommendationer till regeringen.

Transportsektorns elektrifiering är fortsatt i fokus. I tillägg till myndighetens instruktionsbaserade uppdrag har Trafikanalys under året haft två regeringsuppdrag om konsekvenser av en storskalig elektrifiering av transportsektorn samt om användningen av eldrivna enpersonsfordon. Dessa uppdrag har resulterat i policyrekommendationer och kunskapsunderlag för regeringens transportpolitiska utvecklingsarbete.

Trafikanalys arbete inom verksamhetsgrenen Analys innefattar analyser av förväntade effekter av föreslagna åtgärder, utvecklingen inom transportområdet samt omvärlden med ett särskilt fokus på utvecklingen inom EU. Myndigheten har enligt instruktion flera specifika uppdrag som utgör huvuddelen av arbetet inom analysgrenen.

Under året har Trafikanalys även haft särskilda regeringsuppdrag om att beskriva konsekvenser av storskalig elektrifiering av transportsektorn samt om användningen och tillhandahållandet av eldrivna enpersonsfordon. Arbetet med dessa stod för 35 procent av nedlagd arbetstid inom analysgrenen. Uppdragen resulterade i kunskapsunderlag och policyrekommendationer som bedöms bli viktiga för att understödja den fortsatta elektrifieringen av transportsektorn och ge förutsättningar för att hantera elektrifieringens effekter på samhället.

Resultat från verksamheten inom Analys används av regeringen bl.a. för arbetet med budgetpropositionen där Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen t.ex. utgör ett huvudunderlag för resultatredovisningen inom utgiftsområdet kommunikationer. Trafikanalys analyser av samhällsekonomiska kostnader i förhållande till skatter och avgifter samt myndighetens prognoser för vägfordonsflottans utveckling är andra exempel på viktiga underlag för regeringens arbete inom transport-, miljö- och skatteområdena.

Under 2024 har Trafikanalys även redovisat förväntade effekter av det uppdaterade systemet för handel med utsläppsrätter inom EU och också i ett bredare perspektiv analyserat lagstiftningen inom EU:s så kallade 55%-paket. Analyserna bidrar med kunskap om transportsektorns utsläppstrymme och hur åtgärds-kostnader för att minska transporterens utsläpp påverkas av förändringar i andra delar av systemet, eller av olika vägval.

Då Trafikanalys uppdrag handlar om att ta fram kunskaps- och beslutsunderlag för transportpolitiskt utvecklingsarbete kan det ofta dröja innan vi kan konstatera vilken betydelse myndighetens resultat får. Ett exempel där vi under 2024 ser att Trafikanalys tidigare resultat har tagits vidare är regeringens beslut om förändringar i IKN-förordningen som möjliggör förbättrade förutsättningar att tillgodose fartygs behov av landström, i linje med Trafikanalys förslag i rapporten *Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart* (Rapport 2022:17).

Vi kan också notera att regeringen genom ett uppdrag till Statens energimyndighet (KN2025/00082) har valt att gå vidare med två områden som Trafikanalys lyfter fram som centrala i redovisningen av regeringsuppdraget om storskalig elektrifiering (Rapport 2024:9).



Trafikanalys bedriver även utvecklingsarbete kring myndighetens uppdrag enligt instruktion för att kontinuerligt förbättra de underlag som myndigheten levererar. Under 2024 har t.ex. utvecklingsarbete genomförts som gör det möjligt att på Trafikanalys webbplats ta del av interaktiva och regionalt uppdelade resultat från Trafikanalys måluppföljning.

Ett annat utvecklingsarbete som har inletts under året med målsättningen att skapa en ny årligt återkommande publikation är kring luftfartens konkurrenskraft. Trafikanalys redovisar sedan tidigare årligen sjöfartens internationella konkurrenssituation och vi bedömer att en motsvarande redovisning för luftfarten kommer att bli ett användbart underlag för utvecklingen av luftfartspolitik.

Urval av prestationer Analys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2024 inom verksamhetsgrenen Analys. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 2.1. Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer inom verksamhetsgrenen, tkr.

Urval prestationer Analys*	2024	2023	2022
Uppföljning av transportpolitiska målen (inkl. utvecklingsinsatser)	3 564	3 372	3 561
Fordonsprognoser (inkl. fördjupning om den eldrivna fordonsflottan)	2 066	2 948	2 110
Samhällsekonomiska modeller	649	115	340
Sjöfartens konkurrenssituation	531	445	443
EU-bevakning	314	499	235

* Myndigheten har omgrupperat projektkoder under respektive verksamhetsgren vilket bland annat påverkat andelen OH som belastar prestationer, jämförelsetal är omräknat enligt nya grupperingar.

Nedlagda resurser och kostnader för de årliga fordonsprognoserna är i stort samma år från år, men insatser för utveckling varierar över åren. Under 2023 genomfördes till exempel en större insats om hushållens val av elbil.

Nedlagda resurser och kostnader för den årliga måluppföljningen är i stort samma år från år men insatser för utveckling av måluppföljningen varierar även här mellan åren.

3 Granskning och utvärdering

Våra uppdrag inom området

Uppdrag enligt Trafikanalys instruktion

- Trafikanalys ska, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av genomförda åtgärder inom transportområdet.
- Trafikanalys ska vartannat år utvärdera effekterna av stödet till svensk sjöfart.
- Trafikanalys ska utveckla trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder.

Särskilda regeringsuppdrag

- Uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt.
- Uppdrag att följa upp etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Uppdrag i förordningar

Trafikanalys ska enligt Klimatrapporteringsförordningen (2014:1434) delta i klimatrapporteringsarbetet genom att för transportsektorn,

- lämna uppgifter om antal nyregistrerade, importerade och exporterade fordon,
- lämna underlag till de scenarier som Statens energimyndighet ska lämna enligt 18 § 7,
- utföra oberoende granskning av beräknade utsläpp av växthusgaser, och
- utföra granskning av scenarier som har tagits fram enligt artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999. Förordning (2021:1292).

Sammanfattande bedömning

Trafikanalys bedömer att 2024 års resultat från verksamhetsgrenen granskning och utvärdering innebär ökad kunskap och kännedom om genomförandet och effekterna av de verksamheter och åtgärder som myndigheten granskat och utvärderat. Med resultaten som stöd kan regeringens styrning och övriga aktörers arbete anpassas och effektiviseras för förbättrade möjligheter till transportpolitisk målluppfyllelse.

Under året har det särskilda regeringsuppdraget om att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll fortsatt varit i fokus. Trafikanalys bedömer att arbetet och dialogen med Trafikverket om detta har bidragit på ett positivt sätt till Trafikverkets arbete med kostnadskontroll, liksom till regeringens utveckling av policy på området. Trafikanalys har även granskat byggstartsförslag samt deltagit i klimatrapporteringsarbetet enligt förordning.

I tillägg till arbetet med dessa uppdrag har metodutvecklingsinsatser genomförts. Trafikanalys metodutvecklingsarbete är avgörande för att säkerställa förmågan att beakta relevanta perspektiv i utvärderingar av kommande åtgärder inom transportområdet. Ett tema för årets arbete med utveckling av utvärderingsmetoder har varit metoder för att beakta faktorer som påverkar målluppfyllelse, acceptans och effektivitet vid utvärdering av transportpolitiska åtgärder.



Trafikanalys arbete inom Granskning och utvärdering bedrivs med utgångspunkt i de transportpolitiska målen enligt myndighetens huvuduppgift. Gransknings- och utvärderingsobjekt ges till stora delar genom särskilda uppdrag eller i regleringsbrev.

Under 2024 har uppdraget att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll stått för 67 procent av arbetet inom verksamhetsgrenen. Trafikanalys har under 2024 lämnat en första delredovisning av uppdraget, som beskriver den övergripande problembilden, och ringar in ökad transparens kring kostnadsutvecklingen, förbättrad informationshantering, stärkt lärande och rutiner för erfarenhetsåterföring, systemstöd för att följa investeringsåtgärder från ax till limpa, samt behov av styrning och incitament som stärker kostnadskontrollen som viktiga områden för att öka kostnadskontrollen.

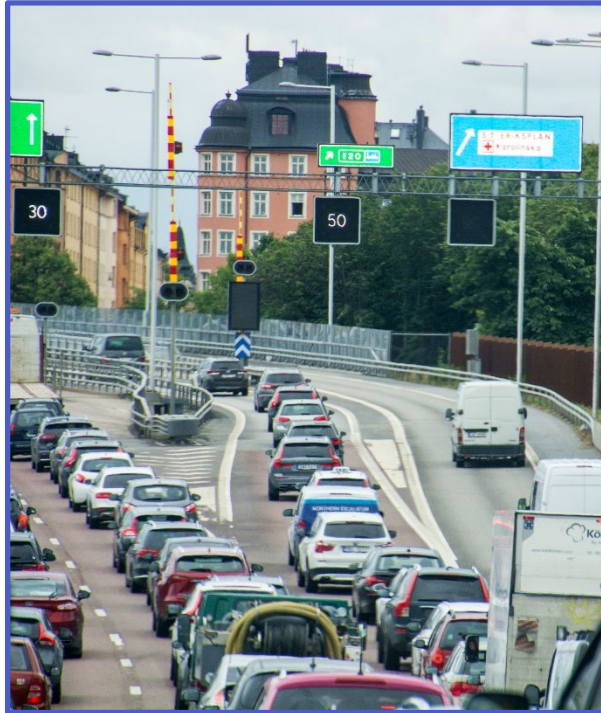
Under 2024 har granskningen fokuserat på orsakerna till kostnadsförändringar i investeringsverksamheten och underhållsbehovens utveckling, Trafikverkets uppföljning av kostnadskontrollen, planeringssystemets tillämpning och Trafikverkets tillämpning av ett LCC-perspektiv. Trafikanalys har också följt Trafikverkets pågående arbete med att stärka kostnadskontrollen, och analyserat hur trögheter i förändringsarbetet kan förklaras på områden där förslag långt tidigare har presenterats men där ingen större förändring har åstadkommit. Trafikanalys under 2024 även publicerat en promemoria om kostnadsutvecklingen för objekt i den nationella planen. Analysen kommer att fördjupas i uppdragets kommande delredovisningar.

Trafikanalys har under 2024 haft en löpande dialog med Trafikverket och Regeringskansliet kring arbetet med förbättrad kostnadskontroll, och bedömer att arbetet har bidragit till förändringar som både Trafikverket och regeringen gör i syfte att öka kostnadskontrollen. Samarbetet med Trafikverket har fungerat mycket väl och är en förutsättning för genomförandet av uppdraget.

Trafikanalys noterar även att arbetet med kostnadskontroll lyfts fram i budgetpropositionen för 2025 (Prop. 2024/25:1) och att Trafikanalys redovisningar från 2023 och 2024 används som underlag för flera delar av infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (Prop. 2024/25:2). Trafikanalys fortsätter granskningen av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll inom ramen för sitt uppdrag, som sträcker sig fram till 2028.

I enlighet med vad som anges i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (Prop. 2011/12:118) har Trafikanalys även 2024 granskat Trafikverkets byggstartsförslag (Rapport 2024:8). Underlaget används i beredningen av regeringens årliga beslut om byggstarter och uppdrag att ta fram förnyat underlag.

Kontinuerligt utvecklingsarbete är avgörande för att säkerställa myndighetens förmåga att utvärdera framtida åtgärder. Trafikanalys har också uppdraget enligt instruktionen att utveckla trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder. Under 2024 har utvecklingsarbetet i huvudsak fokuserat på kunskapsutveckling om betydelsen av Intelligent transport system (ITS) och digitalisering för transportsystemets utveckling samt på metoder för policyutvärdering av åtgärder som syftar till omställning av transportsystemet mot ökad hållbarhet då faktorer som effektivitet och acceptans blir viktiga att beakta. Sammantaget utgjorde metodutvecklingsinriktade projekt 24 procent av arbetet inom verksamhetsgrenen under 2024.



