



Årsredovisning 2025

Datum: 2026-02-20

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Bilder: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2026-02-20

Generaldirektörens förord



I förordet till föregående årsredovisning flaggade jag för att utredningen om en översyn av mindre myndigheter och analys- och utvärderingsmyndigheter i februari 2025 levererat ett betänkande i vilket det föreslogs en sammanslagning av myndigheter som skulle inbegripa Trafikanalys. Efter beredning inom Regeringskansliet kom också ett besked i budgetpropositionen i september 2025.

Enligt detta ska Trafikanalys avvecklas och inordnas i Tillväxtanalys med start 1 januari 2027. Ett sådant beslut påverkar naturligtvis myndigheten långt innan detta datum – inte minst under innevarande år, men faktiskt redan 2025. Ett första beslut från regeringen kom mot slutet av året och vi såg till att omgående etablera en dialog med Tillväxtanalys.

Men verksamheten behöver fortsätta leverera även under omställningsperioder. Vi såg också till att göra just detta – leverera. Under året levererade vi exempelvis 51 statistikpublikationer, samtliga i tid och av hög kvalitet. Min erfarenhet är att våra statistikprodukter är en av de saker som omvärlden värderar allra högst när det gäller vår verksamhet. Vi märker ett stort intresse för vår statistik, inte bara från aktörer inom transportsektorn utan även bland medier och den stora allmänheten.

Vi arbetade med och levererade också ett antal rapporter och promemorior under året. Som framgår av denna årsredovisning har vi haft ett stort fokus på våra regeringsuppdrag – kopplat till kostnadskontroll, utveckling av statistiken till följd av elektrifieringen, effektiviteten för godstransporter på järnväg, kombinerade transporter, underlag till den sociala klimatplanen i form av en elbilspremie, administrativa kostnader inom systemen för trängselskatt, granskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur, samt omställning av sjö- och luftfart.

Vi publicerade även en helt ny produkt, med inriktning på svensk luftfarts konkurrenssituation. Givet att jag i uppräkningsdelen har inkluderat långt ifrån allt som vi har gjort – jag har ju inte nämnt analysen av sjöfartens internationella konkurrenssituation, utvärderingen av sjöfartsstödet, våra prognoser för fordonsflottan eller ens uppföljningen av de transportpolitiska målen – är det lätt att göra en sammanfattande bedömning av vår verksamhet: vi levererar ett oerhört omfattande kunskapsunderlag, inte minst i förhållande till vår storlek.

För att vi ska kunna göra detta behöver vi ha ett verksamhetsstöd i framkant. Inte bara ser vi till att verksamheten rullar, dag efter dag, utan störningar. Vi arbetar också på ett strategiskt sätt med kompetensförsörjning (här symboliserat av vår uppdaterade plan för området), informationssäkerhet (till följd av ökade krav genom det s.k. NIS2-direktivet) och AI (där allt fler medarbetare har genomgått utbildningar parallellt med att myndigheten har tagit fram såväl AI-policy som AI-strategi).

Vi gör också vårt allra bästa för att alla medarbetare och externa besökare ska känna sig väl omhändertagna på våra kontor. Det är därför lätt att känna stolthet över vår myndighet.

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

Stockholm i februari 2026

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Generaldirektörens förord.....	5
2025 i korthet	9
1 Om Trafikanalys.....	11
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter	11
1.2 Organisation	11
1.3 Verksamhetsmål	13
2 Resultatredovisning.....	15
2.1 Analys.....	15
2.2 Granskning och utvärdering.....	18
2.3 Statistik.....	22
3 Om resultatindikatorer	31
3.1 Bakgrund	31
3.2 Kunskapsutveckling	31
3.3 Kunskapsspridning	33
4 Övriga uppdrag och återsrapporteringar.....	35
4.1 Kunskapsspridning	35
4.2 Användningen av AI	41
4.3 Informations- och cybersäkerhet	42
4.4 Samverkan med andra myndigheter.....	43
4.5 Remisser	44
5 Kompetens och resurser	45
5.1 Personalsammansättning	46
5.2 Intern kompetensförsörjning	48
5.3 Extern kompetensförsörjning	50
5.4 Arbetsmiljö och hälsa	51
5.5 Lokaler.....	52
6 Ekonomi	53
6.1 Ekonomiskt läge	53
6.2 Verksamhetens intäkter och kostnader	54
7 Finansiell redovisning.....	57
7.1 Resultaträkning.....	57
7.2 Balansräkning.....	58

7.3	Anslagsredovisning	59
7.4	Tilläggsupplysningar	60
7.5	Noter	62
7.6	Sammanställning över väsentliga uppgifter	68
8	Fastställande av årsredovisning.....	69
9	Bilaga – publiceringar 2025.....	71

2025 i korthet

Detta är våra övergripande bedömningar av utvecklingen i vår verksamhet under 2025 inom våra tre huvudsakliga verksamhetsgrenar. Vår generella bedömning är att måluppfyllelsen har varit god under 2025 och att våra kunskapsunderlag i hög utsträckning är policyrelevanta, sprids och skapar goda förutsättningar för beslutsfattare inom transportsektorn.

- **Analys** – Trafikanalys bedömer att vi under 2025 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 för den sociala klimatplanen och analyser av såväl sjöfartens som luftfartens konkurrenssituation.
- **Granskning och utvärdering** – Trafikanalys bedömer att 2025 års resultat från verksamhetsgrenen granskning och utvärdering innebär att regeringen har fått väl underbyggda förslag på åtgärder som kan förbättra kostnadskontrollen inom Trafikverkets arbete med nationell plan, liksom en ökad kunskap och kännedom om genomförandet och effekterna av de verksamheter och åtgärder som myndigheten granskat och utvärderat, däribland de administrativa kostnaderna för trängselskattesystemet och sjöfartstödet. 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 2025 har genomfört vårt uppdrag att publicera statistik inom ämnesområdet Transporter och kommunikationer genom att vi för 17 statistikprodukter gjort 51 publiceringar inom åtta statistikområden. 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.



153 000 sidvisningar
på webbplatsen



51 nya statistik-
publikationer



17 000 nedladdade
publikationer



10 redovisade
regeringsuppdrag



23 nya kunskaps-
underlag



40 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.

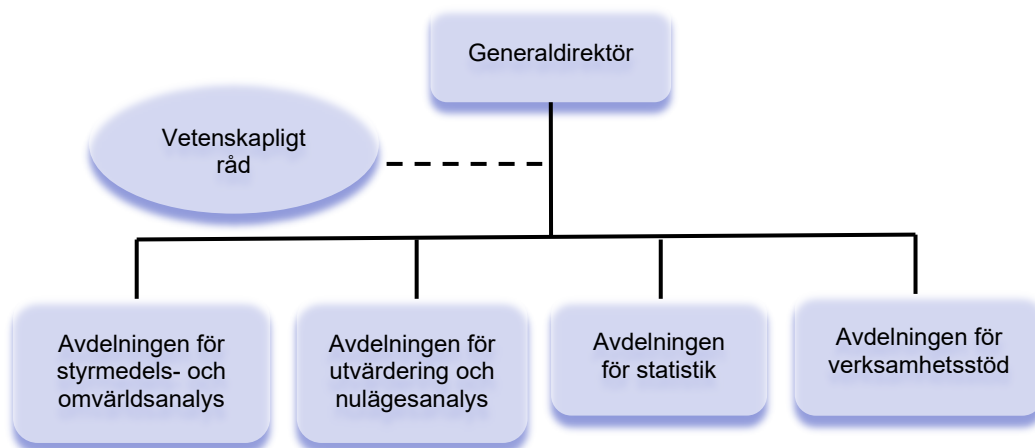
I vår kommunikationsstrategi har vi beskrivit myndighetens position. Vår önskade position är att Trafikanalys ska vara en kunnig, trovärdig och modern myndighet som analyserar och utvecklar kunskap och sätter in den i sitt sammanhang. Nära kontakter med Regeringskansliet är viktiga bland annat för att 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 enrådgivningsmyndighet och har, utöver GD, fyra avdelningar, som från och med 2023 alla har personal både i Stockholm och Östersund.



Avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys

Avdelningen 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 kravuppfyllelse. Till stöd för huvuduppgifterna genomförs nulägesanalyser av transportsystemets utveckling och tillstånd. Verksamheten inkluderar även metod- och modellutveckling. Avdelningen ansvarar för myndighetens instruktionsbundna uppdrag, att årligen följa upp utvecklingen mot de transportpolitiska målen och att ta fram prognoser över fordonsflottans sammansättning och utveckling.

Avdelningen för statistik

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

En viktig uppgift för avdelningen är också att tillhandahålla underlag och beskrivningar utifrån statistiken för myndighetens analyser och nulägesbeskrivningar.

Avdelningen för 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 2025 bestått av myndighetens chef Mattias Viklund, som är ordförande, och följande ledamöter:

- **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.



1.3 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.

Huruvida vi arbetar på ett effektivt sätt för att nå verksamhetsmålen är tänkt att mätas genom en årlig uppföljning av s.k. resultatindikatorer. De indikatorer vi använder oss av anknyter till verksamhetsmål 1,2 och 3, vilket beskrivs närmare i kapitel 3.

2 Resultatredovisning

2.1 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 kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och kontinuerligt följa den internationella modellutvecklingen på området.
- 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.

Särskilda regeringsuppdrag

- Uppdrag till Trafikanalys att ta fram ett kunskapsunderlag om effektiviteten för godstransporter i järnvägssystemet.
- Trafikanalys ska stödja Naturvårdsverket i arbetet med underlag om Sveriges sociala klimatplan och genomförandeåtgärder.
- Trafikanalys ska i samarbete med Statens energimyndighet analysera och föreslå hur stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas.

Sammanfattande bedömning

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

I tillägg till myndighetens instruktionsuppdrag har Trafikanalys under året haft ett regeringsuppdrag om effektiviteten för godstransporter i järnvägssystemet, samt två regeringsuppdrag, där andra myndigheter har varit huvudansvariga. Samtliga uppdrag har resulterat i konkreta policyrekommendationer och gedigna kunskapsunderlag för regeringens transportpolitiska utvecklingsarbete.

Underlaget avseende en elbilspremie har redan under 2025 bidragit till att EU-kommissionen har godkänt Sverige sociala klimatplan och att regeringen har beslutat om införande av en ny elbilspremie.

Trafikanalys bedömer därför att vi under 2025 bidrog till att uppfylla verksamhetsmålet om att utveckla policyrelevanta kunskaps- och beslutsunderlag inom transportområdet och lämna väl underbyggda rekommendationer till regeringen.

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.

I juni 2025 publicerade Trafikanalys den första rapporten i en årligen återkommande publikation som beskriver luftfartens konkurrenssituation. Publikationen kompletterar den årliga rapportering som sedan tidigare årligen görs av sjöfartens internationella konkurrenssituation.

Uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om effektiviteten för godstransporter i järnvägssystemet har under 2025 resulterat i ett utförligt kunskapsunderlag, som tydliggör problembilden kring utmaningarna för godstransporter på järnvägen och ökar kunskapen om hur problemen kan åtgärdas. Uppdraget slutredovisas i februari 2026.

Under året har Trafikanalys även haft två regeringsuppdrag, där andra myndigheter har varit huvudansvariga. Trafikanalys har aktivt bidragit i arbetet med genomförandet av uppdragen, avseende såväl underlag som förslag.

Båda uppdragen har resulterat i policyrekommendationer och kunskapsunderlag för regeringens transportpolitiska utvecklingsarbete. Det ena underlaget avser förslag som kan leda till att sjöfarten och luftfarten ställer om till fossilfrihet.

Det andra underlaget rör utformningen av en elbilspremie och framtagandet av Sverige sociala klimatplan. EU-kommissionen har godkänt Sveriges sociala klimatplan och regeringen har beslutat om införande av en ny elbilspremie. Elbilspremien går att söka i mitten av mars 2026.

