



TIMRÅ KOMMUN Kommunledningskontoret	
2017 -05- 05	
Dnr.	Dpl.

Datum
2017-04-25

Diari nr
17/00223

Stefan Välijeesiö

Trafikbokslut 2016

1	Sammanfattning och analys.....	3
2	Inledning	4
3	Busstrafikens indelning.....	4
4	Tågtrafikens indelning	5
5	Aktiviteter	6
6	Resor, intäkter och kostnader	7
6.1	Resor	8
6.2	Intäkter	11
6.3	Trafikkostnad	12
6.4	Nettokostnad	15

Bilaga 1: Trafikbokslut 2016.xlsx

1 Sammanfattning och analys

I Västernorrland har antalet resor under 2016 ökat med fyra procent och förändringen kan ses både i tätort- och landsbygdstrafik. I kommuner där subventioner av biljettpriser har införts är ökningen störst, men ökningen är stor även i kommuner med stort flyktingmottagande. Trots resandeökningen finns det inget som tyder på att kollektivtrafikens marknadsandel har ökat. Sundsvall genomförde under 2016 en resvaneundersökning som visar att marknadsandelen är oförändrad jämfört med 2009 och även det nationella mätverktyget Kollektivtrafikbarometern visar samma resultat. Att öka kollektivtrafikens marknadsandel på bekostnad av biltrafikens marknadsandel skapar stora nyttor i samhället ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det minskar bl.a. utsläpp, buller och trängsel.

Nettokostnader för buss- och tågtrafik har ökat med hela sex procent vilket för busstrafik är ett resultat av ökade kostnader för satsningar på biodrivmedel och biljettsubventioner samt minskade intäkter till följd av ökade biljettsubventioner. Över tid har en allt större del av resorna i Sundsvall övergått till seniorkortet vilket är en kraftigt subventionerad produkt där prissättningen inte justerats sedan införandet för snart sex år sedan. I Örnsköldsvik infördes under året en biljettsubvention som innebär att resenärer under 20 får resa gratis i hela kommunen. Intäktsnivåerna har som följd minskat.

I trafikområden där nya resenärer tillkommit på grund av inflyttning (flyktingmottagandet) har intäkterna ökat i samma takt som resandet har ökat, vilket i sin tur har bidragit till att mildra biljettsubventionernas effekt på nettokostnaden. Dessa områden är dock begränsade i storlek vilket också gör att effekten är liten.

I de resvaneundersökningar som genomförts under åren konstateras det att val av färdmedel styrs av relevans(utbud, linjesträckning mm.) och enkelhet medan priset är av underordnad betydelse. Med utgångspunkt av det materialet finns det skäl att ifrågasätta de satsningar som genomförts på kollektivtrafiken under de senaste åren. Sundsvall införde kraftiga subventioner av biljettpriser 2011, så även Härnösand i olika omfattning, Örnsköldsvik införde kraftiga subventioner 2016. Stora resurser spenderas på subventioner trots att prissättningen i huvudsak inte är avgörande för valet av färdmedel.

Fortsätter trenden med biljettsubventioner kommer kollektivtrafiken i Västernorrland på sikt att vara dyr med en relativt låg marknadsandel. Nettokostnaden ökade med över 17 miljoner kronor 2016. För att öka marknadsandelen krävs satsningar på förbättrat utbud, information- och marknadsföring, beteendepåverkande åtgärder, styrning av tjänsteresandet, i kombination med kommunala styrmedel för minskat bilåkande. Flera av dessa åtgärder blir allt svårare att genomföra om nettokostnaden fortsätter stiga.

2 Inledning

Kollektivtrafikens utveckling inom områdena resande, kostnader och intäkter redovisas och jämförs i olika former. Exempelvis genomförs nationella jämförelser på ett övergripande plan med SKLs öppna jämförelser och i årsredovisningen beskrivs utvecklingen kopplat till de mål som är fastställda i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikboks slutet beskriver sammanfattande utveckling inom resande, kostnader och intäkter för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i Västernorrland år 2016. I årets trafikboks slut finns också en övergripande beskrivning åren 2010 – 2015 för att ge läsaren en överblick över den utveckling som skett. Mer djupgående presentation och analys görs för vissa delar av länet (trafikområden) som sticker ut med oväntat eller väntat stora förändringar. Trafikboks slutets syfte är att ge förståelse för varför den totala utvecklingen ser ut som den gör, d.v.s. vart kostnader, resor och intäkter förändras.

Till detta dokument hör bilaga 1: Trafikboks slut 2016 vilket är ett excelark med sammanställningar för åren.

3 Busstrafikens indelning

Busstrafiken är indelat i tjugo olika trafikområden med tillhörande trafikavtal. Avtalen är upphandlade vid fyra olika tillfällen men huvudparten tillhör den stora upphandling som trädde i kraft 2014. I december 2016 har avtalet för linje 10 avslutats efter en sex år lång avtalsperiod, samtidigt som det nya trafikavtalet för linje 50 startade. Se nästa sida för en förteckning över de trafikavtal som var aktiva under 2016.

Trafikavtalen i Sundsvall tätort, Timrå/Njurunda, Matfors, Örnsköldsvik tätort och linje 201 är resandeincitamentsavtal där delar av ersättningen till trafikföretaget baseras på resandets utveckling. Övriga trafikavtal är av typen produktionsavtal där ersättningen baseras på antal utförda utbudskilometer och utbudstimmar. Utöver den fasta ersättningen i produktionsavtalen finns även ett så kallat miljöincitament där Trafikföretaget erhåller 20 öre per kilometer om andelen tankad biodrivmedel överstiger 90% av den totala volymen.

Förutom den samhällsfinansierade kollektivtrafiken finns även busstrafik som utförs på kommersiell basis av Y-buss. Din Turs produktutbud är giltigt ombord på Y-buss genom ett biljettsamarbete vilket innebär att det kommersiella utbudet ingår i samma trafiksystem som Din Tur.

