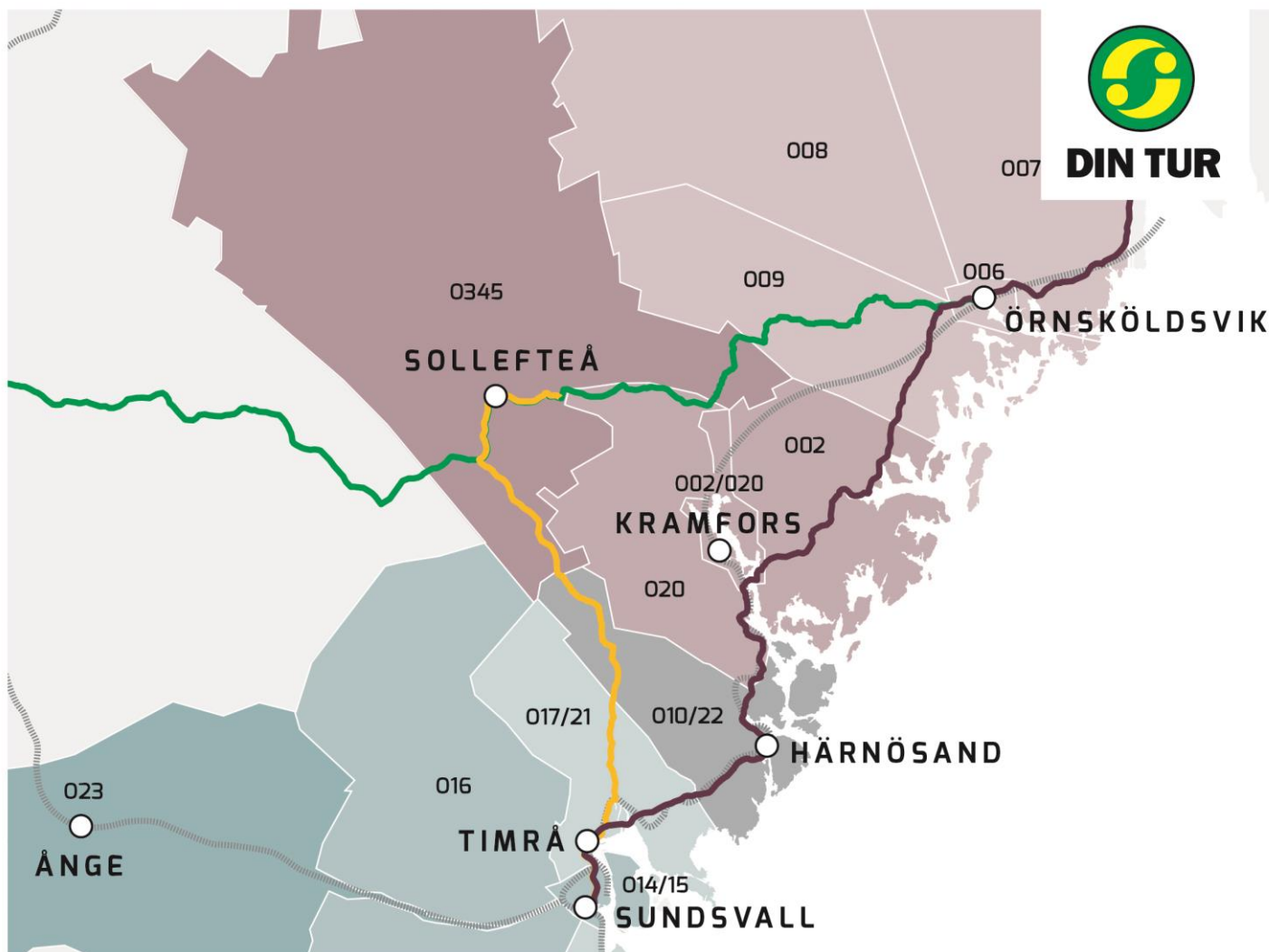




Trafikboks slut 2018

Resor med kollektivtrafik i Västernorrlands län

Dnr 19/00257



Tillsammans reser vi smartare

Sammanfattning

I Västernorrland har antalet påbörjade resor ökat med 2,1 % mellan 2017 och 2018 inklusive skolkort, exklusive skolkort är ökningen på 5,1 %. Den största ökningen sker i städerna och på de större regionala linjerna som går mellan huvudorter. Den positiva resandeutvecklingen syns både i områden med och utan nya subventionerade produkter. Områden med en ökning har den gemensamma faktorn att det är relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik i form av linjedragning och turtäthet, exempelvis ökar resandet mellan Matfors och Sundsvall. Även Sundsvall, Härnösand och Örnsköldsviks tätort har ökat resande, alla städer med relativt bra tillgång till kollektivtrafik. Högst ökning återfinns i Härnösands tätort som både har en relativt tät stadstrafik, samt ett nytt subventionerat månadskort för 50 kr. De områden som haft minskat resande är landsbygdsområden där tillgången till kollektivtrafiken är sämre och befolkningsmängden minskar.

