

Hantering av fel avseende biljettintäkter nationellt resande

Vid objektsanalyser med Sampers/Samkalk har det upptäckts ett fel i hur biljettintäkterna för nationella resor beräknas. I den nationella modellen i Sampers anges taxematiserna i prisnivå 2006 då den nationella modellen kräver den prisnivån. Vid beräkning av biljettintäkter sker ingen uppräknings av taxematiserna till prisnivån för basåret så de beräknade biljettintäkterna som går in i Samkalk är i prisnivå 2006. Då Samkalk förutsätter indata i prisnivån för basåret blir de beräknade biljettintäkterna för nationella resor 13,33 procent för låga (kvot för KPI mellan år 2006 och 2017). Om felet inte åtgärdas riskerar nyttan av objekt som innebär stora förändringar i biljettintäkter för nationella resor felberäknas i en icke obetydlig utsträckning.

I tidigare version av Sampers/Samkalk (publicerad i samband med Basprognos 2018) angavs taxematiserna i Sampers nationella efterfrågemodell felaktigt i basårets prisnivå. Till senaste basprognos (2020) rättades taxematiserna i Sampers nationella modell till att anges i 2006 års priser. Därmed blir kostnaderna att resa korrekta i efterfrågeberäkningen. För att även få korrekta biljettintäkter skulle taxematiserna räknats upp till prisnivån för basåret vilket hittills inte skett.

Hantering

I Sampers/Samkalk påverkar detta fel beräkningen av generaliserade reskostnaden och Biljettintäkter för kollektivtrafikresenärer. Vid beräkning av restidsnyttor används taxematiserna som en del i beräkningen av den generaliserade reskostnaden. Detta påverkar nivån på den generaliserade reskostnaden men bedöms inte påverka förhållandet mellan JA och UA då påslaget av taxorna är lika i JA och UA. Det kommer därför inte att göras någon korrigering av konsumentöverskottet.

Påverkan på biljettintäkterna för nationella resor bedöms dock vara av sådan art att de behöver justeras. Hur stor betydelse det får på specifika objekt beror på hur objektet påverkar det nationella resandet. Då det är svårt att dra gränsen för vad som är en försumbar eller betydande påverkan rekommenderas att det för alla järnvägsobjekt genomförs en manuell justering.

Vägoobjekt

Vid väganalyser exekveras i regel inte den nationella modellen utan bara den/de regionalmodeller som berörs av det aktuella objektet, därför behövs ingen särskild hantering av vägoobjekt.

Järnvägsobjekt

Samkalk ska köras som vanligt men de biljettintäkter som beräknas för nationella resor behöver räknas upp med KPI från 2006 till 2017, faktor 1,1333. I mallen för Överföring till SEB-IT hanteras detta automatiskt, mallen är publicerad på www.trafikverket.se/samkalk. I de fall man inte använder mallen så beskrivs nedan hur omräkning ska göras.

Ärendenummer
 [Ärendenummer]

 Dokumentdatum
 2021-03-01

Exempel

I de fall den nya Överföringsmallen till SEB-IT inte används behöver omräkning av biljettintäkterna över kalkylperioden samt för prognosåret göras manuellt. Observera att omräkning av biljettintäkterna påverkar producentöverskottet, NNV, NNK osv. så att man även behöver ändra dessa poster.

Kalkylperiod

Vid justeringen av resultaten för kalkylperioden används de totala nationella biljettintäkterna från fliken *Diskonterat resultat* i SK46 och räknas upp med KPI till prisnivå 2017.

Diskonterade resultat									
NATIONELL OCH REGIONAL TRAFIK									
Effekter och värden	Buss			Tåg			Flyg		
Kalkylperiod 2025-2084	Effekter	Effekter	Differens	Effekter	Effekter	Differens	Effekter	Effekter	Differens
	JA	UA	UA-JA	JA	UA	UA-JA	JA	UA	UA-JA
PRODUCENTÖVERSKOTT									
Biljettintäkter, MSEK	688 384,81	688 227,50	-157,30	2 015 210,25	2 017 458,75	2 248,63	190 792,20	190 383,05	-409,15
nationellt	56 555,13	56 484,25	-70,89	1 465 832,25	1 468 079,75	2 248,50	190 792,20	190 383,05	-409,15
tjänste	979,26	978,55	-0,71	134 269,81	134 682,61	412,81	122 831,76	122 623,47	-208,29
private	52 491,52	52 433,75	-57,77	175 719,70	176 831,47	1 111,76	52 686,10	52 579,53	-106,57
arbete	3 084,36	3 071,95	-12,40	36 593,73	37 060,76	467,02	15 274,34	15 180,04	-94,30
regionalt	631 829,69	631 743,25	-86,41	1 568 627,00	1 668 884,00	257,04			
tjänste	15 174,26	15 209,92	35,66	35 241,21	35 205,76	-35,45			
private	518 478,47	518 397,44	-81,03	1 476 829,13	1 476 932,38	103,19			
arbete	98 176,94	98 135,88	-41,05	156 556,64	156 745,94	189,30			
Fordonskostnader för kollektivtrafik, MSEK	716 838,35	716 765,49	-72,86	804 112,66	806 295,32	2 182,66	318 806,90	318 111,60	-695,30
Moms på biljettintäkter, MSEK	38 965,18	38 956,27	-8,90	114 068,51	114 195,78	127,28	10 799,56	10 776,40	-23,16
Banavgifter, MSEK				49 190,33	49 414,57	224,25			