Exempel på prestationer Granskning och utvärdering

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt kostnaden för det dominerande uppdraget inom verksamhetsgrenen Granskning och utvärdering. Kostnaden omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 3.1. Totala kostnader, interna och externa, för ett exempel på prestationer, tkr.

Urval prestationer Granskning och utvärdering	2024	2023	2022
Kostnadskontrollprojektet	7 000	7 000	1 000

4 Statistik

Våra uppdrag inom området

Uppdrag enligt Trafikanalys instruktion

- Trafikanalys är utsedd av regeringen att vara statistikansvarig myndighet för Sveriges officiella statistik inom ämnesområdet Transporter och kommunikationer. Statistik som klassas som officiell statistik ska uppfylla särskilda kvalitetskrav, offentliggöras utan avgift och hållas tillgänglig i elektronisk form. Trafikanalys publicerar officiell statistik inom olika områden: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor, Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. I vårt uppdrag ingår även att genomföra resvane- och varuflödesundersökningar.
- Uppdrag att ansvara för att resultaten av insamlad statistik översänds till Europeiska kommissionen om insamlandet skett på grundval av föreskrifter som har meddelats av kommissionen.

Uppdrag i Trafikanalys regleringsbrev

- Uppdrag att utveckla statistiken för elektrifieringen inom transportområdet.

Uppdrag i förordningar

- Trafikanalys ska enligt Klimatrapporteringsförordningen (2014:1434) delta i klimatrapporteringsarbetet genom att för transportsektorn
 - Lämna uppgifter om antal nyregistrerade, importerade och exporterade fordon.

Sammanfattande bedömning

Trafikanalys bedömer att vi under 2024 har genomfört vårt uppdrag att publicera statistik inom ämnesområdet Transporter och kommunikationer genom att vi gjort 50 publiceringar inom åtta statistikområden: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor, Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Vi bedömer att vi har uppfyllt målet om att publicera statistik som är aktuell, relevant och tillgänglig och följer uppsatta kvalitetsmål för den officiella statistiken. Trafikanalys har under 2024 också rapporterat statistik till Eurostat enligt förfrågan från Europeiska Kommissionen. De statistikprodukter där resultatet rapporteras in till Eurostat är: Vägtrafikskador, Bantrafik och järnvägstransporter, Sjötrafik, Luftfart och Lastbilstrafik.

Trafikanalys uppdrag att producera statistik om transporter och kommunikationer specificeras i Statistikförordningen¹ 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 statistiklagen² och dess sju kvalitetskriterier: relevans, noggrannhet, aktualitet, punktlighet, tillgänglighet och tydlighet, jämförbarhet och samstämmighet. Statistikframställningen sker i samarbete med statistikproducenter som utgörs av såväl andra transportmyndigheter som upphandlade statistik konsulter.

¹ Förordning (2001:100) om den officiella statistiken.

² Lag (2001:99) om den officiella statistiken.

Under 2024 har vi genomfört vårt uppdrag att publicera statistik inom ämnesområdet Transporter och kommunikationer och för 17 statistikprodukter har vi gjort 50 publiceringar enligt fastställd plan inom våra åtta statistikområden: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor, Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Vi har också tillsammans med extern statistikproducent genomfört förberedande arbete inför den nationella varuflödesundersökning som ska ske 2025.

Trafikanalys ansvarar även för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat enligt Europaparlamentets och rådets förordningar om luftfart, järnvägstransporter, lastbilstransporter och sjötrafik och trafik på inre vattenvägar.³ Dessutom rapporterar Trafikanalys årligen svensk statistik kring transporter och infrastruktur till Eurostat, UNECE och OECD via flera återkommande frivilliga undersökningar.

Trafikanalys deltar också i Eurostats ordinarie arbetsgrupper för transportstatistik inom områdena väg, järnväg, luftfart, sjöfart samt i en ny arbetsgrupp för utveckling av statistik för körsträckor. I dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och utveckling av gemensamma metoder och produkter på statistikområdet.

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. 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. 2024 har förberedelser genomförts inför undersökningsår 2025.

Trafikanalys redovisar i tabell 4.1 kostnaden för de dominerande statistikprodukterna inom verksamhetsgrenen Statistik. Kostnaden omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 4.1. Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer, tkr.

Urval prestationer Statistik	2024	2023	2022
Resvaneundersökningen	3 083	2 635	3 429
Lastbilsundersökningen	4 751	5 005	4 528
Sjöfart	1 909	1 957	1 770
Varuflödesundersökningen	3 809	679	2 906

4.1 Utveckling av statistikverksamheten

Inom de olika statistikområdena sker utöver arbetet med löpande statistikproduktion även utvecklingsarbete för att öka statistikens kvalitet. Utvecklingsarbetet sker både internt och i samarbete med externa statistikproducenter. En del av kvalitetsarbetet styrs av lagar och föreskrifter men initiativ till utveckling kan också tas utifrån förändringar i vår omvärld så som

³ 437/(2033/EG (luftfart), 91/2003/EG (järnvägstransporter), 70/2012/EU (lastbilstransporter), 93/704/EG (vägtrafikskador), 42/2009/EG (sjötrafik)

tillgång till nya datakällor och möjligheter kring hur statistiken tillgängliggörs. För att säkerställa att vår statistik lever upp till externa krav och användarnas förväntningar och behov är det viktigt för oss att ha en nära kontakt med användarna. 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 att beskriva den pågående elektrifieringen i transportsystemet.

I enlighet med SCB:s föreskrifter⁴ 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. Vi strävar efter att minska uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Det handlar bland annat om att förenkla undersökningar, förbättra webbportaler för insamling och att se över och pröva möjligheter för att ersätta enkätfrågor med befintliga registerdata och andra datakällor.

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.

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

Tillgängliggöra statistiken - visualisering

Under året har vi fortsatt utvecklingsarbetet kring hur vi kan tillgängliggöra vår statistik. I Trafikanalys statistikportal kan användaren välja färdigdesignade tabeller eller göra skraddarsydda uttag. Under året har utvecklingsfokus legat på visualisering och presentation av statistikresultat i nya format. Under 2024 har vi i publicerat Resvaneundersökningen⁵ och Lastbilsundersökningen⁶ i ett nytt interaktivt format.

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. Under 2024 har vi fortsatt att utveckla metoden för imputering av körsträckor för de fordon som saknar registrerade körsträckor. Planen är att den nya metoden ska börja användas under 2025.

Trafikanalys sammanställer ungefär vart femte år statistik om varuflöden i den s.k. Varuflödesundersökningen (VFU). För mellanliggande och efterliggande år publiceras ingen statistik. Detta innebär att insamlingen till VFU kan komma att genomföras under år då något speciellt inträffar i ekonomin eller i omvärlden och som eventuellt påverkar transportnivåer och transportmönster. Det finns ett behov av att beskriva varuflöden även för de år då inte VFU genomförs. Under året har vi därför genomfört ett projekt med syftet att ta fram metoder för att göra skattningar av varuflöden för år då det inte genomförs en enkätbaserad VFU.⁷ Metoderna har sedan använts för att skapa årliga skattade tidserier för åren 2022 och 2023.

⁴ SCB-FS 2017:8

⁵ www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/

⁶ www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/

⁷ PM 2024:6

Nya datakällor

Trafikanalys har under en tid undersökt möjligheterna att med hjälp av mobilnätsdata beskriva resor och resvanor i Sverige. Under hösten 2024 har Trafikanalys drivit ett projekt med syftet att kombinera mobilnätsdata med underlag från Resvanundersökningen (RVU). Med mobilnätsdata kan resandevolymer i olika nedbrytningar beskrivas mer utförligt, medan RVU ger information om resenären och syftet med resan, vilket saknas i mobilnätsdata. I december 2024 publicerades kombinerade mobilnätsdata och enkätdata i ett interaktivt tabellverk som visar antal resor gjorda i Sverige åren 2020–2023.⁸ Statistiken är av experimentell slag och den är därmed inte heller del av Sveriges officiella statistik.

4.2 Utveckling av statistik avseende elektrifiering

I januari 2024 rapporterade Trafikanalys den första delen av regeringsuppdraget att utveckla statistiken för elektrifieringen inom transportområdet och har därefter under året fortsatt arbetet med att analysera hur transportstatistiken kan utvecklas för att kunna beskriva en alltmer elektrifierad transportsektor.⁹ Den första delredovisningen av uppdraget gjordes i form av en rapport som innehöll kartläggning, omvärldsanalys samt en framtagna utvecklingsplan för hur statistiken kommer att utvecklas med avseende på elektrifiering.¹⁰



Baserat på statistik användarnas behov av statistik om elektrifiering, den genomförda internationella jämförelsen och analysen av vilken statistik som bör och kan utvecklas, har Trafikanalys identifierat flera produkter där statistik kan utvecklas under de närmaste åren.

Enligt den framtagna utvecklingsplanen planerar Trafikanalys under tidsperioden 2024–2026 att genomföra utvecklingsinsatser för att framställa och publicera statistik med avseende på elektrifiering inom följande statistikprodukter:

⁸ www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/kombinerade-mobilnatsdata-och-enkatdata-beskriver-resmonster-15129/

⁹ www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/utvecklad-statistik-for-en-elektrifierad-transportsektor-14426/

¹⁰ Rapport 2024:1 – Utvecklad transportstatistik avseende elektrifiering

- Bantrafik
- Fordon på väg
- Godstransporter med tunga lastbilar
- Regional linjetrafik

Redovisning av utvecklingsinsatser under 2024

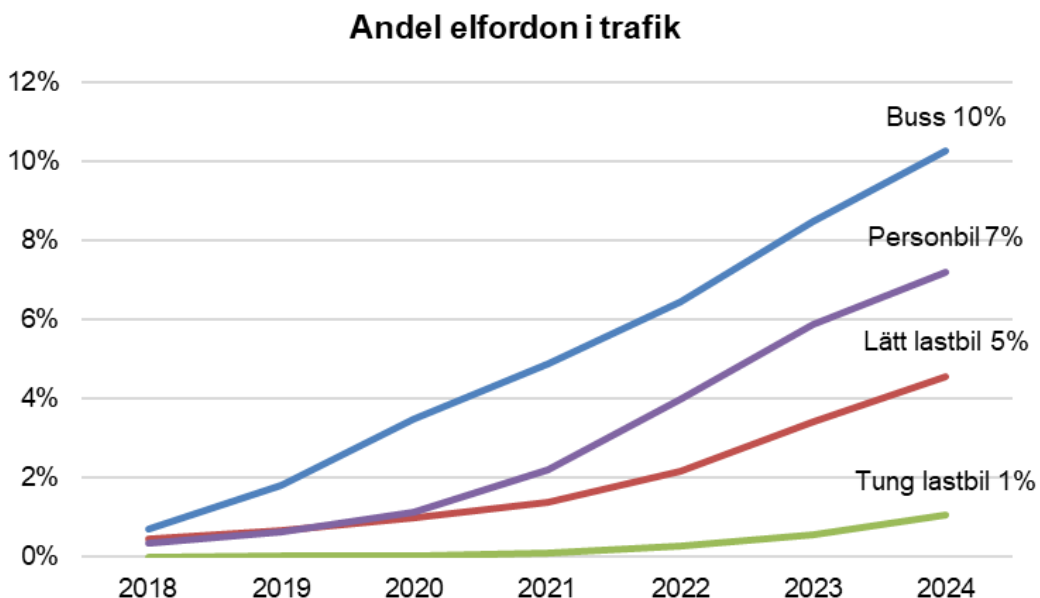
Fordon på väg

Statistikprodukten Fordon på väg innehöll redan viss statistik som är nedbruten med avseende på elektrifiering, men Trafikanalys såg ett behov av att framställa ytterligare statistik med avseende på elektrifiering, vilket resulterat i utvecklingen av statistikinhållet för publikationerna Nyregistreringar och Fordon.

