



Årsredovisning 2011 Trafikanalys

Årsredovisning 2011
Trafikanalys
Diarienummer Sty 2011/200

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2012-02-22

Innehåll

Generaldirektörens förord	5
1 Resultatredovisning	7
1.1 Myndighetens uppgifter	7
1.2 Organisation	7
1.3 Slutförda och pågående projekt 2011	8
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter	9
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren	10
2 Verksamhetsgrenar	11
2.1 Analys	11
Omvärldsanalys	11
Styrmedelsanalys	12
Samhällsekonomiska modeller	14
Remisser	15
Urval av prestationer Analys	16
2.2 Statistik	16
Officiell statistik	16
Övrig statistik	17
Utvecklingsarbete	18
Internationell rapportering	18
Urval av prestationer Statistik	19
2.3 Utvärdering och uppföljning	19
Utvärdering	19
Nulägesanalys	20
Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys	23
3 Kunskapsspridning	25
4 Kompetens	27
4.1 Personalsammansättning	27
4.2 Bemanning	27
4.3 Kompetensutveckling	28
4.4 Arbetsmiljö och hälsa	28
4.5 Sjukfrånvaro	28
4.6 Jämställdhet	29

4.7	Åldersbalans	29
5	Undantag från regelverket	31
5.1	Jämförelsetal	31
5.2	Sjukfrånvaro.....	31
6	Finansiell redovisning.....	33
6.1	Resultaträkning.....	33
6.2	Balansräkning	34
6.3	Anslagsredovisning.....	36
6.4	Tilläggsupplysningar	37
6.5	Noter	39
6.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	43
7	Fastställande av årsredovisning	45
Bilaga.....		47
	Publiceringar under året	47
	Statistik.....	47
	Rapport.....	47
	PM.....	48

Generaldirektörens förord

Trafikanalys startade sin verksamhet i april 2010, i ett för transportpolitiken på många sätt omvälvande skede. Vi är nu etablerade och märker ett stort och ökande intresse för vårt uppdrag, vår produktion och vårt sätt att arbeta, i samspel mellan interna och externa resurser. Detta är vår första årsredovisning som omfattar ett helt kalenderår.

Transportpolitiken genomgår och kommer även framöver att genomgå stora förändringar. Det handlar bland annat om konkurrensutsättning, omregleringar, och omorganiseringar. Ett nytt samspel mellan staten, regioner och marknaden växer fram, på nationell och europeisk nivå. Att bidra till att strukturerna fungerar effektivt enligt syftena med genomförda förändringar och bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen är en önskan och ett ansvar som Trafikanalys delar med övriga myndigheter och med regeringen. Tillgänglighet och transporter måste fungera på både kort och lång sikt.

Trafikanalys är en liten myndighet med ett stort uppdrag, som kan sammanfattas med att vi ska vara en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi ska blicka framåt, utåt och bakåt, samtidigt som vi speglar nuläget. Vår roll är att, primärt till regeringen och Regeringskansliet men även till andra, leverera relevanta och kvalitativa kunskapsunderlag, som en del av ett beslutsunderlag. Det handlar om analyser, utvärdering och statistik.

Kunskapsspridning är centralt för Trafikanalys. En särskilt viktig fråga under 2011 har därför varit att utveckla former och teknik för en förbättrad kunskapsspridning.

Stockholm den 22 februari 2012

Brita Saxton
Generaldirektör

1 Resultatredovisning

1.1 Myndighetens uppgifter

Trafikanalys huvuduppgift är att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ansvarar Trafikanalys för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet.

Myndigheten ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer.

Trafikanalys ambition är att förse beslutsfattare inom transportpolitiken med goda och relevanta kunskapsunderlag. Utgångspunkten är det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Trafikanalys analyserar transportpolitikens omvärld och dess framtida förutsättningar. Omvärldsanalyserna har särskild tonvikt på transportsystemets utveckling inom EU-området.

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

För ytterligare beskrivning av myndighetens uppdrag se Trafikanalys instruktion¹.

1.2 Organisation

Trafikanalys leds av en myndighetschef under vilken verksamheten är indelad i tre avdelningar: Analys och granskning, Utvärdering, nulägesanalys och statistik samt Verksamhetsstöd. Trafikanalys har sitt huvudkontor i Stockholm samt ett kontor i Östersund. Verksamhet av strategisk betydelse bedrivs vid båda kontoren.

Vid Trafikanalys finns ett vetenskapligt råd med uppgift att kvalitetssäkra de metoder myndigheten tar fram och tillämpar samt bidra till deras utveckling. Det vetenskapliga rådet består av myndighetens chef, som är ordförande, Henrik Gudmundsson, senior forskare vid Danmarks Tekniske Universitet, Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Lena Lindgren, docent i offentlig förvaltning vid Förvaltningshögskolan Göteborgs Universitet, James Odeck, professor i transportekonomi vid Norges

¹ <http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/>

teknisk-naturvetenskapelige universitet samt Lars Westin, professor i regionalekonomi vid Umeå Universitet.

Under året har det vetenskapliga rådet haft två möten.

1.3 Slutförda och pågående projekt 2011

Trafikanalys uppdrag delas in i specifika projekt och löpande projekt.

Till de specifika projekten hänförs regeringsuppdrag, egeninitierade projekt som beslutats i dialog med Regeringskansliet samt egeninitierade projekt.

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

Tabell 1.1: Specifika projekt

<i>Specifika projekt</i>	<i>Antal 2011</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2010 (9 mån.)</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>
Projekt överförda från föregående år	33		-	
Nya projekt under året	18		38	
Summa projekt under året	51		38	
Årets avslutade projekt	6	3 489	5	192
Pågående projekt vid årets slut	45		33	

Tabell 1.2: Löpande projekt

<i>Löpande projekt</i>	<i>Antal 2011</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2010 (9 mån.)</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>
Statistikrapporter	26	32 942	20	22 631
Remisser	34	1 212	25	637
Uppföljning av de transportpolitiska målen	1	782	1	122
Modeller för samhälls- ekonomiska analyser	1	1 235	1	411
Omvärldsanalys	1	2 200	1	305

1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter

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

Tabell 1.3: Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren (tkr.)

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2011</i>	<i>2010 (9 mån.)</i>
Analys	18 240	10 714
Statistik	32 942	22 631
Utvärdering och uppföljning	14 663	4 769
Totalt	65 845	38 114

Tabell 1.4: Verksamhetens intäkter fördelat på verksamhetsgren (tkr.)

<i>Verksamhetsgren</i>	2011	2010 (9 mån.)
<i>Anslag</i>	18 177	10 476
<i>Övriga intäkter</i>	63	238
Summa Analys	18 240	10 714
<i>Anslag</i>	25 402	20 845
<i>Övriga intäkter</i>	7 540	1 786
Summa Statistik	32 942	22 631
<i>Anslag</i>	14 618	4 664
<i>Övriga intäkter</i>	45	105
Summa Utvärdering och uppföljning	14 663	4 769
Totalt	65 845	38 114

1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 47 895. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 71 procent motsvarande cirka 34 000 timmar. Fördelningen av resterande arbetstid såsom bland annat administrativ tid har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån verksamhetsgrenens andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 1.5: Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren (timmar)

<i>Verksamhetsgren</i>	2011	2010 (9 mån.)
Analys	19 493	12 564
Statistik	14 572	15 705
Utvärdering och uppföljning	13 830	6 631
Totalt	47 895	34 900

2 Verksamhetsgrenar

2.1 Analys

Omvärldsanalys

Under verksamhetsåret genomfördes en trend- och scenariostudie. Trender och mottrender av betydelse för transportpolitisk måluppfyllelse identifierades och beskrevs. Ett fåtal av dessa trender, främst teknikutveckling, bidrar till att uppnå måluppfyllelse, medan flera av trenderna tvärtom motverkar måluppfyllelse. Mot bakgrund av trendanalysen konstruerades fyra scenarier, där faktorerna teknisk utveckling och ekonomisk utveckling i Sverige varierar². Ett arbete har också initierats för att i samarbete med Centrum för transportstudier (CTS) analysera hur lönsamhet och måluppfyllelse för skilda transportpolitiska insatser varierar mellan olika framtida scenarier. I vilken utsträckning påverkas lönsamheten för skilda insatser och deras rangordning av framtidsutvecklingen?