Självfinansieringsgraden har minskat i Västernorrland då kostnaderna ökar snabbare än biljettintäkterna ökar. Att intäkterna inte ökar i samma takt och i några områden minskar trots ökat resande beror till stor del på de subventionerade produkterna. I många områden med relativt bra tillgänglighet till kollektivtrafik och utan nya subventioner har biljettintäkterna ökat med fler betalande resenärer.

För att locka fler att välja kollektivtrafiken framför bilen är det viktigt att avväga olika satsningar mot varandra. Den gemensamma nämnaren för ökat resande är bra utbud oavsett tillgången till kraftigt subventionerade produkter. Stora biljettsubventioner är kostsamma och bör inte ske på bekostnad av bekvämlighet och turtäthet. Minskar bekvämligheten, enkelheten och tillförlitligheten till kollektivtrafiken är det svårt att locka nya resenärer även om resandet är avgiftsfritt.

Trafikbokslutet för 2018 presenterar resandestatistik för året i form av antalet påstigande. I trafikbokslutet ingår även en ekonomisk del med biljettintäkter och trafikkostnader kopplade till våra trafikområden. Trafikbokslutet är ett omfattande dokument och är tänkt att fungera som ett uppslagsverk. Rekommendationen är att läsa om de områden som är intressant för dig som läser och inte från pärm till pärm. Nytt för 2018 är ett kapitel om den särskilda persontrafiken, samt att kortare delkapitel för alla trafikområdena i region Västernorrland.

Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	1
2.	Aktiviteter.....	2
3.	Påbörjade resor – linjelagd trafik	3
3.1	Målbildikatorer.....	3
3.2	Övergripande trend Västernorrland.....	5
3.3	Fördjupningar avtalsområden.....	8
3.3.1	Avtalsområde O02- Kramfors/Höga Kusten.....	8
3.3.2	Avtalsområde O345- Sollefteå	11
3.3.3	Avtalsområde O06 – Örnsköldsviks tätort	14
3.3.4	Avtalsområde O07- Örnsköldsvik Husum	17
3.3.5	Avtalsområde O08- Örnsköldsvik Bredbyn	20
3.3.6	Avtalsområde O09- Örnsköldsvik Köpmanholmen	23
3.3.7	Avtalsområde O10/O22- Härnösand	26
3.3.8	Avtalsområde O14/O15- Sundsvall tätort	30
3.3.9	Avtalsområde O16- Sundsvall/Nordvästra.....	34
3.3.10	Avtalsområde O17/O21- Timrå/Njurunda.....	37
3.3.11	Avtalsområde O18 – Sundsvall/Matfors	41
3.3.12	Avtalsområde O20- Kramfors/Ådalen	44
3.3.13	Avtalsområde O23- Ånge.....	47
3.3.14	Avtalsområde S3- Tvärflöjten/Örnsköldsvik – Sollefteå – Östersund	50
3.3.15	Avtalsområde S5 – Linje 201/Sundsvall – Härnösand.....	52
3.3.16	Avtalsområde S6 – Linje 50/Härnösand – Örnsköldsvik	54
3.4	Fördjupning – Sommarlovskortet.....	56
4.	Ekonomi (för Linjetrafiken)	61
4.1	Intäkter och kostnader	61
4.2	Kostnadsförändringar uppdelat i kostnadsposter.....	62
5.	Särskild Persontrafik	65
5.1	Övergripande för hela regionen.....	65
5.2	Reserelationer.....	70
6.	Metod	73
6.1.1	Linjelagd trafik.....	73
6.1.2	Sommarlovskort	73
6.1.3	Särskild Persontrafik	73
7.	Referenser.....	74
8.	Bilagor.....	75
8.1	Avtalsförteckning (Bilaga 1)	75
8.2	Resande på linjenivå 2017, gamla linjenätet (Bilaga 2)	76
8.3	Resande med sommarlovskortet för barn, sommaren 2018 (bilaga 3)	76

1. Inledning

Trafikboks slutet presenteras för fjärde året 2018 i kommunalförbundet kollektivtrafik myndigheten i Västernorrlands läns räkning och är en uppföljare för 2016 och 2017 års trafikboks slut (Din Tur, 2017; Din Tur, 2018). Syftet med trafikboks slutet är att presentera för kollektivtrafiken en övergripande beskrivning av resande-, intäkts- och kostnads- förändringar för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken.

Dokumentet är indelat i fyra huvudområden:

- *Aktiviteter* - de största åtgärderna som förändrat kollektivtrafiken.
- *Resande i linjelagd trafik* - resandeutvecklingen som skett i regionen och de olika trafikområdena.
- *Särskild Persontrafik* - resandeutvecklingen för trafiken som måste beställas i förväg, exempelvis sjukresor och anropningsbar kollektivtrafik.
- *Ekonomi*- tar upp kollektivtrafikens trafikrelaterade förändringar av intäkter och kostnader.

Resande kan mätas på många sätt. De två vanligaste är marknadsandelen för kollektivtrafik och antal påbörjade resor. De två metoderna mäter olika saker och bör ses som kompletterande sätt att mäta kollektivt resande. I det här dokumentet ligger fokus på antalet påbörjade resor. I huvudsak är statistiken redovisad utifrån de 17 trafikområden Västernorrlands kollektivtrafik är indelad i. (Trafikområdena presenteras mer detaljerat i bilaga 1.)