<i>Avtalsförteckning</i>					
Kortnamn	Namn	Beskrivning	Starttid	Sluttid	Option sår
L10	Linje 10	Sundsvall - Umeå	2010-12-10	2016-12-10	2
Tvärflöjten	Linje 40	Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund	2012-06-17	2018-12-08	2
O02	Höga kusten	Höga kusten - Kramfors	2014-06-15	2022-12-10	2
O03	Sollefteå tätort	Sollefteå stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2
O04/O05	Sollefteå landsbygd	Sollefteå landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2
O06	Örnsköldsvik tätort	Örnsköldsvik tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2
O07	Örnsköldsvik	Husum - Örnsköldsvik	2014-06-15	2022-12-10	2
O08	Örnsköldsvik	Bredbyn - Örnsköldsvik	2014-06-15	2022-12-10	2
O09	Örnsköldsvik	Köpmanholmen - Örnsköldsvik	2014-06-15	2022-12-10	2
O10	Härnösands tätort	Härnösands stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2
O14/O15	Sundsvalls tätort	Sundsvalls stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2
O16	Nordvästra	Hammarstrand - Liden - Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2
O1721	Timrå/Njurunda	Timrå - Njurunda	2014-06-15	2022-12-10	2
O18	Matfors	Matfors - Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2
O20	Ådalen	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2
O22	Härnösand landsbygd	Härnösand landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2
O23	Ljungandalen	Ånge - Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2
S4	Linje 331	Sundsvall - Sollefteå	2014-06-15	2022-12-10	2
S5	Linje 201	Sundsvall - Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2
S6	Linje 50	Härnösand - Örnsköldsvik	2016-12-11	2022-12-10	2

4 Tågtrafikens indelning

Tågtrafiken är upphandlad av Norrtåg som i sin tur ägs av Kollektivtrafikmyndigheten (25%). I augusti 2016 startade ett nytt trafikavtal och Tågkompaniet tog över trafiken från Botniatåg. Avtalet är av typen tjänstekoncession vilket innebär att trafikföretaget ersätts med samtliga biljettintäkter utöver en fast summa, en s.k. grundersättning. Norrtåg trafikerar sträckan Sundsvall – Umeå samt Sundsvall – Östersund på vilka det också finns ett kommersiellt trafikutbud i form av SJ med både nattåg och dagtåg.

5 Aktiviteter

För att utveckla kollektivtrafiken i länet har det under året genomförts ett flertal större aktiviteter som på kort eller lång sikt påverkar resande, trafikkostnader och intäkter. Med aktiviteter avses åtgärder inom linjenätet, infrastruktur, fordon, information, marknadsföring, prissättning och produktutbud. I trafikbokslutet redovisas endast ett urval aktiviteter som anses vara av större omfattning, men ytterligare aktiviteter återfinns i kommunalförbundets årsredovisning.

Införande av linje 50

I december 2016 startade ett nytt trafikupplägg efter kusten med linje 50. Trafikens tidtabell och utbud ska möjliggöra arbetspendling till och från Höga kusten från de tre städerna Kramfors, Härnösand och Örnsköldsvik med närliggande orter. Det ska även förbättra förutsättningarna för turister att ta sig till området året om. Utöver dessa grundläggande funktioner kan linjen ses som ett komplement till den snabba tågtrafik som finns mellan Härnösand – Kramfors – Örnsköldsvik eftersom det numer också går att välja bussen om tågets tidtabell och utbud inte passar.

I samband med att linje 50 infördes avvecklades även linje 10. Linje 90 och linje 202 förstärktes för att ersätta linje 10 på de sträckor som inte trafikeras av linje 10. Inga ytterligare resurser behövdes för linje 50, 90 och 202 då finansieringen består av en omfördelning av resurser för linje 10. Linje 10 gick i många fall parallellt (samma eller nästan samma avgångstid) med linje 90 och linje 202 vilket var ett ineffektivt nyttjande av resurser. Detta problem i och med införande av linje 50 borta.

Utökad trafik i Matfors

I december 2016 utökades trafikutbudet för resenärer som reser till och från Matfors. Syftet med trafiken är att ge boende i Matfors förbättrade möjligheter att resa till och från Sundsvall. Tidtabellen är anpassad främst för arbetspendling in mot Sundsvall och tidtabellen har högst frekvens på morgon och eftermiddag.

Nytt produktutbud och prissättning

I augusti infördes ett nytt produktutbud med tillhörande prissättning. Det nya produktutbudet består av enkelbiljett, reskassa och periodkort. Det nya produktutbudet harmoniserar med Norrlandsresans utbud och är i grunden samma produkter men med lägre rabattsats för reskassa (10 mot 15%). En stor skillnad mot det gamla produktutbudet är att resenärer över 65 år numer får 25 % rabatt på ordinarie vuxenpris för resor i hela länet.

Målsättningen är att det nya produktutbudet ska förenkla för resenären – biljettutbudet ska vara tydligt och lätt att förstå sig på. Produktutbudet ersatte ett utbud som var baserat på produkten Best Price som funnits i ca 20 år.

Subventioner av resenärsgupper

Under året infördes ett kommungiltigt periodkort vars syfte bland annat är att ge kommuner möjlighet att subventionera resenärsgupper fritt då efterfrågan på den typen av satsningar finns runt om i kommunerna. Örnsköldsvik har valt att från 20 augusti subventionera biljettpriset för barn mellan 7 och 19 år fullt vilket innebär gratis resande för de som finner sig till kategorin. Produkten marknadsförs som *Ungdomskortet*. Tidigare subventioner finns i Sundsvall där vissa resenärsgupper reser för 100kr i månaden.

6 Resor, intäkter och kostnader

I detta kapitel redovisas utvecklingen inom Resande, intäkter och kostnader för kollektivtrafiken i Västernorrlands län. Med intäkter avses biljettintäkter, d.v.s. del av intäkter från betalande resenärer och inte subventioner från kommun eller landsting. Intäkter från skolkort och ungdomskort som är helt subventionerade av kommuner redovisas därför inte. Vad gäller seniorkortet i Sundsvall är 7,92% av intäkten finansierad av resenären och övrig del av kommunen. Endast den resenärsfinansierade delen redovisas här.

Marknadsandel

Det som mäts i biljettmaskinssystemet är antalet påbörjade resor. Ett annat intressant mått är kollektivtrafikens marknadsandel. Marknadsandelen mäter hur stor andel av persontransporterna som utförs av kollektivtrafik eller annat färdmedel såsom bil. 2009 genomfördes en resvaneundersökning som visade att kollektivtrafikens marknadsandel i Sundsvall var 7% (6% i länet som helhet). Sundsvalls kommun har återigen, 2016, genomfört en resvaneundersökning som visar på att andelen fortfarande är densamma.¹ Även det nationella verktyget Kollektivtrafikbarometern som används för att sammanställa resvanor och marknadsandel visar en oförändrad marknadsandel 2015 mot 2016.

En ökad marknadsandel har legat till grund för det fördubblingsmål som vi i Västernorrland samt stora delar av övriga Sverige arbetat för under många år. Det finns poänger i att öka marknadsandelen, när människor väljer kollektivtrafik istället för privat bil så minskar biltrafikens negativa påverkan på miljö, buller och trängsel. Svensk kollektivtrafik anger att den samhällsekonomiska vinsten är ca fyra miljarder kronor vid en fördubblad marknadsandel.² Även om Västernorrlands målsättningar för kollektivtrafik numer inte strävar mot en fördubblad marknadsandel så innebär de nya målsättningarna om tillväxt och hållbarhet att människor ska välja kollektivtrafik istället för bil.