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

Trafikanalys bedriver även utvecklingsarbete kring myndighetens uppdrag enligt instruktion för att kontinuerligt förbättra de underlag som myndigheten levererar. Under 2025 har t.ex. utvecklingsarbete för att öka kunskapen kring exportens betydelse för fordonsflottans utveckling genomförts. Utvecklingsarbete i form av en översyn av de indikatorer och mått som ingår i Trafikanalys måluppföljning har också bedrivits.

Urval av prestationer Analys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2025 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	2025	2024	2023
Uppföljning av transportpolitiska målen (inkl. utvecklingsinsatser) *	4 157	3 561	3 355
Fordonsprognoser (inkl. utvecklingsinsatser)	2 002	2 066	2 948
Samhällsekonomiska modeller	611	649	115
Sjöfartens konkurrenssituation	233	531	445
EU-bevakning	210	315	499

* Siffror avseende 2023 och 2024 är omräknade på grund av justering i OH-fördelningen, orsakat av extern finansiering.

Nedlagda resurser och kostnader för de årliga fordonsprognoserna är i stort samma år från år, men insatserna 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.

Kostnadsökningen för uppföljningen av de transportpolitiska målen 2025 förklaras av arbetet med översynen av indikatorer och mått som nämns ovan samt kostnader för framtagande av generaliserade transportkostnader. Generaliserade transportkostnader ingår inte som årligt redovisat mått i måluppföljningen.



2.2 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 till Transportstyrelsen och Trafikanalys att göra en översyn av åtgärder som har vidtagits enligt artikel 10.7 i förordning (EG) nr 1072/2009.
- Uppdrag till Trafikanalys att se över berörda myndigheters administrativa kostnader i samband med uttag av trängselskatt i Stockholm och Göteborg.
- Uppdrag till Trafikanalys att kvalitetsgranska förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.
- 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 2025 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 måluppfyllelse.

Under 2025 har Trafikanalys haft ett starkt fokus på uppdrag som rör infrastrukturplanering. I tillägg genomfördes även en utvärdering av sjöfartsstödet effekter detta år.

Arbetet med det särskilda regeringsuppdraget om att ganska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll resulterade under 2025 i att åtta konkreta åtgärdsförslag presenterades. Flera av åtgärdsförslagen inkluderades därefter i *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg* (SOU 2025:120), som har remitterats.

Trafikanalys har under 2025 även granskat byggstartsförslag och genomfört en kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. Trafikanalys bedömer att arbetet har bidragit till att ge regeringen ett bredare underlag inför beslut om byggstarter och kommande nationella plan.

En översyn av de administrativa kostnaderna för hanteringen av trängselskatt i Stockholm respektive Göteborg mellan åren 2007 och 2024 har genomförts. En huvudsaklig slutsats av översynen är att kostnaderna för administrationen av trängselskatterna har sjunkit markant över tid och att kostnaderna har blivit billigare än förutsett.

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 analysera tillgängligheten för näringslivets transporter.

Trafikanalys har under 2025 deltagit i klimatrapporteringsarbetet enligt förordning.

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.

Trafikanalys har under 2025 lämnat en andra delredovisning av uppdraget om kostnadskontroll, där förslag lämnas rörande underlag för beslut om investeringar, beslutsunderlag om vidmakthållande, regeringens uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll och rörande Trafikverksintern verksamhetsutveckling för förbättrad kostnadskontroll.

Under 2025 har granskningen fokuserat på följande fem områden: informella förutsättningar för formell styrning, orsaker till kostnadsförändringar i investeringsprojekt, utvecklingsprojekt och trögheter i förändringsarbetet, kostnadsuppskattningar för underhållsåtgärder, samt Trafikverkets livscykelkostnadshänsyn och tillgångsförvaltning.

Trafikanalys har också följt Trafikverkets pågående arbete med att stärka kostnadskontrollen. Trafikanalys under 2025 även publicerat en promemoria om Utveckling av de ekonomiska behoven för att vidmakthålla väg- och järnvägsinfrastrukturen (PM 2025:11).

Trafikanalys har under 2025 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.

Trafikanalys noterar även att flera av åtgärdsförslagen inkluderades i Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120), som regeringen har skickat på remiss. 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 2025 granskat Trafikverkets byggstartsförslag¹. Underlaget används i beredningen av regeringens årliga beslut om byggstarter.

En översyn av de administrativa kostnaderna för hanteringen av trängselskatt i Stockholm respektive Göteborg mellan åren 2007 och 2024 har genomförts. En huvudsaklig slutsats av översynen är att kostnaderna för administrationen av trängsel-skatteerna har sjunkit markant över tid och att kostnaderna har blivit billigare än förutsett.



Trafikanalys kunde dock identifiera en avvikelse i systemet då Kronofogdemyndigheten finansieras med trängselskatteintäkter, samtidigt som myndigheten tar ut avgifter av trängselskatteskyldiga gäldenärer. Trafikanalys bedömer att underlaget kan bidra till att förbättra regeringens styrning av trängselskatteanslagen.

Kontinuerligt utvecklingsarbete är avgörande för att säkerställa myndighetens förmåga att utvärdera framtida åtgärder. Trafikanalys har också uppdraget enligt instruktionen att utveckla trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder. Under 2025 har utvecklingsarbetet i huvudsak fokuserat på metoder för att beskriva tillgängligheten för näringslivets transporter. Trafikanalys har även fortsatt den kunskapsutveckling som inleddes under 2024 om betydelsen av Intelligent transport system (ITS) och digitalisering för transportsystemets utveckling. Resultaten (Rapport 2025:4) identifierar behov av policyutveckling för att realisera

¹ Rapport 2025:5.

samhällsnyttan och visar på vilka typer av system som kommer att påverka utvecklingen i transportsystemet på 5–10 års sikt.

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

Urval prestationer Granskning och utvärdering	2025	2024	2023
Kostnadskontrollprojektet*	8 468	8 287	8 477
<i>Varav bidragsfinansierade via Trafikverket</i>	<i>6 959</i>	<i>7 000</i>	<i>7 000</i>

* Siffror avseende 2023 och 2024 är omräknade på grund av justering i OH-fördelningen, orsakat av extern finansiering.



2.3 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 2025 har genomfört vårt uppdrag att publicera statistik inom ämnesområdet Transporter och kommunikationer genom att vi gjort 51 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 2025 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 Statistikförordningen² 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 statistiklagen³ 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.

Under 2025 har vi genomfört vårt uppdrag att publicera statistik inom ämnesområdet Transporter och kommunikationer och för 17 statistikprodukter har vi gjort 51 publiceringar enligt fastställd plan inom våra åtta statistikområden: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor, Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Vi har under året tillsammans med extern statistikproducent genomfört datainsamling till den nationella varuflödesundersökningen.

Trafikanalys ansvarar även för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat enligt Europaparlamentets och rådets förordningar om luftfart, järnvägstransporter, lastbilstransporter och sjötrafik.⁴ 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. 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

² Förordning (2001:100) om den officiella statistiken.

³ Lag (2001:99) om den officiella statistiken.

⁴ 437/(2003/EG (luftfart), 91/2003/EG (järnvägstransporter), 70/2012/EU (lastbilstransporter), 93/704/EG (vägtrafikskador), 42/2009/EG (sjötrafik).

åren utifrån identifierade behov av förändringar och förbättringar i statistikproduktionen. Varuflödesundersökningen är en undersökning som genomförs vart tredje eller fjärde år. Den senaste undersökningen genomfördes 2021 och resultatet publicerades 2022. Under 2025 har en ny undersökning genomförts och resultatet kommer att publiceras 2026. Då det är en omfattande undersökning pågår arbete med denna produkt både året inför och året efter en undersökning,

Trafikanalys redovisar i Tabell 2.3 kostnaden för de dominerande statistikprodukterna inom verksamhetsgrenen Statistik. Kostnaden omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

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

Urval prestationer Statistik	2025	2024	2023
Resvaneundersökningen*	3 133	3 083	2 633
Lastbilsundersökningen**	5 146	5 090	5 004
Sjöfart	2 193	1 909	1 963
Varuflödesundersökningen*	4 648	3 809	678

* Siffror avseende 2023 och 2024 är omräknade på grund av justering i OH-fördelningen, orsakat av extern finansiering.

** Kostnader för lastbilsundersökningen för år 2024 är korrigerade då det i årsredovisningen för det året förbisågs en prestation som nu ingår.

2.3.1 Utveckling av statistikverksamheten

Inom de olika statistikområdena sker utöver arbetet med löpande statistikproduktion även utvecklingsarbete, främst för att öka statistikens kvalitet men också för att utveckla innehåll och datakällor. 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 beträffande exempelvis 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.

I enlighet med SCB:s föreskrifter⁵ har Trafikanalys genomfört den årliga 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 uppgiftslämnarbördan. 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.

⁵ SCB-FS 2017:8

Trafikanalys har också under året deltagit i det fortsatta arbetet med att etablera en grunddata-domän 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 skräddarsydda uttag. Under året har utvecklingsfokus legat på visualisering och presentation av statistikresultat i nya format. Under 2025 har vi publicerat Färdtjänst⁶ och Punktlighet på järnväg⁷ i ett nytt interaktivt och dynamiskt format på webbplatsen.

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 2025 har vi fortsatt att utveckla metoden för imputering av körsträckor för de fordon som saknar registrerade körsträckor, den nya metoden ska implementeras 2026.



⁶www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/

⁷www.trafa.se/bantrafik/punktlighet-pa-jarnvag/

2.3.2 Utveckling av statistik avseende elektrifiering

Trafikanalys fick under 2023 ett regeringsuppdrag⁸ att utveckla statistiken inom transportområdet avseende elektrifieringen. Inom ramen för uppdraget skulle Trafikanalys:

- Analysera hur den officiella statistiken och annan statistik på transportområdet kan och bör utvecklas så att elektrifieringen av transportsektorn kan beskrivas i de delar där det är relevant.
- Göra en internationell jämförelse av statistikutveckling och utveckling av statistiska modeller avseende elektrifiering på transportområdet.
- Ta fram en plan för utveckling och produktion av utvecklad statistik avseende elektrifiering, där det framgår vilka statistikområden som bör prioriteras.

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.

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:

- bantrafik,
- fordon på väg,
- godstransporter med tunga lastbilar och
- regional linjetrafik.

Trafikanalys ser goda förutsättningar att utveckla statistiken om sjöfart och luftfart med avseende på elektrifiering. Vi bedömer dock att utvecklingsinsatserna, som behövs för att utveckla statistiken, inte är nödvändiga så länge det inte finns betydande trafik med eldrivna fartyg eller flygplan.

Trafikanalys ska slutredovisa uppdraget i årsredovisningen för 2026.

