



Årsredovisning 2013 Trafikanalys

Årsredovisning 2013
Trafikanalys
Diarienummer Sty 2014/35

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: 2014-02-21

Innehåll

Generaldirektörens förord	5
1 Resultatredovisning kapitel 1–5.....	7
1.1 Myndighetens uppgifter	7
1.2 Organisation	7
Avdelningen för Analys och granskning.....	8
Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik	8
Avdelningen för Verksamhetsstöd.....	8
Trafikanalys vetenskapliga råd.....	8
1.3 Slutförda och pågående projekt 2013	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	10
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren	11
1.6 Verksamhetens overheadkostnader	11
2 Verksamhetsgrenar	13
2.1 Omvärldsanalys	13
Urval av prestationer Omvärldsanalys.....	14
2.2 Analys och granskning.....	14
Urval av prestationer Analys och granskning.....	16
Remisser	17
2.3 Statistik	19
Officiell statistik	19
Utvecklingsarbete	20
Internationell rapportering och samarbete.....	22
Urval av prestationer Statistik.....	24
2.4 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys	24
Måluppföljning.....	24
Utvärdering av marknadsöppningar	26
Andra projekt	27
Övrigt.....	27
Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys.....	28
3 Kunskapsspridning	29
4 Kompetens	31
4.1 Personalsammansättning	31
4.2 Bemanning.....	31

4.3	Kompetensförsörjning.....	32
4.4	Arbetsmiljö och hälsa.....	33
4.5	Sjukfrånvaro.....	33
4.6	Jämställdhet.....	34
4.7	Åldersbalans.....	34
5	Undantag från regelverket	35
5.1	Sjukfrånvaro.....	35
6	Finansiell redovisning.....	37
6.1	Resultaträkning.....	37
6.2	Balansräkning.....	38
6.3	Anslagsredovisning.....	40
6.4	Tilläggsupplysningar	41
	Redovisningsprinciper.....	41
	Värderingsprinciper.....	41
	Ersättningar och andra förmåner.....	42
	Anställdas sjukfrånvaro.....	42
6.5	Noter	43
	Resultaträkning (tkr).....	43
	Balansräkning (tkr).....	44
6.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter.....	47
7	Fastställande av årsredovisning	49
Bilaga.....		51
7.1	Publiceringar under året	51
	Rapport.....	51
	PM.....	51
	Statistik.....	52

Generaldirektörens förord

2013 – Ett år med transportpolitiken flitigt förekommande i den allmänpolitiska hetluften. Detta år har alla trafikslag, med sina specifika möjligheter och utmaningar, förekommit flitigt i samhällsdebatten. Många intressanta frågeställningar, vägval och tänkbara framtidsscenarier har debatterats. Offentligt vs. marknad, nationellt vs regionalt, planering vs. uppföljning. Ja, listan kan göras lång. Och vart är egentligen EU:s transportpolitik på väg?!

Trafikanalys är en liten myndighet med ett stort uppdrag, som kan sammanfattas med att vi ska vara en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vår roll är att leverera relevanta och kvalitativa kunskapsunderlag, som en del av beslutsunderlag. Det handlar om analyser, utvärdering och statistik. Trafikanalys har inom ramen för intressanta uppdrag och projekt på olika sätt bistått med kunskapsunderlag i form av statistik, analyser, uppföljningar och utvärderingar. För Trafikanalys var 2013 ett intensivt men också ett givande år där vi kunde bidra med underlag på flera områden.

Liksom när vi bildades för snart fyra år sedan befinner vi oss nu i ett valår, med allt vad det kan innebära. För oss finns det särskild anledning att inför den nya mandatperioden identifiera transportpolitikens utmaningar, på kort, medellång och lång sikt.

Vårt mål är att vi med våra resurser ska, tillsammans med transportpolitikens andra aktörer, kunna bidra till ett förbättrat transportsystem för medborgare och näringsliv i hela Sverige.

Stockholm den 21 februari 2014

Brita Saxton
Generaldirektör

1 Resultatredovisning

kapitel 1–5

1.1 Myndighetens uppgifter

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

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

Myndigheten ska sprida policyrelevant kunskap till aktörer inom det transportpolitiska systemet, men också till aktörer inom angränsande politikområden, exempelvis tillväxtpolitik och 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 viktiga bland annat för att säkerställa verksamhetens policyrelevans och att myndighetens kunskaper och analyser kommer till nytta. Samverkan med andra myndigheter, liksom med branschorganisationer och regionala aktörer, är en annan viktig del i arbetet. En viktig fråga är att bygga upp och vårda formella och informella kontaktnät, t.ex. med forskarvärlden och relevanta konsulter.

1.2 Organisation

Myndigheten är en enrådgivningsmyndighet 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. Beskrivningarna bygger i stor utsträckning på den egna statistiken. 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 ska även ansvara för att trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder utvecklas.

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 består av en administrativ chef, tillika verksjurist, två administratörer samt en kommunikationsansvarig. Avdelningen har verksamhet både i Stockholm och i Östersund.

Trafikanalys vetenskapliga råd

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, Helena Wockelberg, Fil. Dr., forskare, universitetslektor, bitr. prefekt 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 2013

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.

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

<i>Specifika projekt</i>	<i>Antal 2013</i>	<i>Kostnad (tkr.)</i>	<i>Antal 2012</i>	<i>Kostnad (tkr.)</i>	<i>Antal 2011</i>	<i>Kostnad (tkr.)</i>
Projekt överförda från föregående år	66	–	45	–	33	–
Nya projekt under året	17	–	29	–	18	–
Summa projekt under året	83	–	74	–	51	–
Årets avslutade projekt	7	2 265	8	3 628	6	3 489
Pågående projekt vid årets slut	76	–	66	–	45	–

Tabell 1.2 Löpande projekt

<i>Löpande projekt</i>	<i>Antal 2013</i>	<i>Kostnad (tkr.)</i>	<i>Antal 2012</i>	<i>Kostnad (tkr.)</i>	<i>Antal 2011</i>	<i>Kostnad (tkr.)</i>
Statistikrapporter	29	24 807	25	25 382	26	32 942
Remisser	39	946	19	547	34	1 212
Uppföljning av de transportpolitiska målen	1	1 567	1	948	1	782
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	880	1	1 384	1	1 235
Omvärldsanalys	1	1 418	1	2 487	1	2 200

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.)

Verksamhetsgren	2013	2012	2011
Analys	19 808	19 976	18 240
Statistik	24 807	25 382	32 942
Utvärdering och uppföljning	16 757	17 639	14 663
Totalt	61 372	62 998	65 845

Tabell 1.4 Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren (tkr.)

Verksamhetsgren	2013	2012	2011
<i>Anslag</i>	19 687	19 930	18 177
<i>Övriga intäkter</i>	121	46	63
Summa Analys	19 808	19 976	18 240
<i>Anslag</i>	24 051	21 933	25 402
<i>Övriga intäkter</i>	756	3 449	7 540
Summa Statistik	24 807	25 382	32 942
<i>Anslag</i>	16 654	17 600	14 618
<i>Övriga intäkter</i>	103	40	45
Summa Utvärdering och uppföljning	16 757	17 640	14 663
Totalt	61 372	62 998	65 845

1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret upp går till 48 362. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till 73 procent motsvarande cirka 35 300 timmar. Fördelningen av resterande arbetstid som 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)

Verksamhetsgren	2013	2012	2011
Analys	17 200	19 220	19 493
Statistik	14 497	13 267	14 572
Utvärdering och uppföljning	16 665	17 103	13 830
Totalt	48 362	49 590	47 895

1.6 Verksamhetens overheadkostnader

För att ge en än tydligare bild av fördelningen Trafikanalys kostnader så särredovisar vi 2013 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 16 648 tkr motsvarande 27 % 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.¹

I övriga driftskostnader inkluderas de kostnader som redovisas i resultaträkningen till den del de är verksamhetsövergripande.²

¹ Se not 4 i resultatredovisningen

² Se not 5 i resultatredovisningen

Tabell 1.6 Verksamhetens overheadkostnader (tkr.)

Overheadkostnader	2013	2012
Kostnader för personal	5 084	4 407
Kostnader för lokal	2 703	2 658
Övriga driftskostnader	8 109	8 060
Finansiella kostnader	29	26
Avskrivningar och nedskrivningar	723	909
Totalt	16 648	16 061

Anm. för 2011 räknades inte overheadkostnader fram.

2 Verksamhetsgrenar

2.1 Omvärldsanalys

Konkurrensvillkoren för den svenska sjöfarten har förändrats jämfört med andra länder. En rapport analyserar skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Trafikanalys konstaterar att det skett förändringar till det bättre för sjöfarten. Samtidigt kan de svenska åtgärderna inte motverka den globala utvecklingen. Den svenskflaggade flottan minskar sedan flera år, medan den svensk-kontrollerade flottan ökar trendmässigt.³ Den modell för uppföljning som tagits fram skapar förutsättningar att på ett konsekvent sätt mäta utvecklingen och bidra till ett bra beslutsunderlag för det sjöfartspolitiska utvecklingsarbetet.