Val av färdmedel

I den regionala resvaneundersökning med fokus Sundsvall, som genomfördes 2009, konstateras det att priset har en underordnad betydelse till valet av färdmedel. Däremot är enkelhet, snabbhet och bekvämlighet avgörande för valet av färdmedel. Syftet av resan och längden på resan påverkar betydelsen av pris och snabbhet. Priset har betydelse vid semesterresor, även om bekvämlighet då är viktigast.³

Även Kollektivtrafikbarometern, där undersökningar om drivkrafter och resvanor genomförs varje år, visar att priset har lägre betydelse än exempelvis utbud och information för valet av buss. Bilden på nästa sida visar drivkraften bakom resfrekvens buss. Det visar sig att relevans, d.v.s. att bussen går ofta och dit resenären ska åka, är den viktigaste orsaken. Därefter kommer kunskap, produktfördel och prisvärdhet. Bilden visar data för 2016 och urvalet Västernorrland.

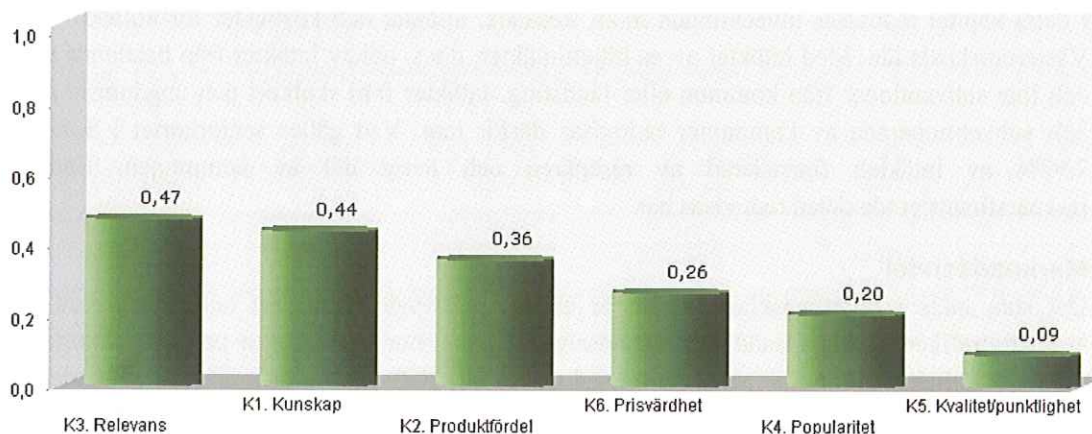
¹ http://sundsvall.se/wp-content/uploads/2016/08/RVU_Sundsvall_final.pdf

² <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/om-oss/mal-och-vision/>

³

<http://www.lansstyrelsen.se/vasternorrland/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/rapporter/2009/2009-17-attityd-och-resvaneundersokning-i-sundsvalls-kommun.pdf> (sammanfattningen)

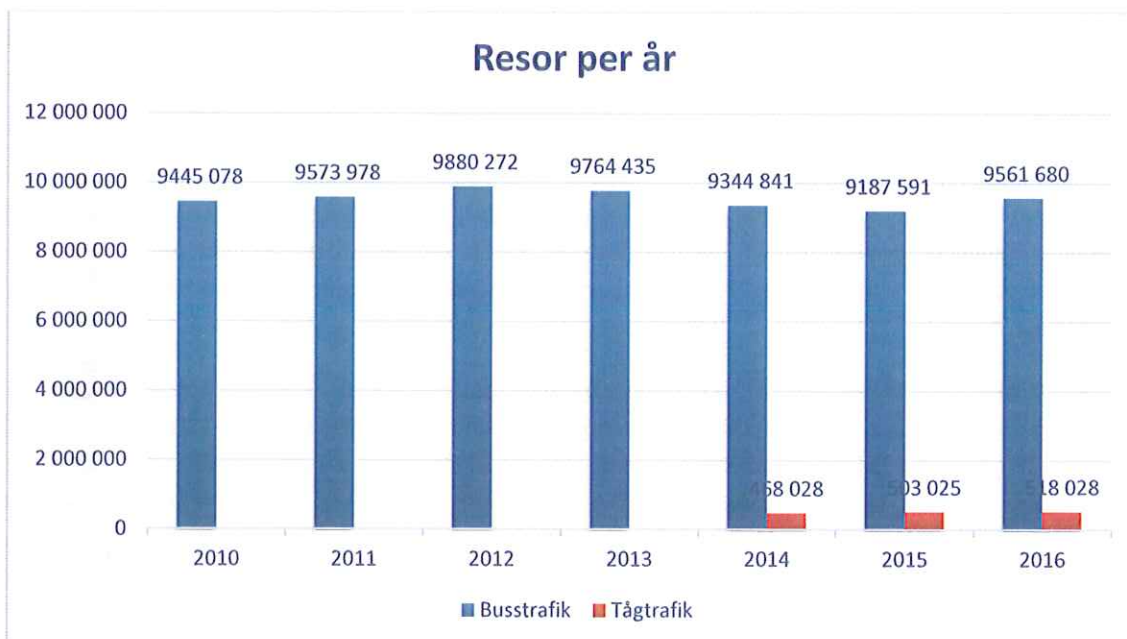
Drivkrafter bakom Resfrekvens



6.1 Resor

Resandeutveckling över tid

I diagrammet nedan presenteras antalet resor per år perioden 2010 - 2016. Resandet avser antalet påstigande inom Västernorrlands län ombord på buss och tåg. Resandet med buss ökade under åren 2010 till 2012. Perioden 2013 – 2015 minskade resandet för att 2016 återigen öka med 389 000 resor vilket motsvarar cirka 4%.