Stort hopp knyts många gånger till att fordons- och drivmedelsteknisk utveckling ska lösa sektorns problem med trafiksäkerhet och utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar. Den senare frågan har analyserats i ett särskilt projekt som redovisats i konsultrapporten "Fossiloberoende transportsektor 2030?"³. En huvudslutsats är att, så som framtiden idag ser ut, vi inte kan vänta oss att teknisk utveckling tar oss hela vägen till ett klimatneutralt svenskt transportsystem.

I ett arbete som inleddes 2010, har den internationella ekonomiska utvecklingens betydelse för vår utrikeshandel och godstransportströmmar till och från Sverige analyserats. Så länge ekonomisk nedgång begränsar sig till de mest utsatta länderna, de så kallade PIGS-länderna, blir återverkningarna i vår transportsektor högst måttliga. En bredare global nedgång ger större påverkan⁴.

Arbetet med att beskriva struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna, liksom transportpolitisk målstruktur, slutfördes under året.⁵ Som en uppföljning av det arbetet arrangerades den 7 mars ett nordiskt seminarium på samma tema. Under året har ett arbete inletts med att på motsvarande sätt göra en nordisk jämförelse av kvalitetskontroll av beslutsunderlag för infrastrukturinvesteringar och kostnadsuppföljning i de nordiska länderna.

² Trafikanalys PM 2011:8 *Transportsektorn i framtiden – trender och omvärldsscenarier för transportpolitiken*

³ <http://www.trafa.se/teknikskiften>

⁴ Trafikanalys Rapport 2011:2 *Dynamiskt samspel mellan utvecklingen av infrastruktur och BNP*

⁵ Trafikanalys PM 2011:1 *Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna*, Trafikanalys PM 2011:2 *Transportpolitiska mål i de nordiska länderna*

Trafikanalys har bedrivit en fortlöpande omvärldsbevakning av transportpolitiska EU-nyheter. I genomsnitt var 14:e dag har en nyhetskolumn presenterats på myndighetens hemsida.

Under hösten fick Trafikanalys ett nytt regeringsuppdrag att medverka till EU:s strategi för Östersjöregionen, den så kallade Östersjöstrategin. Uppdraget anknyter till myndighetens internationella utblick och omvärldsanalys, särskilt genom engagemanget i framtagningen av "Baltic Transport Outlook 2030". Trafikanalys insatser för bättre statistik över utländska lastbilar på svenska vägar och förbättrade beräkningar av externa effekter, faller inom andra verksamheter eller verksamhetsgrenar.

Styrmedelsanalys

EU-kommissionen presenterade våren 2011 en transportpolitisk vitbok: "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem". För att bidra till en bredare diskussion och analys av detta centrala dokument arrangerade Trafikanalys i samarbete med Näringsdepartementet den 2 maj ett seminarium om kommissionens förslag. I Trafikanalys yttrande över förslaget redovisades uppfattningen att hanteringen av bland annat mål, avgifter, trafiksäkerhet och klimatfrågan var otillfredsställande. Däremot visades uppskattning för hur innovationsfrågorna lyftes fram⁶. Inom ramen för ett informellt uppdrag bistod Trafikanalys Näringsdepartementet i arbetet med att göra en sammanställning av de remissynpunkter som kommit in till departementet i frågan.

Trafikanalys är en av ett 20-tal myndigheter som fått i uppdrag att stärka statens engagemang i regionalt tillväxtarbete. Tillsammans med Trafikverket, Tillväxtanalys och Tillväxtverket har mål och mått för tillgänglighet och tillväxt särskilt analyserats. Huvudslutsatser är dels att en enda mätmetod inte kan fånga hela bilden av regional tillväxt, dels att det inte finns någon "mirakelmedicin" som på egen hand skapar tillväxt.⁷

Infrastruktur

Trafikanalys har genomfört en analys baserad på historiska data som indikerar att bruttoinvesteringar i vägkapacitet har långsiktiga positiva effekter på BNP:s tillväxt.⁸

En kartläggning av ett antal länders insatser för att åstadkomma effektivitet i infrastruktur försörjning genom innovativ upphandling har genomförts och analyserats. Resultatet pekar på att man bör vara försiktig med generella slutsatser om vilken upphandlingsform som bör väljas, samtidigt som analysen visar att totalentreprenad ofta har stor potential.⁹

⁶ Yttrande 2011-05-05, dnr: Utr. 2011/15

⁷ Trafikanalys Rapport 2011:5 *Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet - Mål och mått för tillgänglighet och tillväxt*

⁸ Trafikanalys Rapport 2011:2 *Dynamiskt samspel mellan utvecklingen av infrastruktur och BNP*

⁹ Trafikanalys PM 2011:10 *Productivity via Procurement in the Rail Sector*

Trafikanalys har också följt regionernas arbete med infrastrukturplanering i nätverket REGSAM.

Ekonomiska styrmedel

Under året har Trafikanalys bistått regeringen i beredning av förslag till ny europeisk lagstiftning avseende avgifter för tunga lastbilar (reviderat Eurovinjett-direktiv) och järnvägsavgifter (del av revision av det första järnvägspaketet).

Regelskrivning

Ett relativt omfattande arbete har lagts ned på att analysera konsekvenser av regressrätt för järnvägsföretag, enligt den internationella järnvägskonventionen (COTIF). Vissa kostnader som uppstår för järnvägsföretag vid internationella järnvägstransporter, ska kunna debiteras infrastrukturförvaltaren om kostnaderna beror på brister i infrastrukturen. Slutsatsen var att de ekonomiska konsekvenserna för Trafikverket av införandet av sådan regressrätt är måttliga.¹⁰

Myndighetsstyrning

Frågan om affärsverksformens vara eller inte vara har diskuterats flitigt sedan många år tillbaka. Renodlingen av Luftfartsverket till en organisation för flygtrafiktjänst och konkurrensutsättningen av den lokala flygtrafiktjänsten har aktualiserat frågan på nytt för deras räkning. Mot den bakgrunden genomförde Trafikanalys ett arbete som resulterade i en rapport där huvudslutsatsen var att organisationsformen förvaltningsmyndighet ur styrningssynpunkt förefaller vara mest lämpligt för Luftfartsverket, men att affärsverk också fortsatt kan fungera.¹¹ En eventuell bolagisering av verksamheten i Luftfartsverket skulle behöva föregås av att ett antal frågor utreds närmare.

Trafikanalys har under året bistått Näringsdepartementet i arbetet med att förbereda myndighetsdialogerna med de stora transportmyndigheterna och har då bland annat sett anledning att förtydliga myndigheternas underlagsrapporters syfte och identifierat ett behov av tydligare anvisningar från departementet.