Den årliga uppföljningen av effekterna av stödet till svensk sjöfart visar att trots förbättrade vinster och ökad avkastning på kapital är den finansiella situationen i branschen fortfarande generellt ansträngd. Analysen visar att olika sjöfartssegment är beroende av stöd i olika hög grad. Sammantaget ser Trafikanalys dock att det svenska sjöfartsstödet har en väsentlig betydelse för rederiföretagens lönsamhet.

Transportprognoser tar i stor utsträckning sin utgångspunkt i historien och tenderar att bli konservativa. Som ett kompletterande underlag till dessa har omvärldsanalysen en viktig roll i att identifiera och analysera trender som kan komma att påverka transportefterfrågan. Två viktiga sådana projekt har genomförts under året:

- IT-teknik och sociala medier skapar nya förutsättningar också för personbilsanvändning. Utvecklingen sker i snabb takt. Generellt sett växer nya tjänster framför allt fram i större städer, men inom samåkning märks en tydlig nisch för mindre orter och landsbygd. Enligt den analys som genomförts framstår utvecklingen, ur transportpolitisk synvinkel, huvudsak som positiv. Nya tjänster kan bidra till ett mer effektivt resursutnyttjande i transportsystemet.⁴
- En undersökning om e-handel och dess effekter på framtida res- och transportmönster påbörjades under 2012 och färdigställdes under 2013. Trafikanalys huvudsats från arbetet är att logistikuppläggen varierar mycket mellan olika inköp och att det idag inte finns underlag för att förutse den generella påverkan, vare sig på inköpsresande eller på varutransporter.⁵ Studien visar att området förtjänar fortsatt uppmärksamhet.

³ Trafikanalys Rapport 2013:1

⁴ Ramböll 2013-04-30

⁵ WSP 2013-02-06

För tredje året i rad genomförde Trafikanalys ett nordiskt seminarium under rubriken Nordiska vägar till en effektivare transportpolitik. Dessa seminarier har utvecklats till en viktig nordisk arena för informationsutbyte och gemensamma reflektioner. I år arrangerades seminariet i samarbete med Näringsdepartementet och temat var omvärldsanalys. I samband med seminariet publicerades en PM som beskriver arbetet i de nordiska länderna.⁶ Skillnaderna mellan länderna är stora. Det är bara i Sverige som en myndighet, Trafikanalys, har ett utpekad uppdrag inom området.

Under 2013 har Trafikanalys inlett ett arbete med att utveckla indikatorer för hur transportpolitikens omvärld utvecklas.⁷ Arbetet fortsätter under 2014.

Trafikanalys fortsatte under året sin omvärldsbevakning av transportpolitiska EU-nyheter. I genomsnitt var 14:e dag presenteras en nyhetskolumn på myndighetens webbplats⁸ och det är en uppskattad informationskälla.

Trafikanalys och Trafikverket har ett löpande 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>2013</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
EU-bevakning	85	92	–*
Sjöfartens konkurrenssituation	767	604	0
Nya former för personbilsanvändande	117	–	–

Anm. 2012 är första året som kostnaden för EU-bevakning särredovisas

2.2 Analys och granskning

En viktig del i det nya planeringssystemet för transportinfrastruktur är Trafikanalys kvalitetsgranskning och analys av det beslutsunderlag som Trafikverket tar fram inför regeringens beslut om nationell plan och länsplaner för transportsystemet. Trafikanalys redovisade sin första granskning under året. I uppdraget kvalitetsgranskades underlagen för de åtgärder i Trafikverkets nationella planförslag som ska vara möjliga för byggstart 2014-2016, och de som ska förberedas för byggstart 2017-2019. Arbetet omfattar kvalitetsgranskning av anläggningskostnadskalkylerna, de samhällsekonomiska kalkylerna och andra planeringsunderlag. I uppdraget analyseras även bland annat hur Trafikverkets

⁶ Trafikanalys PM 2013:7

⁷ Ramböll september 2013.

⁸ <http://www.trafa.se/sv/Omvarldsanalys/Europeisk-utblick/>

förslag till nationell plan möter utgångspunkterna i regeringens uppdrag, sambandet med andra planer inom Sverige och utomlands för utveckling av transportinfrastrukturen, hur det transportpolitiska målet uppfylls, både det övergripande målet samt funktions- och hänsynsmålen samt samhällsekonomisk effektivitet och samlad effektbedömning.⁹ Trafikanalys arbete ger regeringen bättre underlag inför beslut samt identifierar förbättringspotential för framtiden.

Nära kopplat till dessa insatser är uppdraget att följa Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys. Det arbete som avser Trafikverkets insatser år 2013 kommer att redovisas i mars 2014. En rapport om internationell modellutveckling, med fokus på persontransporter, kommer att redovisas samtidigt som föreliggande årsredovisning.

När Produktivitetskommitténs arbete slutredovisades 2012 upphörde också Trafikanalys insatser till stöd för kommitténs arbete. Trafikanalys har fortsatt följa arbetet inom området samt deltagit i diskussioner med Näringsdepartementet om hur arbetet bör drivas vidare.

Ett av Trafikanalys uppdrag enligt instruktionen är att årligen rapportera analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, i relation till skatte- och avgiftsuttag. Av redovisningen framgår i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina totala samhällsekonomiska kostnader. Under året gjordes en särskild analys av internationella transportkedjor och av hur näringslivet påverkas av skatter och avgifter på trafik.¹⁰ Redovisningen har ett stort värde genom att skapa en gemensam utgångspunkt för diskussioner om hur transportsektorns kostnadsansvar tillämpas.

På regeringens uppdrag har konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle från 2015 analyserats. Drivmedelspriserna kommer med stor sannolikhet att öka påtagligt. Effekterna för vissa industrier kan bli kännbara, men totalt sett framstår effekterna som mer måttliga än vad som tidigare har befarats. Trots ett omfattande analysarbete framstår det dock som genuint svårförutsägbart hur marknaden kommer att anpassa sig till nya villkor.¹¹ Arbetet bidrar till att skapa en mer nyanserad diskussion om effekter och kompensationsåtgärder.

I redovisningen av uppdraget att medverka i genomförandet av Östersjöstrategin framhåller Trafikanalys insatser inom det så kallade flaggskeppsprojektet Baltic Maritime Outlook, som bland annat framhåller vikten av bättre samordning av infrastrukturplanering mellan Östersjöländerna.¹²

Trafikanalys bistår, på regeringens uppdrag, Näringsdepartementet i arbetet med vissa samverkansavtal med andra länder. Insatser i enlighet med tidigare avtal med Kina och USA fortsätter och ett nytt avtal har ingåtts med Japan. Under 2013 har bland annat en halvtidsavstämning skett i Peking och arbetet med USA

⁹ Trafikanalys Rapport 2013:11

¹⁰ Trafikanalys Rapport 2013:3 och Trafikanalys PM 2013:4

¹¹ Trafikanalys Rapport 2013:7 och Trafikanalys Rapport 2013:10

¹² Utr 2011/65.

förs framför allt vidare genom ett antal webbseminarier. Ett första samverkansmöte har hållits med Japan.

Ett annat arbete som Trafikanalys bistår Näringsdepartementet med är de tertiärsmyndighetsdialogerna för de större transportmyndigheterna. Arbetet är värdefullt eftersom att den ganska smala krets av myndighetshandläggare och sakhandläggare som deltar i processen kompletteras med utomstående analytiker.

I ett eget projekt har Trafikanalys analyserat flygplatsers funktion och sårbarhet. Vi konstaterar att den generella geografiska täckningen med flyg i dagsläget är god och att flyget ses som en viktig komponent för att utveckla regioner, inte minst länens näringsliv. Samtidigt utgörs de flesta flygresor av fritidsresor. Vid sidan av de statliga flygplatserna är de flesta flygplatser beroende av offentligt stöd. EU-kommissionens förslag till att inskränka möjligheterna att ge stöd till flygplatser är därför ett orosmoln.¹³ Arbetet ger för första gången en samlad bild av den breda flora av offentligt stöd till flygplatser som finns i Sverige.

En förhandling inom EU om ett nytt vägavgiftsdirektiv väntas börja under slutet av 2014. I förberedelserna inför det har Trafikanalys startat ett projekt om en optimal utformning av vägavgifter i Sverige, givet våra specifika förhållanden och den teknik som väntas vara tillgänglig under de närmaste åren.

Ett projekt i samarbete med CTS (Centrum för transportstudier) har resulterat i bättre möjligheter att validera resultat från den nationella godstransportmodellen Samgods. Ett annat projekt kartlägger osäkerheter i prognoser av framtida transportarbete till följd av förändringar av transportvolymerna.