Med start i februari 2024, avseende statistik för januari 2024, utökade därför Trafikanalys statistiken om nyregistreringar med statistik om lätta och tunga lastbilar samt bussar fördelat på drivmedel.

Även årsstatistiken om fordon i trafik avseende 2023 som publicerades under februari 2024 utökades med nya tabeller för att kunna följa elektrifieringen. För personbil lades "genomsnittlig vikt per drivmedel" till och för motorcykel, moped och traktor utökades tabeller med antal fordon per drivmedel.

Trafikanalys ser att förutsättningarna är goda för att utveckla innehållet i statistiken om fordonbeståndet, med ytterligare efterfrågad relevant statistik om elektrifiering och planerar därför att under år 2025 genomföra ett utvecklingsarbete för framställning av relevant statistik med avseende på elektrifiering med målet att publicera statistiken i samband med publiceringstillfället i februari 2026.



Figur 4.1. Andel elfordon i trafik 2018–2024.

Källa: Trafikanalys statistik, Fordon på väg.

Godstransporter med tunga lastbilar

Efter att en mindre utredning genomförts utökade Trafikanalys i samband med publiceringen av årsstatistiken för Lastbilsundersökningen år 2023 statistikinhållet så att statistik om eldrivna lastbilars transporter redovisas. Statistiken avseende elektrifiering omfattar antal transporter, körda km, lastad godsmängd i ton och transportarbete i tonkilometer för eldrivna tunga lastbilar i Sverige. Publicering skedde i december 2024.

2

När ett tillräckligt stort underlag av eldrivna tunga lastbilar finns i trafik kommer Trafikanalys fortsätta utveckla lastbilsstatistiken och anpassa undersökningsdesignen för att om möjligt redovisa statistiken på finare nivåer som till exempel geografi, varutyp eller fordonens egenskaper.

Bantrafik och Järnvägstransporter

Statistikprodukten Bantrafik innehåller redan statistik om infrastruktur och fordon som redovisas med avseende på elektrifiering. I samband med kartläggningen under året identifierade Trafikanalys möjligheter att utveckla den del av statistiken som baseras på Trafikverkets uppföljningssystem. I enlighet med den framtagna utvecklingsplanen startade Trafikanalys tillsammans med Trafikverket ett utvecklingsprojekt under hösten 2024. Projektet syftar till att:

- utveckla statistiken som är baserad på Trafikverkets uppföljningssystem och,
- utreda om tågoperatörerna har möjlighet att rapportera uppgifter nedbrutna med avseende på elektrifiering.

Utvecklingsprojektet kommer att pågå under första halvan av 2025 och om resultat från utredningen visar att det finns möjligheter att utöka statistiken med nedbrytningen avseende elektrifiering kommer utvecklingen av statistiken att påbörjas under hösten 2025 med målet att publicera den utvecklade statistiken under 2026.

Regional linjetrafik

I enlighet med framtagna utvecklingsplan påbörjade Trafikanalys under hösten 2024 ett utredningsarbete i syfte att kartlägga hur möjligheten ser ut för kollektivtrafikbolag att utöka statistikprodukten regional linjetrafik med uppgifter om elektrifiering. För att kunna utveckla statistiken som rör utbud och resande med kollektivtrafiken krävs det att uppgiftslämnarna ska kunna redovisa insamlade uppgifter nedbrutna med avseende på elektrifiering.

Preliminära resultat från utredningen så här långt visar att en övervägande del av trafikbolagen har möjligheter att kunna utöka rapporteringen om regional linjetrafik med uppgifter om elektrifiering på en övergripande nivå. Detta kommer sannolikt dock att utöka uppgiftslämnarbrödan. När arbetet med utredningen är klar, under våren 2025, kommer Trafikanalys fortsätta utvecklingen av statistikinhållet så att där det är möjligt även statistik avseende elektrifiering kan redovisas.

5 Om resultatindikatorer

5.1 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 visar hur kvaliteten i verksamheten kan säkras och utvecklas genom verksamhetsmål och uppföljning av dessa med hjälp av resultatindikatorer. Resultatindikatorerna är ett komplement till 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. Målen beskrivs i kapitel 1. De aktiviteter som återfinns i myndighetens verksamhetsplan syftar till att bidra till att vi når verksamhetsmålen.

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 verksamhetsmål 1, 2 och 3, vilka rör kunskapsutveckling och kunskapsspridning.

5.2 Kunskapsutveckling

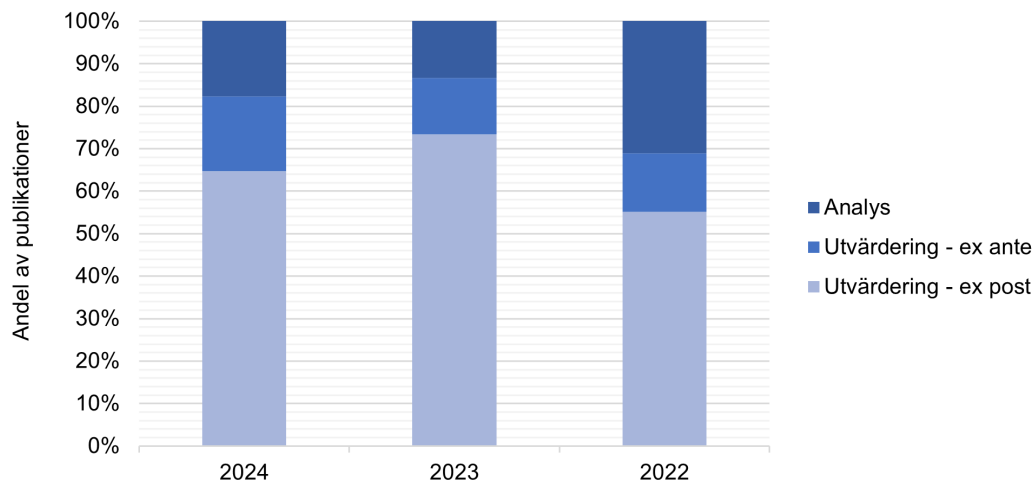
Resultatindikatorer för kunskapsutveckling följer främst upp följande verksamhetsmål:

1. Trafikanalys ska utveckla policyrelevanta kunskaps- och beslutsunderlag inom transportområdet och lämna väl underbyggda rekommendationer till regeringen.
2. Trafikanalys ska producera aktuell, användbar och lättillgänglig officiell statistik inom området transporter och kommunikationer.

När det gäller den första punkten är det av central betydelse att våra kunskapsunderlag har hög relevans för den aktuella transportpolitiken. Goda förutsättningar skapas genom att myndigheten ges uppdrag från regeringen genom sin instruktion eller särskilda regeringsuppdrag. Vi har inte inom ramen för denna årsredovisning tagit fram ett särskilt målvärde när det gäller policyrelevansen, men avser att i samband med nästföljande årsredovisning ha gjort ett utvecklingsarbete som syftar till att ge oss mera träffsäkra resultatindikatorer. Det ska dock understrykas att vi i denna årsredovisning har lagt till s.k. sammanfattande bedömningar kopplat till respektive verksamhetsgren, i syfte att på ett tydligare sätt resonera om effekterna av vårt arbete.

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 5.1 att det finns en mellanårsvariation till följd av de aktuella uppdragen.



Figur 5.1. 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.

Beträffande den andra punkten specificeras Trafikanalys uppdrag att producera statistik om transporter och kommunikationer 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.

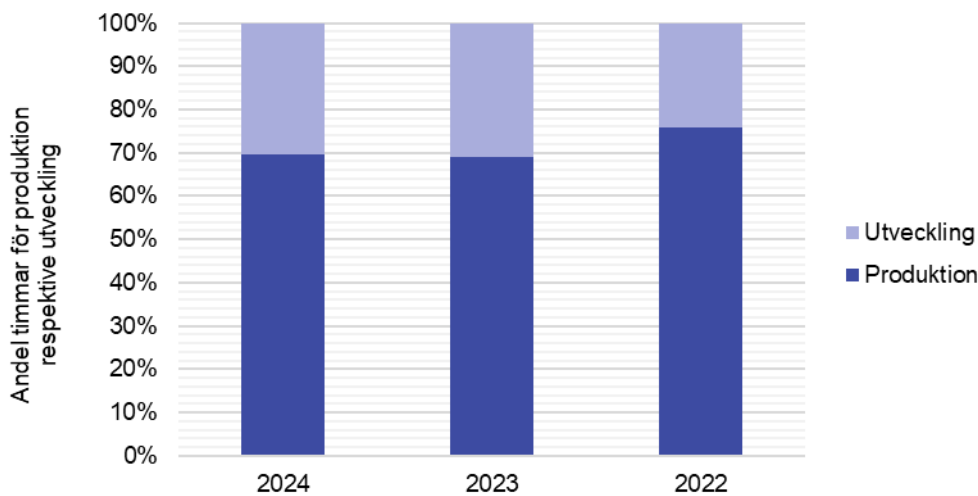
Inom de olika statistikprodukterna sker utöver arbetet med löpande statistikproduktion även utvecklingsarbete för att öka statistikens kvalitet. Utvecklingsarbetet sker både internt och i samarbete med externa statistikproducenter. Vissa år genomförs även större utvecklingsprojekt som berör flera produkter.

Andelen timmar som används internt för statistikutveckling kan ses som en indikator på att det sker en kvalitetsutveckling, det kan handla om metodutveckling, utvärdering av nya datakällor eller att säkerställa att statistiken är aktuell och relevant. Utvecklingsarbetet medför också löpande kunskapsutveckling inom statistikverksamheten.

Under 2024 har vi fortsatt med en fokuserad satsning 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 fortsatt under 2024. Vi har även arbetat med framtagning av en metod för att skatta varuflöden för de år vi inte genomför en enkätbaserad Varuflödesundersökning (VFU). Under 2024 lades ungefär samma andel tid på utvecklingsarbete som föregående år. Därmed når vi upp till och överträffar vårt målvärde som innebär att minst 20 procent av tiden läggs på utvecklingsarbete. Sett över de

senaste tre åren (2022–2024) har snittvärdet för denna resultatindikator varit 28 procent, och för 2024 år är andelen 30 procent (jämfört med 31 procent, 2023).

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. Som tidigare nämnts presenterar vi dock sammanfattande bedömningar kopplat till respektive verksamhetsgren, i syfte att på ett tydligare sätt resonera om effekterna av vårt arbete.



Figur 5.2. Statistikproduktion, andel timmar fördelade på produktion respektive utveckling för samtliga statistikprodukter år 2022–2024.

5.3 Kunskapsspridning

Resultatindikatorer för kunskapsspridning följer främst upp följande verksamhetsmål:

3. 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 6.1.

6 Övriga uppdrag och återrapporteringar

6.1 Kunskapsspridning

Våra uppdrag inom området

Uppdrag enligt Trafikanalys instruktion

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

Sammanfattande bedömning

Trafikanalys bedömer att spridningen av kunskap och erfarenheter till myndighetens främsta målgrupper har haft en stabil utveckling under 2024 och att den i stora drag är oförändrad jämfört med tidigare år.

Våra resultatindikatorer visar att kunskapsspridningen har haft en gynnsam utveckling inom vissa områden och på andra områden en mer stadig utveckling utan större förändringar jämfört med tidigare. Webbplatsen är fortsatt myndighetens viktigaste kanal och den visar en stabil utveckling vad gäller spridningen av våra kunskapsunderlag.

En ökad spridning av våra underlag skulle potentiellt betyda att fler relevanta aktörer får användning av vår kunskap, vilket ligger i linje med myndighetens mål för området kunskapsspridning.

För att utföra uppgiften att sprida våra erfarenheter och kunskap till våra målgrupper genomför Trafikanalys kommunikationsinsatser på flera sätt och i flera kanaler. Det handlar bland annat om vår webbplats, våra publikationer, seminarier, föreläsningar, nätverk, kommunikation med media, etcetera.