Internationella samverkansavtal

I gränslandet mellan myndighetsstyrning, omvärldsanalys och arbetet med internationella samverkansavtal har en jämförande analys av transportpolitik i USA och EU genomförts.¹² Det konstaterades att skillnaderna mellan USA och EU är mycket stora inom såväl transportpolitiken, som inom förvaltningspolitiken, något som måste beaktas i samband med implementeringen av det samarbetsavtal som svenska Näringsdepartementet har med USA:s transportdepartement. Mot bakgrund av rapporten arrangerades ett seminarium som vände sig till de svenska organisationer som är involverade i samarbetet.

I anslutning till avtalet har Trafikanalys bistått Näringsdepartementet med koordinering och strategisk utveckling av samarbetet. Trafikanalys har också

¹⁰ Trafikanalys PM 2011:11 *Konsekvenser av införande av COTIF i svensk rätt*

¹¹ Trafikanalys PM 2011:12 *Organisering av det offentliga åtagandet för flygtrafiktjänst*

¹² Trafikanalys Rapport 2011:8 *Förvaltningspolitik och transportpolitiska aktörer – USA och EU i ett jämförande perspektiv*

deltagit i arbetsgrupper och vid utformning och genomförande av två workshops i Washington D.C. Implementeringen av motsvarande avtal med Kina har hållit ett lägre tempo och är fortfarande på ett mer förberedande men aktivt stadium.

Sverige är under 2011 och 2012 ordförande för det utskott som förbereder International Transport Forum (ITF) Summit 2012 – en konferens på ministeriell nivå som arrangeras årligen. Trafikanalys har fungerat som stöd till Näringsdepartementet och deltagit vid möten i ITF Task Force 2012 samt i ITF:s styrande organ, ITF Transport Management Board.

Forskning och Innovation

Som ett underlag inför Näringsdepartementets arbete med den så kallade Forsknings- och innovationspropositionen har Trafikanalys bistått med en inventering av transportrelaterad statlig Fol.

Trafikanalys har deltagit i det myndighetsgemensamma samverkansorganet Transam.

Samhällsekonomiska modeller

Arbetet med att följa Trafikverkets insatser avseende samhällsekonomiska modeller har bland annat lett till slutsatsen att ambitionsnivån avseende modellverksamheten, uttryckt i resurstilldelning, har sänkts jämfört med tiden före Trafikverkets bildande.¹³ Ett internationellt perspektiv på utvecklingen av transportmodeller visar på stora skillnader i flera avseenden. Sverige och Norge är exempel på länder som har ambitiösa angreppssätt medan en del andra länder (stater) har mer minimalistiska anslag; antingen genom att efterfråga enklare modeller eller genom att låta "marknaden" tillhandahålla redskap.¹⁴

I remissynpunkter på Riksrevisionens rapport om förvaltning av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturuområdet delar Trafikanalys uppfattningen att brister i modellförvaltningen inte getts det fokus det förtjänar¹⁵.

Trafikanalys har i en särskild PM diskuterat förslag på kvalitetstester av samgodsmodellen.¹⁶

¹³ Trafikanalys Rapport 2011:7 *Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser – statusrapport 2011*

¹⁴ Trafikanalys Rapport 2011:6 *Transportmodeller i ett internationellt perspektiv 2011*

¹⁵ Yttrande 2011-05-09, dnr: Utr. 2011/23

¹⁶ Trafikanalys PM 2011:7 *I Samgodsmodellens kölvatten – att följa arbetet med modellutveckling*

Remisser

Till Trafikanalys inkom det 34 remisser under 2011.

I remissynpunkter på EU-kommissionens förslag till förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska nätverket har Trafikanalys framhållit att kommissionens sektorövergripande anslag är bra, samtidigt som det poängteras att krav på teknisk harmonisering kan gå för långt. Det konstateras också att förslaget innebär ökad överstatlighet.¹⁷

Under våren skickade regeringen ut den så kallade Medfinansieringsutredningen på remiss. Trafikanalys tillstyrkte då att gemensamma riktlinjer för medfinansiering bör tas fram samtidigt som utredningens förslag om en uppdelning av budgetmedel mellan storstad och land avstyrktes.¹⁸

Inom EU:s skattepolitiska sfär har det förts en diskussion om omstrukturering av gemenskapens beskattning av energiprodukter och elektricitet. Trafikanalys har stött kommissionens anslag att göra fiskala energiskatter sektorneutrala. Enligt myndighetens uppfattning bör Sverige dock agera för att koldioxidkomponenten görs högre.

I remissvar på regeringens förslag till så kallad supermiljöbilspremie konstaterar Trafikanalys att premien, med den föreslagna utformningen, kan ha en signaleffekt, men samtidigt mycket måttlig direkt effekt på utsläpp och på klimatmål.¹⁹

Trafikanalys har i skilda sammanhang analyserat europeiska kör- och vilotidsregler inom vägtrafiken. Mycket talar för att regelverkets omfattning inte står i proportion till dess nytta. I remissvar på EU-förordning om arbetsförhållanden vid internationella vägtransporter framhölls därför bland annat att kör- och vilotidsregler bör uppmärksammas vidare i regelförenklingsyfte.²⁰

I remissvar på den så kallade Transportforskningsutredningen framhåll Trafikanalys uppfattningen att det är lämpligt att Trafikverket ges en tydlig trafikslagsövergripande roll avseende finansiering av behovsmotiverad transportforskning samtidigt som Trafikanalys, i enlighet med utredningens förslag, ges en utvärderande uppgift.²¹

¹⁷ Yttrande 2011-11-29, dnr: Utr. 2011/74

¹⁸ Yttrande 2011-09-15, dnr: Utr. 2011/39

¹⁹ Yttrande 2011-06-01, dnr: Utr. 2011/17

²⁰ Yttrande 2011-11-22, dnr: Utr. 2011/64

²¹ Yttrande 2011-03-01, dnr: Utr. 2010/61

Urval av prestationer Analys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom verksamhetsgrenen Analys, som avslutats 2011. 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 (tkr)

<i>Prestation</i>	<i>Volym 2011</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Volym 2010 (9 mån.)</i>	<i>Kostnad</i>
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	1 235	1	411
Konsekvenser av regressrätt för järnvägsoperatörer	1	224	-	
Luffartsverkets organisationsform	1	101	-	

2.2 Statistik

Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik²² presenteras den statistik som av ansvariga sektorsmyndigheter bedömts uppfylla krav på bland annat kvalitet. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken över Transporter och kommunikationer. Produktion, kvalitetssäkring och spridning av officiell statistik görs på följande områden; bantrafik, kollektivtrafik, kommunikationsmönster, luftfart, post, tele, sjöfart och vägtrafik. I kommunikationsmönster ingår statistiken om resvanor och varuflöden och i vägtrafik ingår bland annat redovisningen av vägtrafikskadade.

Insamling och bearbetning av statistiken utförs i mycket stor utsträckning av upphandlade konsulter. Trafikanalys publicerar officiell statistik års- och kvartalsvis i form av bearbetade rapporter och datafiler som samtliga kan hämtas från myndighetens hemsida. Där finns också en publiceringsplan som under 2011 omfattade 38 statistikpubliceringar, varav 26 rapporter och 12 månadsvisa pressmeddelanden om nyregistreringar av fordon.