Urval av prestationer Analys och granskning

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

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

<i>Prestationer</i>	<i>2013</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
Granskning av åtgärdsplanering	2 788	–	–
Myndighetsstyrning	631	664	366
Samhällsekonomiska modeller	880	1 559	1 235

¹³ Trafikanalys Rapport 2013:12

Remisser

Under året har Trafikanalys besvarat 39 remisser, flertalet av dem från Regeringskansliet. Här redovisas ett urval av de principiellt viktigaste remisserna.

Beträffande EU-kommissionens förslag till direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ställer sig Trafikanalys framförallt tveksam till hur man förslår att åtgärderna genomförs. Förslaget riskerar att låsa oss vid vissa tekniska alternativ och hindra innovation. Samtidigt är det positivt med tydliga riktlinjer om när gemensamma tekniska specifikationer är lämpliga.¹⁴

Kommuner och landsting föreslås få rätt att lämna ekonomiska bidrag till att anlägga farleder, på motsvarande sätt som gäller för vägar och järnvägar. Trafikanalys tillstyrker förslaget och framhåller att det är viktigt med likformighet, mot bakgrund av transportpolitikens trafikslagsövergripande inriktning.¹⁵

I ett yttrande över kommissionens fjärde järnvägspaket framhåller Trafikanalys vikten av ökad standardisering och harmonisering av tekniska regler och krav samt bättre uppföljning och kontroll av hur marknaden utvecklas och fungerar. Förslaget att ge medlemsstaterna rätt att ställa krav på integrerade biljettsystem avvisas då det bedöms utvecklingshämmande. Däremot behöver medlemsstaterna gemensamma informationssystem.¹⁶

Trafikanalys har lämnat synpunkter på Naturvårdsverkets färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Planen har en slagsida mot persontransporter och vi önskar att även transport av gods inkluderas. Det är viktigt att tala om att skapa ett effektivt transportsystem snarare än att fokusera på överflyttning till energi-effektiva trafikslag. Trafikanalys understryker generellt vikten av att den samhällsekonomiska effektiviteten hos de föreslagna åtgärderna beaktas, liksom vid korrekt prissättning av trafikens externa effekter.¹⁷

Promemorian Kvotplikt för biodrivmedel föreslår åtgärder för att minska beroendet av fossila bränslen och för att uppfylla det bindande målet om 10 % förnybar energi i transportsektorn 2020. Trafikanalys konstaterar att det visserligen inte är säkert att förslagen är det mest kostnadseffektiva för att uppnå målet men att de förefaller rimliga, också mot bakgrund av andra utredningar inom området, och påpekar att det sannolikt behövs kompletterande och samverkande styrmedel och åtgärder för att nå de uppsatta målen på klimatområdet.¹⁸

Trafikanalys har lämnat remissvar på Naturvårdsverkets och Skogsstyrelsens rapporter om biologisk mångfald, ekosystemtjänster och grön infrastruktur. Vi framhåller bland annat att detta är ett viktigt underlag i arbetet med det transportpolitiska hänsynsmålet. Det ger också underlag för utveckling av metoder för monetär värdering av biodiversitet. Det konstateras att ökad hänsyn till

¹⁴ Utr 2013/13.

¹⁵ Utr 2013/6.

¹⁶ Utr 2013/18.

¹⁷ Utr 2013/10.

¹⁸ Utr 2013/23.

ekosystemtjänster kan påverka infrastrukturinvesteringars lönsamhet och att frågan om kompensationsåtgärder behöver analyseras och problematiseras ytterligare.¹⁹

I ett yttrande över EU-kommissionens förslag om ändring av direktiv om dimensioner och vikter för vissa vägfordon framhåller Trafikanalys att förslaget att tillåta gränsövergång för stora lastbilar som är tillåtna i grannländer rättar till det nuvarande regelverkets största brist.²⁰

När det gäller EU-kommissionens förslag till nya riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag konstaterar Trafikanalys att syftet med förslaget är att motverka överinvesteringar i, och osund konkurrens mellan, mindre flygplatser på kontinenten. Sammantaget har vi svårt att se att förslagna regler skulle göra nytta ur ett svenskt transportpolitiskt perspektiv. De kan snarare skapa problem.²¹

I Kommissionens förslag COM(213) om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter stödjer Trafikanalys i princip förslaget ambition att sjöfartens utsläpp bör övervakas, rapporteras och verifieras. Vi förespråkar en analys av effekterna av de nya svavelreglerna för sjöfart i syfte att skapa bättre kunskap om behov och effekter av ekonomiska styrmedel inom området.²²

I synpunkter på utredningen om transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet uttrycker Trafikanalys en positiv inställning till att transportmyndigheterna lägger stor möda på att finna tillvägagångssätt för att öka användning och spridning av resultat från sin FoU-verksamhet. Trafikanalys framhåller i detta sammanhang, liksom tidigare, att Trafikverket borde ges ett tydligare trafikslagsövergripande ansvar för tillämpad transportforskning.²³

Trafikanalys uttalar i grunden en positiv inställning till Naturvårdsverkets förslag till hur en handlingsplan för grön infrastruktur kan tas fram på regional nivå. Trafikanalys saknar emellertid en diskussion om nyttan med handlingsplanen i förhållande till de kostnader den medför.²⁴

Cykelutredningens förslag för ökad och säkrare cykling (SOU 2012:70) bedöms av Trafikanalys som rimliga. För en ökad cykelanvändning krävs dock mer konkreta åtgärder inom cykelinfrastruktur, underhåll och samband med kollektivtrafiken.²⁵

Statistikutredningens slutbetänkande "Vad är officiell statistik – en översyn av statistiksystemet och SCB" (SOU 2012:83) belyser många intressanta aspekter av statistikverksamheten i Sverige. Trafikanalys bedömer att delar av

¹⁹ Utr 2013/14.

²⁰ Utr 2013/30.

²¹ Utr 2013/59.

²² Utr 2013/61.

²³ Utr 2013/64.

²⁴ Utr 2013/73.

²⁵ Utr 2012/65

utredningen kommer att göra nytta som kunskapskälla, och ansluter sig även till flera av förslagen från utredaren. Mot bakgrund av de många problem som presenteras i betänkandet framstår det dock som en brist att arbetssättet inte varit mer problemlösande, bland annat kring SCB:s olika roller.²⁶

Trafikanalys har utifrån möjligheten att uppfylla de transportpolitiska målen ingen invändning mot förslagen för förbättrad regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg. Ett rimligt alternativ vore att Trafikanalys får ansvaret för den föreslagna presentationen av statistik om regelefterlevnad inom yrkestrafiken, baserad på Transportstyrelsens tillståndsregister.²⁷

Angående Miljömålsberedningens delbetänkande om Långsiktigt hållbar markanvändning (SOU 2013:43) betonar Trafikanalys behovet av att samordna transportplaneringen med markanvändningsplaneringen.²⁸

När det gäller utredningen "Synliggöra värdet av ekosystemtjänster" (SOU 2013:68) tillstyrker Trafikanalys utvecklingen av metoder för bedömning av ekosystemtjänster och mekanismer för ekologisk kompensation i vardagslandskapet. Samtidigt betonar vi vikten av att fortsätta både tillämpningen och utvecklingen av andra miljöbedömningar, eftersom ekosystemtjänster inte kan utgöra ett fullständigt underlag.²⁹

2.3 Statistik

Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik³⁰ 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 vägtrafikskadade.

All Insamling av underlag och en stor del av produktionen av statistiken utförs av upphandlade konsulter och andra myndigheter. Trafikanalys publicerar officiell statistik varje månad, kvartal och år i form av kvalitetsgranskade rapporter och datafiler som samtliga kan hämtas från myndighetens hemsida. Där finns också en publiceringsplan som under 2013 omfattade 41 statistikpubliceringar, varav 29 rapporter och 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 uttrycker sin uppskattning över att deras frågor besvaras snabbt.

²⁶ Utr 2012/71.

²⁷ Utr 2013/31.

²⁸ Utr 2013/46.

²⁹ Utr 2013/84.

³⁰ Lag (2001:99) om den officiella statistiken

Inom resvaneundersökningen, RVU Sverige, fortsatte den intervjubaserade datainsamlingen och resultat från 2012–2013 presenterades³¹. Rapporten och databasen från RVU Sverige utgör det mest använda nationella underlaget kring resvanor i Sverige.

Utvecklingsarbete

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

Trafikanalys gjorde vid årets början två undersökningar om användarsynpunkter³² på VFU (Varuflödesundersökningen). Undersökningen utformades ursprungligen för att ge underlagsdata för analys- och prognosmodellering på godstransportområdet men den senaste undersökningen, VFU 2009, har inte använts för detta ändamål. De viktigaste användarna utgörs av forskare som under 2013 ansökte om utlämning av VFU grunddata för fem olika sammanhang. Den nu genomförda granskningen har dock visat på brister, både avseende kvalitet och relevans, trots det mycket resurskrävande upplägget. Intervjuade användare nämnde bland annat att användbarheten begränsas av att VFU inte beskriver varornas fullständiga transportkedjor och intermodalitet på det sätt som namnet antyder, vilket medfört att användare funnit dess värde begränsat.