Den kunskap vi tar fram riktar sig ofta till beslutsfattare på olika nivåer, framför allt regering och riksdag, men även till beslutsfattare vid statliga myndigheter och regioner. De långsiktiga målen för Trafikanalys externa kommunikation utgår från våra verksamhetsmål. I vår kommunikationsstrategi¹¹ formuleras målen 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.

Resultatindikatorerna för området kunskapsspridning följer främst upp vårt verksamhetsmål:

¹¹ Sty 2021/107

- Trafikanalys ska sprida resultatet av framtagna kunskapsunderlag.

Vi har inte formulerat kvantitativa målvärden för det vi mäter inom området kunskapsspridning, utöver att vi gärna ser en generell ökning av spridningen och under alla omständigheter en stabilitet över tid.

Vi följer kunskapsspridningen bland annat genom att mäta aktiviteten på vår webbplats, vårt deltagande i olika former av mötesplatser, och vår förekomst i riksdagens olika dokument, detta för att fånga förekomsten av våra kunskapsunderlag. Förekomsten i riksdagens informationsflöden kan ses som en indirekt spegling av att våra utredningar har ett genomslag i samhället.

6.1.1 Webbplatsen www.trafa.se

Webbplatsen www.trafa.se är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning. Många besöker vår webbplats för att ta del av, och ladda ner, publikationer från tidigare år. Det visar att våra rapporter, analyser och statistikunderlag är efterfrågade. De mest välbesökta sidorna på webbplatsen handlar om statistik inom transportområdet.

För 2024 ser vi ett ökat antal sidvisningar jämfört med 2023 och att antalet aktiva användare och antalet startade sessioner på webbplatsen i stort sett är detsamma som 2023, Tabell 6.1.

Av underlaget kan slutsatsen dras att varje besökare på webbplatsen har tagit del av flera sidor under sitt besök på webbplatsen under 2024. En bidragande orsak kan vara den enkla AI-tjänst som infördes på webbplatsen under 2023. Den personaliserar delar av webbplatsens innehåll efter besökaren och kan på så sätt visa ett innehåll med högre relevans för besökaren.

Tabell 6.1. Webbplatsens utveckling 2022–2024.

År	2024	2023	2022 ^{12,13}
Antal sidvisningar	221 298	180 780	276 319
Antal användare	32 325	33 700	70 125
Antal sessioner	66 778	67 574	123 692

Källa: Google Analytics, Google Analytics 4 för 2023 och 2024.

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

6.1.2 Publikationer och statistikspridning

Under året har Trafikanalys publicerat och spridit totalt 11 rapporter och 10 promemorior inom verksamhetsgrenarna analys samt granskning och utvärdering. Den senaste femårsperioden har vi publicerat i genomsnitt 16 rapporter och 11 promemorior per år. Publiceringarna under 2024 har alltså varit något färre än genomsnittet de senaste åren. Antalet varierar mellan åren främst kopplat till vilka uppdrag som är aktuella och vår verksamhet i övrigt.

Inom statistiken gjordes 50 publiceringar av olika tabellverk, statistikrapporter och statistikblad. Det är i stort sett detsamma som tidigare år. Publiceringen av statistikpublikationerna har under året följt den på förhand fastställda publiceringsplanen.

¹² Under 2022 infördes ett nytt godkännande av cookies på www.trafa.se vilket lett till att ett färre antal sidvisningar, användare och sessioner registreras, detta eftersom inte alla besökare godkänner cookies eller inte gör något cookieval.

¹³ 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.

Antalet nedladdade dokument är, trots ett färre antal publikationer under 2024, näst intill detsamma som tidigare år. Antalet nedladdningar påverkas givetvis av antalet publiceringar, och vilka ämnen de berör. I takt med vår ambition att publicera fler av våra underlag i HTML-format framför PDF- och Excel-format så bör också antalet nedladdade dokument minska.

Antalet ingångar till vår möjlighet att göra ett eget urval ur transportstatistiken, via ett gränssnitt på webbplatsen, har minskat jämfört med tidigare år. Det visar Tabell 6.2. Nedgången är svårförklarad och kan vara tillfällig.

Tabell 6.2. Antal nedladdade publikationer från webbplatsen och antal ingångar till eget statistikurval 2022–2024.

År	2024	2023	2022 ^{14, 15}
PDF och Excel	24 702	25 643	33 637
Statistikurval	3 423	5 781	5 736

Källa: Google Analytics, Google Analytics 4 för 2023 och 2024.

6.1.3 Media

Kommunikationen genom media är viktig för att nå ut med vår kunskap och resultat till våra målgrupper. Vi försöker berätta om nyheter ur verksamheten på ett proaktivt sätt gentemot media. Många av våra pressmeddelanden handlar om nyheter ur transportstatistiken.

Under 2024 kan vi notera en nedgång i det mediala genomslaget för Trafikanalys. Vi har omnämnts i media i 748 redaktionella artiklar och i 377 inslag i sociala medier under året, Tabell 6.3.

Det är svårt att analysera orsaker bakom nedgången, annat än att mediernas nyhetsvärdering styrs av många olika faktorer. Vi kan notera att antalet pressmeddelanden är i nivå med tidigare år, som Tabell 6.4 visar.

Tabell 6.3. Medieexponering – antal artiklar/inslag där Trafikanalys omnämns 2022–2024.

År	2024	2023	2022
Antal redaktionella artiklar	748	1 214	1 094
Inslag i sociala medier	377	546	569

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

Tabell 6.4. Statistik ur Trafikanalys pressrum 2022–2024.

År	2024	2023	2022
Antal pressmeddelanden	35	35	41
Antal visningar pressrum	22 984	44 539	40 227
Sidvisningar per besök	1,58	1,69	1,58

Källa: uppgifter ur Trafikanalys pressrum hos leverantören MyNewsdesk.

¹⁴ Under 2023 infördes Google Analytics 4 som nytt verktyg för uppföljning. Uppgifterna är därför inte jämförbara med tidigare år.

¹⁵ 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.

6.1.4 Sociala medier

Trafikanalys hade i slutet av 2024, 1 267 följare på LinkedIn och 10 procent fler visningar av inläggen under året jämfört med 2023. Det är troligen en följd av att vi har ökat vår närvaro och aktivitet på plattformen under året.

I slutet av 2024 hade vi också 1 020 följare på plattformen X där vår aktivitet under året har varit relativt oförändrad jämfört med tidigare år.

6.1.5 Nyhetsbrev

Under 2024 har vi fortsatt att sprida våra kunskapsunderlag via våra nyhetsbrev. Vi har i slutet av 2024 drygt 1 200 registrerade mottagare av vårt nyhetsbrev "Senaste nytt från Trafikanalys" och drygt 200 mottagare av nyhetsbrevet Europeisk utblick som tar upp aktuella händelser ur den europeiska transportpolitiken. Under året har vi skickat åtta nummer av Senaste nytt från Trafikanalys och sex utskick av Europeisk utblick. Det är något fler utskick under 2024 jämfört med 2023.

6.1.6 Mötesplatser för erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning

Vi har under året fortsatt att målmedvetet sprida resultat och erfarenheter till våra prioriterade målgrupper, såsom beslutsfattare och andra samhällsaktörer i olika former av mötesplatser.

Våra medarbetare medverkar vid ett stort antal möten och seminarier runt om i Sverige och i viss utsträckning även i andra länder för att presentera analyser och resultat. Det är av stor vikt att föra dialog med olika aktörer och vara närvarande i relevanta sammanhang för att förstå omvärlden och förändringar som kan påverka transportområdet.

Under 2024 har våra medarbetare deltagit i ett 60-tal externa presentationer för relevanta målgrupper. Medarbetarna har också deltagit i ett 30-tal olika externa nätverk både nationella och internationella. De internationella nätverken är i hög grad kopplade till vår statistikverksamhet. Utöver det har också ett 20-tal medarbetare medverkat i olika referensgrupper i både nationella och internationella sammanhang.



Under Nordens största transportkonferens Transportforum 2024 genomförde Trafikanalys 12 egna presentationer av olika resultat och analyser ur vår verksamhet. Till detta kan vi också lägga 13 genomförda interna seminarier med inbjudna gäster till Trafikanalys som presenterat aktuella resultat relevanta för transportområdet.

Webbinarier

Under 2024 har vi också genomfört sju externa digitala webinarier. De har bland annat handlat om fordonsprognoser, uppföljning av de transportpolitiska målen och elektrifiering av transportsektorn. Några av webinarierna har skett inom ramen för genomförandet av regeringsuppdrag, bland annat genom att hämta in synpunkter från deltagare.

Generellt sett har vi under året noterat ett ökat intresse för våra webinarier med fler registrerade deltagare jämfört med tidigare år, över 800 registrerade deltagare under 2024. Våra webinarier har blivit en allt viktigare kanal för kunskapsspridningen.

Sammantaget kan vi notera att det under 2024 har varit en större aktivitet inom området vad gäller erfarenhetsutbyte och spridning i olika mötesforum jämfört med tidigare år.

6.1.7 Hur används myndighetens underlag?

Det finns ingen självklar metod för att mäta effekter av kommunikation i en analyserande och utvärderande verksamhet. Det vi analyserar är ofta omfattande system, och förändringar som kan ta lång tid att genomföra. Dessutom är det många faktorer som påverkar utvecklingen. Det kan därför vara svårt att särskilja hur just våra kunskapsunderlag har påverkat beslut som har fattats eller inte fattats. I avsnitt 2 Analys och avsnitt 3 Granskning och utvärdering ger vi dock några exempel där det är tydligt att våra underlag har använts och också påverkat beslut.

För att få en övergripande bild av hur myndighetens underlag används av regering och riksdag sammanställer vi också i vilken omfattning myndigheten omnämns i olika typer av riksdagsdokument, och hur utvecklingen ser ut över tid.

För det senaste riksdagsåret kan vi konstatera att vi förekommer i ungefär samma utsträckning som tidigare år. Förekomsten bland alla typer av dokument är något högre jämfört med riksdagsåret 22/23, och något lägre än 21/22. Här kan det givetvis förekomma skillnader mellan åren utifrån vilka frågor som är aktuella i riksdagsarbetet.

Tabell 6.5. Myndighetens omnämningen i olika riksdagsdokument 2021/22–2023/24.

Riksdagsår	2023/24	2022/23	2021/22
Alla typer av dokument	97	70	106
Motioner	18	11	28
Betänkanden och utlåtanden	19	15	15
Propositioner och skrivelser	25	19	24

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

6.1.8 Fortsatt nöjdhet i våra målgrupper

Trafikanalys genomförde under 2023 en större målgruppsundersökning bland våra närmaste målgrupper. Undersökningen presenterades närmare i 2023 års årsredovisning. En mindre uppföljande undersökning¹⁶ under 2024 visar i stora drag ett liknande resultat. Målgrupperna är i stort fortsatt nöjda med de underlag som myndigheten tar fram.

De svarande ger i enkäten 4,1 i betyg på en femgradig skala på frågan ”Hur nöjd är du som användare/mottagare av information från Trafikanalys vad gäller våra publikationer/utredningar?” På motsvarande fråga om våra underlag inom statistiken ger de svarande 4,0 i betyg.

Vi har för avsikt att regelbundet fortsätta att följa nöjdheten bland våra målgrupper.

6.2 Samverkan med andra myndigheter

Våra uppdrag inom området

Uppdrag enligt Trafikanalys instruktion

- Myndigheten ska samverka med andra myndigheter med ansvar för utvärderingar och analyser.

Från regleringsbrev

Uppdrag att medverka i ett nationellt analysnätverk för hållbar regional utveckling i hela landet 2022–2030.

Trafikanalys deltar i ett nätverk för små myndigheter samt i ett nätverk för sektorsspecifika utvärderingsmyndigheter. Trafikanalys deltar även i det så kallade SIKT-nätverket, där myndigheter som arbetar med transportsektorns klimatomställning delar information om pågående arbete.¹⁷

Trafikanalys har inom ramen för arbetet med omvärldsbevakning och omvärldsanalys regelbundet möten med andra myndigheter. Under 2024 har exempelvis sådana dialoger hållits med Trafikverket, Verket för innovationssystem (Vinnova), Myndigheten för totalförsvarsanalys och redaktionen för nyhetsbrevet OmEV, som på uppdrag av Statens energimyndighet genomför omvärldsbevakning avseende elfordon.