Den nationella resvaneundersökningen har hittills genomförts med cirka fyra års intervall. Under 2011 påbörjades datainsamling till en ny omgång RVU Sverige. Sammanlagt 52 000 personer bosatta i Sverige söks för intervjuer över en fyra-årsperiod, och dessutom tillkommer ett extraurval i storstadsregionerna på 27 000 personer år 2011. Det första undersökningsåret av RVU Sverige har inneburit ett omfattande arbete vid Trafikanalys med bland annat utformning av intervjusystem och databaser för bearbetning av insamlade data. En minskande

²² Lag (2001:99) om den officiella statistiken

vilja att besvara intervjuer märks i RVU Sverige. I slutet av året genomfördes därför en bortfallsanalys som underlag för beslut om hur detta problem ska hanteras.

Även varuflödesundersökningen (VFU) görs med cirka fyra års intervall, den senaste genomfördes av SIKA och avsåg undersökningsåret 2009. Undersökningen omfattade 12 000 varuägare i utvalda branscher. Under 2011 publicerades en metodrapport som ingående beskriver VFU 2009 med avseende på metodval och genomförande.²³ Under 2010–2011 gjordes också en uppföljning av uppgiftslämnarbördan i VFU. Respondenternas arbetstid för att besvara frågorna hade halverats jämfört med föregående undersökning. Minskningen är resultatet av en omfattande utveckling av frågeformuläret, ett minskat antal ingående variabler samt att majoriteten av svaren nu inlämnats i elektronisk form.

Övrig statistik

Utöver den officiella statistiken producerar Trafikanalys viss annan statistik. Körsträckor i vägtrafiken utgör ett viktigt underlag för beräkningar av trafik- och transportarbetet. Under 2011 genomfördes ett utvecklingsarbete med bland annat en översyn av använda skattningsmodeller för de fordon som inte har korrekta eller fullständiga mätarställningsuppgifter, vilket avsevärt förbättrat kvalitén i beräkningar av körsträckor.²⁴

De uppgifter om skadade i vägtrafiken som ingår i den officiella statistiken baseras på polisrapporter, men har vissa brister. Trafikanalys har de senaste åren presenterat en kompletterande studie baserad på Socialstyrelsens patientregister.²⁵

Inom området Kollektivtrafik har arbetet under 2011 varit inriktat på förberedelser för att kunna genomföra en god datainsamling även efter ikraftträdandet av den nya kollektivtrafiklagen år 2012.

Baserat på Eurostats tabeller över lastbilstransporter från respektive EU-land presenterades beräkningar av utländska lastbilars verksamhet i Sverige.²⁶ Undersökningen visar att utländska lastbilar stod för ungefär 18 procent av det totala transportarbetet som utfördes av både svenska och utländska lastbilar i Sverige år 2008. Andelen hade ökat jämfört med år 2004.

På godstransportområdet presenterades också en rapport om statistikunderlag rörande tomdragningar och fyllnadsgrader på väg och järnväg.²⁷ På järnväg har andelen tomma lastbärare varit 27–31 % under åren 2000–2009. För lastbilar visar statistiken att 23 % av körda kilometer i inrikes trafik gjordes utan last. I ett EU-perspektiv är detta en låg andel som endast underskrids av Danmark och

²³ Trafikanalys PM 2011:13 *Metodrapport Varuflödesundersökningen 2009*

²⁴ Trafikanalys PM 2011:4 *Reviderad modell för beräkning av körsträckor – nya data för vägtrafiken 1999-2009*

²⁵ Trafikanalys Statistik 2011:23 *Vägtrafikskadade i sjukvården 2010*

²⁶ Trafikanalys Statistik 2011:9 *Utländska lastbilstransporter i Sverige 2007–2008*

²⁷ Trafikanalys PM 2011:5 *Statistikunderlag rörande tomdragningar och fyllnadsgrader*

Tyskland. Fyllnadsgrader kan ej beskrivas på grund av bristande dataunderlag och framförallt avsaknad av en tydlig, gemensam definition av begreppet. Trafikanalys rapport utgjorde underlag till ett myndighetsgemensamt regeringsuppdrag att redovisa läget och möjliga förbättringsåtgärder. Uppdraget slutredovisades av Transportstyrelsen under året.²⁸

Utvecklingsarbete

Under 2011 har Trafikanalys genomfört en förstudie och ett pilotprojekt kring uppbyggnad av ett så kallat datalager. Syftet är att genom en strukturerad intern hantering av statistikens underlagsdata skapa förutsättningar för förbättrad kvalitetskontroll, effektivare analyser och på sikt även webbpublicering av viss statistik. I pilotprojektet har fokus varit data från lastbils- och varuflödesundersökningarna. En utvärdering i början av 2012 kommer att ligga till grund för beslut om fortsatt strategi.

Utvecklingen av Trafikanalys kapacitet för hantering av geografiska informationssystem (GIS) har fortsatt. Under 2011 låg fokus på utvecklad programvara och serverkapacitet, förbättrad tillgång till geografiska data genom exempelvis samverkan i Geodataportalen, samt kompetensutveckling av den egna personalen. Tillämpningar har kommit till användning bland annat i uppföljningen av de transportpolitiska målen och i nulägesanalysen av transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter.²⁹

Förutom ovan nämnda utvecklingsinsatser kan nämnas ett särskilt arbete med statistiken över lastbilstransporter. Två utvecklingsprojekt har genomförts. Det ena ledde till en utveckling av frågeformuläret i lastbilsundersökningen i syfte att förenkla för uppgiftslämnarna. Det andra projektet avsåg en förändring av stratifieringsmetoderna i samma undersökning.³⁰ Resultatet blev en ökad precision samtidigt som urvalsstorleken kunde minskas och problemet som uppstått i samband med förändrade karosserikoder för lastbilar kunde lösas. Det slutliga utfallet kommer att utvärderas efter en tillämpning det första kvartalet 2012.

Internationell rapportering

Trafikanalys ansvarar för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat enligt särskilda förordningar. Det gäller områdena; sjöfart, lastbilar, flyg och järnväg. Dessutom rapporteras svensk statistik till Eurostat och UNECE enligt "Common questionnaire" och "Regweb". Genomförda förbättringsåtgärder har lett till att de förseningar som tidigare drabbade rapporteringen av järnvägsstatistik till Eurostat inte har uppstått år 2011.

Trafikanalys deltar också som tredjepartsgranskare av utsläppsstatistiken i den årliga nationella klimatrapporteringen till EU och IPCC enligt Kyotoprotokollet och förordningen (2005:626).

²⁸ Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys. Redovisning av: Regeringsuppdrag att analysera och föreslå åtgärder för minskad tomdragningsgrad och ökad fyllnadsgrad, 2011-05-30

²⁹ Trafikanalys Rapport 2011:10 *Transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter – en nulägesanalys*

³⁰ Trafikanalys PM 2011:14 *Översyn av stratifieringsmetoder för Lastbilsundersökningen*

Urval av prestationer Statistik

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

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

<i>Prestation</i>	<i>2011</i>	<i>2010 (9 mån.)</i>
Resvaneundersökningen	5 678	4 266
Lastbilsundersökningen	4 949	3 310
Sjöfart	1 879	1 427

2.3 Utvärdering och uppföljning

Utvärdering

I början av 2011 fick Trafikanalys sitt första stora utvärderingsuppdrag – ”Uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet”. De första månaderna ägnades åt att inventera förutsättningarna och att planera för utvärderingsarbetet. En utvärderingsplan för hela uppdragsperioden fram till 2014 presenterades i början av juni.³¹

Den första årsrapporten³² från marknadsöppningsuppdraget redovisades i december och beskrev hur kollektivtrafiken utvecklats fram tills idag, de förberedelser som pågår inför reformerna samt något om förutsättningar och hinder för reformernas lyckosamma genomförande. Kollektivtrafikens marknadsandel har under en rad år varit förhållandevis stabil och utgjort 13–19 procent av de markbundna inrikes persontransporterna. Trafiken subventioneras till i genomsnitt hälften med offentliga medel.

