



Årsredovisning 2016 Trafikanalys

Årsredovisning 2016
Trafikanalys
Diarienummer Sty 2017/1

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 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: 2017-02-20

Innehåll

Generaldirektörens förord	5
Resultatredovisning kapitel 1–5	7
1 Om Trafikanalys	7
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	8
1.3 Slutförda och pågående projekt 2016.....	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	10
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren.....	11
1.6 Verksamhetens overheadkostnader.....	12
2 Verksamhetsgrenar	13
2.1 Analys.....	13
2.1.1 Omvärldsanalys.....	13
2.1.2 Analys och granskning.....	15
2.2 Statistik.....	21
2.3 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys.....	25
3 Kunskapsspridning	29
4 Kompetens	31
4.1 Personalsammansättning.....	31
4.2 Bemanning.....	31
4.3 Kompetensförsörjning.....	31
4.4 Arbetsmiljö och hälsa.....	32
4.5 Jämställdhet.....	33
4.6 Åldersbalans.....	33
5 Finansiell redovisning	35
5.1 Resultaträkning.....	35
5.2 Balansräkning.....	36
5.3 Anslagsredovisning.....	38
5.4 Tilläggsupplysningar.....	39
5.5 Noter.....	42
5.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	47

6	Fastställande av årsredovisning	49
	Bilaga	51
	Publiceringar under året	51

Generaldirektörens förord

Transportpolitiken handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det blir alltmer tydligt att transportsystemet och transportpolitiken, nationellt och internationellt, står inför viktiga och tuffa vägval och prioriteringar. Effektivisering, samverkan, digitalisering och innovation är några framgångsfaktorer på vägen framåt. Att begripa och ta tillvara skilda förutsättningar och möjligheter för länder, regioner och individer kan bli avgörande.

På Trafikanalys har vi haft ett intensivt, utvecklande och omväxlande år. Mycket har handlat om analyser av förutsättningar för utveckling av ett, i alla bemärkelser, hållbart framtida transportsystem. Vårt uppdrag att se över den transportpolitiska målbilden har i hög grad påverkat årets aktiviteter.

Vi har under året haft förmånen att få arbeta på djupet och på bredden, med alla trafikslag och med person- såväl som med godstransporter.

Vi vill tacka alla våra samarbetspartners som på olika sätt bistått oss i arbetet med en stor mängd kunskapsunderlag och vi ser med spänning och förväntan fram mot att få ta oss an det nya årets utmaningar.

Stockholm den 20 februari 2017

Brita Saxton
Generaldirektör

Resultatredovisning

kapitel 1–5

1 Om Trafikanalys

1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter

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

Verksamheten syftar framför allt till att utveckla policyrelevant kunskap och ge regeringen underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Myndigheten ska sprida relevant kunskap till aktörer inom det transportpolitiska systemet, men också till aktörer inom angränsande politikområden, exempelvis boende och byggande, tillväxtpolitik samt miljöpolitik. I detta perspektiv är regionala och nationella, såväl som europeiska och andra internationella aktörer viktiga.

Trafikanalys ska vara en professionell, nyfiken, effektiv, öppen och flexibel myndighet. Nära kontakter med regeringskansliet är betydelsefullt, 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 prioriterad fråga är att bygga upp och vårda formella och informella kontaktnät, till exempel med forskarvärlden och relevanta konsulter.

1.2 Organisation

Myndigheten är en enrådighetsmyndighet och har, utöver GD, tre avdelningar:

- avdelningen för Analys och granskning (Stockholm)
- avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik (Stockholm/Östersund)
- avdelningen för Verksamhetsstöd (Stockholm/Östersund)

Ett avdelningsövergripande arbetssätt har utvecklats, vilket bland annat innebär att större aktiviteter vanligtvis engagerar medarbetare från mer än en avdelning.

Avdelningen för Analys och granskning

Avdelningen för Analys och granskning är i sin helhet lokaliserad till Stockholm. Här genomförs bland annat granskning och kvalitetskontroll av beslutsunderlag inom det transportpolitiska området. Avdelningen står för förhandsbedömningar av effekter av olika insatser eller förslag till åtgärder/styrmedel inom det transportpolitiska området. Avdelningen följer Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska kalkyler. Avdelningen har även ett huvudansvar för myndighetens omvärldsbevakning och omvärldsanalys, med tonvikt på Sverige, EU- och OECD-länderna. En viktig del i arbetet är att utveckla relationer med skilda samverkansparter och kontaktnät inom och utom landet.

Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik

Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik har verksamhet både i Östersund och i Stockholm. En viktig del av Trafikanalys verksamhet utgörs av nulägesbeskrivningar inom transportområdet. Hanteringen av den officiella statistiken om transporter och kommunikationer ligger på avdelningen. Officiell statistik framställs för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Den ska vara objektiv och hållas allmänt tillgänglig på Internet. Avdelningen har ett huvudansvar för myndighetens utvärderingar och för vissa uppföljningar, bland annat av de transportpolitiska målen, liksom för myndighetens kvalitetsarbete.

Avdelningen för Verksamhetsstöd

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

Trafikanalys vetenskapliga råd

Vid Trafikanalys finns ett vetenskapligt råd med uppgift att kvalitetssäkra de metoder myndigheten använder och bidra till metodutveckling. Det vetenskapliga rådet består av myndighetens chef Brita Saxton, som är ordförande, Henrik Gudmundsson, senior forskare vid Danmarks Tekniske Universitet (fram till maj 2016), Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Helena Wockelberg, forskare, universitetslektor, bitr. prefekt vid Statsvetenskapliga institutionen Uppsala universitet, James Odeck, professor i transportekonomi vid Norges teknisk-naturvitenskapelige 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 2016

Trafikanalys uppdrag delas in i specifika och löpande projekt.

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

Fram t.o.m. 2015 redovisades för avslutade projekt endast kostnader nedlagda det året projektet avslutades. Fr.o.m. 2016 redovisas den totala nedlagda kostnaden för det avslutade projektet.

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

Tabell 1.1 Specifika projekt

Specifika projekt	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)	Antal	Kostnad (tkr)
	2016		2015		2014		2013	
Projekt överförda från föregående år	100	–	87	–	76	–	66	–
Nya projekt under året	15	–	22	–	21	–	17	–
Summa projekt under året	115	–	109	–	97	–	83	–
Årets avslutade projekt ¹	26	13 646	9	924	10	2 688	7	2 265
Pågående projekt vid årets slut	89	–	100	–	87	–	76	–

¹ 2016 redovisas den totala kostnaden för de avslutade projekten, tidigare år har redovisats kostnad för det år projektet avslutats

Tabell 1.2 Löpande projekt

<i>Löpande projekt</i>	<i>Antal</i> <i>2016</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2015</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2014</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>	<i>Antal</i> <i>2013</i>	<i>Kostnad</i> <i>(tkr)</i>
Statistikrapporter	37	25 934	31	30 285 ²	35	27 157	29	24 807
Remisser	38	2 344	35	1 578	31	1 578	39	946
Uppföljning av de transportpolitiska målen	1	1 469	1	1 319	1	2 196	1	1 567
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	1 124	1	639	1	1 200	1	880
Omvärldsanalys	1	1 206	1	1 701	1	3 074	1	1 418

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 tidredovisning i, det för året nya systemet, Agresso Tid.

Tabell 1.3 Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren (tkr.)

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>
Analys	23 123	20 252	21 247	19 808
Statistik	25 934	30 285 ³	27 157	24 807
Utvärdering och uppföljning	15 255	15 012	15 010	16 757
Totalt	64 312	65 549	63 414	61 372

² Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014

³ Av kostnaden hänför sig 1 500 tkr till 2014

Tabell 1.4 Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren (tkr)

Verksamhetsgren	2016	2015	2014	2013
<i>Anslag</i>	23 066	20 030	21 164	19 687
<i>Övriga intäkter</i>	57	222	83	121
Summa Analys	23 123	20 252	21 247	19 808
<i>Anslag</i>	24 563	28 821 ⁴	22 055	24 051
<i>Övriga intäkter</i>	1 371	1 464	5 102	756
Summa Statistik	25 934	30 285	27 157	24 807
<i>Anslag</i>	15 171	14 520	14 956	16 654
<i>Övriga intäkter</i>	848	492	54	103
Summa Utvärdering och uppföljning	15 255	15 012	15 010	16 757
Totalt	64 312	65 549	63 414	61 372

1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 51 426. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 73 procent motsvarande cirka 37 349 timmar. Resterande arbetstid, som bland annat administrativ tid, har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån dess andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 1.5 Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren (timmar)

Verksamhetsgren	2016	2015	2014	2013
Analys	22 043	17 112	20 073	17 200
Statistik	14 352	16 092	14 929	14 497
Utvärdering och uppföljning	15 031	14 713	13 196	16 665
Totalt	51 426	47 917	48 189	48 362

⁴ 2015 års intäktsfördelning har påverkats av en kostnad om 1 500 tkr vilken hänförs till 2014

1.6 Verksamhetens overheadkostnader

För att ge en ännu tydligare bild av fördelningen av Trafikanalys kostnader särredovisar vi även verksamhetens overheadkostnader från verksamhetens totala kostnader. I denna kostnad ingår kostnader för gemensam styrning, samordning, administration och lokaler.

Av den totala kostnaden för verksamheten uppgår overheadkostnaderna till 15 734 tkr motsvarande 24 procent av de totala kostnaderna.