I anslutning till arbetet med prognoser för fordonsflottans utveckling har Trafikanalys ett samverkansforum tillsammans med Trafikverket, Naturvårdsverket och Statens energimyndighet som i sina respektive prognosarbeten nyttjar Trafikanalys prognoser.

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.

Trafikanalys har också ett tätt samarbete med Statens väg- och transport-forskningsinstitut (VTI). Under 2024 har VTI bidragit med ett flertal analyser bl.a. inom ramen för Trafikanalys

¹⁶ Undersökningen genomfördes som en webbenkät på www.trafa.se med totalt åtta frågor och som besvarades av ett 50-tal respondenter under perioden 9 november 2024–22 januari 2025.

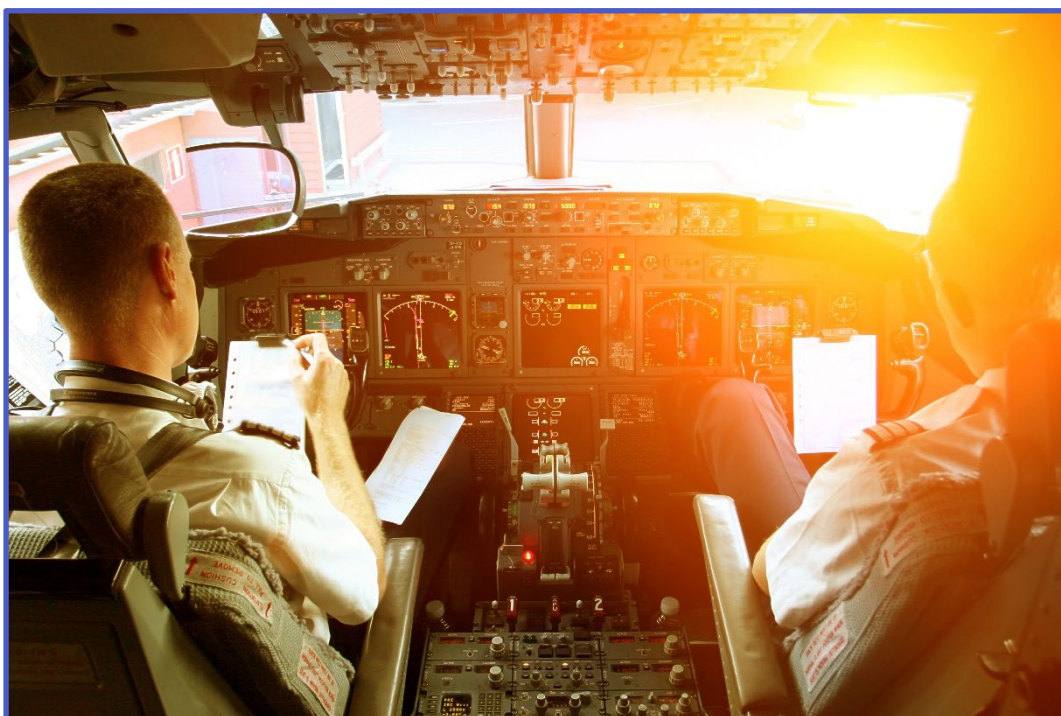
¹⁷ Utöver Trafikanalys deltar Boverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Trafikverket och Transportstyrelsen.

särskilda regeringsuppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt.

Under 2024 har även en dialog inletts med Mittuniversitetet om relevanta samarbeten. Trafikanalys samverkar även med akademien genom deltagande i referensgrupper för forskningsprojekt med bäring på myndighetens verksamhet, t.ex. kring fordonsflottans omställning till fossilfrihet.

Även inom statistikområdet samverkar Trafikanalys med andra myndigheter nationellt och inom europeiskt samarbete vilket närmare beskrivs i kapitel 4.

Trafikanalys medverkar också i nätverk med andra statistik-, analys- och utvärderingsmyndigheter inom områdena ekonomi, informationssäkerhet, kommunikation samt personal.



6.3 Remisser

Sammanfattande bedömning

Att besvara remisser är ett sätt för Trafikanalys att genomföra vår huvuduppgift att utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna åtgärder inom transportområdet. Under 2024 har Trafikanalys besvarat totalt 32 remisser, vilket är ungefär lika många som under 2023.

Vi bedömer att vi, genom att svara och lämna svar på ett stort antal remisser, har bidragit till att sprida myndighetens kunskap och underlag till våra uppdragsgivare och andra relevanta målgrupper.

Tabell 6.6 visar fördelningen av antalet besvarade remisser under de senaste åren och den nedlagda tiden i arbetet med remisserna.

Tabell 6.6. Besvarade remisser

Remisser	2024	2023	2022
Antal besvarade	32	34	43
Tid (antal timmar)	1 698	1 727	1 405

Variationer i antalet timmar i relation till antalet remisser kan förklaras bland annat av remissernas omfattning och relevansen för vår verksamhet. Under 2022 var antalet remisser något fler, bland annat beroende på ett flertal remisser kopplade till olika klimatinitiativ från EU.

Under 2024 har de besvarade remisserna ofta handlat om frågor som rör omställningen av transportsektorn. Där kan vårt remissvar om en tillfällig skrotningspremie¹⁸ tjäna som ett exempel.

¹⁸ www.trafa.se/vagtrafik/skrotningspremie-14719/

7 Kompetens och resurser

Sammanfattande bedömning

Under 2024 hade Trafikanalys inget direkt uppdrag inom detta område.

Myndighetens sammanfattande bedömning av året 2024 är att vi, liksom under 2023, hade en god kompetensförsörjning. Vi hade en god bemanning och kunde mot bakgrund av det tillsammans med inköp av extern kompetens utföra vårt uppdrag på ett bra sätt. Vi ser dock utmaningar i våra ekonomiska förutsättningar under de kommande åren vilket närmare beskrivs i kapitel 8.

Våra rekryteringar under året har fungerat bra och det har varit många kvalificerade sökande till de utlysta tjänsterna. Under 2024 påbörjades ett arbete med att ta fram underlag till en kompetensförsörjningsplan för åren 2026–2030 vilken beräknas bli klar under 2025. Myndigheten arbetar också aktivt för en god arbetsmiljö.

Våra upphandlingar av kompetens har under året fungerat bra, även om det inte alltid har varit så många anbud som har kommit in vid upphandlingarna

Trafikanalys har vid utgången av 2024, 40 medarbetare varav cirka 40 procent har en forskarutbildning. Den samlade kompetensen hos medarbetarna ger goda förutsättningar för att myndigheten ska kunna utföra sitt uppdrag på ett effektivt och bra sätt.

Medarbetarna ges en möjlighet till löpande kompetensutveckling efter samråd med sin närmsta chef. Trafikanalys har även ett lokalt kollektivavtal avseende lokala omställningsmedel vilket möjliggör åtgärder inom de prioriterade områdena digitalisering och kompetensutveckling vid en omställning.

Trafikanalys arbetar aktivt för att tillgodose en god arbetsmiljö för medarbetarna. Detta görs i nära samarbete med de lokala arbetstagarorganisationerna samt skyddsombuden.

Under 2024 har myndigheten påbörjat ett arbete med en kompetensanalys vilken ska ligga till grund för en kompetensförsörjningsplan som ska tas fram under 2025. Planen är tänkt att börja gälla 2026 och sträcka sig över fem år. Den ska utgöra ett stöd vid planeringen av kompetensförsörjningen på myndigheten.

7.1 Personal

Tabell 7.1 redovisar personalsammansättningen under perioden 2022–2024 uppdelat på kvinnor och män, olika yrkeskategorier samt tillsvidare- respektive tidsbegränsat anställda.

Tabell 7.1. Antal anställda den 31 december 2024, uppdelat på befattning och kön samt tillsvidare- respektive tidsbegränsat anställda.

	2024			2023			2022		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	6	16	24	9	14	23	7	19	20
Statistiker	3	6	9	3	5	8	3	5	8
Verksamhetsstöd	3	1	4	2	1	3	3	1	4
Chefer	3	2	5	2	3	5	2	3	5
Tillsvidareanställda	15	24	39	16	23	39	15	21	36
Tidsbegränsat anställda	0	1	1	0	0	0	0	1	1
Totalt	15	25	40	16	23	39	15	22	37

Det totala antalet anställda har under 2024 ökat från 39 till 40. Under året har totalt fyra nya medarbetare rekryterats. Två av dessa har varit ersättningsrekryteringar för medarbetare som har avslutat sina anställningar hos Trafikanalys, en rekrytering är en chefsrekrytering och en är en tidsbegränsad anställning kopplat till ett regeringsuppdrag. Myndigheten har dock mot bakgrund av ett ansträngt ekonomiskt läge inte kunnat rekrytera nya medarbetare i samband med pensionsavgång eller vid tjänstledighet.

Under året har en medarbetare avslutat sin anställning genom pensionsavgång och en avdelningschef har avslutat sitt chefsförordnande och arbetar nu som kvalificerad utredare.

Två medarbetare är tjänstlediga, en för att delta i en statlig utredning och en för att prova en anställning hos en annan myndighet.

Personalomsättningen under året har varit 5 procent.

7.1.1 Sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron under 2024 var 5,7 procent, vilket är en marginell ökning jämfört med 2023. Andelen av den totala sjukfrånvaron som är 60 dagar eller mer är 73,3 procent, vilket är en minskning med 10 procentenheter jämfört med 2023. Trafikanalys arbetar aktivt med arbetsmiljöfrågor både via löpande medarbetarsamtal och skyddsronder. Vidare har myndigheten ett avtal om företagshälsovård med Avonova och företaget är en viktig del i myndighetens arbete med arbetsmiljön. Vi kan med deras hjälp arbeta förebyggande, men de hjälper även till med anpassningar och rehabiliteringar. Trafikanalys gör bedömningen att minskningen av sjukfrånvaron som är 60 dagar eller längre, till stor del grundar sig i detta arbete.

I Tabell 7.2 redovisas också sjukfrånvaron fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps ordinarie sammanlagda arbetstid. Den procentuella andelen kvinnor som är sjukskrivna 2024 har ökat jämfört med 2023, medan det motsatta gäller för männen där andelen har minskat 2024 jämfört med 2023.

När vi ser på sjukskrivningar uppdelat på de olika åldersgrupperna så har Trafikanalys inga medarbetare som är yngre än 30 år. I gruppen medarbetare i åldern 30–49 år är det ungefär lika stor andel sjukskrivna 2024 som 2023, medan det i åldersgruppen 50 år och äldre har ökat.

Oavsett om andelarna har ökat eller inte så har Trafikanalys löpande uppföljning av sjukfrånvaron för att på bästa sätt kunna stötta medarbetarna.

Tabell 7.2. Anställdas sjukfrånvaro.

Sjukfrånvaro	2024	2023	2022
Totalt	5,7%	5,1%	3,5%
Andel 60 dagar eller mer	73,3%	83,3%	47,2%
Kvinnor	8,3%	6,4%	7,1%
Män	3,9%	4,2%	1,4%
Anställda –29 år	-	-	-
Anställda 30 år–49 år	1,6%	1,1%	4,3%
Anställda 50 år–	14,0%	8,1%	1,7%

Anm: I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas andel av den totala sjukfrånvaron under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer. Myndigheten består av ett 40-tal anställda, vilket innebär att en antalsmässigt mindre förändring i sjukfrånvaron ger en procentuell stor påverkan.

7.1.2 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 tre kvinnor och två män.