Nya regionala kollektivtrafikmyndigheter är under bildande och det viktiga arbetet med utformning av regionala trafikförsörjningsprogram har påbörjats. Transportstyrelsen har en central roll som ansvarig för marknadsövervakningen. Utöver myndighetens tidigare ansvar att utöva tillsyn på järnväg tillkommer nu ett ansvar för kollektivtrafik på väg. Trafikverket har flera roller i marknadsöppningen och en effektiv tilldelning av tåglägen har identifierats som en möjlig flaskhals för reformernas framgång. Exempel på andra möjliga flaskhalsar är tillgången till rullande materiel, stationer och bytespunkter.

³¹ Trafikanalys Rapport 2011:4 *Marknadsöppningar i kollektivtrafiken – utvärderingsplan 2011-2014*

³² Trafikanalys Rapport 2011:9 *Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken rapport 2011*

En del av Trafikanalys utvärderingsarbete har bestått i att förbereda för utökad datainsamling. Detta är nödvändigt för att under de kommande åren kunna följa utvecklingen av utbud, effekterna för resenärer av olika typ samt den samhälls-ekonomiska effektiviteten.

Breda samråd och informationsutbyte är viktiga för utvärderingsarbetet. Under vårens inventering genomfördes ett antal samrådsmöten och hösten avslutades med en välbesökt "marknadsöppningsdag" där årets resultat presenterades och diskuterades.

Trafikanalys har också bistått andra myndigheter i utvärderingsarbete. Riksrevisionen granskar om styrningen mot de transportpolitiska målen samordnats så att den långsiktiga infrastrukturplaneringen bedrivs effektivt och med hänsyn till riksdagens långsiktiga klimatmål. Deras arbete ska redovisas i mars 2012 och Trafikanalys har bland annat bidragit genom strukturerade intervjuer och andra underlag.

Nulägesanalys

Måluppföljning

Trafikanalys presenterade sin årliga uppföljning av de transportpolitiska målen i april.³³ Nytt för året var en myndighetsgemensam arbetsgrupp kring underlagen för måluppföljning, vilket var särskilt betydelsefullt mot bakgrund av den jämfört med föregående år tidigare lagda redovisningstiden och förändringar i myndigheternas års- och sektorsredovisningar.

Uppföljningen av funktionsmålet visar att den tillgänglighet som transportsystemet ska åstadkomma har försämrats ur flera aspekter, främst till följd av de förändrade hastighetsgränserna i vägnätet. Men tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, och de samlade möjligheterna att gå, cykla eller resa kollektivt har förbättrats något.

Under hänsynsmålet framgår att trafiksäkerheten på väg har utvecklats mycket positivt under 2010, medan bantrafiken däremot haft ett dåligt år även ur säkerhetssynpunkt. Växthusgasutsläppen från transportsektorn har ökat, fastän andelen förnybar energi inom sektorn också ökat, och trots att nya personbilar visar en högre energieffektivitet än tidigare. Det är ökande trafikvolym och en långsammare omsättning av fordonsflottan som tillsammans överskuggar vinsterna från förbättringar.

Arbetet med att utveckla konkretiseringar av transportpolitiska delmål och preciseringar har fortsatt. Trafikanalys har låtit genomföra en pilotstudie för att genom exempelresor belysa kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Ett arbete med förbättrad punktlighetsstatistik för persontransporter på järnväg har också påbörjats genom bearbetning av förseningsdata på stationsnivå. Trafikanalys har även samarbetat med andra berörda myndigheter där syftet varit att finna enhetliga skadefinitioner för alla trafikslag och att

³³ Trafikanalys Rapport 2011:1 *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2011*

utveckla metoder som särskiljer självmord eller självmordsförsök i statistiken. Resultaten har tillämpats vid 2011 års publiceringar.

För uppföljningen av funktionsmålet är det särskilt intressant att utveckla formerna för att studera sambandet mellan tillgänglighet och näringslivets regionala och internationella konkurrenskraft. En förstudie kring detta genomfördes i samarbete med myndigheten Tillväxtanalys.³⁴ Förslag presenterades till indikatorer som möjliggör en relevant måluppföljning på nationell nivå redan idag, alternativt med en begränsad utvecklingsinsats. På längre sikt är ambitionen högre. En föreslagen utvecklingsinsats skulle innebära att en måluppföljning på lägre aggregeringsnivå blir möjlig, en viktig aspekt då det kan öka förståelsen av hur tillgänglighetsförbättringar och svenskt näringslivs konkurrenskraft utvecklas i ett internationellt perspektiv. Under årets sista veckor fick de båda myndigheterna gemensamt regeringens uppdrag att fortsätta utvecklingsarbetet på detta område, i syfte att vidareutveckla uppföljningen av det transportpolitiska funktionsmålet.

Samhällsekonomi och externa effekter

Trafikanalys har sedan tidigare uppdraget att årligen redovisa marginalkostnader för de externa effekterna av transporter i alla trafikslag. Efter en inventering, granskning och revidering av befintliga och nya skattningar presenterades i maj årets rapport med särskilt fokus på väg- och järnvägstrafik.³⁵ I maj reviderades myndighetens instruktion för att till nästa år lägga större fokus på analys av resultaten i ett europeiskt perspektiv, samt av hur internaliseringsgrader kan tolkas i transportpolitiska beslutsunderlag. Förberedelser för denna nya uppgift inleddes under hösten.

Andra nulägesanalyser

Trafikanalys fick i början av året uppdraget att redovisa ett kunskapsunderlag om hur arbetspendlingen ser ut i storstadsregionerna, till och från dess omland och med olika trafikslag. Den nulägesanalys³⁶ som presenterades i maj redovisar ett antal brister i dagens infrastruktur och utbudet av kollektivtrafik som påverkar arbetspendlingen i regionerna. Storleksordningen på de sammanlagda samhällskostnaderna för brister i arbetspendlingen uppskattades till ungefär 11 miljarder kronor per år. Det är bantrafiken och bussarna som står för de största kostnaderna orsakade av förseningar och trängsel, medan kostnaderna av emissioner till luft, till största delen orsakas av arbetspendling med bil. Rapporten innehöll även en problematisering av arbetspendlarens överväganden.

Analysen tyder på att om inte lämpliga åtgärder vidtas kommer de brister vi observerar i storstadsområdena att förstärkas kraftigt de kommande decennierna. Detta skulle avsevärt påverka resenärernas möjligheter till arbetspendling, och därmed gå emot inriktningen i de transportpolitiska målen

³⁴ Trafikanalys PM 2011:9 *Tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft - möjligheter till mätbarhet och måluppföljning på kort och lång sikt*

³⁵ Trafikanalys PM 2011:6 *Internalisering av trafikens externa effekter – nya beräkningar för väg och järnväg*

³⁶ Trafikanalys Rapport 2011:3 *Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys*

och principerna. I förlängningen innebär detta begränsningar i de regionala och nationella tillväxtmöjligheterna.

I november fick Trafikanalys uppdraget att under första halvåret 2012 redovisa en nulägesanalys kring godstransporter i Sverige. Här ingår bland annat frågor om samspelet mellan gods- och persontransporter, inte minst i storstadsregioner. En del underlag har insamlats kring erfarenheterna av citylogistik.