Redovisning av utvecklingsinsatser under 2025

Fordon på väg och körsträckor

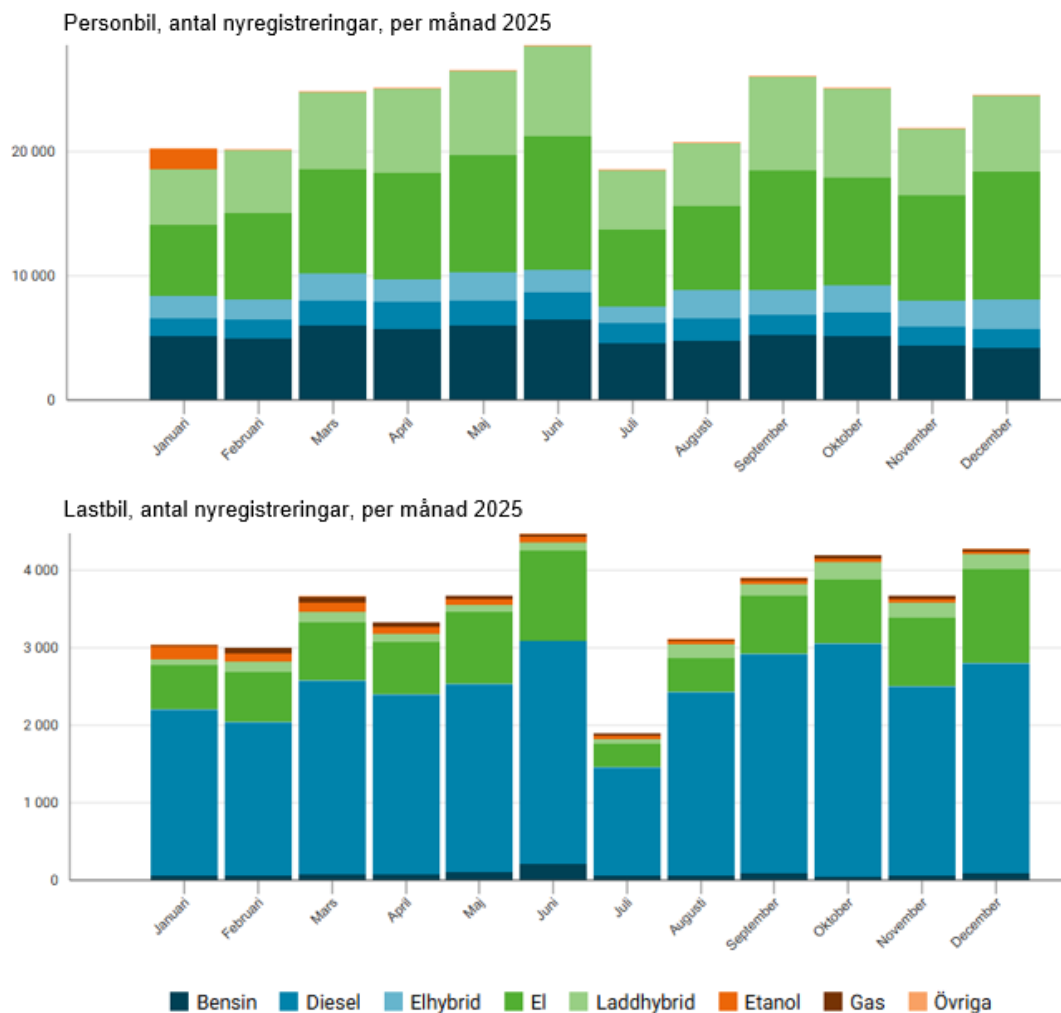
Statistikprodukten Fordon på väg innehåller sedan tidigare statistik som är uppdelad med avseende på elektrifiering. Trafikanalys har dock identifierat behov av att ta fram ytterligare efterfrågad statistik, vilket har lett till en utveckling av statistik innehåll i publikationerna Nyregistreringar och Fordon

Med start i februari 2024, avseende statistik för januari 2024, utökade Trafikanalys statistiken om nyregistreringar med statistik om lätta och tunga lastbilar samt bussar fördelat på drivmedel. Även årsstatistiken om fordon i trafik utökades med nya tabeller för att kunna följa elektrifieringen.

⁸ www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/utvecklad-statistik-for-en-elektrifierad-transportsektor-14426/

Med start avseende statistik för januari 2025 har vi under 2025 även delat upp nyregistreringen av tunga eldrivna lastbilar efter totalvikt, högst 4 250 kg respektive över 4 250 kg. Detta för att kunna följa försöksverksamheten med att kunna köra eldrivna lastbilar på upp t.o.m. 4 250 kg med B-körkort.

Vad gäller körsträckor för svenskregistrerade fordon har Trafikanalys under 2025 fortsatt arbetet med att revidera skattningsmodellen för körsträckor. Modellen som idag används är i stort oförändrad sedan den etablerades i slutet av 1990-talet. På den tiden var det i allt väsentligt bensin- och dieselfordon som trafikerade vägarna. I och med utvecklingen av fordonsparken har brist på hänsyn till andra drivmedel och elektrifierade fordon blivit ett problem i modellen. Under 2026 kommer vi att publicera Körsträckor med den nya metoden och då med data för åren 2023–2025. Det kommer i redovisningen finnas körsträckor totalt och genomsnittlig körsträcka per fordon, per bränsle och för samtliga fordonsslag.



Figur 2.1. Antal nyregistreringar, personbilar och lastbilar, per drivmedel och månad, 2025.

Källa: Trafikanalys statistik, Fordon på väg,

www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/manad/nyregistrerade-fordon-2026.html

Godstransporter med tunga lastbilar

Under 2024 och i samband med publiceringen av årsstatistiken för år 2023 utökade Trafikanalys statistikinhållet för statistikprodukten så att även statistik om eldrivna tunga lastbilar särredovisas. Statistiken avseende elektrifiering omfattar antal transporter, körda km, lastad godsmängd i ton och transportarbete i tonkilometer för eldrivna tunga lastbilar i Sverige totalt.

Under 2025 har Trafikanalys fortsatt att redovisa årsstatistik om godstransporter med svensk-registrerade tunga lastbilar med avseende på elektrifiering för undersökningsåret 2024. Samtidigt påbörjades en översyn av stratifieringen i undersökningen, i syfte att öka precisionen i skattningarna, särskilt för godstransporter med eldrivna lastbilar. När översynen är genomförd möjliggörs statistik om godstransporter med eldrivna tunga lastbilar på mer detaljerade nivåer och med fler indelningar än enbart total nivå. Den nya stratifieringen kommer att implementeras i undersökningen om lastbilstrafik från och med 2026.

Bantrafik och Järnvägstransporter

Statistikprodukten Bantrafik innehåller redan statistik om infrastruktur och fordon som är nedbruten efter elektrifiering. I samband med kartläggningen identifierade Trafikanalys möjligheter att vidareutveckla den del av statistiken som baseras på Trafikverkets uppföljningssystem och planerade att utveckla statistiken om trafikarbete och godstransportarbete på järnväg med avseende på elektrifiering.

När det gäller utvecklingen av den delen av statistiken som bygger på uppgifter från tågoperatorerna, var första steget att utreda uppgiftslämnarnas möjligheter att rapportera uppgifterna, innan arbetet med utvecklingen av statistiken påbörjas.

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.
- Utreda om Tågoperatörerna har möjlighet att rapportera uppgifter nedbrutna med avseende på elektrifiering.

Utvecklingsprojektet fortsatte under 2025 och inleddes med intervjuer med två stora uppgiftslämnare för att säkerställa om de hade möjligheter att särredovisa utgifterna med avseende på elektrifiering. Resultat från intervjuerna visade att det är möjligt att särredovisa samtliga uppgifter om person- och godstransporter med avseende på elektrifiering.

I nästa steg utökades frågeformuläret med frivilliga frågor om elektrifieringsgrad. Samtliga uppgiftslämnare i undersökningen fick möjlighet att frivilligt besvara frågor om graden av elektrifiering för olika transporter. Svaren kommer att utgöra ett viktigt underlag för att bedöma om uppgifterna håller tillräcklig kvalitet för att framställa officiell statistik om bantrafik med avseende på elektrifiering.

Regional linjetrafik

För att kunna utveckla statistiken som rör utbud och resande med kollektivtrafiken krävs att uppgiftslämnarna ska kunna redovisa uppgifterna nedbrutna med avseende på elektrifiering. I enlighet med utvecklingsplanen 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 utan att markant öka

uppgiftlämnarbördan. Resultat från utredningen visade att en övervägande del av trafikbolagen har möjligheter att kunna utöka rapporteringen om regional linjetrafik med uppgifter om elektrifiering på ett övergripande nivå.

Mot bakgrund av detta införde Trafikanalys frivilliga frågor om graden av elektrifiering. De flesta uppgiftslämnare besvarade frågorna, även om vissa påtalade svårigheter kring tillgång till data. Slutsatsen är att de flesta uppgiftslämnare kan lämna information om huruvida trafiken är elektrifierad eller inte för merparten av de variabler som ingår. Som ett tillägg i utvecklingsarbetet ser nu Trafikanalys över möjligheten att minska uppgiftlämnarbördan och inhämta data från fordonsdatabasen FRIDA, där det finns inrapporterade uppgifter om elektrifierade transporter. En utredning pågår om vilka registeruppgifter som kan hämtas därifrån och hur detta kan göras. När utredningen är klar kommer Trafikanalys om det är möjligt att påbörja utvecklingen av statistik innehålllet så att även statistik om elektrifiering kan redovisas.



3 Om resultatindikatorer

3.1 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.

Då regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att förbereda överföring av uppgifter till Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser samt förbereda avveckling av Trafikanalys har Trafikanalys inför denna årsredovisning inte utvecklat nya resultatindikatorer, vilket var avsikten. I stället har vi även i denna årsredovisning lagt till s.k. sammanfattande bedömningar kopplat till respektive verksamhetsgren, i syfte att på ett tydligare sätt resonera om effekterna av vårt arbete.

3.2 Kunskapsutveckling

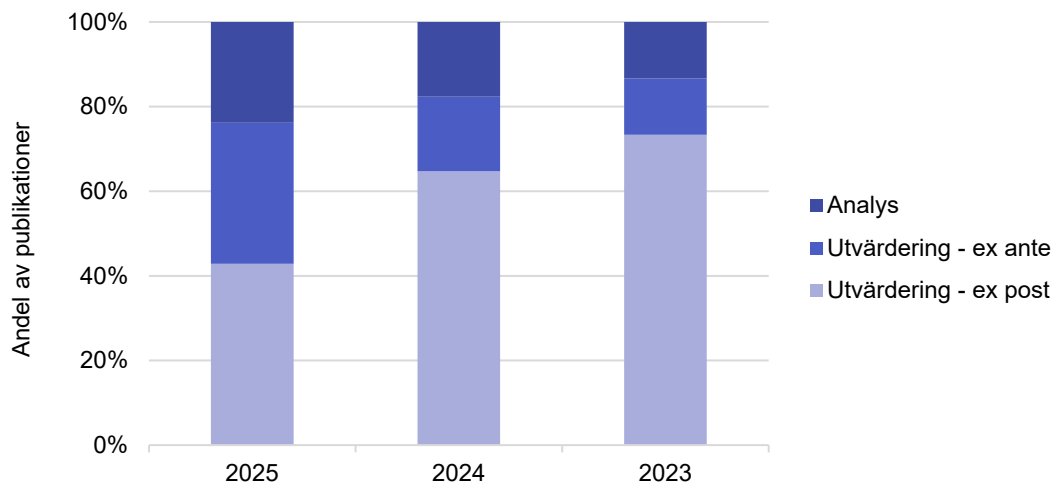
Resultatindikatorerna för kunskapsutveckling följer främst upp följande verksamhetsmål:

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.

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



Figur 3.1. 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 och 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.

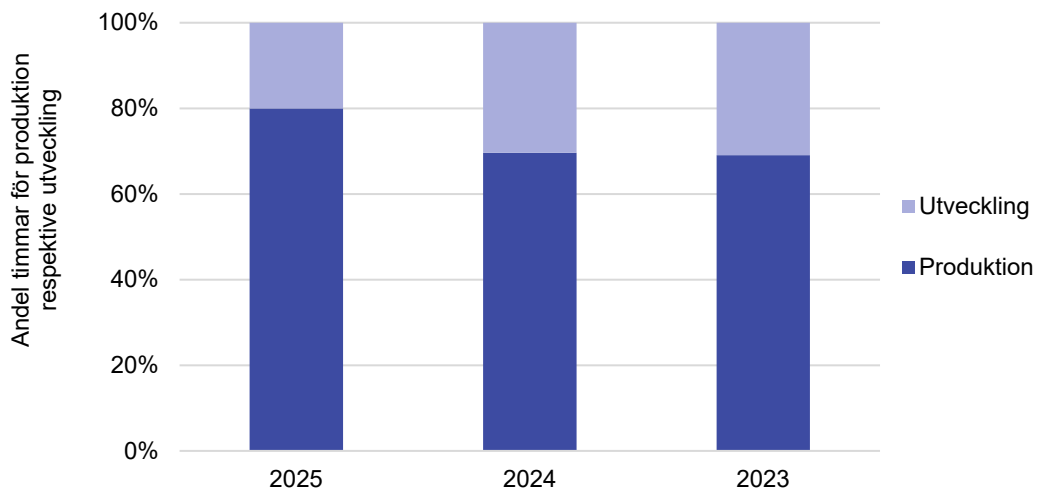
Under 2025 har vi fortsatt med en fokuserad satsning på utveckling av visualisering av statistiken i en ny plattform. En större utvecklings- och utbildningsinsats genomfördes 2024 och för 2025 har utvecklingsarbetet legat på en lägre nivå. Arbetet med att utveckla en ny metod och förbättra kvaliteten i produkten Körsträckor har fortsatt under året. Det har även skett visst

utvecklingsarbete för att fånga och kunna redovisa graden av elektrifiering i de olika statistikprodukterna.