I personalkostnaderna inkluderas del av generaldirektörens lön samt lönerna för de som är anställda på avdelningen verksamhetsstöd. I begreppet kostnader för personal inbegrips samma typ av kostnader som redovisas i resultaträkningen.⁵

I övriga driftskostnader inkluderas de kostnader som redovisas i resultaträkningen till den del de är verksamhetsövergripande.⁶

Tabell 1.6 Verksamhetens overheadkostnader (tkr)

Overheadkostnader	2016	2015	2014	2013
Kostnader för personal	5 070	6 027	5 556	5 084
Kostnader för lokaler	2 810	2 840	2 741	2 703
Övriga driftskostnader	7 611	7 207	8 194	8 109
Finansiella kostnader	42	21	6	29
Avskrivningar och nedskrivningar	200	292	473	723
Totalt	15 734	16 387	16 970	16 648

⁵ Se not 4 i resultatredovisningen

⁶ Se not 5 i resultatredovisningen

2 Verksamhetsgrenar

2.1 Analys

2.1.1 Omvärldsanalys

Trafikanalys har gjort en kunskapsöversikt om tjänster för *delad mobilitet*, tjänster som ofta bygger på en digital plattform och syftar till att samutnyttja exempelvis fordon. I rapporten redogörs för kunskapsläget när det gäller dessa tjänsters effekter på bl.a. tillgänglighet, bilresande, val av trafikslag, biläggande och behov av parkeringsplatser. Yngre och mer välutbildade tenderar att vara överrepresenterade bland brukarna. Gränserna mellan samåkning, taxi och kollektivtrafik tenderar att suddas ut. Delningstjänsterna kan innebära en möjlighet till minskade vägtrafikvolym, ökad effektivitet och mindre utsläpp, men det krävs en övergripande styrning i riktning mot ett hållbart och klimatsmart transportsystem för att sådana möjligheter ska realiseras.⁷

Gör omvärldsutvecklingen det lättare eller svårare att nå uppsatta *jämställdhetspolitiska mål*? Automatisering utmanar normer som hittills varit dominerande avseende biläggande och resmönster och det i en riktning som generellt ligger närmare kvinnors preferenser. Automatiseringen innebär att makt flyttas från enskilda användare till de som utformar systemlösningar. Det är därför viktigt att komma tillrätta med den könsobalans som finns på flera områden där systemen formas. Digitalisering och delningsekonomi kan främja jämställdhet genom ökad tillgänglighet, bland annat med tjänster för delad mobilitet. Förtätning av städer ger ökad inomregional tillgänglighet till offentliga inrättningar, arbetsplatser och annat utbud, vilket kan vara till gagn för en ökad jämställdhet. Omvärldstrenderna påvisar sammanfattningsvis både möjligheter och utmaningar. Det är inte självklart att de positiva effekterna kommer alla till del.⁸

Flera utvecklingstrender talar i sin förlängning för *mer effektiva godstransporter på väg*. Genom automation kan kostnader för chaufförer sänkas eller elimineras. Genom större och längre fordon kan bl.a. energikostnaderna hållas nere. Kolonnkörning verkar i samma riktning. En analys som Trafikanalys genomfört visar att de företagsekonomiska såväl som de samhällsekonomiska kostnaderna kan sänkas betydligt. För stora transportflöden framstår dock järnvägstransporter även långsiktigt som mycket konkurrenskraftiga. Energi- och koldioxidkostnader talar fortsatt till järnvägens fördel.⁹

I anslutning till ett större regeringsuppdrag har Trafikanalys genomfört en *omvärldsanalys inom godsområdet*. Den globala uppvärmningen och klimathotet är i många avseenden en drivkraft för utvecklingen. Framför allt fordon, men också infrastruktur, blir smartare och

⁷ Nya tjänster för delad mobilitet, Rapport 2016:15.

⁸ Jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn, PM 2016:16.

⁹ Automatiserad kolonnkörning – en lösning för framtiden? Rapport 2016:22.

effektivare. Logistik utvecklas. Mycket talar för att den internationella handeln kommer att fortsätta öka. Den tekniska utvecklingen kan skapa förutsättningar för att gå från en linjär ekonomi till en cirkulär ekonomi, där återanvändning och återvinning är med redan i designstadiet. Kommunikationsteknik skapar förutsättning för nya affärsmodeller. Om konsumenter i ökad utsträckning delar på varor påverkas transportbehoven. Kanske är den divergerande utvecklingen mellan BNP-utveckling och godstransportarbete ett uttryck för sådana förändringar?¹⁰

Trafikanalys redovisar även under 2016 hur skatter, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling påverkat *den svenska sjöfartens konkurrenskraft* under föregående år (2015). Konkurrensvillkoren för den svenska sjöfarten förbättrades på vissa punkter. En s.k. tonnageskatt har införts. Transportstyrelsen gjorde en viktig förändring genom att tillåta delegerad tillsyn. Forskning och innovation förefaller utvecklas väl. Sammantaget var ändå konkurrensförhållandena generellt sett fortfarande till nackdel för svenska rederier. Under år 2015 fortsatte den globala flottan att växa. Samma utveckling märktes också för EU-flottan. Det svenskregistrerade tonnaget minskade däremot något.¹¹

Den årliga uppföljningen av *effekterna av stödet till svensk sjöfart* visar att stödet fortfarande var viktigt för rederiföretagens lönsamhet. För de företag som fortfarande lyfter sjöfartsstöd ökade omsättningen medan lönsamheten däremot minskade jämfört med året innan.¹²

Trafikanalys fortsatte under året sin omvärldsbevakning av *transportpolitiska EU-nyheter*. Dessa redovisas på Trafikanalys webbplats och sammanställs i nyhetsbrev.

Trafikanalys och Trafikverket har samarbete avseende omvärldsanalys.

Urval av prestationer Omvärldsanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom omvärldsanalys. 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>Prestationer</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>
EU-bevakning	196	174	240	85
Sjöfartens konkurrenssituation	587	303	490	767
Autonoma fordon	278	486 ¹³	–	–

¹⁰ Godstransporter – en omvärldsanalys, PM 2016:6.

¹¹ Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2016, Rapport 2016:1.

¹² Sjöfartsstödet effekter 2015, Rapport 2016:17.

¹³ 2015 var första året som kostnaden för Autonoma fordon särredovisades.

2.1.2 Analys och granskning

På regeringens uppdrag har det genomförts en kartläggning av utbud och efterfrågan på *trygga och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken*. Behov av sådana uppställningsplatser följer bl.a. av TEN-T-riktlinjer, kör- och vilotidsregler samt arbetsmiljöregler. Trafikanalys har genomfört en fältstudie på två uppställningsplatser och en enkät som skickades till anställda chaufförer i Sverige. Sammanfattningsvis kan konstateras att efterfrågan på uppställningsplatser är stor. Utbudet av trygga och säkra uppställningsplatser i Sverige stämmer idag inte alls överens med efterfrågan. Det samlade materialet visar att lastbilschaufförer är en utsatt yrkesgrupp.¹⁴

Trafikanalys har av regeringen fått i uppdrag att redovisa statistik och korttids*prognoser över den svenska fordonsflottans utveckling* avseende bland annat drivmedel, vikt och utsläpp för både lätta och tunga vägfordon. En delredovisning som avser statistik inom området publicerades i maj. I rapporten redovisas en rad relevanta utvecklingstrender: Bl.a. visas att personbilsflottan blir tyngre samtidigt som nya bilar släpper ut mindre koldioxid, att antalet lätta lastbilar i trafik i snitt har ökat med fyra procent per år och att tunga lastbilar blir allt äldre.¹⁵

Vilka konsekvenser får ett så kallat *kvävekontrollområde, NECA*, för sjöfart i Östersjön och Nordsjön? I en delredovisning av ett regeringsuppdrag konstateras att studier av miljö- och hälsoeffekter entydigt visar på positiva effekter. Det är svårt att uppskatta merkostnader för rederier och varuägare för att anpassa framtida fartyg till aktuella regler. Kostnader varierar stort mellan olika typer av rederier bland annat med avseende på fartyg, rutt och last. Påverkan på efterfrågan och transportflöden på marknaden har analyserats med hjälp av den s.k. Samgodsmodellen. Analysen indikerar att förändringarna för konkurrensen mellan transportslagen och på marknaden blir små.¹⁶

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att följa Trafikverkets arbete med att utveckla *modeller för samhällsekonomiska analyser*. Inom ramen för detta arbete fokuseras på Trafikverkets organisation, förvaltning, utförda arbete och planering inför kommande år. I den redovisning som publicerades våren 2016 konstateras väsentliga förbättringar jämfört med tidigare, inte minst gällande extern information. Som fortsatt viktiga förbättringsområden identifieras förtydligande av utvecklingsplanens roll, resursplaneringen inom verksamheten samtidigt som ett tydligare utpekande av ansvar för enskilda projekt efterlyses.¹⁷

I en särskild rapport redovisas en beskrivning av hur *fallande svarsfrekvenser i undersökningar av resvanor* hanteras i Sverige respektive Norge i samband med utvecklingen av persontrafikmodeller. I Norge har ansvarig myndighetsgrupp, till skillnad från Trafikverket i Sverige, valt att använda senast tillgängliga resvaneundersökning trots en svarsfrekvens som är väsentlig lägre än i Sverige. Bland intervjuade experter i de bägge länderna tycks det finnas konsensus om att modeller skattade på resvanedata äldre än 10 till 15 år är för gamla. Intervjupersonerna kan idag inte heller se alternativ till resvaneundersökningar enligt

¹⁴ Trygga och säkra uppställningsplatser, Rapport 2016:16

¹⁵ Statistik över fordonsflottans utveckling – delredovisning av regeringsuppdrag, Rapport 2016:13

¹⁶ Konsekvenser av NECA – Delredovisning, Rapport 2016:20

¹⁷ Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys 2015, Rapport 2016:2

nuvarande upplägg. Däremot angavs nya insamlingsmetoder kunna utgöra ett komplement till resvaneundersökningarna.¹⁸

Trafikanalys har sedan år 2014 regeringens uppdrag att analysera och utvärdera Trafikverkets arbete med *produktivitet och innovation inom anläggningsbranschen*. En andra delredovisning gjordes våren 2016. Två projekt som bedöms betydelsefulla för Trafikverkets produktivetsarbete har följts upp och analyserats: Totalentreprenader i praktiken och Strategiskt inköp och strategisk upphandling. Båda projekten har uppnått sina mål. Trafikanalys konstaterar sammanfattningsvis att även om Trafikverkets produktivetsarbete måste ses som ändamålsenligt, finns det indikationer på att engagemang och tempo sjunkit något jämfört med föregående år.¹⁹

Ett av Trafikanalys uppdrag enligt instruktionen är att årligen följa upp *transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag*. Av redovisningen framgår i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader. Inför 2016 års redovisning hade VTI publicerat ett nytt relativt omfattande forskningsunderlag som i relevanta delar beaktats. Redovisningen bidrar till en, för transportsektorn, gemensam utgångspunkt för diskussioner om hur transportsektorns kostnadsansvar tillämpas.²⁰

Trafikanalys bistår Näringsdepartementet med kvalitetsgranskning och analys av de underlag som Trafikverket tar fram inför vissa större infrastrukturbeslut. Under 2016 fortlöpte emellertid inte planeringsprocessen som avsett. Underlag för byggstartsbeslut togs inte fram och kunde därmed inte granskas

I enlighet med ett särskilt regeringsuppdrag stöttar Trafikanalys regeringen med underlag och expertkunskap för att utveckla metoder och modeller för bedömning av *sysselsättningseffekter av infrastruktursatsningar*.