Vid årets slut presenterade Trafikanalys ytterligare en nulägesanalys: "Transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter".³⁷ Rapporten ger en samlad och delvis regionalt nedbruten trafik- och transportslagsövergripande beskrivning av det svenska transportsystemet, med några internationella utblickar. Utöver rapportens statistikbaserade presentation av nuläget, analyseras också transportsystemet utifrån vilka möjligheter, hinder och krav som är förknippade med dagens infrastruktur, fordon och farkoster, samt vilka förutsättningar som kan finnas för att nå uppställda transportpolitiska mål i framtiden.

Samhällets ökade krav på ett funktionellt och robust transportsystem, med hög tillgänglighet där utsläpp och olyckor samtidigt ska minska, är en stor utmaning. Kapacitetsbegränsningar är ett påtagligt problem, både för resenärer och godstransporter och dem emellan, vilket förstärks av olika flaskhalsar i systemet. Men tillgängligheten påverkas också av systemets robusthet. Denna behöver utvecklas så att systemet kan erbjuda rimliga transportlösningar även vid mer omfattande påfrestningar. Det gäller störningar av ett förändrat klimat med till exempel mer extrema vädersituationer, men även risken för störningar vid sabotage och terrorhandlingar.

³⁷ Trafikanalys Rapport 2011:10 *Transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter – en nulägesanalys*

Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning, som avslutats 2011. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 2.3: Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr)

Prestation	2011	2010 (9 mån.)
Marknadsöppningar i kollektivtrafiken	4 353	13
Arbetspendling i storstadsområden ³⁸	1 431	0
Transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter	1 327	137

³⁸ Projektet startade 2011

3 Kunskapsspridning

Att sprida kunskap är en viktig uppgift för Trafikanalys, bland annat beskriven i myndighetens instruktion. Vi arbetar på flera sätt och i ökande utsträckning med att sprida kunskap, erfarenheter och resultat från verksamheten till andra myndigheter, forskare och intressenter, exempelvis regionala aktörer och organisationer.

Ett strategiskt viktigt verktyg för kunskapsspridning är vår hemsida varifrån både statistikpublikationer, rapporter och pm laddas ned. Vi beskriver våra regeringsuppdrag, redovisar remissyttranden och följer transportpolitiska EU-nyheter samt redovisar förordningar och styrdokument på hemsidan. Under året har ett utvecklingsarbete för att ta fram en ny hemsida och en måluppföljningsportal påbörjats, där syftet är att erbjuda användaren en lättnavigerad struktur och utökade möjligheter till skräddarsydd information. Den nya hemsidan kommer att lanseras i mars 2012.

Även arbetet med att utveckla ett datalager för myndighetens statistik syftar i förlängningen till att förbättra möjligheterna till effektiv spridning av kvalitets-säkrad information i användarvänliga former.

Det är betydelsefullt att statistiken kommer till nytta i samhället och viktiga användningsområden är allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Ett stort antal förfrågningar om information, särskilt på statistikområdet, hanteras av Trafikanalys medarbetare. Förfrågningarna kommer ifrån skilda användargrupper, allt ifrån riksdagens utskott till studenter. Under 2011 beräknas minst cirka 500 arbetstimmar ha lagts ned på statistik- och annan informationservice.

Trafikanalys publicerar statistik som uppfyller krav på bland annat kvalitet och skydd av uppgiftslämnarens integritet. Ibland vill statistik användare ha tillgång till de data som ligger till grund för Trafikanalys publikationer. Enligt statistikförordningen är det endast undantagsvis möjligt att lämna ut sådana data och främst är detta möjligt för forskningsändamål. Varje fråga om utlämnande av data prövas därför noggrant mot uppställda kriterier. Under 2011 hanterades sammanlagt 29 utlämnandeärenden.

Inom ramen för Trafikanalys projekt hålls regelmässigt samrådsmöten, för kunskapsöverföring och förankring.

Trafikanalys har under 2011 arrangerat 4 större seminarier:

- Nordiska vägar till en effektivare transportpolitik, Ett seminarium om målstyrning och nya roller inom transportpolitiken.
- EU-kommissionens vitbok i svenskt transportpolitiskt perspektiv
- USA, EU och Sverige – Vad skiljer oss åt? En del av Trafikanalys arbete med internationella samarbetsavtal.
- Trafikanalys marknadsöppningsdag – en dag om marknadsöppning på kollektivtrafikmarknaden

Ett antal mindre seminarier har hållits för Regeringskansliet.

Vid VTI:s årliga konferens, Transportforum 2011, föreläste sju medarbetare från Trafikanalys om bland annat: uppföljningen av de transportpolitiska målen, tillgänglighet och fastighetspriser, varuflöden i Sverige 2009 samt internationell ekonomi, utrikeshandel och svenska godstransporter.

Trafikanalys har under året föreläst och deltagit vid en transportekonomisk konferens i Durban, Sydafrika samt i ett antal regionala konferenser på olika ställen i Sverige.

Medarbetare och ledning från Trafikanalys har gästföreläst vid Linköpings universitet, Mittuniversitet, samt vid Stockholms universitet.

Under året har Trafikanalys tagit emot studiebesök från bland andra den finska trafiksäkerhetsmyndigheten TRAFI och själv gjort studiebesök i organisationer och regioner.

4 Kompetens

4.1 Personalsammansättning

Tabell 4.1: Antal anställda, befattning och kön

Kompetens	2011			2010		
	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Totalt</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Totalt</i>
Utredare	6	10	16	5	10	15
Statistiker	2	6	8	1	5	6
Administrativt stöd	3	0	3	3	0	3
Chefer	2	2	4	2	2	4
Totalt	13	18	31	11	17	28

4.2 Bemanning

Vid årsskiftet var 31 personer anställda vid myndigheten.

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt sex personer, fördelat på båda kontoren och alla tre avdelningarna. Alla rekryteringarna har skett genom annonsering och extern hjälp i rekryteringsförfarandet. Överlag har det varit ett stort intresse för dessa tjänster med många kompetenta sökande.

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

Under året har Trafikanalys tillsatt fyra tidsbegränsade anställningar. En praktikant har också arbetat på myndigheten under en del av året. Tre personer avslutade sina tjänster vid myndigheten under året, två av dem efter avslutad provanställning.

4.3 Kompetensutveckling

I medarbetarsamtal mellan medarbetare och närmsta chef planeras individuella utvecklingsinsatser som följs upp årligen.

Trafikanalys har 2011 genomfört en gemensam internutbildning i den statliga värdegrunden ETOS för hela personalen.

Vid interna seminarier på myndigheten, delar medarbetarna med sig av erfarenheter och kunskap från sina respektive arbetsområden och pågående projekt. Under året har myndigheten haft fyra interna seminarier.

4.4 Arbetsmiljö och hälsa

Vid Trafikanalys kontor i Stockholm har en ergonomisk genomgång av arbetsplatserna gjorts. Myndigheten kommer under 2012 följa upp resultatet av den genomgången. På detta kontor har även en skyddsronnd gjort i lokalerna och identifierade brister åtgärdats.

Medarbetarna på Trafikanalys har möjlighet att använda en timme per vecka till friskvård. Det finns också en friskvårdspeng för friskvårdsaktiviteter. Därutöver utgår viss ekonomisk ersättning för massage. Av personalen har 77 % använt friskvårdspengen.

Trafikanalys delar numera lokaler i Östersund med det statliga bolaget Inlandsinnovation AB. Förutom lägre kostnader och ökad effektivitet bedöms detta även leda till ökad dynamik och trivsel i arbetsmiljön.