7.1.3 Åldersbalans

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

Tabell 7.3. Åldersbalans

Åldersgrupp	2024		2023		2022	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	0	0	1	0
30–49 år	8	7	9	10	10	15
50 år och äldre	10	18	8	16	6	13
Totalt	18	25	17	26	17	28

7.2 Intern 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 bland annat genom anställd personal, anlitan av forskare och konsulter samt genom samverkan med andra aktörer i olika former.

På Trafikanalys består kompetensen inom kärnverksamheten av utredare och statistiker. Inom stödverksamheten består kompetensen av administratörer, kommunikatör, jurist samt under delar av året även en ekonom.

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

Inom myndighetens verksamhetsområde sker det kontinuerligt förändringar och för att kunna följa dessa har arbetsgivaren och de lokala parterna ingått ett lokalt kollektivavtal avseende omställningsmedel. För åren 2024 till och med 2026 är de prioriterade områdena primärt digitalisering och kompetensförsörjning. Medlen kan nyttjas både på organisatorisk nivå och individnivå. Under 2024 har medlen bland annat använts inom områdena elektrifiering, AI, GIS samt informationssäkerhet.

I tabellen nedan har en uppdelning gjorts av internt nedlagd arbetstid uppdelad per verksamhetsgren.

Tabell 7.4. Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren, timmar.

Verksamhetsgren*	2024	2023	2022
Analys	23 967	15 452	24 324
Statistik	19 551	19 940	16 988
Granskning och utvärdering	15 133	19 471	11 864
Totalt	58 651	54 863	53 176

*Myndigheten har omgrupperat projektkoder under respektive verksamhetsgren, jämförelsetal är omräknat enligt nya grupperingar.

Det totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 58 651. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 68 procent. Resterande arbetstid, bland annat administrativ tid, har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån dess andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 7.5. Intern kompetensförsörjning och årsarbetskrafter.

Lön anställda i tkr, årsarbetskraft /timmar	2024	2023	2022
Lön anställda inkl. avgifter för pension m.m. tkr.	49 210	42 980	39 814
Totalt antal årsarbetskrafter	38	34	33
Totalt antal timmar, totalt vid myndigheten	58 651	54 863	53 176
Timmar per årsarbetskraft	1 543	1 614	1 611
Lönekostnad per årsarbetskraft, tkr	1 295	1 264	1 206
Myndighetens totala kostnader	82 068	77 206	73 046
Andel av myndighetens totala kostnader som utgörs av lönekostnader	60%	56%	55%

Den totala nedlagda arbetstiden mätt i timmar vid Trafikanalys har ökat, men det har även antalet anställda gjort. Andelen av myndighetens totala kostnader som utgörs av lönekostnader har ökat med 4 procentenheter 2024 jämfört med 2023. Denna ökning bottnar till stor del i ökade årsarbetskrafter och kostnader för pensionsavsättningar.

7.3 Extern kompetensförsörjning

Den externa kompetensförsörjningen i kärnverksamheten består i huvudsak av forskar- och konsultinsatser. Det totala behovet av extern kompetensförsörjning ligger förhållandevis konstant för myndigheten över tid, däremot fluktuerar behovet inom de olika verksamhetsgrenarna för jämförelseperioden. Detta är beroende av vilken typ av uppdrag som vi har samt under vilka år särskilt omfattande statistikprodukter tas fram.

Tabellen nedan visar hur konsultkostnader avseende kunskapskonsulter¹⁹ i kärnverksamheten är fördelade mellan myndighetens olika verksamhetsgrenar. Den redovisar kostnader som myndigheten har haft under respektive år och uppdelat per verksamhetsgren avseende inhyrda konsulttjänster. I vissa fall har myndigheten anlitat konsulttjänster även inom stödverksamhet, men dessa redovisas inte i tabellen. Konsulttjänster inom stödverksamhet avser framför allt konsultstöd från SSC och IT leverantören GDM.

Tabell 7.6. Extern kompetensförsörjning av kunskapsstjänster.

Verksamhetsgren i tkr /år	2024	2023	2022
Kärnverksamhet	18 374	17 643	18 114
Analys	2 198	2 629	2 895
Granskning och utvärdering	2 789	3 870	639
Statistik	13 387	11 144	14 580
Andel av myndighetens totala kostnader som utgörs av kunskapsstjänster	22%	23%	25%

¹⁹ Med kunskapskonsult avses konsulter som upphandlats, där kompetensen inte finns eller är en bristvara vid myndigheten.

7.4 Arbetsmiljö och hälsa

Ett led i arbetsmiljöarbetet är att vi erbjuder medarbetare ergonomigenomgång av deras kontorsarbetsplatser med jämna mellanrum samt vid större förändringar av arbetsplatserna, till exempel vid flytt av kontoren. Under året har en ergonomigenomgång erbjudits alla vid Östersundskontoret samt nyanställda i Stockholm. Ergonomigenomgång genomförs också om det framkommer behov av det i andra fall.

Under året nyttjade merparten av medarbetarna möjligheten att genom en överenskommelse med sin närmsta chef kombinera arbete på kontoret med arbete hemifrån. Vidare erbjuds alla medarbetare vid Trafikanalys friskvårdsbidrag vilket nyttjades av 98 procent av medarbetarna under 2024, samt möjlighet till friskvård en timme i veckan på arbetstid.

7.5 Lokaler

7.5.1 Stockholm

När avtalet för våra lokaler i Stockholm sågs över i samband med att avtalet höll på att löpa ut i april 2024 beslutade vi oss för att förlänga det ytterligare tre år samt att göra en mindre ombyggnation. Ombyggnationen innebar att tre rum som tidigare använts som telefonhytter utökades och möblerades så att de även kan nyttjas för digitala möten.

7.5.2 Östersund

Såsom beskrevs i Trafikanalys årsredovisning för 2023²⁰ ledde en översyn av lokalerna i Östersund till att en flytt genomfördes i januari 2024. Genom flytten minskades lokalytan från 632 kvm till 389 kvm²¹ och vi gick från att alla medarbetare hade egna rum till att medarbetarna fick välja mellan att ha en fast arbetsplats i ett delat arbetsrum eller en flexibel arbetsplats.

De nya lokalerna har även flera mindre arbetsrum vilka bland annat kan nyttjas vid digitala möten. Genom denna flytt har vi, förutom att minska lokalytan, fått ett effektivare nyttjande av våra lokaler. Efter flytten har uppföljning av arbetsmiljön gjorts och i den har det framkommit att medarbetarna upplever att de har en bra arbetsmiljö i de nya lokalerna.

²⁰ Avsnitt 5.4 Arbetsmiljö och Hälsa.

²¹ Inklusive ett förråd om 10 kvm.

8 Ekonomi

Våra uppdrag inom området

Från Trafikanalys instruktion

- Enligt förordningen om årsredovisning och budgetunderlag 3 kap 2 § ska resultatredovisningen lämnas enligt indelning som myndigheten bestämmer, om regeringen inte beslutat annat. Myndigheten ska fördela verksamhetens totala intäkter och kostnader enligt indelningen.
- Om regeringen har beslutat en investeringsbudget eller en avgiftsbudget för verksamheten, ska myndigheten följa upp dessa och kommentera väsentliga avvikelser.
- Trafikanalys får inom sitt ansvarsområde mot avgift utföra uppdrag åt planeringsansvariga myndigheter och organ under förutsättning att det inte påverkar förtroendet för myndighetens särskilda ställning. Myndigheten får besluta om avgifternas storlek och disponera inkomsterna.

Från regleringsbrev

- Anslaget får användas av Trafikanalys för finansiering av myndighetens förvaltningsutgifter. Medel på anslagsposten omfattar även myndighetens kostnader för statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet.

Sammanfattande bedömning

Trafikanalys bedömer att vi under 2024 på ett bra sätt kunde utföra de uppdrag som vi har. Men för att kunna göra det var myndigheten tvungen att nyttja anslagskrediten och pausa vissa utvecklingsprojekt. Trafikanalys gör bedömningen att myndigheten behöver ökade anslag för att framöver på bästa sätt kunna uppnå de för myndigheten ställda målen.

8.1 Ekonomiskt läge

Vid ingången av 2024 disponerade Trafikanalys ett anslagssparande om 1 702 tkr. Det motsvarade 2,5 procent av det tilldelade förvaltningsanslaget för 2023. Det tilldelade anslaget från statsbudgeten uppgick därmed till 72 330 tkr. Anslagsförbrukningen 2024 uppgick till 73 062 tkr vilket innebär att förbrukningen översteg årets tilldelade anslag med 732 tkr. Årets utgående belopp ligger inom ramen för anslagskrediten på 2 118 tkr.

Under 2024 har myndigheten haft bidragsintäkter om 7 000 tkr från Trafikverket för regeringsuppdraget om att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnads kontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt.²² Trafikanalys erhöll även ett bidrag från EU om 13 tkr. Under året lånade Trafikanalys ut en medarbetare till Finansdepartementet och den intäkten är redovisad som en avgift om 609 tkr. Därutöver fanns avgiftsintäkter för uppdrag kopplat till Trafikverket om 912 tkr och finansiella intäkter om totalt 391 tkr som till största del avser ränteintäkter.

²²Utr 2022/57²³ Andelen timmar som belastat respektive verksamhetsgren.

Trafikanalys hade en ansträngd ekonomi under 2024 och vi behövde vidta åtgärder för att nyttja så lite som möjligt av anslagskrediten. Åtgärderna innebar bland annat att några av utvecklingsprojekten inom statistikområdet inte har genomförts som planerat.

8.2 Verksamhetens intäkter och kostnader

Tabellen nedan visar alla intäkter och kostnader vid myndigheten fördelade per utgiftsområde.

Tabell 8.1. Fördelning av verksamhetens intäkter och kostnader per utgiftsområde i tkr.

RR, tkr	2024	2023	2022
Intäkter, Anslag	73 062	68 508	67 616
Intäkter, Avgifter	1 565	267	2 216
Intäkter, Bidrag	7 051	8 116	3 127
Kostnader för personal	-50 307	-44 257	-40 930
Kostnader för lokaler	-4 524	-3 953	-4 187
Kostnader för drift	-26 913	-28 690	-27 584
Finansiella kostnader	-34	-13	-6
Av- och nedskrivningar	-290	-292	-339
Årets resultat	0	0	0

Myndigheten har under 2024 nyttjat hela anslagssparandet från 2023, 1 702 tkr, tillsammans med en anslagskredit på 732 tkr. Den främsta anledningen till att myndigheten nyttjat anslagskrediten är att personalkostnaderna har ökat till följd av det ökade antalet årsarbetskrafter och premiekostnader, samt ökade kostnader för lokalförsörjning. Myndighetens totala kostnadsmassa har ökat med cirka 6 procent under 2024. Trots kostnadsökningen så har andelen OH-kostnader minskat med cirka 1 procent jämfört med tidigare år, medan andelen kärnkostnader har ökat lika mycket.

Myndigheten har finansierat cirka 89 procent av verksamheten med anslag vilket är oförändrat jämfört med tidigare år. Andelen finansiering med bidrag har minskat med cirka 2 procent under 2024 med anledning av att myndigheten avslutade EU-finansierade projekt under 2023.

Under året har myndigheten finansierat 2 procent av verksamheten med diverse avgifter och ersättningar. Avgifter och ersättningar avser främst uthyrd personal till Regeringskansliet och levererade tjänster till Trafikverket gällande varuflödesundersökning (VFU). Bidragsandelen avser främst finansiering av regeringsuppdrag gällande kostnadskontroll.

Tabell 8.2. Finansiering, fördelat per verksamhetsgren i tkr.