Mellan åren 2009 och 2011 genomfördes flera satsningar på infrastruktur, turtäthet och förbättrat linjenät i Sundsvallstrafiken och 2011 infördes seniorkortet vilket gav resenärer en möjlighet att resa fritt i kommunen för 100kr i månaden. Resandet i området har ökat till följd av detta vilket också påverkar utfallet för länet som helhet 2010 - 2012. Det har under tiden även skett andra förändringar exempelvis i Sollefteå tätortstrafik, linje 90, linje 201 mm. men dessa påverkar utfallet på helheten

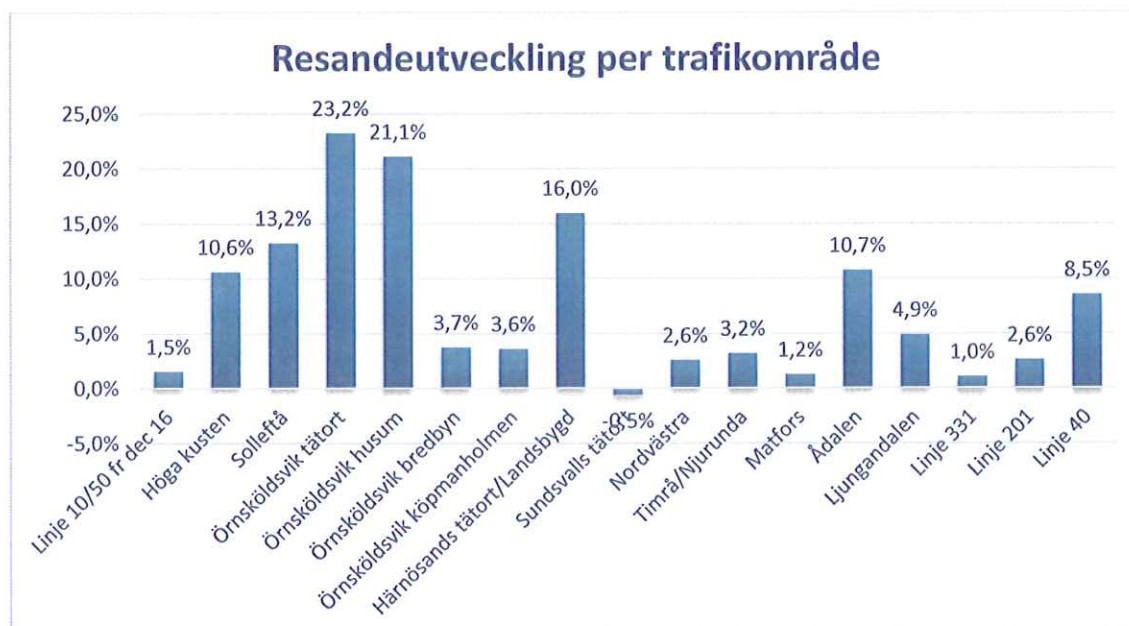
marginellt. I december 2013 utfördes en relativt omfattande besparing inom busstrafiken vilket delvis förklarar den resandeminskning som kan ses mellan 2013 och 2014. Därtill infördes nya skolkortsregler i augusti 2014 vilket innebar att antal skolkortresor minskade.

Resandestatistik från tågtrafiken presenteras från 2014, 2015 och 2016. Tågtrafiken med Norrtåg startade i mindre omfattning 2010 och i full skala 2012 men det finns tyvärr inte tillförlitlig statistik för tågtrafiken de första åren och det presenteras därför inte här. Från och med augusti 2016, i samband med övergången till Tågkompaniet, saknas också statistik då Tågkompaniet har haft problem med de biljettmaskiner som de använder för att avisera sina egna produkter. Den statistik Norrtåg levererat för perioden är en uppskattning baserat på sålda periodkort.

Även om inte tågtrafikens resande redovisas från start är det dock viktigt att tänka på att busstrafiken minskade i omfattning i samband med tågtrafikens uppstart 2010-2012 vilket också har skapat en överflyttning av resande från buss till tåg. Busstrafikens utbud (km) har mellan 2010 och 2016 minskat med ca 10%.

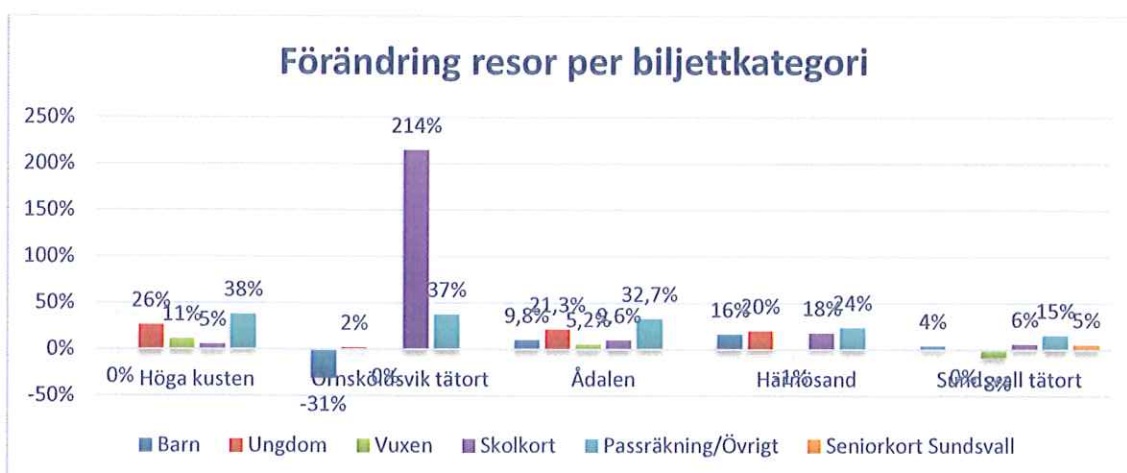
Resande per trafikområde

För att ge en mer detaljerad bild av resandeutvecklingen mellan år 2015 och 2016 presenteras nedan resandeutvecklingen mellan åren per trafikområde. Resandet har under 2016 utvecklats positivt i stora delar av länet. Satsningen på subventionerade biljettpriser i Örnsköldsviks kommun har inneburit ett kraftigt ökat resande särskilt i Örnsköldsviks tätortstrafik samtidigt som Sveriges flyktingmottagande har inneburit ökad efterfrågan på kollektivtrafik på landsbygd där flyktingboenden ofta lokaliserats. Område Höga Kusten, Sollefteå, Husum, Bredbyn, Köpmanholmen, Sundsvall nordvästra och Ådalen representerar samtliga landsbygdsområden där resandet har ökat. Resandet i Härnösand har ökat kraftigt med hela 16% under året. I Sundsvall tätortstrafik (O1415) har resandet minskat med 0,5%. Då resandet i området är stort i förhållande till övriga områden påverkar förändringar också länets totala utfall mer än något annat område.