Under 2025 lades totalt en lägre andel tid på utvecklingsarbete än för föregående år. Sett över de senaste tre åren (2023–2025) har snittvärdet för denna resultatindikator varit 27 procent, och för år 2025 är andelen 20 procent. Därmed når vi upp till vårt mål att minst 20 procent av tiden läggs på utvecklingsarbete och kvalitetshöjande åtgärder för statistiken.

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 3.2. Statistikproduktion, andel timmar fördelade på produktion respektive utveckling för samtliga statistikprodukter år 2023–2025.

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

Kunskapsspridning kopplat till dessa indikatorer, och även i en vidare bemärkelse, behandlas i årsredovisningens kapitel 4.1.

4 Övriga uppdrag och återrapporteringar

4.1 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 myndighetens kunskap och erfarenheter till de prioriterade målgrupperna har varit stabil under 2025. Sammantaget indikerar detta att myndighetens etablerade kanaler och arbetssätt fortsatt når centrala aktörer i transportsektorn på en nivå som överensstämmer med tidigare års utfall.

En närmare genomgång av resultatindikatorerna visar dock på en mer nyanserad utveckling. Vissa delar visar en tydlig ökning i räckvidd och användning, vilket tyder på att de kunskapsunderlag som produceras i hög grad efterfrågas och fångar upp relevanta behov. Samtidigt pekar indikatorer kopplade till webbplatsens användning på en något svagare utveckling. Det kan bland annat innebära förändrade användarbeteenden eller konkurrens från andra digitala kunskapskällor, vilket motiverar en fortsatt analys av hur webbplatsens innehåll och struktur kan förbättras.

Bedömningen är att en bredare spridning av myndighetens underlag skulle kunna stärka användningen ytterligare bland relevanta målgrupper. Det skulle i förlängningen öka samhällsnyttan av Trafikanalys arbete, då fler aktörer ges möjlighet att integrera kunskapsunderlagen i beslut och processer – helt i linje med verksamhetsmålen för vår kunskapsspridning.

För att nå ut med våra erfarenheter och den kunskap vi tar fram använder Trafikanalys flera olika kommunikationskanaler. De omfattar bland annat vår webbplats, våra publikationer, seminarier och föreläsningar, medverkan i nätverk, samt dialog och insatser riktade till media och i sociala medier.

Våra kunskapsunderlag vänder sig i första hand till beslutsfattare på olika nivåer – främst inom regering och riksdag, men även till statliga myndigheter och regioner. Den externa kommunikationen styrs av våra övergripande verksamhetsmål, och i vår kommunikationsstrategi⁹ tydliggörs målsättningarna för detta arbete. De innebär att vi ska:

⁹ Diarieförd i Sty. 2021/107.

- stärka relevanta aktörers användning av våra kunskapsunderlag för att bidra till en långsiktigt hållbar transportförsörjning,
- sprida aktuell, användbar och lättillgänglig statistik och öka nyttjandet av den,
- förmedla en tydlig, sammanhållen och informativ bild av myndighetens verksamhet, samt
- bygga förtroende och öka kännedomen om Trafikanalys.

Resultatindikatorerna för området kunskapsspridning följer i huvudsak upp vårt verksamhetsmål att sprida resultaten av de kunskapsunderlag vi tar fram. Vi har inte fastställt några kvantitativa målvärden, men vi strävar efter en stadig ökning och en långsiktig stabilitet i spridningen.

För att följa upp kunskapsspridningen analyserar vi bland annat aktiviteten på vår webbplats, vår medverkan i olika typer av mötesforum, och förekomsten av våra underlag i riksdagens dokument. Förekomsten där fungerar som en indirekt indikator på i vilken utsträckning våra analyser och underlag används och får genomslag i samhället.

4.1.1 Webbplatsen www.trafa.se

Webbplatsen www.trafa.se fortsätter att vara Trafikanalys viktigaste kanal för att sprida kunskap. Många använder webbplatsen för att läsa och ladda ned våra publikationer och underlag, särskilt den statistik som vi publicerar. De sidor som besöks mest handlar, precis som tidigare, om statistik inom transportområdet.

Under 2025 minskade dock antalet sidvisningar med 44 procent jämfört med 2024. Den här utvecklingen är inte unik för vår webbplats, utan följer en bredare trend. Idag ersätts många besök på webbplatser av svar direkt i sökresultat via olika AI-baserade verktyg. När användare får relevant information utan att behöva klicka sig vidare minskar antalet besök på externa webbplatser.¹⁰

Samtidigt är både antalet aktiva användare och antalet påbörjade sessioner relativt stabila. Vi ser en mindre ökning i antalet användare och en mindre minskning i sessioner, vilket framgår av Tabell 4.1.

Tabell 4.1. Webbplatsens utveckling åren 2023–2025.

År	2025	2024	2023
Antal sidvisningar	153 569	221 298	180 780
Antal användare	36 036	32 325	33 700
Antal sessioner	59 117	66 778	67 574

Källa: Google Analytics 4.

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

4.1.2 Publikationer och statistikspridning

Under året har Trafikanalys publicerat och spridit totalt 10 rapporter och 13 promemorior inom verksamhetsgrenarna analys, samt granskning och utvärdering. Den senaste femårsperioden

¹⁰ Se exempelvis, <https://ahrefs.com/blog/ai-overviews-reduce-clicks/>

har vi publicerat i genomsnitt 16 rapporter och 11 promemorior per år. Publiceringarna av rapporter under 2025 har varit något färre än genomsnittet de senaste åren. Antalet varierar mellan åren, främst kopplat till vilka uppdrag som är aktuella i vår verksamhet. Under 2025 har vi också lämnat betydande underlag till andra myndigheters redovisningar och resultat, exempelvis underlag till Naturvårdsverkets arbete med Sveriges sociala klimatplan och genomförandeåtgärder.¹¹

Inom statistiken gjordes 51 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.

Antalet nedladdade dokument är färre jämfört med tidigare år, det kan också bero på AI-verktygens intåg som gör att svar levereras utan att dokument behöver laddas ned från webbplatsen. Antalet nedladdningar påverkas även av antalet publiceringar, och vilka ämnen de berör. I takt med vår ambition att publicera fler av våra kunskapsunderlag 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 särskilt gränssnitt på webbplatsen, fortsätter att minska jämfört med tidigare år. Det visar Tabell 4.2. Nedgången är svårtolkad, men kan kanske förklaras av nya publiceringsformer för statistiken.

Tabell 4.2. Antal nedladdade publikationer från webbplatsen och antal ingångar till "eget statistikurval" 2023–2025.

År	2025	2024	2023
PDF och Excel-filer	17 817	24 702	25 643
Eget statistikurval	2 720	3 423	5 781

Källa: Google Analytics 4.

4.1.3 Media

Kommunikationen genom media är viktig för att uppmärksamma våra målgrupper med vår kunskap och resultat. Vi berättar om nyheter ur verksamheten på ett proaktivt sätt gentemot media och många av våra pressmeddelanden handlar om nyheter ur transportstatistiken.

Under 2025 noterar vi en kraftig uppgång av det mediala genomslaget för Trafikanalys. Vi har omnämnts i media i över 2 000 redaktionella artiklar under året, Tabell 4.3.

Tabell 4.3. Medieexponering – antal artiklar/inslag där Trafikanalys omnämns år 2023–2025.

År	2025	2024	2023
Antal redaktionella artiklar	2 241	748	1 214
Inslag i sociala medier	175	377	546

Källa: Trafikanalys mediebevakning hos leverantören Meltwater.

Uppgången kan främst förklaras av ett stort intresse för fordonsstatistiken där nedbrutna data för fordon på lokal och regional nivå har väckt ett stort medialt intresse. Vi kan notera att antalet pressmeddelanden är i nivå med tidigare år, som Tabell 4.4 visar.

¹¹ www.trafa.se/vagtrafik/bistand-och-underlag-till-sveriges-sociala-klimatplan-15856/

Tabell 4.4. Statistik ur Trafikanalys pressrum 2023–2025.

År	2025	2024	2023
Antal pressmeddelanden	34	35	35
Antal visningar pressrum	26 429	22 984	44 539
Sidvisningar per besök	1,65	1,58	1,69

Källa: Uppgifter från Trafikanalys pressrum hos leverantören MyNewsdesk.

4.1.4 Sociala medier

Trafikanalys hade i slutet av 2025, 1 439 följare på LinkedIn. Det är en ökning med 172 följare jämfört med 2024. Vi hade drygt 14 000 visningar av våra inlägg, vilket är ungefär samma nivå som 2024 då antalet sidvisningar var knappt 14 000. Vår aktivitet på plattformen har också varit ungefär densamma under året.

I slutet av 2025 hade vi också 975 följare på plattformen X, det är ett något färre antal följare jämfört med 2024. Vår aktivitet på plattformen har under året varit relativt oförändrad jämfört med tidigare år, där vi främst publicerar pressinformation.

4.1.5 Nyhetsbrev

Under 2025 har vi fortsatt att sprida våra kunskapsunderlag via våra nyhetsbrev. Vi har i slutet av 2025, 1 156 registrerade mottagare av vårt nyhetsbrev "Senaste nytt från Trafikanalys" och knappt 200 mottagare av nyhetsbrevet Europeisk utblick som tar upp aktuella händelser ur den europeiska transportpolitiken.

Under året har vi skickat sju nummer av Senaste nytt från Trafikanalys och tre utskick av Europeisk utblick. Det är något färre utskick under 2025 jämfört med 2024.

4.1.6 Mötesplatser för erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning

Trafikanalys medarbetare har under 2025 haft en mycket hög grad av extern medverkan, både i rollen som kunskapsspridare (presentationer, seminarier) och som aktiva deltagare i nationella och internationella nätverk och arbetsgrupper. Vi har en tydlig närvaro i frågor som rör elektrifiering, transportpolitik, statistik, digitalisering, kostnadskontroll, kollektivtrafik och analysmetodik.

Resultatet är ett år med starkt genomslag, bred samverkan och betydande bidrag till det nationella och internationella samtalet om transportsektorns utveckling.

Deltagande i konferenser och externa presentationer

Medarbetarna genomförde ett stort antal presentationer och föredrag inom transportpolitik, statistik, elektrifiering och klimatrelaterade frågor. Exempel:

- Transportforum 2025 (Linköping)
- EVS 38 (Göteborg)
- Webbinarier arrangerades eller medverkades på av många, bland annat om kostnadskontroll, prognoser, elektrifierade fordon, statistik och AI-tillämpningar.

- Flera deltaganden i seminarier arrangerade av branschaktörer som Drive Sweden, Nätverket för socialt hållbar transportplanering, Transportföretagen, Komex, myndigheter och universitet.

Det visar ett aktivt kunskapsspridande och att myndigheten är en efterfrågad expertresurs.



Undervisnings- och utbildningsinsatser

Ett par medarbetare undervisade vid universitet och inom branschsammanhang.