Faktorn för KPI mellan 2006 och 2017: 1,1333

De korrigerade nationella biljettintäkterna kan då beräknas genom:

Differensen för nationell biljettintäkter per fordonstyp * 1,1333

Buss: $-70,89 * 1,1333 = -80,34$

Tåg: $1 991,59 * 1,1333 = 2 257,07$

Flyg: $-409,15 * 1,1333 = -463,7$

De totala korrigerade biljettintäkterna per fordonstyp kan då beräknas genom:

Nationella biljettintäkter + regionala biljettintäkter

Buss: $-80,34 + -86,41 = -166,75$

Tåg: $2 257,07 + 257,04 = 2 514,11$

Flyg: $-463,7$ (inga regionala resor)

Summera Buss, Tåg och Flyg för att få hela posten Biljettintäkter.

Ärendenummer
 [Ärendenummer]

 Dokumentdatum
 2021-03-01

Prognosår

Vid justeringen av resultaten för prognosåret används de totala nationella biljettintäkterna från fliken *Resultat prognosår* i SK46 och räknas upp med KPI till prisnivå 2017 på motsvarande sätt som ovan.

Resultat prognosår												
NATIONELL OCH REGIONAL TRAFIK												
Effekter och värden												
Kalkylperiod 2025-2084												
	Buss				Tåg				Flyg			
	Effekter	Effekter	Differens		Effekter	Effekter	Differens		Effekter	Effekter	Differens	
	JA	UA	UA-JA		JA	UA	UA-JA		JA	UA	UA-JA	
existerande/kvarvarande trafik			Omräkningsfaktor	1,13								
tillkommande/försvinnande trafik			Biljettintäkter prognosår	71,87								
PRODUCENTOVERSKOTT				Ny							Ny	
Biljettintäkter, MSEK per ar	26 265,95	26 259,94	-6,00	-6,36	76 892,17	76 977,97	85,80	95,93	7 279,85	7 264,24	-15,61	-17,69
nationellt	2 157,91	2 155,21	-2,70	-3,07	13 224,20	13 300,15	75,99	86,12	7 279,85	7 264,24	-15,61	-17,69
tjänste	37,36	37,34	-0,03		5 123,19	5 138,94	15,75		4 686,76	4 678,81	-7,95	
private	2 002,86	2 000,66	-2,20		6 704,74	6 747,16	42,42		2 010,29	2 006,22	-4,07	
arbete	117,69	117,21	-0,47		1 396,27	1 414,09	17,82		582,81	579,21	-3,60	
regionalt	24 108,03	24 104,73	-3,30		63 667,98	63 677,78	9,81					
tjänste	578,99	580,35	1,36		1 344,66	1 343,31	-1,35					
private	19 783,02	19 779,92	-3,09		56 349,75	56 353,69	3,94					
arbete	3 746,03	3 744,46	-1,57		5 973,56	5 980,78	7,22					

Faktorn för KPI mellan 2006 och 2017: 1,1333

De korrigerade nationella biljettintäkterna kan då beräknas genom:

Differensen för nationella biljettintäkter per fordonstyp * 1,1333

Buss: $-2,70 * 1,1333 = -3,07$

Tåg: $75,99 * 1,1333 = 86,12$

Flyg: $-15,61 * 1,1333 = -17,69$

De totala korrigerade biljettintäkterna per fordonstyp kan då beräknas genom:

Nationella biljettintäkter + regionala biljettintäkter

Buss: $-3,07 + -3,30 = -6,36$

Tåg: $86,12 + 9,81 = 95,93$

Flyg: -17,69 (inga regionala resor)

Summera Buss, Tåg och Flyg för att få hela posten Biljettintäkter.