Resande per biljettkategori

I figuren nedan presenteras resandeutveckling per biljettkategori för ett urval av trafikområden med landsbygds och tätortstrafik; Höga kusten, Örnsköldsvik tätort, Ådalen, Härnösand och Sundsvall tätort. För kategorin skolkort (Inkluderar ungdomskortet Örnsköldsvik) har det skett 214% fler resor i Örnsköldsviks tätort. Den kraftiga ökningen beror på subventionen som infördes i augusti. Även i Härnösand finns en relativt stor ökning av antalet skolkortsresor, hela 18%. Den kategori som minskat mest är barnbiljetter i Örnsköldsviks tätort, om 31%. Därefter vuxenbiljetter i Sundsvall tätort som har minskat med 8%. Kategori Barn, Ungdom och Vuxen innehåller resor som genererar biljettintäkter. Ådalen och Höga Kusten har stora resandeökningar i dessa kategorier. Det som är intressant är att passagerarräkningarna har ökat stort i samtliga områden. Anledningen är inte känd men det kan vara kopplat till att många av de nya resorna sker med enkelbiljetter vilket genererar passagerarräkningar vid övergångar.



Subventionerat biljettpris i Sundsvall

I Sundsvall infördes biljettsubventioner redan 2011 genom att biljettpriset sänktes till 100kr i månaden för seniorresande i hela kommunen. I figuren nedan presenteras resandeutvecklingen för seniorkortet respektive biljettfinansierade produkter i Sundsvall tätortstrafik. Resandet med seniorkortet har ökat varje år sedan införandet medan övriga biljettkategorier har minskat. 2016 bestod knappt 28% av det totala biljettfinansierade resandet utav seniorkortsresor. Priset har inte justerats för seniorkortet sedan dess införande 2011.



6.2 Intäkter

Försäljningskanaler och fördelning

Intäkter till busstrafiken inkommer från olika försäljningskanaler. De allra flesta intäkter kommer från försäljning ombord på buss, försäljningsställen eller web shop. Transaktioner som skapar försäljning är exempelvis när resenären fyller sin reskassa, köper en ny period på periodkortet eller köper en enkelbiljett. Andra försäljningskanaler är mobilbiljetter och försäljning av RESPLUS. Samtliga biljettintäkter fördelas via linje/tur till trafikområde och medlem⁴. Detta sker i ett 'automatiskt'⁵ system i de fall biljetten kan registreras i bussens biljettmaskinssystem. Mobilbiljetter, resplusbiljetter (och även Bussgodsintäkter) och är exempel på produkter som inte går att registrera i biljettmaskinen och ger således en intäkt som automatiskt inte kan knytas till ett visst trafikområde. Periodkort som är sålda men inte använda ger också intäkter som inte kan fördelas automatiskt utan fördelas manuellt i samband med del- och helårsbokslut.

Biljettintäkter

De intäkter som inte kan fördelas genom automatisk registrering i biljettmaskinssystemet presenteras som *Ej fördelade intäkter* i tabellen nedan. Biljetter som fördelats automatiskt redovisas i kategorin *Intäkter buss*. Båda kategorier intäkter tillhör busstrafiken. Biljettintäkterna har minskat med drygt 1 209 556 kr under 2016 inklusive den del av tågtrafikens intäkter som är tillgängliga. Tågtrafikens intäkter redovisas men ger inte en komplett bild av de intäkter som finns i tågtrafiken. Bland annat finns inte intäkter från användandet av företagskort med, heller inte intäkter från Tågkompaniets egna produkter. Om en resenär övergår från Din Turs produktutbud till Tågkompaniets produktutbud så försvinner intäkten från statistiken, vilket innebära att siffran -6,2% inte är korrekt. Vad avser busstrafikens intäkter så har dessa minskat med 0,9% under året.

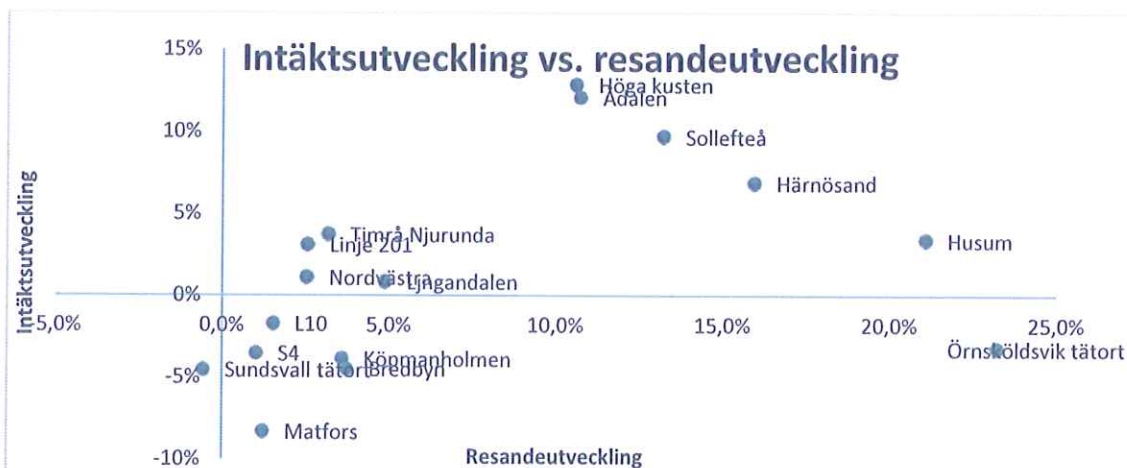
Kategori	2015	2016	Förändring	Procent
Summa	117 144 441	115 934 885	-1 209 556	-1%
Intäkter tåg	6 377 031	5 984 787	-392 244	-6,2%
Intäkter buss	93 027 262	92 195 074	-832 188	-0,9%
Ej fördelade intäkter	17 740 148	17 755 024	14 876	0,1%

Utveckling i resande och intäkter

I de trafikområden som har resandeökningar har också att intäkter har ökat i motsvarande takt. Åtminstone i de fall där resandeökningen beror på andra skäl än biljettsubventioner. Detta visas tydligt i figuren på nästa sida, där resandeutveckling 2016 presenteras på x-axeln och intäktsutveckling på y-axeln. I Ådalen, Sollefteå, Timrå/Njurunda, och Linje 201 ökar intäkterna i ungefär samma takt som resorna ökar. De resor som har tillkommit är alltså från betalande resenärer. I de trafikområden där det finns kommunala subventioner hänger inte intäkterna med resandeutvecklingen, de nya resorna ger alltså inte några intäkter alls. I Örnsköldsvik tätort och dess landsbygdsområden Bredbyn och Köpmanholmen minskar intäkterna totalt sett trots en resandeökning som i exempelvis tätorten är nära 25%.

⁴ Med medlem avses kommunalförbundets medlemmar som finansierar kollektivtrafiken i Västernorrlands län. Intäkter och kostnader fördelas med olika modeller till medlemmarna.