Trafikanalys bistår, på regeringens uppdrag, Näringsdepartementet i arbetet med vissa *samverkansavtal med andra länder*: Kina, USA och Japan. Trafikanalys har även under 2015 bistått Näringsdepartementet vid myndighetsdialogerna med de större transportmyndigheterna.

Trafikanalys deltar, tillsammans med Energimyndigheten, Boverket, Trafikverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen, i regeringsuppdraget att *samordna transportsektorns omställning till fossilfrihet*. Projektet har gjort två redovisningar till regeringen.²¹

Urval av prestationer Analys och granskning

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några uppdrag inom området Analys och granskning. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

¹⁸ Resvaneundersökningar som indata till persontransportmodeller – problem, möjligheter och framtida behov i Sverige och Norge, Rapport 2016:21

¹⁹ Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen – rapport 2016, Rapport 2016:5

²⁰ Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Rapport 2016:6

²¹ Nulägesrapport inom samordningsuppdraget fossilfri transportsektor, ER 2016:25; Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel, ER 2016:30

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

Prestationer	2016	2015	2014	2013
Granskning av åtgärdsplanering/byggstarter	70	1 309	1 819	2 788
Myndighetsstyrning	707	775	1 555	631
Samhällsekonomiska modeller	1 124	639	1 200	880

Remisser

Promemorian *Genomförande av direktivet 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen*²² berör alternativa bränslen som idag har en underutvecklad infrastruktur. Eftersom utvecklingen går snabbt framåt är det viktigt att värna om teknikneutralitet. El, naturgas och vätgas kommer inte nödvändigtvis att vara framtidens enda alternativa bränslen. Man bör därför i kommande handlingsprogram hantera alla typer av alternativa bränslen, även flytande biobränslen med redan existerande infrastruktur. Eftersom marknaden för alternativa bränslen förändras snabbt är också användarinformation viktigt, både prisinformation och information om var bränslena finns. I fortsatt arbete med att bestämma tillsynsmyndighet bör man överväga kommissionens behov av samlad information om infrastrukturen.

Transportstyrelsens förslag till införlivande av EU:s besiktningspaket²³ kommer att påverka viktiga kunskapsunderlag om trafikens utveckling negativt, vilket inte är konsekvensutrett. Trafikanalys baserar sin statistik om körsträckor med svenska fordon på uppgifter från besiktningar. Med ett glesare intervall mellan dessa kommer kvaliteten på statistiken att sjunka, antingen genom bristande aktualitet eller kraftigt försämrade noggrannhet. Kunskapen om användandet av nya personbilar drivna med el, vätgas, eller andra alternativa bränslen kommer också att försämrats. Statistik om körsträckor används av andra myndigheter, bland annat för nationella beräkningar om klimatutsläpp från trafiken och för beräkning av riskmått i trafiken. Trafikanalys noterar även att EU:s besiktningspaket avser en skärpning av besiktningarna i trafiksäkerhetssyfte, inte en försämring vilket skulle vara fallet med förslaget, och att inget skulle förhindra att Sverige behåller nuvarande besiktningsintervall.

Miljömålsberedningens förslag²⁴ om minskning av de territoriella utsläppen av koldioxid med 85 procent till 2045, inklusive utsläpp inom EU:s handelssystem ETS, finner Trafikanalys oklart hur det ska tolkas. Även om det totala utsläppstaket inom handelssystemet sänks, kan ju fortfarande svenska anläggningar köpa och sälja utsläppsrätter motsvarande sina utsläpp. Om anläggningarna inom ETS på svenskt territorium inte minskar sina utsläpp innebär förslaget att den icke-handlande sektorn, vari ingår vägtransporter, måste sänka sina utsläpp desto mer, utan att detta kommer att garantera någon global minskning av utsläppen. En alternativ och samhällsekonomiskt mer effektiv strategi skulle vara att svenska staten köper utsläppsrätter i ETS och avstår från att använda dem. Internationella transporter, som på grund av ändrade konsumtionsmönster står för en ökande andel av utsläppen, och som transporterar varor från länder med en betydligt mer klimatbelastande produktionsapparat, föreslås inte ingå i målet. Detta innebär en risk för att dessa inte beaktas i analyser om var biodrivmedel gör störst klimatnytta. Mycket tyder på att fossila bränslen är svårare att ersätta inom flyg och sjöfart än inom vägtrafiken, där t.ex. el är ett lovande alternativ. Vidare framstår

²² Utr 2015/85

²³ Utr 2015/86

²⁴ Utr 2016/23

inte åtgärderna i förslaget om en klimatlag som svarande upp mot det ambitiösa syftet. Om lagen ska reglera hur arbetet mot minskade utsläpp inom Sverige ska bedrivas, bör portalparagrafen justeras så att det framgår vad som regleras.

Merparten av Statistiska centralbyråns förslag på föreskrifter om den officiella statistikens kvalitet,²⁵ som nu har trätt i kraft, antingen får eller bör inte finnas med i föreskrifter. Samtidigt saknas det konkretiseringar av centrala begrepp i statistiklagen och statistikförordningen. Större delen av föreskrifterna består av definitioner som dels passar bättre i allmänna råd eller en handledning, dels vill ersätta statistiklagens *kvalitetskriterier* med så kallade *kvalitetsbegrepp*, med andra och äldre innebörder. Ändå framgår det inte vad de statistikansvariga myndigheterna måste göra för att leva upp till kvalitetskriterierna, vilket måste vara huvudsyftet med föreskrifterna.

Trafikanalys är tveksamt till det presenterade förslaget om *Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon*²⁶ och dess underlag. Utredningens förslag bidrar till tämligen begränsade och i vissa fall oklara nyttor. Konsekvensanalysen av samhällsekonomisk effektivitet och övrig målpuppfyllnad är ofullständiga beträffande både funktions- och hänsynsmål. Till exempel underskattas förslagets effekter på andrahandsmarknaden. Lätta lastbilar och lätta bussar kommer att få betydande skattehöjningar jämfört med dagens system, vilket kan slå mot transportsystemets möjligheter att fungera. Trafikanalys anser istället att en skärpning av redan befintliga styrmedel skulle vara effektivt och kraftfullt för att nå en fossiloberoende fordonsflotta.

Trafikverket har utrett om – och i så fall hur – de ska fortsätta subventionera nattågstrafiken till övre Norrland²⁷. Trafikanalys anser att det finns två olika vägar att gå när statliga medel till interregional trafik ska fördelas. En väg är att utveckla metoder som på ett tydligt sätt kan prioritera mellan olika insatser. Ska trafiken överhuvud taget subventioneras och hur ska i så fall trafikupplägget se ut? En metod för vart och ett av dessa steg måste kunna hantera nyttor, kostnader, väga samman olika konsekvenser till en helhet och även hantera målkonflikter. En annan väg är att regeringen i Trafikverkets instruktion fastslår vilka linjer som ska vara stående åtaganden och subventioneras.

I Indelningskommitténs delbetänkande *Regional indelning – tre nya län*²⁸ saknar Trafikanalys djupare analyser av vilka positiva och negativa konsekvenser som kan förväntas uppstå av indelningsförslagen. Trafikanalys saknar vidare en analys av varför alternativa indelningar valts bort. Delbetänkandet presenterar inte heller några analyser av huruvida den nya indelningen är funktionell för att bidra till samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet. En fördjupad fördelningspolitisk analys hade varit önskvärd. Trafikanalys anser dock generellt att en ny indelning i färre, men större, län förmodligen skulle bidra till en ökad förmåga att skapa tillväxt i hela Sverige. Förslaget ger också ökade möjligheter att uppnå de transportpolitiska målen om tillgänglighet i hela landet, samtidigt som hänsyn tas till säkerhet, miljö och hälsa. Det blir sannolikt lättare för större län och landsting att erbjuda en effektiv och samordnad kollektivtrafik, samt att planera för relevanta investeringar i infrastrukturen – förutsatt att de nya länen har möjlighet att ta hänsyn till resandeströmmarnas framtida utveckling.

I utredningen *En översyn av postlagstiftningen i ett digitaliserat samhälle*²⁹ noterar Trafikanalys att ett av förslagen som rekommenderas inte är förenligt med gällande

²⁵ Utr 2016/36

²⁶ Utr 2016/37

²⁷ Utr 2016/48

²⁸ Utr 2016/69

²⁹ Utr 2016/92

lagstiftning. Enligt offentlighets- och sekretesslagen är myndigheter förhindrade att lämna ut underlag som samlats in för officiell statistik i annat syfte än till forskning eller framställning av annan officiell statistik. Det är därmed en generell begränsning att myndigheter med tillsyns- och marknadsövervakningsansvar, eller krav från Europeiska kommissionen på rapportering av underlagsdata i annat syfte än framställning av Europeisk statistik, inte kan basera rapporteringen på statistikunderlag från en statistikansvarig myndighet. Trafikanalys föreslår istället att PTS ges mandat att samla in uppgifter från post- och paketdistributörerna, så kan Trafikanalys i sin roll som statistikansvarig myndighet begära in underlagsdata från PTS till den officiella statistiken om postverksamhet. En sådan ordning skulle dock innebära att ansvaret för datainsamlingen flyttas från statistikansvarig myndighet till andra registerhållare, varför konsekvenserna för statistikens kvalitet noggrant måste beaktas. Att statistikens särskilda sekretesskrav omöjliggör användningen av statistikansvarig myndighets underlagsdata för Sveriges internationella rapportering från andra myndigheter är en aktuell och växande fråga, t.ex. inom ramen för övervakning av järnvägsmarknaden. Mot denna bakgrund är det viktigt att inte lösa frågorna *ad hoc*, utan att söka generellt gångbara lösningar.