Verksamhetsgren	2024			2023			2022		
	Analys	Statistik	Granskning/ utvärdering	Analys	Statistik	Granskning/ utvärdering	Analys	Statistik	Granskning/ utvärdering
Anslag	30 088	33 473	9 500	21 283	32 285	14 940	27 210	28 670	11 736
Övriga intäkter	512	1 231	7 264	342	1 228	7 127	1 660	2 093	1 677
Kostnader	-30 601	-34 704	-16 764	-21 625	-33 514	-22 067	-28 871	-30 763	-13 412
Summa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andel verksamhetsgren	37%	42%	20%	28%	43%	29%	40%	42%	18%
Fördelad andel tid anställda ²³	41%	33%	26%	28%	36%	35%	46%	32%	22%

Verksamhetsgrenarna har under året justerats med syftet att omgruppera relevanta prestationer inom respektive verksamhetsgren. Denna justering har inneburit omgruppering av en del projektkoder som till viss del har påverkat även fördelningen av myndighetens gemensamma kostnader mellan verksamhetsgrenar. Förändringen påverkar det tidigare redovisade utfallet på prestationsnivå inom respektive verksamhetsgren mellan åren 2022 och 2023, vilket är omräknat enligt nya grupperingar. Jämförelsetal är omräknat i enlighet med gällande förordningen.

Verksamhetsgren Statistik motsvarar cirka 42 procent av kostnadsmassan och är förhållandevis stabil över tid med anledning av att verksamhetsuppgifterna inte har förändrats väsentligt. När det gäller verksamhetsgrenarna Analys samt Granskning och utvärdering så är andelen kostnader i förhållande till totala omsättningen mer varierande från år till år, och det beror inte enbart på ovan nämnda omgruppering. Verksamhetsgren Analys har negativ kostnadsutveckling mellan år 2022 och 2023, vilket beror på minskad verksamhet kopplat till ett uppdrag att ta fram underlag till den klimatpolitiska handlingsplanen.

Kostnadsökningen mellan 2023 och 2024 beror till stor del på att myndigheten i regleringsbrevet för 2024 har fått i uppdrag att under 2024 analysera konsekvenser av storskalig elektrifiering och ta fram en uppdaterad analys av hur ägandet och den regionala fördelningen av elfordon ser ut samt en analys av marknadsutvecklingen även efter 2030, samt ett särskilt regeringsuppdrag att genomföra kartläggning tillhandahållandet och användningen av eldrivna enpersonsfordon i Sverige.

Gällande verksamhetsgren Granskning och utvärdering så har kostnaderna gått upp med cirka 8,7 mnkr från år 2022 till 2023, ökningen beror delvis på regeringsuppdraget om kostnadskontroll. Kostnader för verksamhetsgrenen har sedan minskat med 5,3 mnkr mellan åren 2023 och 2024, vilket bland annat beror på avslutade insatser gällande "Tillståndsgivning av färdtjänst" och mindre resurser för innovationsinsatser och marknadseffekter.

²³ Andelen timmar som belastat respektive verksamhetsgren.

Tabell 8.3. Fördelning av verksamhetens kostnader uppdelat per kärn- respektive stödverksamhet i tkr.

Organisatorisk enhet	2024, tkr	2024, %	2023, tkr	2023, andel	2022, tkr	2022, andel
Kärnverksamhet	62 414	76%	57 449	74%	54 342	74%
Myndighetsövergripande verksamhetsstöd ²⁴	19 627	24%	19 117 ²⁵ (19 702)	25% (26%)	18 704 ²⁶ (18 901)	26% (26%)
Summa	82 068	100%	77 206	100%	73 046	100%

Kostnader som avser verksamhetsstöd är myndighetsgemensamma kostnader inom it, telefoni, ekonomi, personal, kommunikation och förvaltning, inklusive kostnader för lokalerna i Östersund och Stockholm som redovisas vid Avdelningen för verksamhetsstöd.

I Tabell 8.3 särredovisas fördelningen av verksamhetens overheadkostnader. Det avser kostnader för gemensam styrning, samordning, administration och lokaler. Av den totala kostnaden för verksamheten uppgår overheadkostnaderna till 19 627 tkr, vilket motsvarar 24 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. I övriga driftkostnader inkluderas de kostnader som redovisas i resultaträkningen till den del de är verksamhetsövergripande.

²⁴ Overheadkostnaderna avser verksamhetsstöd som utförs vid avdelningarna STÖD samt Gemensamt. Kostnaderna avseende OH har ändrats pga. översyn samt justering av myndighetens verksamhetsgrenar, se väsentliga uppgifter för åren 2023 och 2022 (Angivna siffror från tidigare årsredovisningar i parentes).

²⁵ Förändringen om –585 tkr avser främst kostnader för Vetenskapliga rådet (155 tkr) samt kostnader för arbetad tid av personal vid avdelning STÖD som avser kärnverksamhet (375 tkr).

²⁶ Förändringen om –196 tkr avser främst kostnader för Vetenskapliga rådet (133 tkr) samt kostnader för arbetad tid av personal vid avdelning STÖD som avser kärnverksamhet (42 tkr).

9 Finansiell redovisning

9.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2024	2023
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	73 062	68 508
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	1 565	267
Intäkter av bidrag	3	7 051	8 116
Finansiella intäkter	4	391	314
Summa		82 068	77 206
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	5	-50 307	-44 257
Kostnader för lokaler		-4 524	-3 953
Övriga driftkostnader	6	-26 913	-28 690
Finansiella kostnader	7	-34	-13
Avskrivningar och nedskrivningar		-290	-292
Summa		-82 068	-77 206
Verksamhetsutfall		0	0
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter med mera som inte disponeras	8	1 983	0
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-1 983	0
Saldo		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

9.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	9	0	0
Summa		0	0
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	10	235	13
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	11	805	65
Pågående nyanläggningar	12	0	822
Summa		1 040	899

(tkr)	Not	2024-12-31	2023-12-31
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	13	0	299
Fordringar hos andra myndigheter	14	897	1 514
Övriga kortfristiga fordringar	15	56	0
Summa		953	1 813
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	16	2 263	1 785
Summa		2 263	1 785
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	17	732	-1 702
Summa		732	-1 702
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	18	6 212	14 060
Summa		6 212	14 060
SUMMA TILLGÅNGAR		11 199	16 855
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Myndighetskapital	19		
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	20	341	0
Övriga avsättningar	21	374	498
Summa		716	498
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	22	1 040	998
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	23	3 258	4 533
Leverantörsskulder		2 028	3 302
Övriga kortfristiga skulder	24	726	703
Summa		7 053	9 536
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	25	3 431	4 839
Oförbrukade bidrag	26	0	1 983
Summa		3 431	6 821
Summa kapital och skulder		11 199	16 855

9.3 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	27					
		1 702	70 628	72 330	-73 062	-732
Summa		1 702	70 628	72 330	-73 062	-732

Redovisning mot inkomsttitel

Inkomsttitel (tkr)	Not	Beräknat belopp	Inkomster
2811 348 Övriga inkomster av statens verksamhet	28		
		0	1 983
Summa		0	1 983

9.4 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 3 januari. Brytdagen föregående år var 5 januari.

Periodavgränsningsposter

För periodiseringar tillämpas en beloppsgräns på 30 tkr. Motsvarande beloppsgräns föregående år var 20 tkr.

Ändrade redovisningsprinciper

Trafikanalys höjde 2024 beloppet för periodiseringsgränsen från 20 tkr till 30 tkr. Myndigheten har också fattat beslut om att betrakta mobiltelefoner som anläggningstillgångar från och med 2024 då livslängden på mobiltelefoner förväntas vara minst tre år.

Periodavgränsade poster, dvs. upplupna kostnader, skulle ha minskat med 28 tkr om myndigheten hade tillämpat samma beloppsgräns som för 2024 medan posten förutbetalda kostnader inte skulle ha påverkats något även om myndigheten hade 30 tkr som beloppsgräns redan 2023. Myndigheten har under sista kvartalet 2024 inte mottagit någon faktura på belopp mellan 20 och 30 tkr som avser 2025 och därmed påverkar förutbetalda kostnader. Myndigheten har inte heller mottagit någon faktura på belopp mellan 20 och 30 tkr i början på 2025 som avser 2024.

Jämförelsetal

Ändrade principer kring hantering av inköp av mobiler påverkar inte heller jämförelsetal då inga större inköp av mobiler gjordes under 2023. Myndigheten köpte två mobiler under 2023 och anskaffningsvärdet var lägre än dåvarande beloppsgräns för att redovisa inköp som anläggningstillgång. Anslagsbelastningen för 2024 påverkas inte heller av beslutet då leveransen av mobiler kommer att ske under 2025.

Myndigheten har under 2024 omgrupperat delar av prestationer under verksamhetsgrenar. Myndigheten har också gjort mindre justeringar i OH-fördelningsmodellen för att hantera kostnader som relaterar till verksövergripande kärnverksamhet. I och med omgruppering av prestationer och justering i OH-modellen redovisar myndigheten reviderade jämförelsetal i resultatredovisningen.

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, mobiltelefoner
- 5 år – maskiner och andra tekniska anläggningar, inredningsinventarier, övriga inventarier

Fram till och med 2023 redovisades mobiltelefoner som korttidsinventarier, från och med 2024 redovisas mobiltelefoner som anläggningstillgång då den beräknade livslängden uppgår till minst tre år.

Vid större anskaffningar av likartade tillgångar som uppgår till ett värde om minst 50 tkr ska helheten betraktas som en anläggningstillgång, även om respektive anläggningstillgång är av mindre värde än 20 tkr. Förutsättningen för att tillgången ska bedömas som en helhet är att avskrivningstiderna är desamma liksom att anskaffningen skett vid samma tidpunkt och att fakturering sker till ett belopp om minst 50 tkr.

Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till beräknad nyttjandeperiod. Nuvarande hyreskontrakt löper till och med 2027-04-30.

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	Ersättning i tkr
Generaldirektör, Mattias Viklund	1 247
<i>Andra uppdrag: utredningen för att undanröja hinder för elektrifiering av transportsektorn, särskild utredare, fr.o.m. 2023-06-15 t.o.m. 24-12-31.</i>	

9.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

Not	1	Intäkter av anslag	2024	2023
		Intäkter av anslag	73 062	68 508
		Summa	73 062	68 508
		Utgifter i anslagsredovisningen	-73 062	-68 508
		Saldo	0	-68 508

Not	2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2024	2023
		Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen	609	0
		Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	956	267
		Summa	1 565	267

De ökade intäkterna beror till största del på utlån av personal till annan statlig myndighet samt att myndigheten fått ersättning från Trafikverket gällande VFU-projekt. Under 2023 redovisades ersättning om 239 tkr från Svensk Dagligvaruhandel som uppdragsverksamhet i stället för övriga intäkter av avgifter. Jämförelsetal för 2023 har justerats.

Not 3	Intäkter av bidrag	2024	2023
	Bidrag från statliga myndigheter	7 038	7 009
	Bidrag från EU:s institutioner	13	1 108
	Summa	7 051	8 116

Minskade bidrag från EU beror på att EU-projektet Lätta lastbilar avslutades under 2023.

Not 4	Finansiella intäkter	2024	2023
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	390	314
	Övriga finansiella intäkter	1	1
	Summa	391	314

Not 5	Kostnader för personal	2024	2023
	Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-28 128	-25 135
	<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	-157	-185
	Sociala avgifter	-21 225	-17 959
	Övriga kostnader för personal	-954	-1 163
	Summa	-50 307	-44 257

Ökade personalkostnader beror på att myndigheten haft fler årsarbetskrafter (lite drygt 10 %) under året samtidigt som diverse avgifter kopplat till personallöner har ökat kraftigt.

Not 6	Övriga driftkostnader	2024	2023
	Reparationer och underhåll	-20	-26
	Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster	-15	-15
	Resor, representation, information	-1 017	-1 157
	Köp av varor	-171	-273
	Köp av tjänster	-25 690	-27 218
	Summa	-26 913	-28 690

Minskade driftkostnader jämfört med motsvarande period föregående år beror framför allt på minskade köp av konsulttjänster i och med fler anställda på myndigheten.