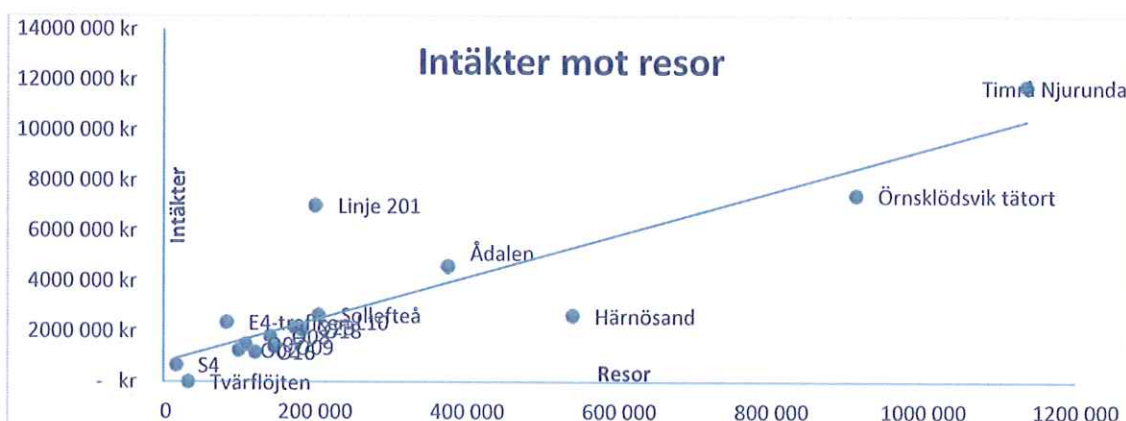
⁵ Det sker automatiskt ur det perspektiv att det går att fördela, men systemet administreras manuellt!



Intäkter och resande per trafikområde

För att jämföra intäktsnivåer i de olika trafikområdena visar figuren nedan intäkter i förhållande till resande 2016. Intäkter redovisas på y-axeln och resor på x-axeln. Trafiken i Sundsvalls tätort presenteras inte här då dess intäkter och resande är för högt för att kunna presenteras tydligt på samma skala som övriga trafikområden. Intäkten per resa minskade med fem procent från 12,09kr till 11,50kr 2016 totalt för länet.

Det trafikområde som tydligt sticker ut är Linje 201 som har stor andel intäkt per resa. Trafikområdet har en stor andel resenärer som reser linjens hela reslängd (Härnösand – Sundsvall) samt att en stor del av resenärerna betalar vuxen eller ungdomspris. Härnösand tätort/landsbygd sticker ut åt andra hållet och det förklaras av att det finns många resor som sker gratis, bland annat på tätortslinje 25 (Centrumlinjen) samt på lördagar där biljettpriset helt är kommunalt subventionerat. Timrå/Njurunda som är det största området i denna jämförelse har hög intäkt per resa i förhållande till övriga områden. Övriga trafikområden håller sig i en grupp längst ned strax under trendlinjen förutom Linje 10 och Ådalen som har lite bättre intäkt per resa än övriga områden.



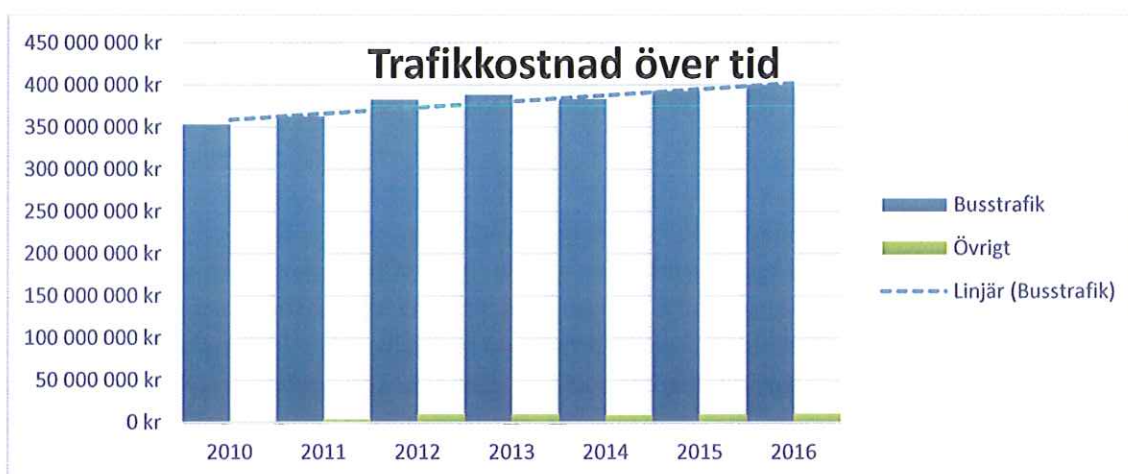
6.3 Trafikkostnad

Trafikkostnader över tid

I detta kapitel redovisas trafikkostnader för buss- och tågtrafik över tid. Vissa kostnader har genom åren bokförts och redovisats med olika metoder där exempelvis kostnad för biljettmaskinsutrustning har hanterats på olika sätt, det har redovisats som administrativ kostnad men här finns det med som

en ren trafik kostnad. Det som dock är lika över tid är ersättningen till Trafikföretagen för den trafik som är utförd i form av förstärkning eller ordinarie utbud. Vissa kostnader har jämfört med bokslutet flyttats till rätt år i de fall en avstämning skett för långt in på nästa år för att hamna på rätt år i bokföringen.