Trafikanalys har lämnat synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen. En övergripande synpunkt är att de förslag som presenteras är så lika varandra att det snarare är en inriktning än de nio som uppdraget efterfrågade. Att förslaget har fokus på drift- och underhåll samt trimning är bra. Det konstateras vidare i remissvaret att det saknas en egentlig prognos för utveckling mot minskade utsläpp av växthusgaser och de betonas att föreliggande prognoser bör problematiseras och diskuteras i de sammanhang de används.³⁰

I betänkandet Gestaltad livsmiljö föreslås att Trafikanalys ska arbeta för att de nationella målen för arkitektur, form och design tillämpas av aktörer i samhället, utanför den offentliga sfären. Trafikanalys avstyrker detta förslag. Om regeringen vill att de arkitektur-, form- och designpolitiska målen på transportområdet ska stärkas, framhålls det som en möjlighet att istället arbeta in de transportspecifika delarna av dessa mål i de transportpolitiska målformuleringarna.³¹

I ett yttrande över EUs flygstrategi framhålls att kommissionen på ett förtjänstfullt sätt lyfter fram flygets betydelse för tillgänglighet, sysselsättning och tillväxt. Samtidig saknar Trafikanalys en koppling mellan den luftfartspolitik som föreslås och EUs klimatpolitik.³²

Angående Sverigeförhandlingens delrapport om finansiella och kommersiella förutsättningar för höghastighetsjärnväg framhåller Trafikanalys ett behov av att tydliggöra syfte och mål med en sådan satsning. Det konstateras att överflyttningspotential från andra trafikslag är oklar och att det inte är självklart att höghastighetståg gynnar klimatet. En grundläggande synpunkt är att framtida beslutsunderlag måste kunna visa att en höghastighetsjärnväg ger större tillväxt och sysselsättningseffekter än andra satsningar inom transportområdet eller andra politikområden.³³

³⁰ Utr 2015/91

³¹ Utr 2015/101

³² Utr 2015/104

³³ Utr 2016/3

Trafikanalys framhöll att remitterat förslag till förordning om elbusspremie var väl utformat och kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse. Utformningen gör att den kan väntas bidra särskilt till elbusstrafik i städer där nyttan med sänkta luftföroreningar är särskilt stor.³⁴

Trafikanalys ställer sig bakom Transportstyrelsens förslag om nya regler för trafikskolor och förarutbildare. Underlaget indikerar att det samhällsekonomiska utfallet är väsentligt mer positivt än vad utredningen anger.³⁵

Trafikanalys tillstyrker det remitterade förslaget om hur arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar, i linje med ny europeisk lagstiftning, ska införas i Sverige. Förslaget är i linje med regeringens mål om högre socialt skydd för mobila arbetstagare.³⁶

Trafikanalys delar uppfattningen att försöksverksamhet med självkörande fordon är viktig. Den föreslagna regleringen framstår som lämplig.³⁷

Trafikanalys delar den s.k. Brommautredarens uppfattning att tillgängligheten och att konkurrensen påverkas marginellt av om Bromma stängs. Trafikanalys utesluter emellertid inte att start- och landningstider på sikt förändras så att tillgängligheten till mindre orter kan försämrats. Utredningens bedömning att Arlandas navfunktion stärks om Bromma läggs ner delas också av Trafikanalys, samtidigt som det framhålls att det inför ett ställningstagande om framtida kapacitet krävs en systematisk analys av alternativ, inklusive möjligheten att utveckla Skavsta flygplats. Betänkandet föreslår att Arlandas fjärde rullbana inkluderas i kommande nationella infrastrukturplan. Konkurrensen om anslagsmedel är stor och det är på intet sätt givet att en sådan satsning är viktigare än andra insatser, såsom underhåll av järnväg och väg.³⁸

I ett yttrande över promemorian Höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet har Trafikanalys inte något att invända mot förslaget att höja beloppsgränsen, men påpekar samtidigt att det vore angeläget att göra en mer genomgripande översyn av bestämmelserna för reseavdrag då de idag, innebär en subvention av resande, inte minst med bil och därmed bidrar till större koldioxidutsläpp.³⁹

Trafikanalys har inget att invända mot Transportstyrelsens förslag att skapa möjligheter att tillåta längre bussar, som kan öka kapaciteten i kollektivtrafiksystemet. Det kan både öka tillgängligheten och minska miljöpåverkan.⁴⁰

Trafikanalys är i huvudsak positiv till den klimatstrategi Miljömålsberedningen föreslår. Trafikanalys ser också positivt på att en strategi för en samlad luftvårdspolitik tas fram, men har synpunkter på framför allt utformningen av etappmålet för vägtrafik i tätorter och den analys avseende sjöfartens kväveutsläpp som redovisas.⁴¹

Regeringen har remitterat en förordningsförändring så att farledsavgifterna kan baseras på fartygs miljöpåverkan i ett bredare perspektiv och inte som tidigare enbart på utsläpp av luftföroreningar. Trafikanalys framhåller att det finns en risk att den styrande effekten blir liten om miljödifferenteringen portioneras ut på många olika parametrar.⁴²

³⁴ Utr 2016/9

³⁵ Utr 2016/14

³⁶ Utr 2016/17

³⁷ Utr 2016/27

³⁸ Utr 2016/46

³⁹ Utr 2016/53

⁴⁰ Utr 2016/54

⁴¹ Utr 2016/60

⁴² Utr 2016/83

EUs regelverk föreskriver att ITS-direktivets krav ska uppfyllas på det övergripande transeuropeiska vägnätet, på motorvägar som inte ingår i detta vägnät samt i prioriterade zoner. I Transportstyrelsens framställan föreslås Trafikverket kunna utse prioriterade zoner efter ansökan från väghållare. Trafikanalys saknar en analys av alternativet att sådana zoner kan utses utan föregående ansökan från väghållare, ett alternativ som har potentiella fördelar.⁴³

2.2 Statistik

Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik⁴⁴ presenteras den statistik som av ansvariga sektorsmyndigheter bedömts uppfylla krav på bland annat relevans och 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 fordon, lastbilstransporter och vägtrafikskadade.

Trafikanalys publicerar officiell statistik varje år, kvartal och i vissa fall månad, i form av kvalitetsgranskade rapporter och tabellverk som samtliga kan hämtas från myndighetens webbplats. Där finns också en publiceringsplan som under 2016 omfattade 49 statistikpubliceringar, varav 37 rapporter och tabellverk samt 12 månadsvisa pressmeddelanden om nyregistreringar av fordon. Trafikanalys besvarar också många direkta frågor om statistik. Användare som Regeringskansliet, riksdagsföreträdare, journalister, forskare, studenter, företag och intresseorganisationer får snabbt svar på sina frågor. I vissa fall görs även särskilda statistiksammanställningar som efterfrågas av användare, utan kostnad för dessa. Insamlingen av underlag och produktionen av statistiken utförs till stor del på Trafikanalys uppdrag av konsulter eller av andra myndigheter.

Den officiella statistik som publicerades under 2016⁴⁵ visade bland annat att vi i Sverige kör mer bil än någonsin. Visserligen körs varje bil kortare sträcka än tidigare, men antalet bilar fortsätter att öka. Det finns heller inget som tyder på att bilägandet eller bilkörandet kommer att minska i någon större utsträckning den närmsta tiden. Antalet personbilar i trafik ökade 2006 till 2015 med drygt en procent årligen. Antalet lätta lastbilar i trafik har i snitt ökat med fyra procent per år, medan antalet tunga lastbilar i trafik har varit närmast konstant de senaste tio åren.

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar stadigt i Sverige och buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet med 52 procent av antalet påstigningar. Även i tunnelbanan ökar antalet resor, de senaste fem åren med 9 procent. På de svenska flygplatserna ökade för sjätte året i rad antalet passagerare i linjefart och charter, både inrikes och utrikes. Främst är det utrikesflyget som ökar, en ökning med 4,5 procent jämfört med året innan.

⁴³ Utr 2016/98

⁴⁴ Lag (2001:99) om den officiella statistiken

⁴⁵ Se Bilaga Publikationslista

På järnväg noterades för hela landet en ny toppnivå i resandet för femte året i rad. Även utbudet, mätt som platskilometer på järnväg, slog rekord – för tionde året i rad! Persontransportarbetet på järnväg har sedan år 2000 ökat med 49 procent, och den största ökningen finns i det regionala järnvägsresandet som mer än fördubblades under denna period. Men för godstransporter på järnväg är utvecklingen den motsatta. Sedan år 2000 har godstrafiken, mätt som tågkilometer minskat med 16 procent, även om godstransportarbetet är i stort sett oförändrat.

I hamnarna syntes en svag ökning av godsmängderna. Den svenske registrerade handelsflottan var den minsta sedan räkningarna började 1970 – 319 fartyg. Det är visserligen endast 13 procent av det svenska disponerade tonnaget⁴⁶ som utgörs av svenske registrerade fartyg, men även det disponerade tonnaget minskade med 8 procent jämfört med föregående år.

Godstransporterna med lastbil håller en relativt stabil nivå och 73 procent av lastbilsgodset lossas i samma län där de lastats. Under de senaste åren har de svenska lastbilstransporterna blivit mer effektiva och antalet tomtransporter har minskat till 17 procent av den körda sträckan. Skattningar från Europeisk statistik visar att de utlandsregistrerade lastbilarnas verksamhet i Sverige har ökat under åren 2012 till 2014 och dessa utförde omkring 17 procent av det totala transportarbetet på svenska vägar vid slutet av 2014.