Trafikanalys har därför, i dialog med statistikens användare, påbörjat ett utvecklingsarbete med sikte på en ny VFU 2015. En ökad användning av transportbranschens registerdata är en viktig del av förändringen, liksom ett ökat fokus på omlastningspunkter för att fånga intermodaliteten i transportkedjorna. En metod har utvecklats för att identifiera terminaler och omlastningsplatser³³ och en pilotundersökning har genomförts kring vilken information som kan hämtas från dessa³⁴. I en andra pilotundersökning studerades om hamnterminaler kan lämna information om annat än sjötrafik och i så fall vilken³⁵. För dessa studier var en viktig fråga om information går att hämta ur befintliga administrativa system. Användbarheten i branschregister studeras också i några pågående projekt, bland annat avseende skogsindustrins och dagligvaruhandelns transportkedjor. Sammantaget väntas detta utvecklingsarbete leda till att nästa VFU blir ett betydligt bättre underlag för en trafikslagsövergripande transportplanering, samtidigt som kvaliteten höjs och uppgiftslämnarbördan minskas.

För RVU Sverige fortsatte det utvecklingsarbete som mot bakgrund av sjunkande svarsfrekvenser påbörjades 2012. Bland annat framstår ökad användning av registerdata och förenklade svarsformer som användbara förändringar då undersökningen ska upphandlas på nytt inför 2015.

³¹ Statistik 2013:3

³² Trivector PM 2013:14

³³ WSP-rapport 2013-05-17

³⁴ WSP-rapport 2013-12-06

³⁵ Maritime-insight 2013-12-06

Under året presenterades en översyn och förslag till nya metoder för skattning av vägtrafikarbetet³⁶. Förändringarna leder till förbättrad precision och ökad förståelse för observerade skillnader mot andra metoder. Trafikarbetet utgör en viktig komponent i skattningar av transportarbetet i Sverige.

De senaste åren har det funnits ett starkt intresse för punktligheten på Sveriges järnvägar. Uppgifter om förseningar eller inställda tåg ingår inte i den officiella bantrafikstatistiken då Trafikanalys inte haft tillgång till kvalitetssäkrade underlag på området. För att ändå utveckla kunskapen har Trafikanalys under några år samlat in den momentana förseningsinformation som presenteras av Trafikverket och tillhandahålls genom en så kallad API. Datakvaliteten är inte fullt säker, men Trafikanalys har ändå publicerat analyser av tågförseningarnas omfattning, geografiska fördelning över landet och påverkan på resenärerna.³⁷ Resultaten har utgjort viktiga underlag för uppföljningen av de transportpolitiska målen, dialog med Trafikverket om utveckling av statistikunderlagen, samt som underlag för Riksrevisionens granskning av tågförseningar.

Vid arbetet med utveckling av statistiken har relevansen för statistikanvändarna stor betydelse. Trafikanalys har under året haft möten med sina två användarråd för godstransporter respektive trafikskador. Användarråden är viktiga för att få synpunkter på användarbehov och utvecklingsförslag på statistikområdet. 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 deltar Trafikanalys i Energimyndighetens användarråd.

En ständig strävan efter att minimera uppgiftslämnares arbete med att lämna statistikunderlag är ett viktigt ansvar för alla statistikproducenter. Trafikanalys arbetar med detta på flera sätt. Att pröva möjligheten att ersätta enkäter och intervjuer med användning av befintliga register, hos både myndigheter och företag, är viktigt. Sådan utveckling pågår inom RVU Sverige, VFU och lastbilsundersökningen. På kollektivtrafikområdet har idag alla operatörer en föreskriven skyldighet att rapportera sina tidtabeller till Samtrafiken AB, i syfte att samordna information till resenärerna. Trafikanalys har sett en möjlighet att använda denna information som underlag för statistik om utbudet i kollektivtrafiken, och gör därför, i samarbete med Transportstyrelsen, bearbetade uttag ur Samtrafikens databas. Under året har också ett arbete inletts med att pröva användningen av automatiskt insamlade data om fartygsrörelser, så kallade RAIS, som underlag för produktion av statistik om sjötrafik.

År 2011 fick Trafikanalys, tillsammans med 13 andra statliga myndigheter, regeringens uppdrag att under ledning av Bolagsverket kartlägga företagens uppgiftslämnande. Arbetet har bedrivits i kontakt med den av regeringen tillsatta Uppgiftslämnarutredningen och slutredovisades i slutet av 2013³⁸. Kartläggningen visar att en mycket stor mängd uppgifter samlas in från företagen, även om Trafikanalys endast står för en halv procent av uppgiftskraven eller en

³⁶ Trafikanalys PM 2013:8

³⁷ Trafikanalys PM 2013:3

³⁸ Bolagsverket N2012/311/ENT

tusendels procent av samtliga ärenden från dessa myndigheter. I slutrapporten diskuteras möjligheterna att öka samutnyttjandet av underlag, särskilt grundläggande uppgifter om företagen.

Den europeiska statistikbyrån Eurostat har utvecklat nya kvalitetsriktlinjer för statistik, Statistics Code of Practice³⁹, vilka under 2012 infogades i EU:s statistikförordning. Vid slutet av året gjordes anknytande anpassningar av den svenska statistiklagen. Detta innebär att systemet bestående av 15 principer och 82 indikatorer ska implementeras i Sverige, i första hand för all EU-rapporterad och officiell statistik. Trafikanalys har påbörjat detta arbete genom att bland annat delta i utbildningar från Rådet för den officiella statistiken, ROS, samt genom att samla statistikens kvalitetsarbete under de nya kvalitetsriktlinjerna.

Ett system för verksamhetsstyrning har införts som bland annat syftar till förbättrad kvalitet i statistikproduktionen genom rutiner för uppföljning och utveckling av statistikprodukter. Några specifika aktiviteter som under året vidtagits är följande: fastställd kvalitetspolicy, fastställd rutin för publiceringar, fastställd rutin för avvikelshantering, översyn av Trafikanalys föreskrifter samt utformning av processbeskrivning för arbete med föreskrifter.

Trafikanalys har fortsatt arbetet med uppbyggnad av ett internt datalager för effektivare kvalitets- och analysarbete på statistikområdet. Fokus ligger fortfarande på uppbyggnadsarbete och datalagret innehåller nu grunddata från undersökningarna om lastbilar, VFU och vägtrafikskador.

Arbete pågår med att optimera den geografiska upplösningen i statistikunderlagen, bland annat genom delaktighet i myndighetsgemensam samverkan kring användning av geodata.

Under det nationella Rådet för den Officiella Statistiken (ROS) finns flera arbetsgrupper för samordning, utveckling och erfarenhetsutbyte mellan de statistikansvariga myndigheterna. Trafikanalys ingår i arbetsgrupperna för "metod och kvalitet" och "minskad uppgiftslämnarbörda", samt i den tillfälliga gruppen för "röjandekontroll".

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. Det gäller områdena; sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter, järnvägstransporter och vägtrafikskador. Dessutom rapporteras svensk statistik kring transporter och infrastruktur till Eurostat och UNECE enligt de frivilliga undersökningarna "Common questionnaire", "Regweb" och "Short Term Trends Survey". Årets rapportering har fungerat bra, och har i stort sett kunnat göras på utsatt tid. Ett upptäckt definitionsproblem har dock gjort att rapporteringen av "Common questionnaire" skjutits upp tills problemet åtgärdats.

³⁹ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/quality/code_of_practice

Trafikanalys deltar i Eurostats arbetsgrupper⁴⁰ om Air transport statistics, Rail transport statistics, Maritime transport statistics, och Road transport statistics (de två sistnämnda har inte haft något möte under 2013). I dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och utveckling av gemensamma metoder och produkter på statistikområdet. Trafikanalys har sedan 2010 deltagit i en särskild task-force för Intermodal transport statistics. Gruppen har i sin slutrapport presenterat en ny modell för skattningar av intermodala flöden. Metoden är till största delen baserad på statistik som medlemsländerna samlar in enligt gällande EU-förordningar. Resultaten förefaller mycket användbara⁴¹ och arbetsgruppens uppdrag förlängdes med uppgift att genomföra pilotstudier i Holland och Tyskland, och Trafikanalys fortsätter sitt deltagande.

Trafikanalys deltar också i Coordinating Group for Transport Statistics (CGST) som träffas en gång per år för övergripande avstämningar, beslut kring arbetsgruppernas arbete samt förslag till kommissionen.

