

# Kort lathund för Prognoserochekonomi20091029

---

Fliken "**Linjer**" visar en sammanställning över hela systemet, såsom trafikarbetet, antal delresor per dygn, samt kostnader och intäkter för respektive linje.

Exempelvis kan utläsas att linjen Örnsköldsvik-Umeå har 1066 resor/dygn, att 9274 av dessa är långa (längre än 130 km) samt att intäkterna för linjen överstiger kostnaderna med 6 Mkr/år. Detta är den huvudsakliga fliken i dokumentet.

Flikarna "**Tidtabeller 2011**" respektive "**Tidtabeller 2018**" visar de tidtabeller och restider som prognosen grundar sig på. Dessa tabeller har ingen automatisk koppling till andra flikar i dokumentet utan är endast inklistrade från externt prognosdokument. Syftet är att visa respektive linjes tidtabell.

Flikarna "**Taxor2011**" respektive "**Taxor2018**" visar vilka grundläggande parametrar som antagits gällande intäktssidan för trafiksystemet. Här återfinns även parametrar gällande kostnadssidan som t.ex. kr/tågkm. Samtliga intäkter och kostnader är automatiskt länkade. Skruvas (ändras) parameter här (t.ex. kr/tågkm) ändras resultatet i huvudfliken "Linjer".

Exempel på parametrar, cell G7, kostnaden per kilometer är 45 kr för Norrtågs expresståg. Vidare kan ses i cell B7 att kilometertaxan för periodkort är 0,35 kr/km.

Fliken "**Trafikpersträcka**" visar först vilka linjer som trafikerar vilka delsträckor. Vidare visas hur många platser respektive tågoperatörs tåg har (vilka är automatiskt länkade och således kan ändras på) samt hur trafikeringen ser ut för respektive tåglinje och delsträcka. Fliken ger svar på frågor som "hur många resor görs på linje X på delsträckan Y". Här har hänsyn tagits till hur antalet resor fördelas mellan olika tåglinjer. Finns en direktlinje mellan två orter fördelas normalt 100 % av resorna på den tåglinjen. Finns två direktlinjer har antalet resor fördelats enligt turutbudet. Hur denna fördelning ser ut för respektive OD-relation återfinns i flikarna "Resandefördelning 2011" och "Resandefördelning2018". Fliken visar även totalt antal dubbelturer per delsträcka samt respektive delsträckas totala platskapacitet.

Exempelvis (för år 2011) kan utläsas på rad 27 antalet resor mellan Luleå C och Notviken, totalt 1144 resor (cell BZ27). Av dessa är 1144 resor som sker på Norrtågs linjer (cell BW27). Resorna är uppdelade med 572 resor på linje Umeå-Luleå (cell BL27) och 572 resor på linje Kiruna-Luleå (cell BN27). Platskapaciteten på samtliga tåg på sträckan Luleå C-Notviken är 2292 platser (cell CA27) och 50 % av platskapaciteten utnyttjas (cell CB27).

Flikarna "**Resorpersträcka2011**" respektive "**Resorpersträcka2018**" överlappar till viss del föregående flik, men visar hur antalet resor fördelas på olika delsträckor och linjer utan att ta hänsyn till fördelning om direktlinjer finns mellan två orter. Detta är ett "gammalt" sätt att räkna på och fördelar endast ut antalet resor med hänsyn till turutbudet. Intressant är dock att här visas hur många resor som är pendlingsresor, resor i 1a klass respektive 2a klass.

För exempelvis (2011) sträckan Umeå C-Umeå Ö ses på rad 37 att Norrtåg har 8 dubbelturer med flerstoppståg, 2 dubbelturer med expresståg samt att SJ har 4 dubbelturer med expresståg. Totalt trafikeras sträckan av 14 st dubbelturer (cell I37). 906 pendlingsresor sker på sträckan, 1087 resor i 2a klass och 105 resor i 1a klass, totalt 2098 resor.

Från nu och framåt har flikarna karaktär av arbetsflikar, bearbetningsflikar etc.

Fliken "**Prognos**" är en grundflik för indata. Hit klistras data in från externt prognosdokument och visar antalet resande samt antalet biljettyper och biljettintäkter för respektive OD-relation (OD = OriginDestination).

Exempelvis ses på rad 16 att totalt sker 4 resor per vardag på sträckan Kiruna-Notviken år 2011 (cell H16). Samtliga 4 resor sker i 2a klass (cell J16). Biljettintäkten för dessa 4 resor blir under ett år 277 573 kr (cell O16). Anledningen till att det finns biljettintäkter även för resor i 1a klass är att antalet resor i cell K16 (0) är ett avrundat värde. Exakt värde är 0,216, vilket förklarar biljettintäkten om 31 305 kr/år i cell P16. För år 2018 har de 4 resorna växt till totalt 5 st, med ändrade biljettintäkter som följd.

Flikarna "**Prognosmatris2011**" respektive "**Prognosmatris2018**" visar prognosen "utlagd" på samtliga OD-relationer i en stor matris för att visuellt tydliggöra antalet resor per OD-relation. Här kan enkelt utläsas hur många resor som görs mellan startpunkt (origin) X och målpunkt (destination) Y.

Till exempel ses för 2018 att mellan Umeå Ö och Nordmaling sker 340 resor per vardagsmedeldygn (cell AB27).

Flikarna "**Resandefördelning2011**" respektive "**Resandefördelning2018**" visar hur stor andel av resorna som nyttjar respektive tåglinje för en given OD-relation. Finns en direktlinje för en viss OD-relation erhåller den tåglinjen 100 % av resandet (en 1a i matrisen). Denna flik är en ren arbetsflik.

För den nyfikne ses dock exempelvis på rad 722 i 2018-fliken att resorna mellan Sundsvall V och Söderhamn fördelas sig enligt följande: för delsträckan Sundsvall V-Sundsvall C sker 0,3 av resorna på linjen Sundsvall-Östersund express, 0,3 av resorna på linjen Sundsvall-Östersund flerstopp, 0,3 resor på linjen Sundsvall-Umeå och 0,1 resor på linjen Sundsvall-Sollefteå (cellerna F722, G722, K722 respektive L722). Summan av dessa ska bli och bli 1 så detta är en hel delresa. Nästa delresa sker på sträckan Sundsvall-Söderhamn, på vilken resorna fördelas med 0,3 resor på linjen Stockholm-Umeå, 0,2 resor på linjen Stockholm-Sundsvall och 0,4 resor på linjen Gävle-Sundsvall. Summan för denna delsträckan ska bli, och blir även den = 1. Andelen resor fördelas utifrån turutbud för respektive linje. För relationen Umeå C-Lycksele (rad 331) finns här en direktlinje (Umeå-Lycksele), varför den linjen erhåller en 1a då samtliga resor antas ske längs denna direktlinje.

Flikarna "**Flödesomräkning2011**" respektive "**Flödesomräkning2018**" är visar i stort vilka delsträckor som ingår för respektive OD-relation, dvs. för att ta sig mellan X och Y, vilka delsträckor kommer man då att åka via?

Exempelvis ses på rad 254 relationen Luleå C-Stockholm C vilka delsträckor som måste passeras/nyttjas. För sträckan Luleå C-Stockholm C blir som ses antalet delsträckor många.