Förutom den officiella statistiken publicerar Trafikanalys även viss annan statistik. Bland annat om ekonomin i de ca 23 000 företag som utgör transportbranschen. Enbart aktiebolagen omsätter ca 275 miljarder kronor och deras samlade nettoomsättning ökade 2013 till 2015 till en ny högsta notering. Med början 2012 och fram till 2015 uppvisade alla delbranscher samtidigt en positiv avkastning på totalt kapital, vilket aldrig hände under de 15 föregående åren. Tillväxten i branschen är dock lägre än den generella tillväxten i Sverige.

Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett arbete för att systematiskt genomlys och utveckla statistikprodukterna med fokus på kvalitet, relevans och effektivitet. Strävan att minska uppgiftslämnarbördan är också en viktig utgångspunkt i detta arbete.

Vid utveckling av statistiken har relevansen för statistikanvändarna stor betydelse. Användarråd är viktiga för att få synpunkter på användarbehov och utvecklingsförslag på statistikområdet. Trafikanalys har under året haft möten med sina tre användarråd för gods-transporter, persontransporter respektive vägtrafikskador. För samordning av all statistikproduktion på transportområdet, både officiell och annan statistik, organiserar Trafikanalys ett producentråd för samverkan mellan myndigheterna. I rollen som användare av officiell energistatistik för transportsektorn ingår Trafikanalys i Energimyndighetens användarråd.

Alla statistikproducenter har ett ansvar att ständigt sträva efter att minimera uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Trafikanalys arbetar med detta på flera sätt. Arbetet fortsätter med att i flera olika sammanhang pröva användbarheten i befintliga registerdata, t.ex. för varuflödesundersökningen och lastbilsundersökningen.

En spännande ny möjlighet att finna underlag till statistik kan ligga i så kallade "BigData", d.v.s. sådana stora datamängder som genereras i olika tekniska system, men som kräver innovativa lösningar för att nyttjas effektivt. Under 2016 påbörjade Trafikanalys och SCB, med finansiering från Vinnova, ett projekt med syfte att bedöma användbarheten av AIS-data⁴⁷ för att framställa ny eller förbättrad statistik inom sjötrafikområdet. Eftersom AIS-data bär stora

⁴⁶ Mätt som bruttodräktighetsdagar

⁴⁷ AIS – Automatic Identification System

likheter med andra positionsdata, såsom mobildata och GPS-data, kan de metoder som utvecklas inom projektet även användas i andra sammanhang för att beräkna till exempel olika typer av transportflöden och pendlingsmönster.

I projektrapporten⁴⁸ redovisas förutsättningarna för att ta fram bättre beräkningar av avstånden mellan svenska hamnar. I dagsläget används en distansmatrix framtagen av Eurostat i framställningen av sjötrafikstatistik. I projektet har fartygsrutter definierats utifrån AIS-data (rutter som visar hur fartygen verkligen har rört sig) och använts för att utvärdera distanserna i Eurostats matrix. Jämförelsen visar att Eurostats matrix generellt sett underskattar de verkliga avstånden. Projektet har även noterat att det finns en outnyttjad potential i AIS-data för ytterligare tillämpningar. Det har visat sig vara relativt enkelt att generera basinformation om sjöfartens omfattning som kan vara användbar för exempelvis myndigheter och kommuner. Med förnyat stöd från Vinnova fortsätter projektet under hela 2017.

Även resvaneundersökningen (RVU) belastas av stor uppgiftslämnarbörda med åtföljande problem med svarsfrekvenser och under 2016 påbörjades en större översyn med utvecklingsarbete. Som en del av regeringens samverkansprogram för *Nästa generations resor och transporter*, och med planeringsstöd från Vinnova, har förberedelser påbörjats för ett samarbetsprojekt med andra myndigheter och företag⁴⁹.

Transportsystemets infrastruktur utgör inget utpekat statistikområde, men ingår till vissa delar i den trafikslagsspecifika statistiken. Trafikanalys har låtit genomföra en förstudie av behov och förutsättningar för en statistikprodukt om transportinfrastruktur. Resultaten visar att användarna har ett visst behov av en samlad statistikprodukt om transportinfrastruktur. Men om produkten ska tillföra ett mervärde, bör statistiken innehålla mer än enbart uppgifter om fysiska anläggningar. Några av de önskemål som framkom gällde infrastrukturens kostnader, nyttjandegrad och geografiska fördelning.

Nya modeller för att beräkna transportarbetet togs fram under 2016. Den senaste publiceringen⁵⁰ redovisar tidsserier där de nya metoderna tillämpats på gamla underlag tillbaka till år 2000. Resultaten visar bland annat att de olika trafikslagens andelar av godstransportarbetet varit ganska oförändrade under hela perioden, med ca 42 procent på lastbilar, 38 procent på fartyg och 20 procent på järnväg.

Den europeiska statistikbyrån Eurostat har utvecklat kvalitetsriktlinjer för statistik, Statistics Code of Practice, vilka under 2012 infogades i EU:s statistikförordning. Från 31 december 2013 gäller anknytande anpassningar i den svenska statistiklagen. Trafikanalys har systematiskt arbetat med implementeringen av dessa riktlinjer.

Internationell rapportering och samarbete

Den internationella statistiken utgör viktiga underlag för arbetet inom EU och OECD. Trafikanalys ansvarar för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat (inom EU kommissionen) enligt särskilda förordningar. Dessutom rapporteras svensk statistik kring transporter och infrastruktur till Eurostat, OECD och FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).

Trafikanalys deltar i Eurostats arbetsgrupper om "Air transport statistics", "Rail transport statistics", "Maritime transport statistics", "Statistics on inland waterways" och om "Road transport statistics". I alla dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och

⁴⁸ SCB & Trafikanalys. Förbättrad sjötrafikstatistik med Big Data – en utvärdering. 2016-01-22 (Opubl.)

⁴⁹ Nya lösningar för nationella resvaneundersökningar. Vinnova Dnr 2016-04964. Sta 2016/53

⁵⁰ Tabeller publicerade 2016-12-22

utveckling av gemensamma metoder och produkter på statistikområdet. Trafikanalys har sedan 2010 ingått i en särskild task-force om "Intermodal transport statistics" och sedan 2014 i en task-force om "Passenger mobility". Under 2015 startades, delvis på svenskt initiativ, en task-force om insamlingsmetoder för lastbilsstatistik. Trafikanalys representerar också Sverige i "Coordinating Group for Transport Statistics" (CGST) som träffas en gång per år för övergripande avstämmningar, beslut kring arbetsgruppernas arbete samt förslag till kommissionen.

Trafikanalys deltar i UNECE:s arbetsgrupper om "Transport Trends and Economics" och "Transport statistics" samt i "Task force on Supply chain challenges for national competitiveness through transport". Den sistnämnda gruppen har ett trafik- och transportslagsövergripande perspektiv på frågor som rör transporter och ekonomisk utveckling och ska bidra till att skapa bättre förutsättningar för samordning av infrastruktur och finansieringsformer.

Trafikanalys ingår i ett nordiskt kontaktnätverk för transportstatistik där Sverige under 2014 till 2016 haft koordinatorrollen. I oktober organiserades en videokonferens med deltagande från Sverige, Norge, Danmark och Finland för erfarenhetsutbyte kring statistikfrågor av gemensamt intresse.

Enligt Europaparlamentets och Rådets förordning nr 1315/2013 ska medlemsstaterna lämna information om det transeuropeiska transportnätverket TEN-T genom den s.k. TEN-tec databasen. I OMC4 (Open Method for Coordination) samlas grundläggande data om infrastrukturens tekniska och ekonomiska förutsättningar samt flöden på länk- och/eller nod-nivå. Uppgifterna avser järnvägar, vägar, flygplatser, hamnar, inre vattenvägar och kombiterminaler. Databasen används som underlag för analys och förvaltning samt som politiska underlag för beslut och uppföljning av EU:s infrastructuresatsningar. Ett behov har identifierats av att utveckla formerna för Sveriges rapportering till OMC4. Trafikanalys och Trafikverket har gemensamt inventerat läget och utformat ett förslag till en mer ändamålsenlig organisation för Sveriges rapportering och kvalitetskontroll. Förslaget ska kunna användas som underlag för beslut om förändrade instruktioner till berörda myndigheter.

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

<i>Prestation</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>	<i>2013</i>
Resvaneundersökningen	2 384	3 822	2 836	3 775
Lastbilsundersökningen	3 830	5 760 ⁵¹	4 486	3 677
Sjöfart	1 869	1 621	1 202	1 705

⁵¹ Av kostnaden hänförs sig 1 500 tkr till 2014

2.3 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys

Måluppföljning

Trafikanalys har uppdraget att i april varje år redovisa en *uppföljning av de transportpolitiska målen*. Denna redovisning ska utgöra ett underlag för transportpolitiska överväganden och används bland annat som ett viktigt underlag för regeringens budgetproposition inom utgiftsområde 22.

Årets uppföljning⁵² visar endast en marginell förändring av tillgängligheten, med viss förbättring i områden som redan hade relativt god tillgänglighet och försämring i mer glest befolkade delar. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter fortsatte att minska under 2015. Energieffektiviteten ökar långsamt inom trafikslagen, men ingen effektivisering genom överflyttning mellan trafikslag kan noteras. Andelen förnybara drivmedel ökar stadigt, men takten i utsläppsminskningarna är ändå alltför låg för att det ska vara troligt att uppsatta delmål kommer att nås i tid.

Trafiksäkerheten utvecklas positivt för flera trafikslag. Inte sedan andra världskriget har så få personer omkommit i vägtrafiken som under 2015. Ändå tycks förbättringstakten ha avtagit något under senare år och ytterligare satsningar kommer att behövas för att säkerställa att målen för vägtrafiksäkerheten nås till år 2020. Årets uppföljning visar också att färre barn skadas och omkommer i trafiken, men det tycks åtminstone delvis förklaras av att barn i mindre utsträckning än tidigare vistas i trafikmiljöer eller åker kollektivt på egen hand.