Studiebesök och gäster hos Trafikanalys

Trafikanalys tog emot flera externa besökare, exempelvis:

- Finanspolitiska rådets kansli – tema kostnadskontroll
- Svensk Sjöfart – sjöfartsstatistik
- Trafikverket – byggstartsgranskning och internalisering

Deltagande i nationella nätverk

Under 2025 deltog medarbetare i en lång rad nätverk med återkommande arbete, bland annat:

- ASEK-samrådsgruppen (samhällsekonomiska kalkylvärden)
- ROS-arbetsgrupper (SCB)
- Grunddatadomän Transportsystem (Trafikverket)
- SERMES – utveckling av HBEFA-modellen
- Energimyndighetens användarråd för energistatistik
- SIKT – samverkan och information för en klimatneutral transportsektor
- Analysmyndigheternas metodnätverk
- Digitaliseringsnätverk inom mobilitet och infrastruktur

- Transportforums ämneskommittéer

Det nationella nätverksdeltagandet är omfattande och löpande – ett tydligt tecken på myndighetens roll för metodutveckling och kunskapsarbete.

Deltagande i internationella nätverk

Medarbetare bidrog också i flera viktiga internationella strukturer, exempelvis:

- Eurostat (transportstatistikgrupper, CGST, arbetsgrupper om vägar, sjöfart, järnväg m.m.)
- ITF – International Transport Forum (arbetsgrupper om modellering, resiliens, elektrifiering m.m.)
- UNECE WP.5 (Transport Trends and Economics)
- EEA Eionet: Mobility Systems
- Nordiskt vägforum (NVF) – flera utskott inom bl.a. godstransporter och mobilitet

Det internationella deltagandet under 2025 visar på starkt europeiskt och nordiskt samarbete, särskilt inom statistik och klimatrelaterade transportfrågor.

Deltagande i nationella och internationella referensgrupper

Flera medarbetare sitter i referensgrupper kopplade till forskningsprojekt, myndighetsuppdrag och branschforum, t.ex.:

- Forskningsprojekt RASK (LTU)
- AFIR:s handlingsprogram (Energimyndigheten)
- Utefflyg (VTI)
- Styrmedelsutredningen
- GEO-7 (UNEP) – global miljöutblick

Referensgrupperna visar hur Trafikanalys utgör en viktig kunskapsresurs även i långsiktiga forsknings- och utvecklingsinitiativ.

Webbinarier

Under 2025 har vi genomfört sju externa digitala webinarier/seminarier. De har bland annat handlat om fordonsprognoser, smarta och intelligenta transportsystem, uppföljning av de transportpolitiska målen och kostnadskontroll.

Generellt har vi under året noterat ett stort intresse för våra webinarier med cirka 650 registrerade deltagare och de har blivit en allt viktigare kanal för vår kunskapsspridning.

4.1.7 Hur används myndighetens underlag?

Det finns ingen entydig metod för att bedöma vilken effekt kommunikationen har i en verksamhet som syftar till analys och utvärdering. De system vi arbetar med är ofta komplexa, och förändringar sker långsamt. Dessutom påverkas utvecklingen av en rad olika faktorer, vilket gör det svårt att isolera vilken roll just våra kunskapsunderlag har spelat för beslut som fattas eller inte fattas. I avsnitten 2.1 Analys och 2.2 Granskning och utvärdering visar vi dock

på några exempel som visar att våra underlag både har använts och haft betydelse i beslutsprocesser.

För att få en mer samlad bild av hur våra underlag tas om hand av regering och riksdag sammanställer vi hur ofta myndigheten förekommer i olika typer av riksdagsdokument och följer hur detta förändras över tid.

Det senaste riksdagsåret visar att vår närvaro i sådana dokument ligger på ungefär samma nivå som tidigare år. Förekomsten är något högre än under riksdagsåret 22/23 och i stort sett i linje med 23/24. Variationer mellan år kan naturligtvis också bero på vilka frågor som är aktuella i riksdagens arbete.

Tabell 4.5. Myndighetens omnämningen i olika riksdagsdokument 2022/23–2024/25.

Riksdagsår	2024/25	2023/24	2022/23
Alla typer av dokument	100	97	70
Motioner	20	18	11
Betänkanden och utlåtanden	17	19	15
Propositioner och skrivelser	23	25	19

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

4.1.8 Resultat av mindre målgruppsundersökning

Trafikanalys genomförde under 2023 en större målgruppsundersökning bland våra närmaste målgrupper. Undersökningen presenterades närmare i 2023 års årsredovisning.¹² En mindre uppföljande undersökning¹³ under 2025 visar i stora drag ett liknande resultat.

Målgrupperna är i stort fortsatt nöjda med de underlag som myndigheten tar fram. De svarande i enkäten ger betyget 4,3 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 samma betyg – 4,3, vilket är ett något högre värde jämfört med 2024.

4.2 Användningen av AI

Våra uppdrag inom området

Från regleringsbrev 2025

- Trafikanalys ska redovisa de insatser som myndigheten har genomfört, eller avser att genomföra fram till och med 2027, i syfte att utveckla sin användning av artificiell intelligens (AI).

¹² www.trafa.se/globalassets/pm/2024/arsredovisning-2023.pdf

¹³ Undersökningen genomfördes som en webbenkät på www.trafa.se med totalt 8 frågor och som besvarades av ett 40-tal respondenter under perioden 10 december 2025–26 januari 2026.

I regleringsbrevet för 2025 fick Trafikanalys i uppdrag att redovisa de insatser som myndigheten har genomfört, och avser att genomföra fram till och med 2027, för att utveckla användningen av artificiell intelligens (AI).

I vår redovisning av uppdraget framgår det hur vi har förändrat och avser att förändra våra arbetssätt för att dra nytta av de möjligheter som AI erbjuder. Under 2025 har vi arbetat med inriktningen för vår användning av AI, inte minst inom myndighetens AI-råd.

Vi har tagit fram en strategi som beskriver vår tänkta utveckling av AI-användningen i verksamheten till år 2030. Den har kompletterats med en AI-policy för myndigheten som tydliggör riktlinjer och regler för hur vi kan använda AI-system. Tillsammans bildar dokumenten ett ramverk för hur vi på sikt tänker oss dra full verksamhetsnytta av AI. Dokumenten var också en bärande grund för vår redovisning av uppdraget.¹⁴

Uppdraget redovisades 1 juni 2025 och behandlades också vid ett rundabordsamtal med Finansdepartementet, tillsammans med flera andra myndigheter med samma uppdrag.¹⁵

4.3 Informations- och cybersäkerhet

Våra uppdrag inom området

Från regleringsbrev 2025

- Trafikanalys ska redogöra för hur myndigheten har utvärderat det egna informations- och cybersäkerhetsarbetet genom användning av verktyg som Cybersäkerhetskollen eller motsvarande, samt vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av resultatet.

I regleringsbrevet för 2025 fick Trafikanalys även i uppdrag att redogöra för hur myndigheten har utvärderat det egna informations- och cybersäkerhetsarbetet genom användning av verktyg som Cybersäkerhetskollen eller motsvarande, samt vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av resultatet.

Trafikanalys använder verktyget Cybersäkerhetskollen för uppföljning av informations- och cybersäkerhetsarbetet och årets resultat av denna uppföljning har tagits upp i ledningsgruppen för att besluta om lämpliga åtgärder. Uppföljningen visade att myndigheten har ett bra säkerhetsarbete men att det finns ytterligare åtgärder som kan göras. De åtgärder som under året har genomförts inom området har både riktat sig till alla medarbetare på myndigheten och till nyckelpersoner inom organisationen. Nedan exemplifieras några av åtgärderna.

Myndigheten har tillhandahållit en digital utbildning till alla medarbetare med inriktning på informationssäkerhet och IT-säkerhet. Till utbildningen kopplades simulerade attacker för att kunna följa upp medarbetarnas kompetens.

Under året har myndigheten med hjälp av extern kompetens genomfört en krisövning med inriktning mot informationssäkerhet. I denna övning deltog den krisgrupp som ska aktiveras i samband med en sådan händelse. Som en förberedelse inför ikraftträdandet av NIS2 har ett arbete med införandet av systemägare och systemförvaltare påbörjats och kommer slutföras i

¹⁴ Diariefört i Sty 2025/49

¹⁵ www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/09/rundabordsamtal-om-myndigheters-anvandning-av-ai/

början av 2026 och den medarbetare som ansvarar för informationssäkerhetsarbetet har genomgått en utbildning inom NIS2.

4.4 Samverkan med andra myndigheter

Våra uppdrag inom området

Uppdrag enligt Trafikanalys instruktion

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

Särskilda regeringsuppdrag

- Uppdrag till Trafikanalys att förbereda överföring av uppgifter till Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser samt förbereda avveckling av Trafikanalys.

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.¹⁶ Trafikanalys medverkar även i de nya grupper för myndighetssamverkan för klimatomställning av sjöfart respektive Luftfart som Trafikverket har inrättat, samt i Statens energimyndighets myndighetsråd för samordning av frågor som rör laddinfrastruktur.

Trafikanalys har inom ramen för arbetet med omvärldsbevakning och omvärldsanalys regelbundet möten med andra myndigheter. Under 2025 har exempelvis sådana dialoger hållits med Trafikverket 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 transportforskningsinstitut (VTI). Under 2025 har VTI bidragit med ett flertal analyser, bl.a. inom ramen för Trafikanalys särskilda regeringsuppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Trafikanalys samverkar även med akademien genom deltagande i referensgrupper för forskningsprojekt med bäring på myndighetens verksamhet.

¹⁶ Utöver Trafikanalys deltar Boverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Även inom statistikområdet samverkar Trafikanalys med andra myndigheter nationellt och inom europeiskt samarbete vilket närmare beskrivs i kapitel 2.3. Trafikanalys medverkar också i nätverk med andra statistik-, analys- och utvärderingsmyndigheter inom områdena ekonomi, informationssäkerhet, kommunikation samt personal.

4.5 Remisser

Sammanfattande bedömning

Att hantera remisser är en central del av hur Trafikanalys fullgör sitt uppdrag att utvärdera, analysera och redovisa effekterna av föreslagna åtgärder inom transportområdet.

Under 2025 besvarade myndigheten totalt 40 remisser, vilket är fler jämfört med 2024 och 2023. Genom vårt arbete med att ta fram och lämna remissvar bedömer vi att vi har bidragit till att sprida Trafikanalys kunskap och underlag till våra uppdragsgivare och andra viktiga målgrupper.

Tabell 4.6 nedan visar fördelningen av antalet besvarade remisser under de senaste åren och den nedlagda tiden för dem.

Tabell 4.6. Besvarade remisser

Remisser	2025	2024	2023
Antal besvarade	40	32	34
Tid (antal timmar)	1 515	1 698	1 727

Variationer i antalet timmar i relation till antalet remisser kan förklaras bland annat av remissernas omfattning och relevansen för vår verksamhet.

Under 2025 har flera besvarade remisser handlat om infrastrukturplanering, i sammanhanget kan våra remissvar på *Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*¹⁷ och betänkandet *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet*¹⁸ nämnas.

¹⁷ www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/yttrande-over-trafikverkets-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-20262037-och-over-trafikverkets-rapport-stod-till-investeringar-i-ombordutrustning-for-ertms-15891/

¹⁸ www.trafa.se/luftfart2/yttrande-over-betankandet-arlanda--en-viktig-port-for-det-svenska-valstandet-15703/

5 Kompetens och resurser

Sammanfattande bedömning

Under 2025 hade Trafikanalys inget direkt uppdrag inom detta område.

Myndighetens sammanfattande bedömning är att vi fortsatt har 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.

Under 2025 har myndigheten slutfört sitt arbete med att ta fram en kompetensförsörjningsplan. Planen bygger vidare på den tidigare kompetensförsörjningsplanen som togs fram 2021. Den nu framtagna planen pekar ut målsättningar och färdriktning med sikte på år 2030. 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.

Som ett led i arbetsmiljöarbetet har Trafikanalys erbjudit medarbetare att dels delta i en hälso-, arbetsmiljö- och livsstilsundersökning, dels i en medarbetarundersökning. Resultatet av dessa undersökning indikerade att den upplevda hälsan är hög hos de allra flesta och att de flesta trivs också på jobbet och upplever det som meningsfullt samt att medarbetarna är starkt engagerade och skulle rekommendera Trafikanalys som arbetsplats.

Trafikanalys har, vid utgången av 2025, 40 medarbetare varav 38 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. Som exempel kan nämnas att flera medarbetare nyttjat dessa medel till AI-utbildningar.