Under 2012-2013 har Trafikanalys varit svensk representant i OECD:s "Task force on Measuring Investment in Transport Infrastructure". Resultatet blev bland annat en gemensam handbok, Best Practice Manual, för sammanställningar av infrastrukturkostnader. Manualen presenterades vid International Transport Forum (ITF Summit) i Leipzig i maj 2013. Metodiken för att beräkna och presentera infrastrukturkostnader varierar mycket mellan länder och är även i Sverige förhållandevis ofullständig. Tillämpning av den nya manualen skulle därmed kunna få stor betydelse för tillgången på användbar statistik på detta område.

Trafikanalys deltar i UNECE:s arbetsgrupp om "Transport Trends and Economics" och i en "Task force on Supply chain challenges for national competitiveness through transport"⁴². Gruppen har ett trafik- och transportslagsövergripande perspektiv på frågor som rör transporter och ekonomisk utveckling och bidrar till att skapa bättre förutsättningar för samordning av infrastruktur och finansieringsformer. Gruppen har arbetat med utveckling av ett nytt gemensamt Transport Development Index (TDI) som ska presenteras i början av 2014. Därefter planeras några nationella testkörningar där Sverige är en trolig kandidat.

Trafikanalys ingår i ett Nordiskt kontaktnätverk för transportstatistik. Under 2013 var Norge ordförandeland, men inga gemensamma aktiviteter genomfördes.

⁴⁰ Trafikanalys, intern PM 130919

⁴¹ CGST 131204-05, 24h rapport

⁴² UNECE juni 2013 resp. UNECE sep 2013, 24-timmars rapporter (2st)

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>2013</i>	<i>2012</i>	<i>2011</i>
Resvaneundersökningen	3 775	5 254	5 678
Lastbilsundersökningen	3 677	4 797	4 949
Sjöfart	1 705	1 920	1 879

2.4 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 en viktig grund för regeringens budgetproposition på utgiftsområde 22.

I årets uppföljningsrapport⁴³ gjordes utöver en tillståndbeskrivning för de 13 preciseringarna även en bedömning av utvecklingen under de fyra åren sedan nuvarande målstruktur fastställdes.

För funktionsmålets del tycks kvaliteten för medborgarnas resor i stort sett vara oförändrad under perioden. Efter något år med betydande punktlighetsproblem inom järnvägstrafiken och ökade restider inom vägtrafiken har läget stabiliserat sig på en nivå jämförbar med när målen antogs. Det finns tecken på att förutsättningarna för näringslivets transporter har försämrats under senare år, och framför allt verkar Sveriges infrastruktur tappa något i kvalitet i jämförelse med övriga nordiska länder. Den nära tillgängligheten mätt som närhet till viktiga målpunkter som livsmedelsbutik, skola och vårdcentral, tenderar att försämrats. Detta påverkar indirekt förutsättningarna för att gå och cykla, liksom barns möjligheter att nyttja och vistas i transportsystemet. Möjligheterna för personer med funktionshinder att nyttja transportsystemet tycks gradvis förbättras, medan skillnaderna i resande och pendlingsmönster mellan kvinnor och män i stort sett består.

När det gäller hänsynsmålet är den mest positiva utvecklingen den som skett inom trafiksäkerhet på väg, där 2012 var ett av de allra bästa åren hittills. Det

⁴³ Trafikanalys Rapport 2013:4

finns gott hopp om att målen för både antalet dödade och allvarligt skadade skall nås innan år 2020. Inom övriga trafikslag är utvecklingen dock inte alls lika positiv. Trafikanalys vill uppmärksamma det faktum att nya metoder för att beräkna antalet skadade inom fritidsbåttrafiken gör att målnivåerna för den preciseringen måste ses över, och att dödsfallen inom bantrafiken behöver bättre utredningar kring vad som utgör självmord.

Transporternas utsläpp av klimatpåverkande gaser, främst koldioxid, tycks nu minska stadigt. Det är en utveckling som förstärks av ett svagt konjunkturläge, men som också är ett resultat av förbättrad energieffektivitet och ökad andel förnybara drivmedel. Ännu ligger dock transporternas utsläpp över nivån för 1990, så transportsektorn har inte bidragit till att uppfylla miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Inkluderas även utsläpp från utrikes transporter som bunkrat bränsle i Sverige är utsläppen väsentligt högre än 1990. När det gäller transporternas påverkan på övriga miljö kvalitetsmål och människors hälsa verkar läget vara i det närmaste oförändrat jämfört med när målen antogs.

Tillgänglighet är en viktig del av det transportpolitiska funktionsmålet som hittills varit svår att analysera på grund av bristande underlag. I slutet av 2011 fick Trafikanalys tillsammans med Tillväxtanalys regeringens uppdrag att utveckla måluppföljningen vad gäller tillgänglighetens påverkan på näringslivets konkurrenskraft och regioners utvecklingskraft (N2011/7039/TE). Uppdraget slutredovisades i början av 2013⁴⁴. Rapporten innehåller bland annat en konceptuell modell för samspelet mellan transporter, tillgänglighet och regional utveckling som utvecklats genom dialog med forskare på området. Vidare presenteras förslag till indikatorer för uppföljning både på nationell och på regional nivå, samt förslag till vidare utveckling av användbara mätetal. Bland annat utvecklades en uppsättning indikatorer baserade på geografisk tillgänglighet till olika målpunkter och till det kollektiva transportsystemet⁴⁵.

Utvecklingsarbetet ledde till att flera nya mått avseende tillgänglighet kunde användas i årets måluppföljning. Detta har bidragit till en mer användbar uppföljning, med en bättre balans mellan uppföljningen av funktions- respektive hänsynsmålet.

För att ytterligare utveckla uppföljningen av de transportpolitiska målen har Trafikanalys tillsammans med Trafikverket och Transportstyrelsen startat ett projekt kring användbarheten av kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. I projektet har en metod utvecklats för systematisk insamling av statistik genom observationer i ett "hela-resan" perspektiv. Under året har metodens upplägg med drygt 200 observationsparametrar publicerats⁴⁶ och en första datainsamling genomförts. De första resultaten publiceras i början av 2014.

I samband med publiceringen av den årliga måluppföljningsrapporten presenterades på Trafikanalys hemsida för första gången en ny portal för de

⁴⁴ Trafikanalys Rapport 2013:2

⁴⁵ Trafikanalys PM 2013:2

⁴⁶ Trafikanalys PM 2013:5

transportpolitiska målen⁴⁷. På målportalen redovisas tillståndet och utvecklingen av centrala mått inom transportpolitiken. Det webbaserade gränssnittet ger möjlighet till en mer dynamisk presentation av materialet och en effektivare spridning av kunskapen om förutsättningar och behov inom transportsystemet.

Utvärdering av marknadsöppningar

Sedan 2011 har Trafikanalys haft regeringsuppdraget att utvärdera effekterna av marknadsöppning för persontransporter på järnväg och den nya kollektivtrafiklagen (N2010/7904/TE). Årets arbete har redovisats i ett antal underlagsrapporter samt i en årsrapport vid årets slut⁴⁸. Arbetets inriktning presenteras översiktligt i de följande avsnitten, tillsammans med de viktigaste resultaten av utvärderingen.

Trafikanalys har fortsatt att följa utbudet och dess utveckling, främst genom studier av Samtrafikens tidtabellsdatabas, samt förändringar i tågplanerna⁴⁹. På den regionala kollektivtrafikmarknaden har förändringarna varit ytterst marginella. För långväga kollektivtrafik kan dock en marknadsöppning konstateras, om än med betydande hinder för marknadstillträdet. En svårighet utgörs av systemet för tilldelning av tåglägen⁵⁰, där den korta avtalstiden och den otydliga tilldelningsprocessen gör det svårt att bedöma såväl den företags-ekonomiska potentialen som den samhällsekonomiska nyttan i utfallet. Både Trafikverket som ansvarar för tilldelningsprocessen och Transportstyrelsen med sitt tillsynsansvar har viktiga roller för att lagstiftningens intentioner ska kunna uppfyllas.

På den regionala marknaden förefaller de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) vara i behov av både stöd och styrning. Trafikanalys studier av hur de organiserat sig⁵¹, hur de arbetat med de regionala trafikförsörjningsprogrammen⁵², innehållet i dessa program⁵³ samt besluten om allmän trafikplikt visar på bristande vilja från RKM att ge kommersiella operatörer möjlighet att konkurrera med den samhällsbetalda. Granskningen av avtalen för upphandlingar av samhällsbetalda regional kollektivtrafik visar dessutom på en låg grad av kostnadseffektivitet samt i vissa fall en oförmåga att uppfylla lagens krav.

Trafikanalys har även belyst den regionala kollektivtrafiken ur ett grundläggande välfärdsperspektiv⁵⁴ samt genom samhällsekonomiska studier kring Arlanda-banan identifierat vissa otydligheter i målsättningen för den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet⁵⁵.