4.5 Sjukfrånvaro

Tabell 4.2: Andel sjukfrånvaro av sammanlagd ordinarie arbetstid, per kön (%)

<i>Kön</i>	<i>Sjukfrånvaro 2011 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2010 (%)</i>
Kvinnor	0,9	1,1
Män	0,9	0,3

Tabell 4.3: Andel sjukfrånvaro av sammanlagd ordinarie arbetstid per åldersgrupp (%)³⁹

<i>Åldersgrupp</i>	<i>Sjukfrånvaro 2011 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2010 (%)</i>
Upp till 29 år	–	–
30-49 år	0,9	0,3
50 år och äldre	–	–

4.6 Jämställdhet

Under 2011 har arbetet med en likabehandlingsplan genomförts. Arbetet är i sin slutfas och beräknas blir klart under första kvartalet 2012.

4.7 Åldersbalans

Tabell 4.4: Anställda uppdelade på ålder och kön

<i>Åldersgrupp</i>	<i>2011</i>		<i>2010</i>	
	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>
Upp till 29 år	1	0	1	1
30 – 49 år	9	14	7	12
50 år och äldre	3	4	3	4
Totalt	13	18	11	17

³⁹ Se avsnitt 5.2 rörande redovisade siffror.

5 Undantag från regelverket

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

5.1 Jämförelsetal

Enligt ESV: s föreskrifter till 2 kap 4 § förordningen ska jämförelsetal från föregående år lämnas till varje post i och i noterna till balansräkningen och resultaträkningen. Enligt samma paragraf ska sammanställningen över väsentliga uppgifter avse de senaste fem räkenskapsåren.

Enligt ESV: s föreskrifter till 3 kap 1 § förordningen ska informationen om resultatet avse det senaste året och jämföras med motsvarande information från minst de två föregående åren.

Enligt ESV: s föreskrifter till 3 kap 2 § förordningen ska intäkter och kostnader redovisas för minst de tre senaste åren.

Eftersom Trafikanalys bildades den 1 april 2010 avser uppgifterna det året endast nio månader. Då 2011 är myndighetens andra verksamhetsår saknas jämförelsetal från ett tredje år. Detta gäller både i de finansiella avsnitten och i resultatredovisningen.

5.2 Sjukfrånvaro

Enligt 7 kap 3 § förordningen ska myndigheten lämna uppgifter om sjukfrånvaro för grupper om inte antalet anställda i gruppen är högst tio eller om uppgiften kan hänföras till en enskild individ.

Eftersom antalet anställda både i gruppen upp till 29 år och i gruppen 50 år och äldre understiger 10 personer särredovisas inte sjukfrånvaron för dessa båda grupper. Dessa uppgifter ingår i redovisningen av den totala sjukfrånvaron.

6 Finansiell redovisning

6.1 Resultaträkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2011</i>	<i>2010 (9 mån.)</i>
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	58 197	35 984
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	7 493	2 078
Finansiella intäkter	3	155	52
Summa		65 845	38 114
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-24 079	-13 342
Kostnader för lokaler		-3 107	-2 495
Övriga driftkostnader	5	-37 172	-21 271
Finansiella kostnader	6	-51	-23
Avskrivningar och nedskrivningar		-1 436	-984
Summa		-65 845	-38 114
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

6.2 Balansräkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2011-12-31</i>	<i>2010-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	685	994
Summa		685	994
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	46	63
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	1 233	2 312
Summa		1 279	2 375
Fordringar			
Kundfordringar		0	8
Fordringar hos andra myndigheter	10	3 415	1 641
Summa		3 415	1 649
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	11	1 482	904
Summa		1 482	904
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	12	-3 070	-8 465
Summa		-3 070	-8 465
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		12 708	13 632
Summa		12 708	13 632
SUMMA TILLGÅNGAR		16 500	11 088

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2011-12-31</i>	<i>2010-12-31</i>
Avsättningar			
Övriga avsättningar	13	71	26
Summa		71	26
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	14	1 932	2 730
Skulder till andra myndigheter	15	3 522	1 769
Leverantörsskulder		8 757	4 496
Övriga skulder		481	308
Summa		14 693	9 303
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	16	1 737	1 759
Summa		1 737	1 759
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		16 500	11 088

6.3 Anslagsredovisning

Redovisning mot anslag

<i>Anslag (tkr)</i>	<i>Ing. över- förings- belopp</i>	<i>Årets till- delning enl. regl. brev</i>	<i>Indrag- ning</i>	<i>Totalt disponi- belt belopp</i>	<i>Utgifter</i>	<i>Utgående över- förings- belopp</i>	
	<i>Not</i>						
Uo 22 1:13 Ramanslag							
Trafikanalys							
ap.2 Trafikanalys-del till							
Trafikanalys	17	9 016	60 468	-7 666	61 818	-58 300	3 518
Summa	9 016	60 468	-7 666	61 818	-58 300	3 518	

6.4 Tilläggsupplysningar

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

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

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

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF tillämpar myndigheten brytdagen den 5 januari. Brytdagen föregående år var den 10 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Kostnadsräkning

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2010, 713 tkr, har år 2011 minskat med 103 tkr.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

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

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Kringutrustning till datorer Maskiner och tekniska anläggningar Övriga kontorsmaskiner
5 år	Dataprogram, licenser, rättigheter Förbättringsutgifter på annans fastighet Inredningsinventarier

Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp som de efter individuell prövning beräknas bli betalda.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	Lön (tkr)
Generaldirektör, Brita Saxton	1 034
Styrelseledamot i Statens tjänstepensionsverk	
Styrelseledamot i Statens Bostadsomvandling AB	
Suppleant i LRB Utveckling AB	

Inga förmåner

Anställdas sjukfrånvaro

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

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

Sjukfrånvaro	2011	2010
Totalt	0,9	0,7
Andel 60 dagar eller mer	0,0	0,0
Kvinnor	0,9	1,1
Män	0,9	0,3
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	0,9	0,3
Anställda 50 år -	-	-

Sjukfrånvaro för Anställda - 29 år och Anställda 50 år - lämnas inte då antalet anställda i dessa grupper är högst tio.

6.5 Noter

(tkr)

Resultaträkning

		2011	2010 (9 mån.)
Not 1	Intäkter av anslag		
	Intäkter av anslag	58 197	35 984
	Summa	58 197	35 984
	Summa "Intäkter av anslag" (58 197 tkr) skiljer sig från summa "Utgifter" (58 300 tkr) på anslaget Uo 22 1.13. Skillnaden (103 tkr) beror på minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009. Denna post har belastat anslaget, men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.		
Not 2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Ersättning från statliga medfinansiärer	2 266	2 078
	Ersättning från icke statliga medfinansiärer	5 227	0
	Summa	7 493	2 078
Not 3	Finansiella intäkter		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	155	51
	Övriga ränteintäkter	0	1
	Summa	155	52
Not 4	Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	14 967	8 326
	Övriga kostnader för personal	9 112	5 016
	Summa	24 079	13 342
Not 5	Övriga driftkostnader		
	Reparationer och underhåll	206	170
	Resor, representation, information	1 723	1 323
	Köp av varor	682	681
	Köp av tjänster	34 561	19 097
	Summa	37 172	21 271
Not 6	Finansiella kostnader		
	Ränta på lån i Riksgäldskontoret	47	13
	Övriga finansiella kostnader	4	10
	Summa	51	23

Balansräkning

2011-12-31 2010-12-31

Not 7 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar

Ingående anskaffningsvärde	1 545	1 320
Årets anskaffningar	0	225
Summa anskaffningsvärde	1 545	1 545
Ingående ackumulerade avskrivningar	-550	-341
Årets avskrivningar	-309	-210
Summa ackumulerade avskrivningar	-859	-550
Utgående bokfört värde	685	994

Not 8 Förbättringsutgifter på annans fastighet

Ingående anskaffningsvärde	83	57
Årets anskaffningar	0	26
Summa anskaffningsvärde	83	83
Ingående ackumulerade avskrivningar	-19	-7
Årets avskrivningar	-17	-12
Summa ackumulerade avskrivningar	-36	-19
Utgående bokfört värde	46	63

Not 9 Maskiner, inventarier, installationer m.m.