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

Under 2025 har myndigheten slutfört sitt arbete med att ta fram en kompetensförsörjningsplan¹⁹. Planen bygger vidare på den tidigare kompetensförsörjningsplanen som togs fram 2021. Den nu framtagna planen pekar ut målsättningar och färdriktning med sikte på år 2030.

¹⁹ Sty. 2025/59 Kompetensförsörjningsplan 2025–2030.

5.1 Personalsammansättning

Tabell 5.1 redovisar personalsammansättningen under perioden 2023–2025 uppdelat på kvinnor och män, olika yrkeskategorier samt tillsvidare- respektive tidsbegränsat anställda.

Tabell 5.1. Antal anställda den 31 december 2025, uppdelat på befattning och kön samt tillsvidare- respektive tidsbegränsat anställda.

	2025			2024			2023		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	5	13	18	6	16	22	9	14	23
Statistiker	3	6	9	3	6	9	3	5	8
Verksamhetsstöd	4	1	5	3	1	4	2	1	3
Chefer	3	2	5	3	2	5	2	3	5
Tillsvidareanställda	14	22	36	15	24	39	16	23	39
Tidsbegränsat anställda	1	0	1	0	1	1	0	0	0
Totalt	15	22	37	15	25	40	16	23	39

I denna sammanställning ingår inte de som är tjänstlediga såvida de inte är föräldralediga.

Det totala antalet anställda vid utgången av 2025 har minskat från 40 till 37.

Under året har en medarbetare rekryterats till en tillsvidareanställning. Rekryteringen var en ersättningsrekrytering för en medarbetare som är tjänstledig. En medarbetare har rekryterats till en tidsbegränsad anställning för att arbeta med den kommande omorganisationen.

Under året har fyra medarbetare avslutat sin anställning. En medarbetare har avslutat sin anställning genom pensionsavgång, en tidsbegränsad anställning löpte ut, en medarbetare har anställts hos en annan myndighet och för en medarbetare avbröts provanställningen.

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

Personalomsättningen under året har varit 2,6 procent.

5.1.1 Sjukfrånvaro

I tabell 5.2 redovisas en sammanställning av sjukfrånvaron för de anställda vid Trafikanalys. Den totala sjukfrånvaron under 2025 var 6,14 procent, vilket är en liten ökning jämfört med 2024. Andelen av den totala sjukfrånvaron som är 60 dagar eller mer är 85,66 procent, vilket är en ökning med 12 procentenheter jämfört med 2024. Med hänsyn till myndighetens storlek är myndighetens sjukfrånvarostatistik känslig för variationer, vilket innebär att enskilda sjukfrånvarotillfällen kan få ett relativt stort genomslag i procentuella mått.

Med det sagt vill Trafikanalys betona att myndigheten arbetar systematiskt med att följa upp varje sjukskrivning och varje sjukfrånvarotillfälle hanteras med omsorg och professionalism för att stödja medarbetaren och upprätthålla en hållbar arbetsmiljö.

Myndigheten har ett avtal om företagshälsovård med Feelgood och vid längre sjukskrivningar involveras företagshälsovården för att säkerställa professionellt stöd, medicinsk expertis och tidiga insatser som underlättar en hållbar återgång i arbete.

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

Myndigheten består av ett 40-tal anställda, vilket innebär att en antalsmässigt mindre förändring i sjukfrånvaron ger en procentuell stor påverkan. Även om det inte sker någon förändring i absoluta tal kan andelarna förändras till följd av att det totala antalet medarbetare förändras. Ett illustrativt exempel är att det var färre personer som var långtidssjukskrivna 2025 jämfört med 2024, även om andelen var högre 2025.

Tabell 5.2. Anställdas sjukfrånvaro.

Sjukfrånvaro	2025	2024	2023
Totalt	6,14%	5,72%	5,10%
Andel 60 dagar eller mer	85,66%	73,26%	83,30%
Kvinnor	9,15%	8,34%	6,40%
Män	4,15%	3,89%	4,20%
Anställda -29 år*	-	-	-
Anställda 30 år–49 år	0,15 %	1,65%	1,10%
Anställda 50 år–	8,88 %	7,98% ²⁰	8,10%

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

I de löpande arbetsmiljöfrågorna arbetar Trafikanalys aktivt både via löpande medarbetarsamtal och skyddsronder. Feelgood är en viktig del i myndighetens arbete inom detta område.

I Tabell 5.2 redovisas också sjukfrånvaron fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps ordinarie sammanlagda arbetstid. Både för gruppen kvinnor och män har den procentuella andelen som är sjukskrivna 2025 ökat jämfört med 2024.

När vi ser på medarbetarnas sjukskrivningar uppdelat på de olika åldersgrupperna så har sjukskrivningarna i gruppen åldern 30–49 år minskat 2025 jämfört med 2024, medan det, som nämns ovan, i åldersgruppen 50 år och äldre har ökat. Trafikanalys har inga medarbetare som är yngre än 30 år.

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

²⁰ Jämförelsetal för 2024 har korrigerats.

5.1.2 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.

Under 2025 genomförde Trafikanalys med hjälp av Feelgood dels en hälso- arbetsmiljö- och livsstilsundersökning, dels en medarbetarundersökning. I både dessa undersökningar togs frågan om likabehandling, i vilken jämställdhet är en del, upp och det framkom ingenting som har föranlett Trafikanalys att göra särskilda insatser inom området jämställdhet.

5.1.3 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 5.3. Åldersbalans

	2025		2024		2023	
Åldersgrupp	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	0	0	0	0
30–49 år	7	6	8	7	9	10
50 år och äldre	10	18	10	18	8	16
Totalt	17	24	18	25	17	26

5.2 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, anlitande 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 2025 har medlen bland annat använts inom områdena AI, EU samt informationssäkerhet.

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

Tabell 5.4. Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren, timmar.

Verksamhetsgren*	2025	2024	2023
Analys	19 037	23 967	15 452
Statistik	18 944	19 551	19 940
Granskning och utvärdering	18 549	15 133	19 471
Totalt	56 530	58 651	54 863

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

Det totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 56 530. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av kärnverksamhet uppgår till 66 procent. Resterande arbetstid, bland annat administrativ tid, har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån dess andel av den sammanlagda projekttiden. Variationerna mellan olika år förklaras till stor del av karaktären på de uppdrag som Trafikanalys har fått.

Den totala nedlagda arbetstiden mätt i timmar vid Trafikanalys har minskat, men det har även antalet årsarbetskrafter gjort. Andelen av myndighetens totala kostnader som utgörs av lönekostnader har minskat med 2 procentenheter 2025 jämfört med 2024.

Tabell 5.5. Intern kompetensförsörjning och årsarbetskrafter.

Lön anställda i tkr, årsarbetskraft /timmar	2025	2024	2023
Lön anställda inkl. avgifter för pension m.m. tkr	47 768	49 210	42 980
Totalt antal årsarbetskrafter	35	38	34
Totalt antal timmar, totalt vid myndigheten	56 530	58 651	54 863
Timmar per årsarbetskraft	1 615	1 543	1 614
Lönekostnad per årsarbetskraft, tkr	1 365	1 295	1 264
Myndighetens totala kostnader	81 743	82 068	77 206
Andel av myndighetens totala kostnader som utgörs av lönekostnader	58%	60 %	56%

5.3 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 kunskapskonsulter²¹ i kärnverksamheten är fördelade mellan myndighetens olika verksamhetsgrenar.

I Tabell 5.6 redovisas kostnader som myndigheten haft under respektive år och uppdelade 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 5.6. Extern kompetensförsörjning av kunskapstjänster.

Verksamhetsgren i tkr /år	2025	2024	2023
Kärnverksamhet	18 305	18 374	17 643
Analys	1 915	2 198	2 629
Granskning och utvärdering	2 163	2 789	3 870
Statistik	14 227	13 387	11 144
Andel av myndighetens totala kostnader som utgörs av kunskapstjänster	22%	22%	23%

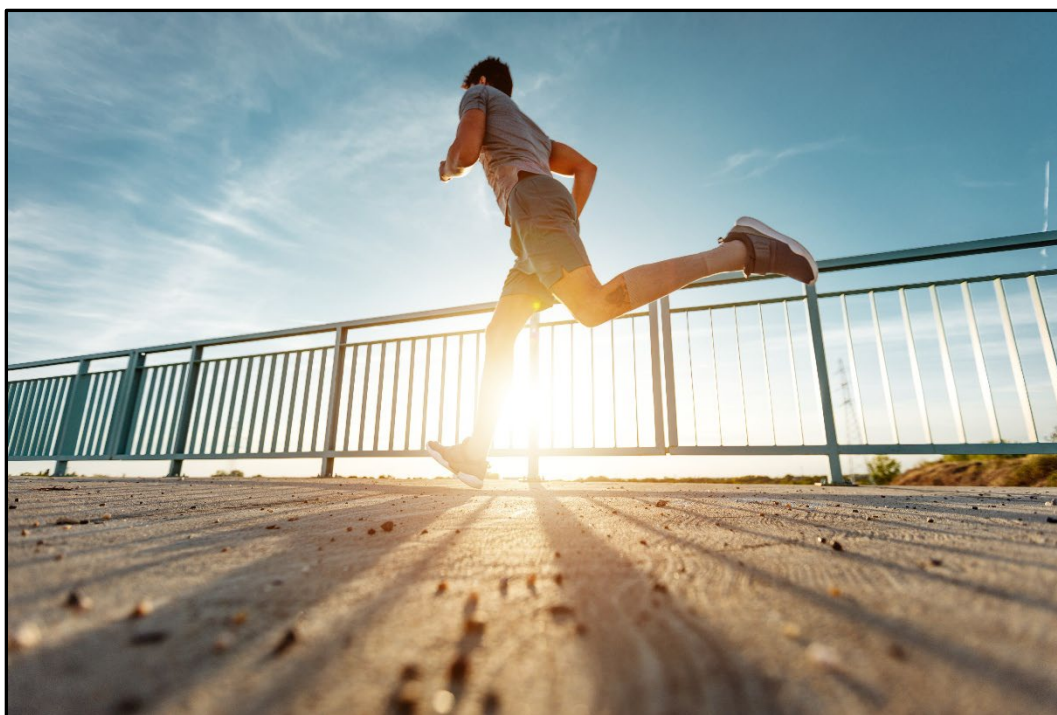
²¹ Med kunskapskonsult avses konsulter som upphandlats, där kompetensen inte finns eller är en bristvara vid myndigheten.

5.4 Arbetsmiljö och hälsa

Under 2025 genomfördes en hälso-, arbetsmiljö- och livsstilsundersökning via vår företagshälsovård Feelgood. Alla medarbetare erbjöds att delta och 79 % av medarbetarna deltog. Syftet med undersökningen var bland annat att ta fram ett bra underlag för myndighetens fortsatta arbete med en god arbetsmiljö.

Resultatet av denna undersökning indikerade att den upplevda hälsan är hög hos de allra flesta och att de flesta trivs på jobbet och upplever det som meningsfullt.

Trafikanalys har även genomfört en medarbetarundersökning via en underleverantör till Feelgood. Resultatet av undersökningen visade att medarbetarna är starkt engagerade och skulle rekommendera Trafikanalys som arbetsplats vilket avspeglades i ett resultat om 52 på eNPS (Employee Net Promoter Score). eNPS är ett mått på hur medarbetarna uppfattar sin arbetsgivare.²²



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 nyanställda eller om det framkommit 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 81 procent av medarbetarna under 2025, samt möjlighet till friskvård en timme i veckan på arbetstid.

²² eNPS över 50 ses som toppbetyg, medan 20–50 är "våldigt bra" och 0–20 är "bra".

5.5 Lokaler

Under året har inga förändringar skett inom lokalområdet.

6 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 planerings- ansvariga 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 2025 kunnat genomföra vårt uppdrag på ett tillfredsställande sätt utifrån givna finansieringsförutsättningar och med beaktande av den kommande omorganisationen.