⁴⁷ <http://www.trafa.se/sv/malportal/>

⁴⁸ Trafikanalys Rapport 2013:13

⁴⁹ Underlagsrapport från KTH

⁵⁰ Underlagsrapport från Vectura

⁵¹ Underlagsrapport från SWECO

⁵² Underlagsrapport Vectura

⁵³ Trafikanalys PM 2013:6

⁵⁴ Trafikanalys PM 2013:1

⁵⁵ Underlagsrapport WSP

I Trafikanalys årsrapport om marknadsöppningarna lämnas ett antal förslag till åtgärder som behövs om intentionerna med den nya lagstiftningen ska uppnås. Av avgörande betydelse är dock en insikt om den ökande pris- och kostnadsbilden för den växande kollektivtrafiken, samt behovet av kostnadskontroll och öppenhet för innovationer.

Resultaten från Trafikanalys utvärdering av marknadsöppningarna utgör viktiga underlag för berörda aktörer på det nationella och regionala planet. Detta avspeglas bland annat i de många presentationer som efterfrågats under året. Särskilt tydligt märks denna efterfrågan genom att Trafikanalys tredje årliga "Marknadsöppningskonferens" återigen blev fullbokad och karaktäriserades av en engagerad diskussion kring presentationerna. Trafikanalys har även presenterat resultat från denna utvärdering vid en internationell forskarkonferens.

Andra projekt

I februari fick Trafikanalys ett uppdrag av regeringen att redovisa en nulägesanalys av arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län. Mot bakgrund av svårigheterna att matcha näringslivets behov av arbetskraft med rätt kompetens analyserades förutsättningarna för arbetspendling och regionförstoring⁵⁶. I arbetet med uppdraget kom de nyutvecklade verktygen för geografiska analyser vid Trafikanalys till god nytta. Resultaten visade på stora brister i transportsystemets möjligheter att bidra, både med kollektivtrafik på mark och i luften, men också genom privata transporter. Baserat på resultaten presenterades en lista på tänkbara åtgärder för fortsatta analyser.⁵⁷ Rapporten och dess slutsatser utgör underlag för regeringens arbete med den nationella planen för infrastrukturåtgärder, och debatteras också i regionala media.

Under 2013 genomförde Trafikanalys en utvärdering av ansöknings- och uppföljningsprocessen för EU-finansierade så kallade TEN-T projekt⁵⁸. Utvärderingen följdes av ett förslag till nya processer, med bland annat tydligare ansvarsfördelning mellan Näringsdepartementet, berörda myndigheter och projektägare samt till effektivare handläggningsvägar. Förslagen leder till en förtydligad uppgiftsfördelning och process.

Övrigt

I oktober gjorde Trafikanalys sin årliga tredjepartsgranskning av Sveriges officiella utsläppsstatistik, vilket utgör en del i kvalitetssäkringsarbetet enligt FN:s klimatkonventions krav på klimatrapportering och SFS 2005:626. Syftet med granskningen är att säkerställa att de resultat, gjorda antaganden och använda metoder som rapporterats till Naturvårdsverket är rimliga. I granskningsrapporten⁵⁹ identifieras mindre felaktigheter samt behov av förbättrad transparens i den nationella utsläppsrapporteringen. Under hösten har Trafikanalys även deltagit i Naturvårdsverkets förberedelser för implementering

⁵⁶ Underlagsrapporter från SWECO respektive Vectura (2st)

⁵⁷ Trafikanalys Rapport 2013:5

⁵⁸ Trafikanalys PM (ej publ.)

⁵⁹ Utr 2013/81

av EU:s nya Monitoring Mechanism Regulation och åtföljande revision av förordningen om klimatrapporering som ska träda i kraft 2014⁶⁰.

Trafikanalys bistår regeringen och Näringsdepartementet i arbetet med Nya Logistikforum.

Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning, som avslutats 2013. 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>	2013	2012	2011
Marknadsöppningar i kollektivtrafiken	5 658	2 992	4 353
Arbetspendling i Norr- & Västerbotten	1 245	–	–
Uppföljning av de transportpolitiska målen (inkl. målportalen)	1 567	–	–

⁶⁰Sty 2013/144

3 Kunskapspridning

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 studiebesök.

Trafikanalys har under året deltagit i det myndighetsgemensamma samverkansorganet Transam, liksom i CTS (Centrum för Transportstudier).

Trafikanalys har under 2013 arrangerat två större seminarier:

- Nordiska vägar till en effektivare transportpolitik, Ett seminarium om omvärldsanalys.
- Trafikanalys marknadsöppningsdag – en dag om marknadsöppning på kollektivtrafikmarknaden

Ett antal mindre seminarier har hållits både för externa deltagare och för Regeringskansliet.

Vid VTI:s årliga konferens, Transportforum 2013, föreläste nio medarbetare från Trafikanalys om bland annat: arbetspendling i storstadsområdena, den nationella resvaneundersökningen och initiativ och strukturer i svensk transportforskning.

Presentationer har också gjorts om tågförseningar vid Elmia Nordic Rail 2013 i Jönköping, om geografisk tillgänglighet till målpunkter vid Kartdagarna i Jönköping, om tillgänglighetsanalyser i måluppföljningen vid Chalmers konferens om transportforskning, om kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning för Trafikverkets RTAF-råd i Borlänge samt om transportpolitisk måluppföljning vid Boverkets seminarium om miljömålsuppföljning i Stockholm.

På statistikområdet gavs två föredrag om kollektivtrafikstatistik för SKL i Stockholm, en presentation av utvecklingsarbetet inom RVU vid Region Skånes konferens om resvaneundersökningar i Malmö, samt två presentationer vid Konferensen om den officiella statistiken i Stockholm om statistik baserad på öppna data och om underrapportering i lastbilsundersökningen. På det nationella cykelrådet har en presentation om att mäta cykling gjorts.

I internationella sammanhang har tre presentationer gjorts om kollektivtrafikmarknaden vid The 13th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport i Oxford. Presentationer om utveckling av RVU gavs dels vid Eurostats workshop on Passenger Mobility i Luxemburg och dels vid ett Brukerseminar om utfordringar og løsninger i den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Oslo. Andra presentationer har avsett geografiska

tillgänglighetsanalyser vid ESRI:s User Conference i San Diego, samt underrapportering i lastbilsundersökningen vid Nordisk Statistikermøte i Bergen.

Vid Urban Transport Seminar, i Shanghai i maj talade en medarbetare under rubriken Livable Cities. Senare under året presenterade också ett förslag till en "Joint Comparative Sweden Japan Rail Policy Study" för en japansk delegation som inom ramen för Näringsdepartementets MoU Japan, besökte bland annat KTH i Stockholm.

Medarbetare från Trafikanalys har föreläst om transporter, transportpolitik och miljö vid två tillfällen vid Mittuniversitetet, ett tillfälle vid CTS/KTH, ett tillfälle vid Stockholms universitet samt ett vid Södertörns högskola.

Under året har Trafikanalys tagit emot studiebesök från bland andra Samhällsvetarprogrammet vid Umeå universitet, Transportstyrelsens registerverksamhet, Stockholms läns landsting, Statskontoret, Svensk Kollektivtrafik och Länstrafiken Jämtland. En sydafrikansk delegation från Eastern Cape Provincial Legislature Portfolio Committee for Transport besökte Trafikanalys för att lära mer om organisation och förutsättningar för kollektivtrafiken i Sverige.

Trafikanalys har gjort studiebesök hos organisationer, regioner och länder. I september reste några medarbetare till Köpenhamn för att besöka Transportministeriet, Trafikstyrelsen och Banedanmark.

4 Kompetens

4.1 Personalsammansättning

Tabell 4.1: Antal anställda, befattning och kön

Kompetens	2013			2012			2011		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	5	13	18	7	12	19	6	10	16
Statistiker	1	7	8	1	6	7	2	6	8
Administrativt stöd	4	0	4	5	0	5	3	0	3
Chefer	2	2	4	2	2	4	2	2	4
Totalt	12	22	34	15	20	35	13	18	31

4.2 Bemanning

Vid årsskiftet var 34 personer anställda vid myndigheten, varav fyra personer var visstidsanställda. Två personer var tjänstlediga, båda föräldralediga. Fem personer avslutade sina tjänster vid myndigheten under året och två tidsbegränsade anställningar löpte ut under året. En student, samt en deltagare i ett arbetsmarknadsprogram för utlandsfödda med akademisk examen, har praktiserat vid myndigheten under en del av året.

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt sju personer, fördelat på båda kontoren och alla tre avdelningarna. Under 2013 har rekryteringar gjorts dels för att ersätta personal som slutat men även för att komplettera på områden där det där det bedömts lämpligt att fylla kompetensbehovet med anställning. Alla rekryteringar har skett genom annonsering och med extern hjälp i rekryteringsförfarandet. Överlag har det varit ett stort intresse för myndighetens tjänster, med många kompetenta sökande.