Den årliga måluppföljningen görs huvudsakligen med egen personal. För internationella jämförelser under funktions- och hänsynsmålets finns dock en underlagsrapport⁵³. Målstrukturen och dess preciseringar har varit oförändrad sedan 2009 men i augusti 2016 fick Trafikanalys två nya regeringsuppdrag: *Uppdrag att se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen* (N2016/05490/TS) samt *Uppdrag att föreslå transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet* (N2016/05492/TS).

Huvuduppdraget ska redovisas i mars 2017 och arbetet har inletts med analyser av behov, synpunkter och möjligheter. I en första delrapport sammanfattades en bild av de befintliga preciseringarna och deras överensstämmelse med regeringens prioriteringar⁵⁴. Vidare diskuteras vilka utvecklingsbehov som kan finnas för måluppföljningen och målstyrningen inom transportpolitiken. Flera konsultuppdrag har genomförts avseende underlag till projektet. I samband med årsskiftet redovisades⁵⁵ några av dessa gällande målstyrning, fysisk aktivitet i transportsystemets olika delar, tillgänglighet skattat som generaliserade transportkostnader samt en begreppsanalys av långsiktig hållbarhet i relation till samhällsekonomisk effektivitet.

Godstransporter

Trafikanalys utredningar på godstransportområdet dominerades 2016 av redovisningen av regeringens uppdrag att redovisa ett *kunskapsunderlag om situationen för godstransporter i*

⁵² Trafikanalys Rapport 2016:12

⁵³ Kontigo Internationell Benchmarking

⁵⁴ Trafikanalys PM 2016:17

⁵⁵ CERUM Umeå universitet Kostnadsindex, Susanna Alexius Forskningsöversikt mål- och resultatstyrning, Lars Westin Förslag till nya transportpolitiska mål för Sverige, Trivector Stillasittande i transportsystemet, WSP Tillgänglighet med loggsumma

landet. Trafikanalys har samverkat med bland annat Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket i uppdraget. Slutrapporten⁵⁶ beskriver och analyserar hur Sveriges godstransporter fungerar i städer och på landsbygden, vilka godsstråk som är de viktigaste och vad som transporteras med de olika trafikslagen.

En slutsats är att godstransportsystemet står inför stora utmaningar. Det gäller både kapacitet, konkurrenskraft och klimatpåverkan. Transportsystemet är hårt belastat och godstransporterna väntas öka de närmsta åren, vilket sätter ytterligare press på systemen. På sikt kan detta hota både svensk konkurrenskraft och våra möjligheter att klara klimatmålen.

Potentialen att flytta över transporter från lastbil till andra trafikslag är begränsad. Transportsystemet karaktäriseras av naturliga monopol, där lastbilen används för kortväga transporter, sjöfarten för bulk gods och flyget för gods med ett högt värde. Det långväga godset transporteras främst mellan de tre storstadsregionerna där järnvägsnätet redan är hårt belastat.

Trots de senaste årens utveckling av teknik och biodrivmedel är de tunga transportererna fortsatt beroende av fossila drivmedel. Över tid har de också blivit mindre energieffektiva när det gäller energianvändning per transporterad mängd gods. Generellt har inte transportererna blivit mer hållbara sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Om godstransporterna ska bli mer hållbara och samhällsekonomiskt effektiva krävs fortsatta satsningar på ny teknik och förbättrad infrastruktur. Inte minst i storstadsområdena krävs bättre samordning och styrmedel som främjar en mer effektiv logistik.

Underlagsrapporterna kan med fördel läsas som fördjupningar och uppslagsverk med detaljerad information på specifika områden. Godstransportflöden och stråk med olika trafikslag beskrivs dels baserat på detaljerade statistikunderlag⁵⁷ samt med varugrupsindelning⁵⁸ och dels redovisas godsflöden baserat på modellsimuleringar⁵⁹. Nya sätt att redovisa flöden av skogsråvara respektive dagligvaruhandels distribution presenterades 2015, vilka kompletterades med en metodstudie kring godsterminaler⁶⁰.

Kunskapsläget om urbana transporter sammanfattades och en fördjupad analys av järnvägens godskapacitet presenterades⁶¹. I konsultrapporter presenteras dels en intressentundersökning kring upplevda förutsättningar och utvecklingsbehov för godstransporter samt ny teknik och dess potential i godstransportsystemet. Slutligen presenterades en genomgång av förutsättningarna för att i framtiden förbättra statistik och andra kunskapsunderlag om godstransporter⁶².

Ett annat projekt med tonvikt på godstransporter är utvärderingen av konsekvenserna av det förändrade *svaveldirektivet*. Trafikanalys följer utvecklingen inom sjöfarten efter att kravet på svavelhalten i marint bränsle inom SECA skärptes 1 januari 2015. Under 2016 publicerades en delrapport om nya bränslen i sjöfarten och deras miljöbelastande utsläpp i ett livscykelperspektiv efter ett samarbete med Göteborgs universitet⁶³. I rapporten presenteras uppskattningar av bränsleanvändning och fördelning mellan bränsletyper före och efter förändringen av svaveldirektivet. Livscykelanalyser visar att utsläppen från marint bränsle förändras med avseende på bland annat koldioxid och partiklar beroende på vilken bränsletyp

⁵⁶ Trafikanalys Rapport 2016:7

⁵⁷ Trafikanalys Rapport 2016:9

⁵⁸ Trafikanalys PM 2016:3

⁵⁹ Trafikanalys PM 2016:4

⁶⁰ Trafikanalys PM 2016:9

⁶¹ Trafikanalys PM 2016:10

⁶² Trafikanalys PM 2016:11

⁶³ Trafikanalys PM 2016:12

som används. Trots att direktivet leder till lägre svavelutsläpp finns således en risk för att andra utsläpp ökar. Trafikanalys avser att fortsätta följa utvecklingen under 2017.

Persontransporter

Till följd av den senaste tidens stora migrationsflöden infördes den 4 januari 2016 nya regler om *ID-kontroller vid Sveriges gränser*. Trafikanalys genomförde en analys av hur dessa kontroller kortsiktigt påverkat resenärer och transportörer, som svar på ett brett regeringsuppdrag i juni. Resenärerna över Öresundsbron har påverkats av längre restider och ökade restidsvariationer till följd av de förseningar i framförallt tågtrafiken som ID-kontrollerna orsakat. Utifrån tillgängliga data och officiell statistik, huvudsakligen avseende första kvartalet 2016, var det inte möjligt att observera några omfattande kortsiktiga förändringar, varken i resandemängder, fördelning mellan trafikslag, köp av pendlarkort eller någon påverkan på godstransporterna.

Trafikanalys har studerat försöken att effektivisera *kollektivtrafikförsörjningen* genom att kombinera linjetrafik med olika former av anropsstyrd trafik i Dalarnas och Kalmar län⁶⁴. Under lång tid har det varit en ambition från regionalt håll att dels integrera olika typer av transporter som kräver särskilt tillstånd med varandra, dels integrera dem med den linjelagda kollektivtrafiken. Integrationen försvåras av att det är olika lagar som styr de olika trafiktyperna och att olika myndigheter bara ansvarar för sin del av trafiken, vilket Trafikanalys belyste i ett regeringsuppdrag 2014. Dalarnas och Kalmar län har ändå kommit relativt långt i denna integrering. I Kalmar län har processen skett över en längre tid medan man i Dalarnas län försökt genomföra omfattande förändringar på kort tid. Trafikanalys uppföljning har genomförts genom intervjuer med tjänstemän i både regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner och landsting, samt genom en enkät med resenärer i kollektivtrafiken. Dessutom ingår en kort bakgrund till samhällets engagemang i frågan.

Transportsystemet ska utformas så att det är användbart för *personer med funktionsnedsättning*, men hur väl fungerar detta i praktiken? Trafikanalys har sett ett behov av förbättrade informationsunderlag och har tillsammans med Transportstyrelsen och Trafikverket utvecklat en ny mätmetod för att löpande följa möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att bruka allmän kollektivtrafik. Under 2016 presenterades resultaten av mätningarna som genomförts 2013, 2014 och 2015⁶⁵.

Metoden är framför allt avsedd för uppföljning av användbarheten över tid, men även vissa jämförelser mellan index för olika resmoment, trafikslag, orter eller funktionsnedsättningar kan göras, om man noga beaktar förutsättningarna för sådana jämförelser. Resultaten tyder på att det kan finnas vissa skillnader i användbarheten mellan olika funktionsnedsättningar, trafikslag, orter och resmoment. I en tidigare rapport presenterades metoden, men ett närmare studium av metodmässiga erfarenheter, reliabilitet och validitet, redovisades nu⁶⁶. Viktningen av observationerna presenteras i en separat PM⁶⁷.

Utvecklingen mot en fossiloberoende fordonsflotta är viktig för uppfyllnad av klimatmålet. Trafikanalys har därför analyserat *utvecklingen av personbilflottan och de styrmedel som tillämpats*. Endast sju procent av bilparken, kan idag drivas med ett alternativt bränsle. De styrmedelspaket som syftar till att öka försäljningen av bilar som kan drivas med alternativa

⁶⁴ Trafikanalys Rapport 2016:18

⁶⁵ Trafikanalys Rapport 2016:8

⁶⁶ Trafikanalys PM 2016:7

⁶⁷ Trafikanalys PM 2016:8

bränslen tycks inte vara tillräckliga för att vi ska nå målet om en fossilfri fordonsflotta till 2030. Försäljningen av etanolbilar har helt stannat av och kompenseras i dagsläget inte av försäljningen av elbilar, elhybrider, laddhybrider och gasbilar. De ekonomiska incitamenten bidrar till nyförsäljningen av bilar med alternativa bränslen till företag och myndigheter. Sedan säljs en stor del av bilarna utomlands istället för att komma ut på den svenska andrahandsmarknaden.