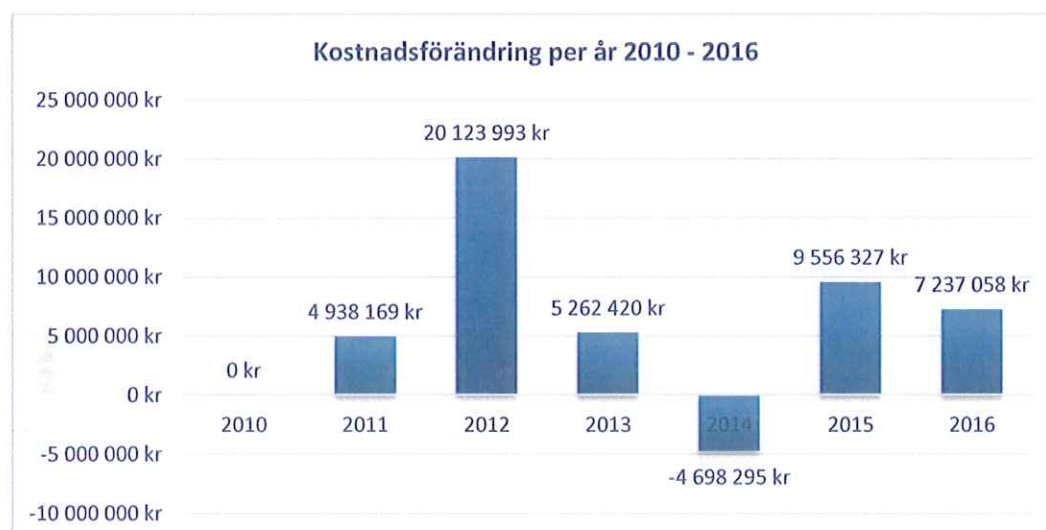
I figuren nedan presenteras kostnader för perioden 2010 – 2016. För busstrafik ingår ersättning till trafikföretag inklusive förstärkningstrafik, för kategorin övrigt ingår biljetmaskinssystem och bankkostnader, d.v.s. kostnader för kortavgifter mm. Trafikkostnaderna för buss har ökat varje år förutom mellan år 2013 och 2014. Den totala förändringen för buss inklusive övriga kostnader är ca 47 miljoner kronor över perioden vilket motsvarar drygt 13%. Kostnadsutvecklingen stoppades under 2014 då det i december 2013 genomfördes neddragningar i busstrafikens utbud. Kostnader för kategorin *övrigt* ökade framförallt mellan 2011 och 2012 och det har att göra med att ett nytt biljetmaskinssystem köptes in. Avskrivningarna för detta pågår fram till och med 2018.



Kostnader för tågtrafik netto redovisas och finns därför inte med i sammanställningen ovan som visar bruttokostnader. Uppskattningsvis är bruttokostnaderna för tågtrafiken omkring 45 000 000 om intäkterna skulle adderas till de tillgängliga nettokostnaderna. Eftersom vi inte känner till den totala mängden intäkter som Tågkompaniet har på sina egna produkter så kan vi inte veta exakt.

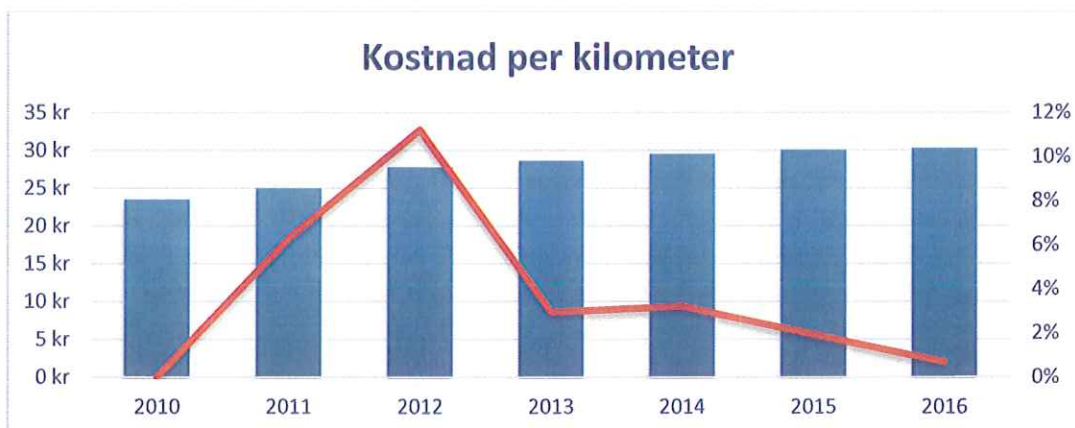
Busstrafikens kostnadsutveckling

Busstrafikens kostnadsutveckling per år perioden 2010-2016 presenteras i figuren nedan. Störst kostnadsökning var 2012 med en ökning om ca 20 000 000 kr. Sundvalls tätortstrafik stod för cirka 12 000 000 av dessa varav ca 8 500 000 kr var ersättning till trafikföretaget Keolis för minskade intäkter i samband med införandet av den biljettsubventionerade produkten seniorekortet.



Kostnad per kilometer

Ett sätt att se hur mycket trafik som erhålls för de pengar som satsas är att se på kostnaden för varje utbudskilometer. I figuren nedan presenteras kostnaden per kilometer perioden 2010 – 2016. Kostnaden per kilometer har under perioden ökat med 29% och är 2016 drygt 30kr.



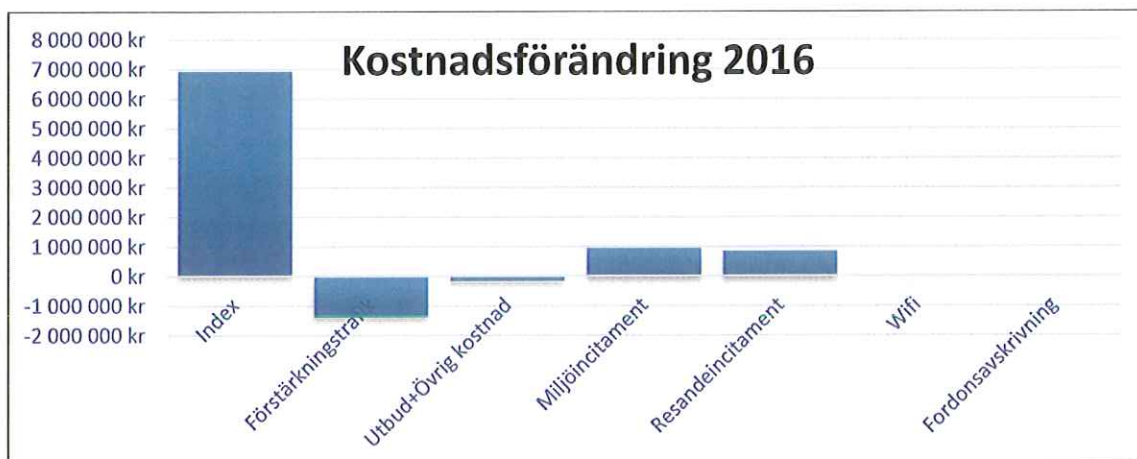
Störst ökningstakt (presenteras av röd linje i diagrammet nedan) återfanns 2012 med hela 11% ökad kilometerkostnad jämfört med föregående år. Mellan 2015 och 2016 är ökningstakten 1%. Kostnaden per kilometer styrs av den generella prisutvecklingen som regleras med en indexkorg där indikatorerna som beskriver prisutvecklingen erhålls från SCB. Index justeras varje år och i genomsnitt ligger ökningen kring 2-3% per år, men även av kostnadsdrivande kravställningar i upphandlingar, incitamentskostnader, mängden förstärkningstrafik och andra kostnader som uppstår under en avtalsperiod påverkar utfallet kostnad per kilometer. Exempelvis erhöll trafikföretaget i Sundsvall tätort under perioden 2011 – 2014 en ersättning för förlorad resenärsintäkt efter införande av seniorekortet i Sundsvall 2011. År 2012 var ersättningen ca 8,5 miljoner kronor och 2013 9,7 miljoner. Att köpa mer trafik påverkar sällan priset per kilometer uppåt, snarare nedåt, då det genom mer trafik kan gå att nyttja fordon mer effektivt. Områden med få avgångar, exempelvis skollinjer med avgångar morgon och kväll, eller tätortsområden med låg genomsnittshastighet skapar höga kostnader i förhållande till antalet kilometer som produceras.