Nyrekyterad 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 av vikt 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, informatör och jurist.

Merparten av de anställda på Trafikanalys är utredare som samtliga har akademisk examen. Disciplinbredden är stor. Av utredare och statistiker har nio forskarutbildningar, varav sju är män och två är kvinnor.

Avdelningen för verksamhetsstöd är en personalmässigt liten avdelning med ett brett uppdrag. Avdelningen använder sig i största utsträckning av externa konsulter. 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 stor del av kommunikationstjänsterna. Ett förberedelsearbete för att införa en verksamhetsbaserad arkivredovisning har avslutats 2013.

En väl fungerande stödfunktion är en förutsättning för myndighetens övriga verksamhet. För att tillgodose detta behov har det under året tecknats avtal med extern IT-strateg och under 2014 kommer motsvarande avtal tecknas rörande ekonomifrågor. Vidare är Trafikanalys aktiva i nätverk både rörande ekonomihanterings-, kommunikations-, personal- och juridiska frågor.

Myndighetens utredare och statistiker har en hög kompetens och är attraktiva på arbetsmarknaden. Personalomsättningen uppgick under året till 24 %. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 17 %, motsvarande 10 528 tkr, till dessa insatser inom kärnverksamheten exklusive statistikproduktion.

Även samverkan med andra myndigheter har tillgodosett myndighetens kompetensförsörjning.

En långsiktigt hållbar och strategisk kompetensförsörjning är av största vikt för Trafikanalys som expertmyndighet, med ett såväl mycket brett som djupt och varierande uppdrag. Trafikanalys deltar, tillsammans med 11 andra myndigheter i Ekonomistyrningsverkets och Arbetsgivarverkets utvecklingsprogram för strategisk verksamhetsutveckling. Arbetet inleddes i november 2013 och Trafikanalys har ett särskilt fokus på strategisk kompetensförsörjning och intern kunskapsdelning.

Trafikanalys deltar även i ett nätverk för små myndigheter samt i ett nätverk för sektorsspecifika utvärderingsmyndigheter.

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

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

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

En utredare från Trafikanalys har under året varit delvis utlånad till Näringsdepartementet, vilket tillfört verksamheten värdefulla perspektiv och kunskaper.

4.4 Arbetsmiljö och hälsa

Medarbetarna på Trafikanalys har möjlighet att använda en timme per vecka till friskvård. Det finns också en friskvårdspeng för friskvårdsaktiviteter, samt viss ekonomisk ersättning för massage. 68 % av medarbetarna har använt friskvårdspengen under 2013.

Trafikanalys flyttade i september huvudkontoret i Stockholm till nya mer ändamålsenliga och flexibla lokaler. I Östersund delar myndigheten lokaler med det statliga bolaget Inlandsinnovation AB. Förutom lägre kostnader och ökad effektivitet leder detta till ökad dynamik och trivsel i arbetsmiljön.

En fungerande och modern IT-miljö är av stor vikt för en smidig arbetsmiljö utan störningar. Under 2013 har Trafikanalys införskaffat nya datorklienter med uppdaterade programvaror.

4.5 Sjukfrånvaro

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

<i>Kön</i>	<i>Sjukfrånvaro 2013 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2012 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2011 (%)</i>
Kvinnor	0,6	1,0	0,9
Män	1,3	1,1	0,9

Tabell 4.3: Andel sjukfrånvaro av sammanlagd ordinarie arbetstid, per åldersgrupp (%)⁶¹

<i>Åldersgrupp</i>	<i>Sjukfrånvaro 2013 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2012 (%)</i>	<i>Sjukfrånvaro 2011 (%)</i>
Upp till 29 år	–	–	–
30-49 år	1,1	1,2	0,9
50 år och äldre	1,1	–	–

4.6 Jämställdhet

Trafikanalys fastställde 2012 en likabehandlingsplan för åren 2012 - 2014.

I enlighet med denna har myndigheten under 2013 kvalitetssäkrat delarna i rekryteringsprocessen såsom kravprofil, annonstexter, annonskanaler, urval och intervjuer i avsikt att undanröja alla medvetna och omedvetna mekanismer som kan leda till diskriminering.

4.7 Åldersbalans

Tabell 4.4: Anställda uppdelade på ålder och kön

<i>Åldersgrupp</i>	<i>2013</i>		<i>2012</i>		<i>2011</i>	
	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Män</i>
Upp till 29 år	0	1	1	0	1	0
30 – 49 år	13	18	10	15	9	14
50 år och äldre	4	7	4	5	3	4
Totalt	17	26	15	20	13	18

⁶¹ Se avsnitt 5.1 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 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 i gruppen upp till 29 år understiger 10 personer särredovisas inte sjukfrånvaron för denna grupp. Dessa uppgifter ingår i redovisningen av den totala sjukfrånvaron.

6 Finansiell redovisning

6.1 Resultaträkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	2013	2012
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	60 392	59 462
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	874	3 417
Finansiella intäkter	3	106	119
Summa		61 372	62 998
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-26 268	-25 651
Kostnader för lokaler		-2 703	-2 658
Övriga driftkostnader	5	-31 650	-33 755
Finansiella kostnader	6	-29	-26
Avskrivningar och nedskrivningar		-723	-909
Summa		-61 372	-62 998
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

6.2 Balansräkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2013-12-31</i>	<i>2012-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	335	380
Summa		335	380
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	5	30
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	726	724
Summa		731	754
Fordringar			
Kundfordringar		175	200
Fordringar hos andra myndigheter	10	2 172	5 228
Summa		2 347	5 428
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	11	1 471	800
Övriga upplupna intäkter	12	391	0
Summa		1 863	800
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	13	-2 782	-3 070
Summa		-2 782	-3 070
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		12 542	9 480
Summa		12 542	9 480
SUMMA TILLGÅNGAR		15 036	13 772

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2013-12-31</i>	<i>2012-12-31</i>
KAPITAL OCH SKULDER			
Avsättningar			
Övriga avsättningar	14	166	118
Summa		166	118
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	15	1 066	1 134
Skulder till andra myndigheter	16	3 492	2 257
Leverantörsskulder		7 829	7 788
Övriga skulder	17	432	427
Summa		12 819	11 606
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	18	2 050	2 049
Summa		2 050	2 049
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		15 036	13 772

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>Utgifter⁶²</i>	<i>Utgående över- förings- belopp</i>	
	<i>Not</i>						
Uo 22 1:13 Ramanslag Trafikanalys ap.2 Trafikanalys-del till Trafikanalys	19	3 382	61 813	-1 547	63 648	-60 409	3 239
Summa		3 382	61 813	-1 547	63 648	-60 409	3 239

⁶² Se avsnitt 6.5 Noter, Not 1

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 3 januari. Brytdagen föregående år var den 4 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Kostnadsmässig anslagsavräkning

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2012, 474 tkr, har år 2013 minskat med 16 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 efter individuell prövning beräknas bli betalt.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag

	Lön (tkr)
Generaldirektör, Brita Saxton	1 079
Styrelseledamot i Statens tjänstepensionsverk	
Suppleant i LRB Utveckling AB	
Styrelseledamot i Statens bostadsomvandling 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	2013	2012
Totalt	1,1	1,1
Andel 60 dagar eller mer	-	19,5
Kvinnor	0,6	1,0
Män	1,3	1,1
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,1	1,2
Anställda 50 år -	1,1	-

Sjukfrånvaro för Anställda - 29 år - lämnas inte då antalet anställda är högst tio personer.

6.5 Noter

Resultaträkning (tkr)

		2013	2012
Not 1	Intäkter av anslag		
	Intäkter av anslag	60 392	59 462
	Summa	60 392	59 462
	Summa "Intäkter av anslag" (60 392 tkr) skiljer sig från summa "Utgifter" (60 409 tkr) på anslaget Uo 22 1:13. Skillnaden (16 tkr) beror på minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009 (-16 tkr). Denna post har belastat anslaget, men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen.		
Not 2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Intäkter av konsultuppdrag	200	13
	Ersättning från statliga medfinansierare	429	2 300
	Ersättning från icke statliga medfinansierare	245	1 104
	Summa	874	3 417
	Enligt 10 § förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys så får myndigheten mot avgift utföra uppdrag och disponera inkomsterna. Gemensamma projekt genomförs bland annat med kommuner, Trafikverket och Transportstyrelsen med flera. Att intäkterna minskat mellan åren beror på att under år 2012 medfinansierade Trafikverket och Transportstyrelsen vår resvaneundersökning.		
Not 3	Finansiella intäkter		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	89	119
	Övriga finansiella intäkter	16	0
	Summa	106	119
Not 4	Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	16 146	15 657
	Övriga kostnader för personal	10 122	9 994
	Summa	26 268	25 651
Not 5	Övriga driftkostnader		
	Reparationer och underhåll	425	298
	Resor, representation, information	1 687	1 785
	Köp av varor	877	548
	Köp av tjänster	28 662	31 123
	Summa	31 650	33 755
	Det är främst konsultkostnader som minskat mellan åren.		
Not 6	Finansiella kostnader		
	Ränta på lån i Riksgäldskontoret	11	25
	Övriga finansiella kostnader	18	1
	Summa	29	26