6.1 Ekonomiskt läge

Vid ingången av 2025 hade Trafikanalys en anslagskredit om 732 tkr. Det tilldelade anslaget från statsbudgeten uppgick 73 545 tkr, Trafikanalys hade under 2025 ett disponibelt belopp om 72 813 tkr. Anslagsförbrukningen 2025 uppgick till 70 846 tkr vilket innebär att myndigheten i år har ett anslagssparande med 1 967 tkr.

Under 2025 hade myndigheten flera bidragsfinansierade regeringsuppdrag. Regeringsuppdragen har inneburit bidragsintäkter om 9 500 tkr av vilka vi nyttjade 9 456 tkr. De outnyttjade bidragen om 44 tkr ska återbetalas. Därutöver har Trafikanalys avgiftsintäkter om 1 214 tkr för uppdrag som till viss del genomförs tillsammans med Trafikverket och finansiella intäkter om totalt 138 tkr som till största del avser ränteintäkter.

Bidragande orsaker till anslagssparandet var dels att vakanta tjänster inte har återbesatts, dels bidragsfinansierade regeringsuppdrag.

6.2 Verksamhetens intäkter och kostnader

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

Tabell 6.1. Fördelning av verksamhetens intäkter och kostnader per utgiftsområde i tkr.

RR, tkr	2025	2024	2023
Intäkter, Anslag	70 846	73 062	68 508
Intäkter, Avgifter	1 249	1 565	267
Intäkter, Bidrag	9 510	7 051	8 116
Intäkter, Finansiella	138	391	314
Kostnader för personal	-49 012	-50 307	-44 257
Kostnader för lokaler	-4 624	-4 524	-3 953
Kostnader för drift	-27 635	-26 913	-28 690
Finansiella kostnader	-27	-34	-13
Av- och nedskrivningar	-445	-290	-292
Årets resultat	0	0	0

Det disponibla anslagsmedlen för Trafikanalys uppgick 2025 till 72 813 tkr. Av dessa nyttjade myndigheten 70 846 tkr. Anslagsmedlen utgör den största delen av intäkterna och finansierar cirka 87 procent av myndighetens verksamhet. Myndigheten har sedan tidigare ett bidragsfinansierat regeringsuppdrag gällande kostnadskontroll, under året har myndigheten fått tre nya bidragsfinansierade regeringsuppdrag som totalt inneburit finansieringsmöjligheter med upp till 9 500 tkr, vilket utgör den näst största finansieringskällan för verksamheten.

Den tredje finansieringskällan för myndigheten är intäkter av avgifter och diverse ersättningar, vilken uppgår till 1 249 tkr för året. Avgiftsintäkterna har minskat något jämfört med föregående år då Trafikanalys lånade ut personal till Regeringskansliet. Myndigheten har samtidigt ökat intäkterna från Trafikverket kopplade till varuflödesundersökningen. Finansiella intäkter har minskat trots att behållningen på räntekontot ökat jämfört med tidigare år då räntesatsen har varit lägre under 2025.

Personalkostnaderna har minskat med cirka 1,3 mnkr, bland annat en konsekvens av att antalet årsarbetskrafter (ÅAK) minskade med 3 ÅAK jämfört med föregående år. Övriga driftkostnader tillsammans med lokaler och avskrivningar har ökat med cirka 1 mnkr. Ökningen avser bland annat konferenstjänster och avsättningar för att hantera omställningen till en ny myndighet.

Tabell 6.2. Finansiering, fördelat per verksamhetsgren i tkr.

År	2025			2024			2023		
Verksamhetsgren	Analys	Statistik	Granskning/utvärdering	Analys	Statistik	Granskning/utvärdering	Analys	Statistik	Granskning/utvärdering
Anslag	21 349	35 395	14 102	30 088	33 473	9 500	21 283	32 285	14 940
Övriga intäkter	2 568	1 300	7 029	512	1 231	7 264	342	1 128	7 127
Kostnader	- 23 917	-36 695	-21 131	-30 601	-34 704	-16 764	-21 625	-33 514	-22 067
Summa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andel verksamhetsgren	29%	45%	26%	37%	42%	20%	28%	43%	29%
Fördelad andel tid anställda ²³	34%	34%	33%	41%	33%	26%	28%	36%	35%

Verksamhetsgren Statistik motsvarar cirka 45 procent av kostnadsmassan och är förhållandevis stabil över tid med anledning av att verksamhetsuppgifterna över tid är desamma. Under året har insamlingen för varuflödesundersökningen - VFU 2025 ägt rum samt att det skett vissa utvecklingsinsatser vilket medfört högre kostnader än föregående år. När det gäller verksamhetsgrenarna Analys och Granskning och utvärdering så är andelen kostnader i förhållande till totala omsättningen mer varierande från år till år.

Verksamhetsgren Analys har en minskad kostnad 2025 i förhållande till 2024. Minskningen beror på att myndigheten under 2025 haft färre regeringsuppdrag inom verksamhetsgrenen jämfört med 2024.

Gällande verksamhetsgren Granskning och utvärdering har kostnaderna gått upp med cirka 4,4 mnkr från år 2024 till 2025. Ökningen beror på två uppdrag inom infrastrukturområdet, att instruktionsuppdraget avseende utvärdering av sjöfartsstödet effekter som utförs vartannat år utfördes under 2025, samt utvecklingsinsatser inom verksamhetsgrenen.

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.

²³ Andelen timmar som belastat respektive verksamhetsgren.



I Tabell 6.3 särredovisas fördelningen av verksamhetens overheadkostnader. Dessa avser kostnader för gemensam styrning, samordning, administration och lokaler. Av den totala kostnaden för verksamheten uppgår overheadkostnaderna till 18 364 tkr, vilket motsvarar 22 procent av de totala kostnaderna.

Tabell 6.3. Fördelning av verksamhetens kostnader uppdelat per kärn- respektive stödverksamhet i tkr.

Organisatorisk enhet	2025, tkr	2025, %	2024, tkr	2024, andel	2023, tkr	2023, andel
Kärnverksamhet	63 379	78%	62 441	76%	58 089	75%
Myndighetsövergripande verksamhetsstöd	18 364	22%	19 627	24%	19 117	25%
Summa	81 743	100%	82 068	100%	77 206	100%

I de personalkostnader som ingår i overheadkostnaderna 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.

7 Finansiell redovisning

7.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2025	2024
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	70 846	73 062
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	1 249	1 565
Intäkter av bidrag	3	9 510	7 051
Finansiella intäkter	4	138	391
Summa		81 743	82 068
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	5	- 49 012	-50 307
Kostnader för lokaler		- 4 624	-4 524
Övriga driftkostnader	6	-27 635	-26 913
Finansiella kostnader	7	-27	-34
Avskrivningar och nedskrivningar		- 445	-290
Summa		-81 743	-82 068
Verksamhetsutfall		0	0
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter med mera som inte disponeras	8	0	1 983
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		0	-1 983
Saldo		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

7.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2025-12-31	2024-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggnings-tillgångar	9	0	0
Summa		0	0
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	10	134	235
Maskiner, inventarier, installationer, m.m.	11	1 540	805
Pågående nyanläggningar	12	0	0
Summa		1 674	1 040
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	13	1 165	897
Övriga kortfristiga fordringar	14	0	56
Summa		1 165	953
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	15	2 066	2 263
Summa		2 066	2 263
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	16	-1 967	732
Summa		-1 967	732
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	17	10 681	6 212
Summa		10 681	6 212
SUMMA TILLGÅNGAR		13 619	11 199

(tkr)	Not	2025-12-31	2024-12-31
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskaperital	18		
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	19	182	341
Övriga avsättningar	20	717	374
Summa		899	716
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	21	1 674	1 040
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	22	2 998	3 258
Leverantörsskulder		3 721	2 028
Övriga kortfristiga skulder	23	725	726
Summa		9 118	7 053
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	24	3 561	3 431
Oförbrukade bidrag	25	41	0
Summa		3 602	3 431
Summa kapital och skulder		13 619	11 199

7.3 Anslagsredovisning

Anslag (tkr)	Not	Ingående överförings-belopp	Årets tilldelning enligt reglerings-brev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings-belopp
Uo 22 1:13	26					
Ramanslag						
Trafikanalys						
ap. 2 Trafikanalys del till Trafikanalys		-732	73 545	72 813	-70 846	1 967
Summa		-732	73 545	72 813	-70 846	1 967

7.4 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 Trafikanalys brytdagen den 5 januari. Brytdagen föregående år var 3 januari. För periodiseringar tillämpas beloppsgräns på 30 tkr.

Upplysningar av väsentlig betydelse

Myndigheten kommer att inordnas inom Tillväxtanalys (TVA) från och med 1 januari 2027. I och med regeringsbeslut har myndigheten gjort en avsättning om 370 tkr för direkta kostnader som infaller år 2027 när myndigheten avvecklas. Avsättningen är en uppskattning för sådana kostnader som tillhör myndigheten och kommer inte nyttjas av den sammanslagna myndigheten.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

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

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

Tillämpade avskrivningstider

- 3 år – Egenutvecklade dataprogram, licenser, rättigheter, Datorer och kringutrustning
- 5 år – Maskiner och andra tekniska anläggningar. Inredningsinventarier, Övriga inventarier,

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 i Stockholm löper till och med 2027-04-30 och i Östersund till och med 2029-12-31.

Omsättningstillgångar

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

Skulder

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

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare	
	Ersättning i tkr
Generaldirektör, Mattias Viklund	1 283
Bilförmån	3
<i>Andra uppdrag: bokstavsutredare, Uppdrag att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart, fr.o.m. 2025-05-20 t.o.m. 26-04-30.</i>	

7.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

Not 1 Intäkter av anslag	2025	2024
Intäkter av anslag	70 846	73 062
Summa	70 846	73 062
Utgifter i anslagsredovisningen	-70 846	-73 062
Saldo	0	0

Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2025	2024
Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen	0	609
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	1 249	956
Summa	1 249	1 565

Not 3 Intäkter av bidrag	2025	2024
Bidrag från statliga myndigheter	9 498	7 038
Bidrag från EU:s institutioner	12	13
Summa	9 510	7 051

Erhållit bidrag från Trafikverket cirka 8 mnkr, Naturvårdsverket cirka 1,5 mnkr för att genomföra flera regeringsuppdrag. Föregående år fick myndigheten bidrag enbart från Trafikverket avseende kostnadskontroll uppdrag.

Not 4 Finansiella intäkter	2025	2024
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	136	390
Övriga finansiella intäkter	2	1
Summa	138	391

Not 5 Kostnader för personal	2025	2024
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-27 306	-28 128
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	<i>-167</i>	<i>-157</i>
Sociala avgifter	-20 738	-21 225
Övriga kostnader för personal	-968	-954
Summa	-49 012	-50 307

Minskade personalkostnader beror på att myndigheten haft färre årsarbetskrafter jämfört med tidigare år.

Not	6	Övriga driftkostnader	2025	2024
		Reparationer och underhåll	-16	-20
		Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster	-19	-15
		Resor, representation, information	- 1 167	-1 017
		Köp av varor	-109	-171
		Köp av tjänster	-26 323	-25 690
		Summa	-27 635	-26 913

Driftkostnader har ökat något jämfört med föregående år vilket beror delvis på avsättning (370 tkr) för omorganisation. Kostnader kopplade till konferenstjänster har också ökat jämfört med tidigare år.