De miljöbilar som funnits längst är gasbilar men var tredje nyregistrerad gasbil har lämnat landet inom två år. Trenden har förstärkts de senaste fyra åren. Elbilar och laddhybrider är till 90 procent företagsbilar som efter leasingperioden riskerar att avregistreras till utland. De har ännu inte funnits så länge på den svenska bilmärknaden och deras antal är ännu lågt, men avregistreringarna till utland verkar följa samma mönster som gasbilarna.⁶⁸

Majoriteten av västvärldens länder har målsättningar om minskat fossilberoende i fordonsflottan liknande Sveriges och har därför introducerat ett flertal styrmedel sedan början av 1990-talet. För att dra lärdom av internationella erfarenheter har Trafikanalys låtit genomföra en litteraturstudie med syfte att studera effekten av styrmedel för ökat miljöbilsinnehav och utbyggnad av miljöbilsinfrastruktur i Norge, Danmark, Tyskland, Nederländerna, Storbritannien och Kalifornien.⁶⁹

En sammantagen bild är att det är komplicerat att säkerställa effekten av ett specifikt styrmedel. I de framgångsrika länderna tycks det snarare handla om kombinationen och/eller sammansättningen av ett antal styrmedel som både påverkar utbudet och efterfrågan av miljöbilar samt gynnar utvecklingen av en god infrastruktur framförallt avseende laddningsstationer för elbilar och gastankstationer för gasbilar. Vidare indikerar resultat från Norge att olika former av styrmedel i form av bekvämlighetsförmåner som exempelvis möjlighet att köra i bussfilen eller undantag från vägavgifter, kan öka efterfrågan på miljöbilar, då konsumenterna ofta värderar möjligheterna till tidsvinster och annan form av bekvämlighet högt.

Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2015 inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 2.4: Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr)

<i>Prestation</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>
Godstransporter, nulägesanalyser	3 949	2 748	635
Persontransporter, nulägesanalyser	1 378	1 303	2 003
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inkl. målportalen)	1 469	1 319	2 196

⁶⁸ Trafikanalys Rapport 2016:11

⁶⁹ Stelacon (2016) Styrmedel för ökad andel miljöbilar – internationella exempel

3 Kunskapsspridning

En av Trafikanalys uppgifter är att sprida kunskap, erfarenheter och resultat från sina verksamheter till andra myndigheter och intressenter. För att nå så många som möjligt genomförs denna uppgift på olika sätt, bland annat genom webbplatsen, seminarier, föreläsningar och att ta emot studiebesök. Under 2016 inleddes ett arbete med att utveckla formerna för statistikpubliceringar för förbättrad resultatspridning.

Trafikanalys har ingått i fem externa referensgrupper. Medarbetarna deltar i 23 externa nätverk, varav åtta internationella, bland annat för myndighetsgemensamma utbyten, användarråd och annan kunskapsspridning.

Vid VTI:s årliga konferens, Transportforum 2016, föreläste fem medarbetare från Trafikanalys om bland annat Dagligvaruhandelns distributionsflöden, Cyklandets utveckling i Sverige, Mätning av användbarhet i kollektivtrafiken, Godstransporter i städer - scenarier för framtiden, Målkonflikter, transport och miljö samt Kunskapsunderlag och nulägesanalys om transporter av gods.

I internationella sammanhang har två presentationer gjorts bland annat vid European Transport Conference 2016

Utöver detta har medarbetare från Trafikanalys under året gett 21 externa presentationer. Ett antal mindre seminarier har hållits av Trafikanalys både för externa deltagare och för Regeringskansliet. Under året har Trafikanalys tagit emot besök från Trafikutskottet. Vid återkommande tillfällen har medarbetare bidragit med transportpolitisk introduktion till nyanställda vid Näringsdepartementet.

Myndigheten har under året tagit emot två kinesiska delegationer.

4 Kompetens

4.1 Personalsammansättning

Tabell 4.1: Antal anställda den 31 december 2016, befattning och kön

Kompetens	2016			2015			2014			2013		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	11	9	20	9	10	19	7	10	17	5	13	18
Statistiker	2	7	9	1	7	8	1	7	8	1	7	8
Administrativt stöd	3	0	3	5	0	5	5	0	5	4	0	4
Chefer	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4
Totalt	18	18	36	17	19	36	15	19	34	12	20	34

4.2 Bemanning

Vid årsskiftet var 36 personer anställda vid myndigheten, varav två personer var visstidsanställda. Två personer avslutade sina tjänster för andra anställningar. En tidsbegränsad anställning löpte ut under året

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt fyra personer till kärnverksamheten. Rekryteringarna har gjorts dels för att ersätta tjänstledig personal, men även för att komplettera på områden där det bedömts lämpligt att fylla kompetensbehovet med anställning. Alla rekryteringar har skett genom annonsering och med extern hjälp i rekryteringsförfarandet. Överlag är det ett stort intresse för myndighetens 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.

4.3 Kompetensförsörjning

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

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

Merparten av de anställda på Trafikanalys är utredare och statistiker som samtliga har akademisk examen. Disciplinbredden är stor. Av de anställda vid sakavdelningarna har ungefär hälften forskarutbildning.

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

En väl fungerande stödfunktion är en förutsättning för myndighetens övriga verksamhet. För att tillgodose detta behov har avtal ingåtts med en ekonomistrateg och en IT-strateg. Vidare är Trafikanalys aktiv i nätverk rörande både ekonomihanterings- och personalfrågor samt kommunikation och juridik.

Myndighetens medarbetare har en hög kompetens och är attraktiva på arbetsmarknaden. Personalomsättningen uppgick under året till 8 procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 12 procent motsvarande 7 601 tkr, till sådana externa insatser inom kärnverksamheten, exklusive statistikproduktionen.

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

CTS-medlemskapet är ett viktigt sammanhang inte bara för att engagera forskningskompetens i skilda projekt, utan även som en plattform för kompetensutveckling.

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

Vid internseminarier delar medarbetare och inbjudna gäster med sig av erfarenheter och kunskap. Under året har myndigheten haft nio interna seminarier.

4.4 Arbetsmiljö och hälsa

Medarbetarna på Trafikanalys har möjlighet att använda en timme per vecka till friskvård. Det finns också ett friskvårdsbidrag för friskvårdsaktiviteter, samt viss ekonomisk ersättning för massage. 73 procent av medarbetarna har använt friskvårdsbidraget under 2016.

Under året gjordes ett avrop från Kammarkollegiets ramavtal rörande företagshälsovård vilket innebär att vi nu har en ny leverantör, Avonova, på detta område. Via företagshälsovården har det under året på båda orterna genomförts löpande ergonomigenomgång för nyanställd personal. Vid en av myndighetens avdelningar har det under året genomförts en utbildning om "Det gränslösa arbetslivet".

Under året har brandövning genomförts vid båda kontoren. Övningen har genomförts av respektive fastighetsägare tillsammans med övriga hyresgäster.

4.5 Jämställdhet

Trafikanalys har fastställt en likabehandlingsplan för åren 2015 till 2017. Årets lönekartläggning visar att det inte förkommer någon särbehandling på grund av kön.

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

4.6 Åldersbalans

Tabell 4.2: Anställda uppdelade på ålder och kön

Åldersgrupp	2016		2015		2014		2013 ⁷⁰	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	0	0	0	2	0	1
30 – 49 år	12	12	11	14	11	12	13	18
50 år och äldre	6	6	5	6	4	5	4	7
Totalt	18	18	16	20	15	19	17	26

⁷⁰ 2013 års siffror grundar sig på anställningar under året medan åren 2014, 2015 och 2016 grundar sig på anställda den 31 december respektive år

5 Finansiell redovisning

5.1 Resultaträkning

<u>(tkr)</u>	Not	2016	2015
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	62 798	63 371
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	1 512	2 121
Intäkter av bidrag		0	50
Finansiella intäkter	3	2	8
Summa		64 312	65 549
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-30 179	-27 521
Kostnader för lokaler		-2 829	-2 840
Övriga driftkostnader	5	-31 062	-34 875
Finansiella kostnader	6	-42	-21
Avskrivningar och nedskrivningar		-200	-292
Summa		-64 312	-65 549
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

5.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	66	112
Summa		66	112
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8	279	433
Summa		279	433
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	9	1 625	1 555
Summa		1 625	1 555
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	10	1 383	1 338
Övriga upplupna intäkter	11	0	175
Summa		1 383	1 513
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	12	-1 451	-978
Summa		-1 451	-978
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		12 115	10 060
Summa		12 115	10 060
SUMMA TILLGÅNGAR		14 017	12 694

(tkr)	Not	2016-12-31	2015-12-31
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
	13	0	0
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
Summa		0	0
Avsättningar			
Övriga avsättningar	14	322	267
Summa		322	267
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	15	344	544
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	16	2 768	2 956
Leverantörsskulder		5 782	4 357
Övriga kortfristiga skulder	17	518	512
Summa		9 413	8 369
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	18	3 882	4 058
Oförbrukade bidrag	19	400	0
Summa		4 282	4 058
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		14 017	12 694

5.3 Anslagsredovisning

Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Ing. över- förings- belopp	Årets till- delning enl. regl. brev	Indrag- ning	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp
Not						
Uo 22 1:13 Ramanslag						
Trafikanalys						
ap.2 Trafikanalys del till Trafikanalys	20	1 305	63 270	0	64 575	-62 835
Summa		1 305	63 270	0	64 575	-62 835
						1 740

5.4 Tilläggsupplysningar

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

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

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

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF (Förordning om myndigheters bokföring) tillämpar myndigheten brytdagen den 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Kostnadsräkning

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2015, 326 tkr, har år 2016 minskat med 37 tkr.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

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

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

Tillämpade avskrivningstider

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

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

Omsättningstillgångar

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

Skulder

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

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	<i>Lön (tkr)</i>
Generaldirektör, Brita Saxton	1 143
<i>Styrelseledamot i Statens tjänstepensionsverk</i>	
<i>Styrelseledamot i Statens bostadsomvandling AB</i>	
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.

<i>Sjukfrånvaro (%)</i>	2016	2015
Totalt	1,3	1,5
Andel 60 dagar eller mer	0,0	38,2
Kvinnor	2,1	2,6
Män	0,6	0,5
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,3	2,0
Anställda 50 år -	1,4	-

5.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

	2016	2015
Not 1 Intäkter av anslag		
Intäkter av anslag	62 798	63 371
Summa	62 798	63 371

Summa "Intäkter av anslag" (62 798 tkr) skiljer sig från summa "Utgifter" (62 835 tkr) på anslaget/anslagen UO 22 1:13. Skillnaden (37 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	1 394	1 242
Ersättning från icke statliga medfinansiärer	52	535
Övrigt	67	343
Summa	1 512	2 121

Enligt 10 § förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys får myndigheten utföra uppdrag och disponera inkomsterna. Gemensamma projekt genomförs med kommuner, Trafikverket och Transportstyrelsen m fl.