Balansräkning (tkr)

	2013-12-31	2012-12-31
Not 7 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
Ingående anskaffningsvärde	1 545	1 545
Årets anskaffningar	231	0
Årets utrangeringar, anskaffningsvärde	-387	0
Summa anskaffningsvärde	1 389	1 545
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 165	-859
Årets avskrivningar	-275	-306
Årets utrangeringar, avskrivningar	386	0
Summa ackumulerade avskrivningar	-1 054	-1 165
Utgående bokfört värde	335	380
Not 8 Förbättringsutgifter på annans fastighet		
Ingående anskaffningsvärde	83	83
Årets utrangeringar, anskaffningsvärde	-50	0
Summa anskaffningsvärde	32	83
Ingående ackumulerade avskrivningar	-53	-36
Årets avskrivningar	-16	-17
Årets utrangeringar, avskrivningar	41	0
Summa ackumulerade avskrivningar	-27	-53
Utgående bokfört värde	5	30
Not 9 Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
Ingående anskaffningsvärde	6 412	6 335
Årets anskaffningar	470	78
Årets utrangeringar, anskaffningsvärde	-2 145	0
Summa anskaffningsvärde	4 737	6 412
Ingående ackumulerade avskrivningar	-5 688	-5 101
Årets avskrivningar	-432	-587
Årets utrangeringar, avskrivningar	2 110	0
Summa ackumulerade avskrivningar	-4 011	-5 688
Utgående bokfört värde	726	724
Not 10 Fordringar hos andra myndigheter		
Fordran ingående mervärdesskatt	2 008	1 801
Kundfordringar hos andra myndigheter	163	2 193
Övriga fordringar hos andra myndigheter	0	1 234
Summa	2 172	5 228

Kundfordringarna hos andra myndigheter har minskat under 2013 eftersom Trafikverket och Transportstyrelsen inte längre medfinansierar resvaneundersökningen. Övriga fordringar hos andra myndigheter 2012 avsåg för stora inbetalningar av ingående moms som återbetalades av Skatteverket januari 2013.

Not 11 Förutbetalda kostnader

Förutbetalda hyreskostnader	680	612
Övriga förutbetalda kostnader	791	188
Summa	1 471	800

I posten förutbetalda kostnader (791 tkr) ingår i huvudsak köpta datatjänster från olika leverantörer.

Not 12 Övriga upplupna intäkter

Övriga upplupna intäkter inomstatliga	391	0
Summa	391	0

Här redovisas dels ersättning för utlånad personal 2013 med 200 tkr dels en återbetalning från en myndighet med 111 tkr.

Not 13 Avräkning med statsverket**Uppbörd****Anslag i räntebärande flöde**

Ingående balans	-3 544	-3 679
Redovisat mot anslag	60 409	59 597
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-61 813	-61 165
Återbetalning av anslagsmedel (härav utgör 167 tkr återbetalning av överföringsbelopp från Sika)	1 709	1 704
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-3 239	-3 544

Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag

Ingående balans	474	610
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-16	-136

Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag

458	474
------------	------------

Summa Avräkning med statsverket

-2 782	-3 070
---------------	---------------

Not 14 Övriga avsättningar**Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder**

Ingående balans	118	71
Årets förändring	49	47
Utgående balans	166	118

Not 15 Lån i Riksgäldskontoret

Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.

Ingående balans	1 134	1 932
Under året nyupptagna lån	701	111
Årets amorteringar	-769	-909
Utgående balans	1 066	1 134

Beviljad låneram	4 000	4 000
------------------	-------	-------

Not 16 Skulder till andra myndigheter

Utgående mervärdesskatt	60	40
Arbetsgivaravgifter	420	422
Leverantörsskulder andra myndigheter	2 997	1 795
Övrigt	15	0
Summa	3 492	2 257

Not 17 Övriga skulder

Personalens källskatt	420	418
Övrigt	12	9
Summa	432	427

Not 18 Upplupna kostnader

Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	1 830	1 527
Övriga upplupna kostnader	220	521
Summa	2 050	2 049

Anslagsredovisning**Not 19 Uo 22 1:13 ap.2****Trafikanalys- del till Trafikanalys**

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 854 tkr.

Anslaget är räntebärande.

Trafikanalys får disponera 1 835 tkr av det ingående överföringsbeloppet, d.v.s. 3 % av föregående års tilldelning 61 165 tkr enligt regleringsbrevet.

6.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

<i>(tkr)</i>	2013	2012	2011	2010*
Låneram Riksgäldskontoret				
Beviljad	4 000	4 000	5 000	5 000
Utnyttjad	1 066	1 134	1 932	2 730
Kontokrediter Riksgäldskontoret				
Beviljad	1 800	1 800	1 800	6 000
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0
Räntekonto Riksgäldskontoret				
Ränteintäkter	89	119	155	51
Räntekostnader	0	0	0	0
Avgiftsintäkter				
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	874	3 417	7 493	2 078
Anslagskredit				
Beviljad	1 854	1 835	1 816	1 350
Utnyttjad	0	0	0	0
Anslag				
<i>Ramanslag</i>				
Anslagssparande	3 239	3 382	3 518	9 016
varav intecknat	0	0	0	0
Bemyndiganden (ej tillämpligt)				
Personal				
Antalet årsarbetskrafter (st.)	31	30	30	18
Medelantalet anställda (st.)	31	31	30	24
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 956	2 002	2 145	2 062
Kapitalförändring				
Årets	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0

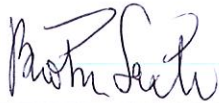
* Trafikanalys startade sin verksamhet 2010-04-01 varför endast uppgifter för 9 månader kan redovisas.

7 Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2013 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 21 februari 2014



Brita Saxton
Generaldirektör

Bilaga

7.1 Publiceringar under året

Rapport

2013:1	Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2013
2013:2	Indikatorer för en transportpolitisk måluppföljning
2013:3	Transportsektorns samhälleekonomiska kostnader 2013
2013:4	Uppföljning av de transportpolitiska målen 2013
2013:5	Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län - en nulägesanalys
2013:6	En känslighetsanalys av transportpolitiska styrmedel
2013:7	Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle -delredovisning
2013:8	Båtpendling för ökad kapacitet
2013:9	Sjöfartsstödet effekter 2011 och 2012
2013:10	Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle - slutredovisning
2013:11	Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025
2013:12	Flygplatsers funktion och sårbarhet
2013:13	Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken 2013

PM

2013:1	Regional kollektivtrafik några grundläggande välfärdsfrågor
2013:2	Metoder för geografiska tillgänglighetsanalyser i transportsystemet
2013:3	Förseningar i persontågstrafiken - mått och metoder
2013:4	Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader - bilagor 2013
2013:5	Modell för kontinuerlig uppföljning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning
2013:6	De första regionala trafikförsörjningsprogrammen - en granskning med fokus på möjligheter för kommersiell kollektivtrafik
2013:7	Omvärldsanalys inom transportpolitiken i de nordiska länderna
2013:8	Trafikarbete på svenska vägar - en översyn av skattningsmetoden
2013:9	Statistik om kommersiell linjetrafik på vatten 2012 - en pilotstudie

Statistik

2013:1	Lastbilstrafik 2012, kvartal 3
2013:2	Transportbranschen 2011
2013:3	Fordon i län och kommuner 2012
2013:4	Järnvägstransporter 2012, kvartal 4
2013:5	Sjötrafik 2012, kvartal 4
2013:6	Luffart 2012
2013:7	Lastbilstrafik 2012, kvartal 4
2013:8	Fordon
2013:9	Vägtrafikskador 2012
2013:10	Sjöfartsföretag 2011
2013:11	Sjötrafik 2012
2013:12	Lastbilstrafik 2012
2013:13	RVU Sverige 2011-2012
2013:14	Fartyg 2012
2013:15	Bantrafikskador 2012
2013:16	Järnvägstransporter 2013, kvartal 1
2013:17	Postverksamhet 2012
2013:18	Sjötrafik 2013, kvartal 1
2013:19	Televerksamhet 2012
2013:20	Lokal och regional kollektivtrafik 2012
2013:21	Lastbilstrafik 2013, kvartal 1
2013:22	Färdtjänst och riksfärdtjänst 2012
2013:23	Vägtrafikskadade i sjukvården 2011
2013:24	Kommersiell linjetrafik på väg 2012
2013:25	Järnvägstransporter 2013, kvartal 2
2013:26	Lastbilstrafik 2013, kvartal 2
2013:27	Sjötrafik 2013, kvartal 2
2013:28	Bantrafik 2012
2013:29	Järnvägstransporter 2013, kvartal 3



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