Not 7	Finansiella kostnader	2024	2023
	Ränta på lån i Riksgäldskontoret	-34	-11
	Övriga finansiella kostnader	0	-3
	Summa	-34	-13

Not 8	Intäkter av avgifter med mera som inte disponeras	2024	2023
	Medel från Eurostat	1 983	0
	Summa	1 983	0

EU-projektet Lätta lastbilar finansierat av EUROSTAT pågick under åren 2021 till 2023. Under 2021 och 2022 redovisades 1 983 tkr av kostnaderna i projektet felaktigt mot anslag 1:13 ap.2. I slutet av år 2023 godkände EUROSTAT projektrapporteringen, medel inbetalades till Trafikanalys och 1 983 tkr redovisades i årsredovisningen 2023 som ett oförbrukat bidrag. Under 2024 har medlen redovisats mot inkomsttitel 2811 348 Övriga inkomster av statens verksamhet och återbetalats till staten. Se även not 26 och 28. Återbetalningen är kommunicerad med Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet.

Balansräkning (tkr)

Not 9	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2024-12-31	2023-12-31
	Ingående anskaffningsvärde	1 008	1 389
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-381
	Summa anskaffningsvärde	1 008	1 008
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 008	-1 389
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	381
	Summa ackumulerade avskrivningar	-1 008	-1 008
	Utgående bokfört värde	0	0

Not 10	Förbättringsutgifter på annans fastighet	2024-12-31	2023-12-31
	Ingående anskaffningsvärde	222	222
	Årets anskaffningar	269	0
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-32	0
	Summa anskaffningsvärde	458	222
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-209	-171
	Årets avskrivningar	-46	-38
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	32	0
	Summa ackumulerade avskrivningar	-223	-209
	Utgående bokfört värde	235	13

Under året har bl.a. ombyggnad av telefonhytter på kontoret i Stockholm genomförts.

Not 11	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2024-12-31	2023-12-31
	Ingående anskaffningsvärde	3 114	4 213
	Årets anskaffningar	985	0
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-1 365	-1 098
	Summa anförskaffningsvärde	2 734	3 114
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 050	-3 894
	Årets avskrivningar	-244	-254
	Summa ackumulerade avskrivningar	-1 929	-3 050
	Utgående bokfört värde	805	65

Under året har anskaffning skett av bl.a. möbler till kontoret i Östersund.

Not	12	Pågående nyanläggningar	2024-12-31	2023-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	822	0
		Årets anskaffningar	-822	822
		Utgående bokfört värde	0	822

Avser inredning till nya kontoret i Östersund som togs i bruk i januari 2024. Beloppet ingår i årets anskaffningar i not 12.

Not	13	Kundfordringar	2024-12-31	2023-12-31
		Utomstatliga kundfordringar, inhemska kunder	0	299
		Summa	0	299

Not	14	Fordringar hos andra myndigheter	2024-12-31	2023-12-31
		Fordran ingående mervärdesskatt	897	1 514
		Summa	897	1 514

Not	15	Övriga kortfristiga fordringar	2024-12-31	2023-12-31
		Fordringar hos anställda	56	0
		Summa	56	0

Not	16	Förutbetalda kostnader	2024-12-31	2023-12-31
		Förutbetalda hyreskostnader	1 040	1 090
		Övriga förutbetalda kostnader	1 223	695
		Summa	2 263	1 785

Ökade förutbetalda kostnader beror framför allt på mobiltelefoner som levererades under januari 2025.

Not	17	Avräkning med statsverket	2024-12-31	2023-12-31
		Uppbörd		
		Ingående balans	0	0
		Redovisat mot inkomstitel	-1 983	0
		Medel från räntekonto om tillförts inkomstitel	1 983	0
		Fordringar/Skulder avseende uppbörd	0	0
		Anslag i räntebärande flöde		
		Ingående balans	-1 702	-1 883
		Redovisat mot anslag	73 062	68 508
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-70 628	-68 327
		Fordringar avseende anslag i räntebärande flöde	732	-1 702
		Summa avräkning med Statsverket	732	-1 702

Not		2024-12-31	2023-12-31
18	Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		
	Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	6 212	14 060
	Summa	6 212	14 060
	Beviljad kredit enligt regleringsbrev	2 500	2 500
	Maximalt utnyttjad kredit	0	0
19	Myndighetskaptal		
	<i>Myndighetskaptal saknas, därför lämnas ingen specifikations tabell.</i>		
20	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		
	Ingående avsättning	0	0
	Årets pensionskostnad	396	0
	Årets pensionsutbetalningar	-54	0
	Utgående avsättning	341	0
21	Övriga avsättningar		
	Avsättning för lokalt omställningsarbete		
	Ingående balans	498	690
	Årets förändring	-124	-193
	<i>varav årets nyttjade medel</i>	-179	-267
	<i>varav årets avsättning</i>	56	75
	Utgående balans	374	498
	<i>Under 2024 har omställningsmedel använts för kompetensutveckling inom digitalisering och inom EU:s regelsystem avseende informationssäkerhet. Under 2025 planeras ett nyttjande om 200 tkr av omställningsmedlen och inriktningen är densamma som tidigare år.</i>		
22	Lån i Riksgäldskontoret		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar		
	Ingående balans	998	369
	Under året nyupptagna lån	333	921
	Årets amorteringar	-290	-292
	Utgående balans	1 040	998
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 700	1 200
23	Kortfristiga skulder till andra myndigheter		
	Utgående mervärdesskatt	80	90
	Arbetsgivaravgifter	707	731
	Leverantörsskulder andra myndigheter	2 472	3 712
	Summa	3 258	4 533

Not	24	Övriga kortfristiga skulder	2024-12-31	2023-12-31
		Personalens källskatt	707	703
		Övrigt	20	0
		Summa	726	703

Not	25	Upplupna kostnader	2024-12-31	2023-12-31
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 881	2 603
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	134	85
		Övriga upplupna kostnader	416	2 150
		Summa	3 431	4 839

Minskningen av upplupna kostnader beror på att det under 2023 fanns upplupna konsultkostnader inom ramen för omvärldsanalys- och statistikverksamhet.

Not	26	Oförbrukade bidrag	2024-12-31	2023-12-31
		Bidrag från EU:s institutioner	0	1 983
		Summa	0	1 983

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 och 1 983 tkr redovisades i årsredovisningen 2023 som ett oförbrukat bidrag.

Under 2024 återbetalades beloppet som felaktigt redovisats mot anslag 1:13 ap.2, och är redovisat mot inkomsttitel 2811 348 Övriga inkomster av statens verksamhet. Se not 8 och 28.

Anslagsredovisning

Not 27 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.

Trafikanalys får disponera hela det ingående överföringsbeloppet på 1 702 tkr från föregående år då detta understiger 3 % av föregående års tilldelning 68 327 tkr enligt regleringsbrevet.

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 2 118 tkr. Under 2024 har Trafikanalys utnyttjat 732 tkr av krediten.

Anslaget är räntebärande.

Not 28 2811 348
Övriga inkomster av statens verksamhet

Beloppet 1 983 tkr som är redovisat mot inkomsttitel avser återbetalning av det belopp som under åren 2021–2022 felaktigt redovisats mot anslag 1:13 ap.2 i det av EUROSTAT finansierade projektet Lätta lastbilar. Se not 8 och 26. Åter-betalningen är kommunicerad med Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

9.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2024	2023	2022	2021	2020
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 700	1 200	1 500	1 500	1 500
Utnyttjad	1 040	998	369	708	1 047
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 500	2 500	2 500	1 800	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteutgifter	390	314	87	0	0
Räntekostnader	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Övriga avgiftsintäkter	1 565	267	2 216	2 871	2 875
<i>Avgiftsintäkter som ej disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	1 983	0	0	0	0
Anslagskredit					
Beviljad	2 118	2 049	2 025	2 005	1 980
Utnyttjad	732	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	0	1 702	1 883	4 237	2 694
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	38	34	33	34	34
Medelantalet anställda (st)*	41	39	38	41	37
Driftkostnad per årsarbetskraft	2 151	2 262	2 203	2 028	1 911
Kapitalförändring					
Årets		0	0	0	0
Balanserad		0	0	0	0

* I beräkningen av medelantalet anställda ingår tjänstledig personal.

10 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2024 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 2025

Mattias Viklund
Generaldirektör

11 Bilaga – publiceringar 2024



Rapporter

Rapport 2024:1	Utvecklad statistik för en elektrifierad transportsektor
Rapport 2024:2	Hållbar policy – utvärderingar av transportpolitiska styrmedel
Rapport 2024:3	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2023
Rapport 2024:4	Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024
Rapport 2024:5	Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning
Rapport 2024:6	ABC om tillgänglighet
Rapport 2024:7	Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon
Rapport 2024:8	Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2024
Rapport 2024:9	Storskalig elektrifiering av transportsektorn - ett kunskapsunderlag
Rapport 2024:10	Elektrifierade fordon i Sverige - en analys av laddbara fordon över tid och geografi
Rapport 2024:11	Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024

PM

PM 2024:1	Snabbväxande transportföretag – vad betyder offentliga stöd?
PM 2024:2	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2023 – bilagor
PM 2024:3	Tillgänglighet – teori och praktik
PM 2024:4	Måluppföljningens indikatorer och mått 2024
PM 2024:5	Vägytans tillstånd 2013–2023
PM 2024:6	Årliga skattningar av varuflöden - metod och skattningar
PM 2024:7	Korttidsprognoser för den svenska fordonsflottan - metoder och antaganden
PM 2024:8	Kostnadsutveckling för objekt i Nationell infrastrukturplan
PM 2024:9	Riskanalys av automatlarm i fordon 2028
PM 2024:10	Trafikolyckor med elsparkcyklar – en djupdykning i Strada

Statistik

Utöver nedan listade publiceringar tillkommer 12 löpande publiceringar av "Nyregistrerade fordon" – statistik för nyregistrerade fordon som publiceras i början av varje månad.

Statistik 2024:1	Fordon i län och kommuner 2023
Statistik 2024:2	Fordon 2023
Statistik 2024:3	Punktlighet på järnväg 2023
Statistik 2024:4	Sjötrafik 2023 kvartal 4
Statistik 2024:5	Lastbilstrafik 2023 kvartal 4
Statistik 2024:6	Järnvägstransporter 2023 kvartal 4
Statistik 2024:7	Postverksamhet 2023
Statistik 2024:8	Luftfart 2023
Statistik 2024:9	Körsträckor 2023
Statistik 2024:10	Trafikarbete på de svenska vägarna 2023
Statistik 2024:11	Punktlighet på järnväg 2024 kvartal 1
Statistik 2024:12	Vägtrafikskador 2023
Statistik 2024:13	Fartyg 2023 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi
Statistik 2024:14	Lastbilstrafik 2023
Statistik 2024:15	Sjötrafik 2023
Statistik 2024:16	Resvanor i Sverige 2023
Statistik 2024:17	Sjötrafik 2024 kvartal 1
Statistik 2024:18	Bantrafikskador 2023
Statistik 2024:19	Lastbilstrafik 2024 kvartal 1

Statistik 2024:20	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2023
Statistik 2024:21	Bantrafik 2023
Statistik 2024:22	Järnvägstransporter 2024 kvartal 1
Statistik 2024:23	Regional linjetrafik 2023
Statistik 2024:24	Kommersiell linjetrafik på vatten 2023
Statistik 2024:25	Kommersiell linjetrafik på väg 2023
Statistik 2024:26	Transportarbete 2023
Statistik 2024:27	Punktlighet på järnväg 2024 kvartal 2
Statistik 2024:28	Televerksamhet 2023
Statistik 2024:29	Sjötrafik 2024 kvartal 2
Statistik 2024:30	Lastbilstrafik 2024 kvartal 2
Statistik 2024:31	Järnvägstransporter 2024 kvartal 2
Statistik 2024:32	Punktlighet på järnväg 2024 kvartal 3
Statistik 2024:33	Utländska lastbilstransporter i Sverige 2023
Statistik 2024:34	Sjötrafik 2024 kvartal 3
Statistik 2024:35	Lastbilstrafik 2024 kvartal 3
Statistik 2024:36	Järnvägstransporter 2024 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.