Not 3 Finansiella intäkter

Ränta lån i Riksgäldskontoret	2	2
Övriga finansiella intäkter	0	6
Summa	2	8

Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ.

Not 4 Kostnader för personal

Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	18 593	16 636
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	90	90
Sociala avgifter	10 445	9 236
Övriga kostnader för personal	1 140	1 349
Summa	30 179	27 521

Under 2016 har Trafikanalys dels gjort nyrekryteringar, dels haft tillfällig resursförstärkning vilket i huvudsak förklarar de ökade lönekostnaderna.

Not 5 Övriga driftskostnader

Reparationer och underhåll	121	108
Resor, representation, information	1 342	1 192
Köp av varor	600	461
Köp av tjänster	28 998	32 904
Övrigt	0	210
Summa	31 062	34 875

Minskade driftskostnader jämfört med motsvarande period föregående år avser i huvudsak slutfaktura i mars 2015 avseende projekt 203114162 (order RVU 2014) från TNS Sifo 2 807 tkr exkl. moms samt faktura från Koucky & Partners i november 2015 för styrmedelsanalys i projekt 433121 om 449 tkr exkl. moms.

Not 6 Finansiella kostnader

Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	42	19
Övriga finansiella kostnader	0	2
Summa	42	21

Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ.

Balansräkning

	2016-12-31	2015-12-31
Not 7	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	
	1 389	1 389
	1 389	1 389
	-1 278	-1 198
	-45	-80
	-1 323	-1 278
	66	112
Not 8	Maskiner, inventarier, installationer m.m.	
	4 269	4 225
	0	44
	-250	0
	4 019	4 269
	-3 837	-3 625
	-153	-212
	250	0
	-3 740	-3 837
	279	433
Not 9	Fordringar hos andra myndigheter	
	1 399	1 288
	225	267
	1 625	1 555
Not 10	Förutbetalda kostnader	
	664	657
	248	0
	160	0
	66	0
	58	
	45	
	142	681
	1 383	1 338
Not 11	Övriga upplupna intäkter	
	0	175
	0	175

Not 12 Avräkning med statsverket**Anslag i räntebärande flöde**

Ingående balans	-1 305	-6 303
Redovisat mot anslag	62 835	63 427
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-63 270	-62 851
Återbetalning av anslagsmedel	0	4 423

Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-1 740	-1 305
---	---------------	---------------

Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag

Ingående balans	327	382
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-37	-56

Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag	289	327
--	------------	------------

Summa Avräkning med statsverket	-1 451	-978
--	---------------	-------------

Not 13 Myndighetskapital

Myndighetskapital saknas därför lämnas inte någon specifikationstabell

Not 14 Övriga avsättningar**Avsättning för lokalt omställningsarbete**

Ingående balans	267	216
Årets förändring	55	50
Utgående balans	322	267

Not 15 Lån i Riksgäldskontoret

Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.

Ingående balans	544	792
Under året nyupptagna lån	0	44
Årets amorteringar	-200	-292
Utgående balans	344	544

Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	2 000
--	-------	-------

Not 16 Kortfristiga skulder till andra myndigheter

Utgående mervärdesskatt	2	90
Arbetsgivaravgifter	508	514
Leverantörsskulder andra myndigheter	2 258	2 353
Summa	2 768	2 956

Not 17	Övriga kortfristiga skulder		
	Personalens källskatt	516	511
	Övrigt	2	1
	Summa	518	512
Not 18	Upplupna kostnader		
	Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 880	1 798
	Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	90	572
	Upplupna revisionskostnader, Riksrevisionen avseende 2016	90	
	Upplupna kostnader ÅR 2016, Statens servicecenter	102	
	Upplupen konsultkostnad, Statisticon	1 331	
	Övriga upplupna kostnader	389	2 261
	Summa	3 882	4 058
Not 19	Oförbrukade bidrag		
	Bidrag som erhållits från annan statlig myndighet	400	0
	Summa	400	0
	<i>varav bidrag från statlig myndighet som förväntas tas i anspråk:</i>		
	inom tre månader	200	0
	mer än tre månader till ett år	200	0
	Summa	400	0

Anslagsredovisning

Not 20 Uo 22 1:13 ap.2 Trafikanalys - del till Trafikanalys

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 2 018 tkr. Under 2016 har myndigheten inte utnyttjat krediten.

Trafikanalys får disponera hela det ingående överföringsbeloppet från föregående års tilldelning enligt regleringsbrevet.

Anslaget är räntebärande.

5.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

(tkr)	2016	2015	2014	2013	2012
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 000	2 000	4 000	4 000	4 000
Utnyttjad	344	544	792	1 066	1 134
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	1 900	1 800	1 800	1 800	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	0	0	37	89	119
Räntekostnader	42	19	0	0	0
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Avgiftsintäkter	1 512	2 121	5 202	874	3 417
Anslagskredit					
Beviljad	2 018	1 886	1 881	1 854	1 835
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	1 740	1 305	6 304	3 239	3 382
Bemyndiganden - Ej tillämplig					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter (st)	32	31	30	31	30
Medelantalet anställda (st)*	36	34	34	31	31
Driftkostnad per årsarbetskraft	2 002	2 104	2 098	1 956	2 002
Kapitalförändring*					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

* I beräkningen av medelantalet anställda 2014-2016 är inte eventuellt tjänstledig personal frånräknad.

6 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2016 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 20 februari 2017



Brita Saxton

Generaldirektör

Bilaga

Publiceringar under året

Rapport

- 2016:1 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2016
- 2016:2 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys
- 2016:3 Infrastrukturinvesteringar och boendeutveckling – internationell jämförelse av modeller för samhällsekonomisk analys
- 2016:4 Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag
- 2016:5 Trafikverkets arbete med produktivitet och innovation i anläggningsbranschen
- 2016:6 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader
- 2016:7 Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys
- 2016:8 Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning – mätningar 2013-2015
- 2016:9 Godstransportflöden – analys av statistikunderlag Sverige 2012-2014
- 2016:10 Hur beaktar Trafikverket underhåll vid investeringsbeslut
- 2016:11 Personbilsparkens fossiloberoende – utveckling och styrmedel
- 2016:12 Uppföljning av de transportpolitiska målen
- 2016:13 Statistik över fordonsflottans utveckling – delredovisning av regeringsuppdrag
- 2016:14 Migration, invandring och framtida transportpolitik
- 2016:15 Nya tjänster för delad mobilitet
- 2016:16 Säkra uppställningsplatser
- 2016:17 Sjöfartsstödetts effekter
- 2016:18 Integrerad kollektivtrafik
- 2016:19 ID-kontroller i Öresundsregionen – kortsiktiga effekter på trafiken
- 2016:20 Konsekvenser av NECA
- 2016:21 Resvaneundersökningar som indata till persontransportmodeller – problem, möjligheter och framtida behov i Sverige och Norge
- 2016:22 Automatiserad kolonnkörning – en lösning för framtiden

PM

2016:1	Underlag till rapport 2016:2
2016:2	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader bilagor 2016
2016:3	Godstransportflöden – statistikunderlag med varugrupsindelning
2016:4	Svenska godstransportflöden – modellberäkningar
2016:5	Urbana godstransporter
2016:6	Godstransporter – en omvärldsanalys
2016:7	Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning – analys av mätmetodik
2016:8	Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning – insamling och viktning
2016:9	Tillgänglighet till terminaler i Västra Götaland – en pilotstudie
2016:10	Trängsel på spåren
2016:11	Statistik och kunskapsunderlag om godstransporter
2016:12	Fuels in the Baltic Sea after SECA
2016:13	Alternativ finansiering av infrastruktur
2016:14	En chaufförsenkät om trygga och säkra uppställningsplatser
2016:15	En fältstudie om trygga och säkra uppställningsplatser
2016:16	Jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn
2016:17	Preciseringsöversyn – några utgångspunkter

Statistik

2016:1	Lastbilstrafik 2015, kvartal 3
2016:2	Punktlighet på järnväg 2015, kvartal 4
2016:3	Fordon i län och kommuner 2015
2016:4	Fordon 2015
2016:5	Järnvägstransporter 2015, kvartal 4
2016:6	Punktlighet på järnväg 2015
2016:7	Luftfart 2015
2016:8	Lastbilstrafik 2015, kvartal 4
2016:9	Sjötrafik 2015, kvartal 4
2016:10	Körsträckor 2015
2016:11	Punktlighet på järnväg 2016 kvartal 1

2016:12	Vägtrafikskador 2015
2016:13	Utländska lastbilstransporter 2004-2014
2016:14	Fartyg 2015
2016:15	RVU Sverige 2015
2016:16	Sjöfartsföretag 2014
2016:17	Sjötrafik 2015
2016:18	Bantrafik 2015
2016:19	Järnvägstransporter 2016, kvartal 1
2016:20	Bantrafikskador 2015
2016:21	Sjötrafik 2016, kvartal 1
2016:22	Vägtrafikskador i sjukvården 2014
2016:23	Televerksamhet 2015
2016:24	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2015
2016:25	Postverksamhet 2015
2016:26	Lokal och regional kollektivtrafik 2015
2016:27	Lastbilstrafik 2015
2016:28	Lastbilstrafik 2016 kvartal 1
2016:29	Punktlighet på järnväg 2016 kvartal 2
2016:30	Järnvägstransporter 2016 kvartal 2
2016:31	Lastbilstrafik 2016 kvartal 2
2016:32	Sjötrafik 2016 kvartal 2
2016:33	Punktlighet på järnväg 2016, kvartal 3
2016:34	Järnvägstransporter 2016 kvartal 3
2016:35	Utländska lastbilstransporter 2013-2014
2016:36	Sjötrafik 2016, kvartal 3
2016:37	Transportbranschens ekonomi 1997-2015



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.