Trafikkostnader 2016

I föregående kapitel konstateras det att kostnaderna ökar över tid och så även mellan 2015 och 2016. Den totala kostnaden för buss var 2016 399,6 miljoner kronor och kostnaden för kategorin övrigt var 9,7 miljoner kronor. Kostnaden för tåg, som delvis är en nettokostnad och inte jämförbar med siffrorna för buss och övrigt var under året 39,8 miljoner kronor. I tågens bruttokostnad har intäkten för pendlarkort Din Tur lagts på grundersättningen. Däremot saknas intäkter för företagskort samt intäkter från Tågkompaniets produkter. För att kunna få en komplett bruttokostnad behövs dessa värden. Tågets kostnad ökade med 8,2 miljoner kronor, 26% under 2016. Busstrafikens kostnader ökade med 7,2 mkr eller 2%

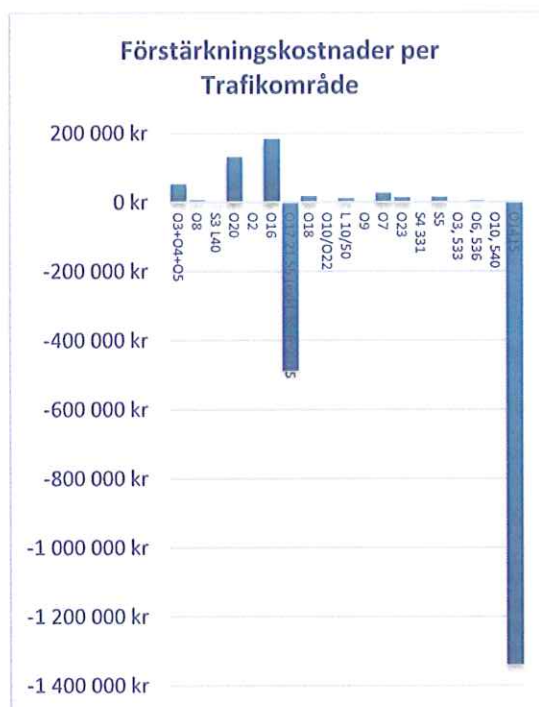
Kategori	2015	2016	Förändring	Procent
Summa kostnader	433 261 652	449 486 707	16 225 055	4%
Kostnader tågtrafik	31 606 296	39 800 514	8 194 218	26%
Kostnader busstrafik	392 719 720	399 956 778	7 237 058	2%
Kostnader övrigt	8 935 636	9 729 415	793 779	9%

Av busstrafikens kostnadsökning om 7,2 mkr stod index för index 6,9 mkr kronor, se figuren nedan. Miljöincitament ökade med 0,94 mkr, Resandeincitament med 0,84 mkr samt att kostnaden för förstärkningstrafik minskade med 1,4 mkr. Miljöincitamentet är en helt ny kostnad som uppstått då trafikföretaget Mittbuss numer använder sig av 100% biodrivmedel i de fordon som trafikerar trafikavtalen från 2014. Resandeincitamentet är också en ny kostnad som består i flera delar där Tätortstrafiken i Sundsvall har en negativ kostnad om -1 mkr genom att resandet minskade medan Örnsköldsvik tätort har ökade kostnader om ca 1,8 mkr.



Förstärkningskostnader

Kostnader för förstärkningstrafiken har utvecklats positivt under året, d.v.s. den har minskat! I figuren till höger presenteras förstärkningskostnader per trafikområde. I Sundsvalls tätortstrafik har förstärkningskostnaderna minskat med ca 1,3 miljoner kronor jämfört med föregående år. Detta beror på att år 2015 innehöll extra stora förstärkningskostnader på grund av många vägarbeten och evenemang, ex avstängningen av Bergsåkerbron och SM-veckan som både krävde omledning samt förstärkning av den ordinarie trafiken. Ådalen, Nordvästra, Sollefteå har alla tre ökade förstärkningskostnader till följd av ökat resande, särskilt kopplade till flyktingboenden. I Ådalen så har linje 90 (som ingår i det området) förstärkts allt mer på lördagar då det är subventionerat biljettpreis. Kostnadsökningen för den linjen har hamnat på 131 000 jämfört med föregående år.



6.4 Nettokostnad

Nettokostnaden är bruttokostnaden minus biljettfinansierade intäkter. Nettokostnaden är den prislapp på trafiken som medlemmarna i kommunalförbundet får finansiera. Trafikintäkter från buss och tåg minskade med 1% under 2016 samtidigt som bruttokostnaden ökade med 4%. Resultatet är att

nettokostnaden har ökat med 17,4 mkr eller 6%. Kostnadsökningen 2016 är cirka 17,4 miljoner kronor varav tåg 8,6 och buss 8,8 miljoner kronor. Tågtrafikens nettokostnadsökning är 34% under 2016.

Kategori	2015	2016	Förändring	Procent
Nettokostnad	316 117 211	333 551 822	17 434 611	6%
...varav tågtrafik	25 229 265	33 815 727	8 586 462	34%
...varav busstrafik	290 887 946	299 736 095	8 848 149	3%

Självfinansieringsgrad

Ett mått som ofta används för att jämföra hur effektivt kollektivtrafiken är planerad och hur stor del av kostnaden som finansieras av biljettintäkter från resenärer är självfinansieringsgrad. I detta fall beräknas självfinansieringsgraden från trafikintäkter och trafikkostnader. I vissa fall redovisas även den administrativa kostnaden som en del av självfinansieringsgradens komponenter. Eftersom kollektivtrafik är organiserad på många olika sätt i landet blir det dock den typen av mått lätt missvisande. I Västernorrland har både kommuner och landsting tjänstemän som arbetar med kollektivtrafik i varierande omfattning och dessa tjänster bör då också medräknas för ett korrekt mått. Någon sådan sammanställning finns inte tillgänglig (till författarens kännedom).

Självfinansieringsgraden minskade med 3% 2016. Från 27,6% till 26,8%. Självfinansieringsgraden 2014 var 28,4%. Observera att tågtrafikens kostnader och intäkter inte finns med i dessa siffror.'