Ingående anskaffningsvärde	6 302	4 951
Årets anskaffningar	33	1 351
Summa anskaffningsvärde	6 335	6 302
Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 991	-3 229
Årets avskrivningar	-1 111	-762
Summa ackumulerade avskrivningar	-5 102	-3 991
Utgående bokfört värde	1 233	2 312

Not 10 Fordringar hos andra myndigheter

Fordran ingående mervärdesskatt	3 181	1 293
Kundfordringar hos andra myndigheter	234	348
Summa	3 415	1 641

Not 11 Förutbetalda kostnader

Förutbetalda hyreskostnader	618	716
Övriga förutbetalda kostnader	864	188
Summa	1 482	904

Not 12	Avräkning med statsverket		
	Anslag i räntebärande flöde		
	Ingående balans	-9 178	-699
	Redovisat mot anslag	58 300	35 984
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-60 468	-45 000
	Återbetalning av anslagsmedel	7 666	537
		<hr/>	
	Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-3 680	-9 178
	Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag		
	Ingående balans	713	713
	Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-103	0
		<hr/>	
	Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag	610	713
		<hr/>	
	Summa Avräkning med statsverket	-3 070	-8 465
Not 13	Övriga avsättningar		
	Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder		
	Ingående balans	26	0
	Årets förändring	45	26
	Utgående balans	71	26
Not 14	Lån i Riksgäldskontoret		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	2 730	2 752
	Under året nyupptagna lån	639	962
	Årets amorteringar	-1 437	-984
	Utgående balans	1 932	2 730
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	5 000	5 000
Not 15	Skulder till andra myndigheter		
	Utgående mervärdesskatt	617	0
	Arbetsgivaravgifter	456	302
	Leverantörsskulder andra myndigheter	2 449	1 467
	Summa	3 522	1 769
Not 16	Upplupna kostnader		
	Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	1 368	1 331
	Upplupna räntor	0	0
	Övriga upplupna kostnader	369	428
	Summa	1 737	1 759

Anslagsredovisning

Not 17 Uo 22 1:13 ap.2
Trafikanalys-del till Trafikanalys

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 816 tkr.

Trafikanalys får disponera 1 350 tkr av det ingående överföringsbeloppet, d.v.s. 3 % av föregående års tilldelning 45 000 tkr enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

6.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

<i>(tkr)</i>	2011	2010*
Låneram Riksgäldskontoret		
Beviljad	5 000	5 000
Utnyttjad	1 932	2 730
Kontokrediter Riksgäldskontoret		
Beviljad	1 800	6 000
Maximalt utnyttjad	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret		
Ränteintäkter	155	51
Räntekostnader	0	0
Avgiftsintäkter		
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>		
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0
Avgiftsintäkter	7 493	2 078
Anslagskredit		
Beviljad	1 816	1 350
Utnyttjad	0	0
Anslag		
<i>Ramanslag</i>		
Anslagssparande	3 518	9 016
varav intecknat	0	0
Bemyndiganden		Ej tillämpligt
Personal		
Antalet årsarbetskrafter (st.)	30	18
Medelantalet anställda (st.)	30	24
Driftkostnad per årsarbetskraft	2 145	2 062
Kapitalförändring		
Årets	0	0
Balanserad	0	0

*Trafikanalys startade som myndighet 2010-04-01 varför endast uppgifter för 9 månader 2010 kan redovisas.

7 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2011 i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag

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

Trafikanalys
Stockholm 22 februari 2012

Brita Saxton
Generaldirektör

Bilaga

Publiceringar under året

Statistik

2011:1	Sjötrafik 2010, kvartal 3
2011:2	Lastbilstrafik 2010, kvartal 3
2011:3	Person- och godstransporter på järnväg 2010, kvartal 4
2011:4	Sjötrafik 2010, kvartal 4
2011:5	Lastbilstrafik 2010, kvartal 4
2011:6	Luffart 2010
2011:7	Lastbilstrafik 2010, helår
2011:8	Sjötrafik 2010, helår
2011:9	Utländska lastbilstransporter i Sverige 2007–2008
2011:10	Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2010
2011:11	Långväga buss 2010
2011:12	Person- och godstransporter på järnväg 2011, kvartal 1
2011:13	Sjötrafik 2011, kvartal 1
2011:14	Postverksamhet 2010
2011:15	Vägtrafikskador 2010
2011:16	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2010
2011:17	Bantrafikskador 2010
2011:18	Lastbilstrafik 2011, kvartal 1
2011:19	Lokal och regional kollektivtrafik 2010
2011:20	Person- och godstransporter på järnväg 2011, kvartal 2
2011:21	Sjötrafik 2011, kvartal 2
2011:22	Lastbilstrafik 2011, kvartal 2
2011:23	Vägtrafikskadade i sjukvården 2010
2011:24	Bantrafik 2010
2011:25	Person- och godstransporter på järnväg 2011, kvartal 3
2011:26	Sjötrafik 2011, kvartal 3

Rapport

2011:1	Uppföljning av de transportpolitiska målen
2011:2	Dynamiskt samspel mellan utvecklingen av infrastruktur och BNP
2011:3	Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys
2011:4	Marknadsöppningar i kollektivtrafiken – utvärderingsplan 2011/2014
2011:5	Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – Mål och mått för tillgänglighet och tillväxt
2011:6	Transportmodeller i ett internationellt perspektiv 2011
2011:7	Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomiska analyser statusrapport 2011

- 2011:8 Förvaltningspolitik och transportpolitiska aktörer USA och EU i ett jämförande perspektiv
- 2011:9 Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken rapport 2011
- 2011:10 Transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter en nulägesanalys

PM

- 2011:1 Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna
- 2011:2 Transportpolitiska mål i de nordiska länderna Vilka målen är och hur de följs upp
- 2011:3 Internationell ekonomi, handel och svenska godstransporter
- 2011:4 Reviderad modell för beräkning av körsträckor nya data för vägtrafiken 1999-2009
- 2011:5 Statistikunderlag rörande tomtransporter och fyllnadsgrader
- 2011:6 Internalisering av trafikens externa effekter nya beräkningar för väg och järnväg
- 2011:7 I Samgoddsmodellens kölvatten att följa arbetet med modellutveckling
- 2011:8 Transportsektorn i framtiden Trender och omvärldsscenarioer för transportpolitiken
- 2011:9 Tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft möjligheter till mätbarhet och måluppföljning på kort och lång sikt
- 2011:10 Productivity via Procurement in the Rail Sector an international study
- 2011:11 Konsekvenser av införande av COTIF i svensk rätt
- 2011:12 Organisering av det offentliga åtagandet för flygtrafiktjänster
- 2011:13 Metodrapport Varuflödesundersökningen 2009
- 2011:14 Översyn av stratifieringsmetoder för Lastbilsundersökningen



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