Not	7	Finansiella kostnader	2024	2024
		Ränta på lån i Riksgäldskontoret	-24	-34
		Övriga finansiella kostnader	-3	0
		Summa	-27	-34

Not	8	Intäkter av avgifter med mera som inte disponeras	2025	2024
		Medel från Eurostat	0	1 983
		Summa	0	1 983

Balansräkning (tkr)

Not	9	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	1 008	1 008
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-560	0
		Summa anskaffningsvärde	448	1 008
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 008	-1 008
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	560	0
		Summa ackumulerade avskrivningar	-448	-1 008
		Utgående bokfört värde	0	0

Not	10	Förbättringsutgifter på annans fastighet	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	458	222
		Årets anskaffningar	0	269
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-32
		Summa anskaffningsvärde	458	458
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-223	-209
		Årets avskrivningar	-101	-46
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	32
		Summa ackumulerade avskrivningar	-324	-223
		Utgående bokfört värde	134	235

Not	11	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	2 734	3 114
		Årets anskaffningar	1 079	985
		Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde ²⁴	-785	-1 365
		Summa anförskaffningsvärde	3 028	2 734
		Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 929	-3 050
		Årets avskrivningar	-344	-244
		Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	785	1 365
		Summa ackumulerade avskrivningar	-1 488	-1 929
		Utgående bokfört värde	1 540	805

²⁴ Denna rad försvann i den tryckta versionen av ÅR 2024.

Not	12	Pågående nyanläggningar	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående anskaffningsvärde	0	822
		Årets anskaffningar	0	-822
		Utgående bokfört värde	0	0
Not	13	Fordringar hos andra myndigheter	2025-12-31	2024-12-31
		Fordran ingående mervärdesskatt	1 165	897
		Summa	1 165	897
Not	14	Övriga kortfristiga fordringar	2025-12-31	2024-12-31
		Fordringar hos anställda	0	56
		Summa	0	56
Not	15	Förutbetalda kostnader	2025-12-31	2024-12-31
		Förutbetalda hyreskostnader	1 051	1 040
		Övriga förutbetalda kostnader	1 015	1 223
		Summa	2 066	2 263
Not	16	Avräkning med statsverket	2025-12-31	2024-12-31
		Uppbörd		
		Ingående balans	0	0
		Redovisat mot inkomsttitel	0	-1 983
		Medel från räntekonto om tillförts inkomsttitel	0	1 983
		Fordringar/Skulder avseende uppbörd	0	0
		Anslag i räntebärande flöde		
		Ingående balans	732	-1 702
		Redovisat mot anslag	70 846	73 062
		Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-73 545	-70 628
		Fordringar avseende anslag i räntebärande flöde	- 1 967	732
		Summa avräkning med Statsverket	-1 967	732

Not	17	Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	2025-12-31	2024-12-31
		Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret	10 681	6 212
		Summa	10 681	6 212
		Beviljad kredit enligt regleringsbrev	2 500	2 500
		Maximalt utnyttjad kredit	0	0

Not	18	Myndighetskapital
-----	----	-------------------

Myndighetskapital saknas, därför lämnas ingen specifikationstabell.

Not	19	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	2025-12-31	2024-12-31
		Ingående avsättning	341	0
		Årets pensionskostnad	5	396
		Årets pensionsutbetalningar	-165	-54
		Utgående avsättning	182	341

Not	20	Övriga avsättningar	2025-12-31	2024-12-31
-----	----	---------------------	------------	------------

Avsättning för lokalt omställningsarbete

Ingående balans	374	498
Årets förändring	-27	-124
varav årets nyttjade medel	-82	-179
varav årets avsättning	54	56
Utgående balans	347	374

Under 2026 planeras ett nyttjande om 200 tkr av omställningsmedel och inriktningen är densamma som tidigare år.

Avsättning för avvecklingsarbete

Ingående balans	0	0
Årets förändring	370	0
Utgående balans	370	0
Summa utgående balans	717	374

Myndigheten kommer enligt regeringsbeslut att inordnas inom Tillväxtanalys från och med 1 januari 2027. Myndigheten uppskattar preliminärt att avvecklingen kommer att kosta 370 tkr avseende år 2027 utifrån gällande avtal och har därför gjort avsättning för att finansiera dessa kostnader.

Not	21	Lån i Riksgäldskontoret	2025-12-31	2024-12-31
		Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar		
		Ingående balans	1 040	998
		Under året nyupptagna lån	1 079	333
		Årets amorteringar	-445	-290
		Utgående balans	1 674	1 040
		Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 200	1 200
		Utnyttjat låneram	1 674	1 040

Not	22	Kortfristiga skulder till andra myndigheter	2025-12-31	2024-12-31
		Utgående mervärdesskatt	4	80
		Arbetsgivaravgifter	751	707
		Leverantörsskulder andra myndigheter	2 239	2 472
		Övrigt	4	0
		Summa	2 998	3 258

Not	23	Övriga kortfristiga skulder	2025-12-31	2024-12-31
		Personalens källskatt	712	707
		Övrigt	13	20
		Summa	725	726

Not	24	Upplupna kostnader	2025-12-31	2024-12-31
		Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 844	2 881
		Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	137	134
		Övriga upplupna kostnader	581	416
		Summa	3 561	3 431

Not	25	Oförbrukade bidrag	2025-12-31	2024-12-31
		Bidrag från Trafikverket	41	0
		Summa	41	0
		varav bidrag från statlig myndighet som förväntas tas i anspråk: mer än tre månader till ett år	41	0
		Summa	41	0

Anslagsredovisning

Not 26 Uo 22 1:13 ap.2

Trafikanalys - del till Trafikanalys

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

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 2 206 tkr. Under 2025 har Trafikanalys inte utnyttjat krediten.

Anslaget är räntebärande.

7.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2025	2024	2023	2022	2021
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 200	1 700	1 200	1 500	1 500
Utnyttjad	1 674	1 040	998	369	708
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 500	2 500	2 500	2 500	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Räntetäkter	136	390	314	87	0
Räntekostnader	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Övriga avgiftsintäkter	1 249	1 565	267	2 216	2 871
<i>Avgiftsintäkter som ej disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	0	1 983	0	0	0
Anslagskredit					
Beviljad	2 206	2 118	2 049	2 025	2 005
Utnyttjad	0	732	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	1 967	0	1 702	1 883	4 237
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	35	38	34	33	34
Medelantalet anställda (st)*	41	41	39	38	41
Driftkostnad per årsarbetskraft	2 322	2 151	2 262	2 203	2 028
Kapitalförändring					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

* I beräkningen av medelantalet anställda ingår tjänstledig personal.

8 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2025 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 20 februari 2026

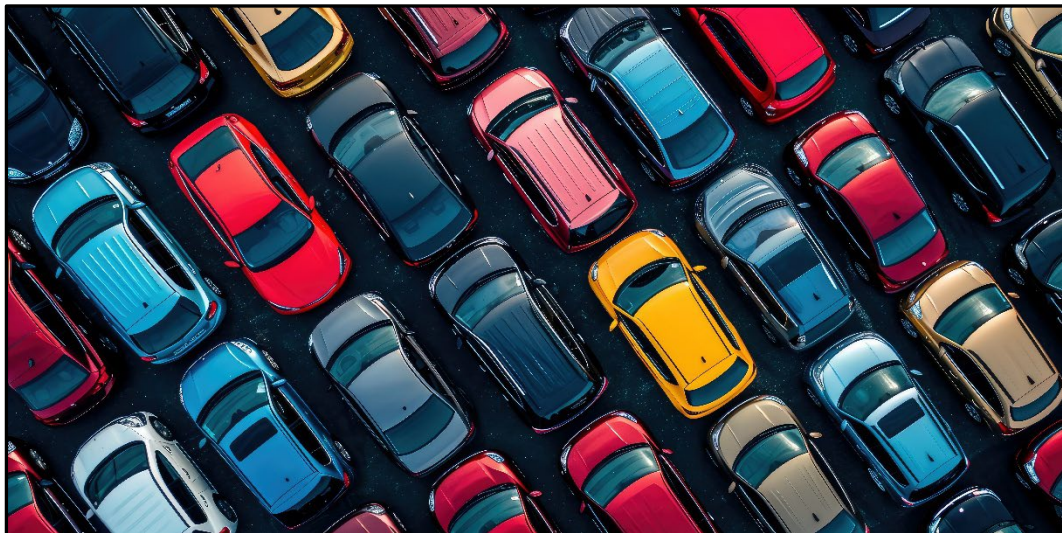
Mattias Viklund

Generaldirektör

9 Bilaga – publiceringar 2025

Rapporter

Rapport 2025:1	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2024
Rapport 2025:2	Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025
Rapport 2025:3	Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2
Rapport 2025:4	Smarta och intelligenta transportsystem – en delfi-undersökning
Rapport 2025:5	Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2025
Rapport 2025:6	Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025
Rapport 2025:7	Bistånd och underlag till Sveriges sociala klimatplan
Rapport 2025:8	Sjöfartsstödet effekter 2023 och 2024
Rapport 2025:9	Sjöfartens internationella konkurrenssituation 2025
Rapport 2025:10	Granskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037



PM

PM 2025:1	Tempen på automatiseringen av vägfordon
PM 2025:2	Metodbeskrivning för tillgänglighetsanalyser
PM 2025:3	Transportsektorns samhällskostnader 2024 - bilagor
PM 2025:4	Fit for 55 – transportsektorns utsläppsutrymme och åtgärds-kostnader i ett systemperspektiv
PM 2025:5	Export av begagnade personbilar 2024
PM 2025:6	Samhällsekonomiska kostnader för inrikes sjöfart
PM 2025:7	Måluppföljningens indikatorer och mått 2025
PM 2025:8	Kombinerade mobilnätdata och enkätdata för att beskriva resmönster – metod-PM
PM 2025:9	Korttidsprognoser för den svenska vägfordonsflottan - metoder och antaganden
PM 2025:10	Transportfattigdom och utsatta transportanvändare - tolkning och operationalisering av EU:s definitioner
PM 2025:11	Utveckling av de ekonomiska behoven för att vidmakthålla väg- och järnvägsinfrastrukturen
PM 2025:12	Koldioxidvärdering vid svenska transportmyndigheter
PM 2025:13	Data-driven transportation systems – Evaluation of a Delphi study

Statistik

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

Statistik 2025:1	Punktlighet på järnväg 2024 kvartal 4
Statistik 2025:2	Fordon i län och kommuner 2024
Statistik 2025:3	Fordon 2024
Statistik 2025:4	Punktlighet på järnväg 2024
Statistik 2025:5	Sjötrafik 2024 kvartal 4
Statistik 2025:6	Lastbilstrafik 2024 kvartal 4
Statistik 2025:7	Järnvägstransporter 2024 kvartal 4
Statistik 2025:8	Luftfart 2024
Statistik 2025:9	Postverksamhet 2024
Statistik 2025:10	Körsträckor 2024

Statistik 2025:11	Trafikarbete på de svenska vägarna 2024
Statistik 2025:12	Vägtrafikskador 2024
Statistik 2025:13	Punktlighet på järnväg 2025 kvartal 1
Statistik 2025:14	Fartyg 2024 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi
Statistik 2025:15	Lastbilstrafik 2024
Statistik 2025:16	Sjötrafik 2024
Statistik 2025:17	Resvanor i Sverige 2024
Statistik 2025:18	Sjötrafik 2025 kvartal 1
Statistik 2025:19	Bantrafikskador 2024
Statistik 2025:20	Lastbilstrafik 2025 kvartal 1
Statistik 2025:21	Bantrafik 2024
Statistik 2025:22	Järnvägstransporter 2025 kvartal 1
Statistik 2025:23	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2024
Statistik 2025:24	Regional linjetrafik 2024
Statistik 2025:25	Kommersiell linjetrafik på vatten 2024
Statistik 2025:26	Kommersiell linjetrafik på väg 2024
Statistik 2025:27	Transportarbete 2024
Statistik 2025:28	Punktlighet på järnväg 2025 kvartal 2
Statistik 2025:29	Televerksamhet 2024
Statistik 2025:30	Sjötrafik 2025 kvartal 2
Statistik 2025:31	Lastbilstrafik 2025 kvartal 2
Statistik 2025:32	Järnvägstransporter 2025 kvartal 2
Statistik 2025:33	Punktlighet på järnväg 2025 kvartal 3
Statistik 2025:34	Utländska lastbilstransporter i Sverige 2024
Statistik 2025:35	Sjötrafik 2025 kvartal 3
Statistik 2025:36	Lastbilstrafik 2025 kvartal 3
Statistik 2025:37	Järnvägstransporter 2025 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.

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

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