2. Aktiviteter

Aktiviteter benämns med åtgärder inom linjenät, infrastruktur, fordon, information, prissättning och produktutbud som på kort eller lång sikt påverkar resande, trafikkostnader och intäkter i Västernorrlands län. I trafikbokslutet presenteras de aktiviteter som anses vara av större omfattning och där Din Tur är delaktig.

Aktiviteter av större omfattning 2018 i en kort sammanfattning:

- **Extra svåra väderförhållanden**
 - I början av 2018 orsakade kraftigt snöfall att den linjelagda kollektivtrafiken ställdes in en dag.
 - Svåra väderförhållanden och problem med väghållning har ökat störningarna av trafiken under vintern 2017/2018.
- **Det länsövergripande sommarlovskortet**
 - Det kostnadsfria länsövergripande sommarlovskortet lanserades och var giltigt sommaren 2018 i hela regionen.
- **Örnsköldsvik**
 - Ett sammanhållet år har gått sedan det nya linjenätet med en ny tidtabell infördes.
 - Linje 401 (Domsjö – Centrum) har förtätats i rusningstid.
 - En servicelinje har införts mellan Kroksta – Centrum.
- **Härnösand**
 - På centrumlinjen(linje525) har vanlig taxa införts från att tidigare ha varit avgiftsfritt.
 - Två nya subventionerade reskort har införts, ett månadskort vuxna för 50 kr och avgiftsfritt resande för barn.
- **Sundsvall**
 - Ett år har gått sedan sträckan Matfors – Sundsvall fick förkortad restid och förstärktes med fler turer.
 - En linjenäts-analys av Sundsvalls tätortstrafik pågår, i syfte att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken i Sundsvall.
 - Navet flyttas närmare centrala Sundsvall och blir ”Hållplats Stenstan”, byggnation pågår och försvårar kollektivtrafiken i en övergångsperiod.
 - Ett månadskort för 100kr för barn har införts.
 - Projektering för att bygga om Sundsvalls centralstation.
 - Ombyggnationer i Sundsvalls stad har påverkat kollektivtrafiken under 2018 och krävt omfattande resurser från myndigheten i planering och information.
- **Timrå**
 - Ett nytt avgiftsfritt barnkort har införts.
- **Linje 50 Härnösand – Örnsköldsvik**
 - Vid turlistesiftet december 2018 reducerades helgtrafiken på linje 50.

3. Påbörjade resor – linjelagd trafik

I det här kapitlet redovisas den övergripande utvecklingen kring påbörjade resor i de olika trafikområdena. Västernorrlands linjelagda trafik är indelad i 17 trafikområden, där varje linje tillhör ett område¹. En förteckning av områdena och avtalstiderna finns i bilaga 1. Antal påbörjade resor mäts i biljettsystemet och är de resor resenärer runt om i länet påbörjar i Din Turs utbud. Varje gång en biljett registreras i bussarna lagras information om när, var och vilken typ av biljett resenären reser med.

Kapitlet är uppdelat i fyra delkapitel:

- *Målbildindikatorer* – de årligen återkommande målbildindikatorer som presenteras i årsredovisningen.
- *Övergripande trend i Västernorrland* – resandeutvecklingen för Västernorrland.
- *Fördjupning avtalsområden* – kortare fördjupningar av alla trafikområden separat.
- *Fördjupning sommarlovskortet* - fördjupning av resandet med det länsövergripande sommarlovskortet.

3.1 Målbildindikatorer

Den övergripande trenden är en ökning i antalet påbörjade resor, där den totala ökningen inklusive skolkort är ca 2 procent (Tabell 1). Alla tätorter har en ökning och den största ökningen är koncentrerad till tätorterna Härnösand och Örnsköldsvik. Antalet resor har också ökat i Sundsvall/Liden, Njurunda/Timrå, Matfors, Härnösands landsbygd, Linje 40, Linje 201 och linje 50. De områden som minskat är Höga Kusten, Sollefteå Landsbygd, Örnsköldsvik/Husum, Örnsköldsvik/Skorped, Örnsköldsvik/Solberg, Ådalen, Ånge, och linje 331.

Tabell 1. Påstigningar per avtalsområde och årssvis, samt förändring mellan 2017–2018. Inom länet och Trafikområdena²

Trafikering	2018	2017	2016	2015	Procentuell utveckling
Höga Kusten (ink Nordvik)	67 532	79 035	99 843	90 268	-14,6%
Sollefteå tätort	77 874	74 381	69 906	61 703	4,7%
Sollefteå landsbygd	124 426	125 740	134 579	118 883	-1,0%
Örnsköldsvik tätort	1 222 244	1 165 562	911 055	739 323	4,9%
Örnsköldsvik-Husum, Gideå och Trehörningsjö	98 149	115 424	108 339	89 465	-15,0%
Örnsköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	148 821	150 126	140 861	135 774	-0,9%
Örnsköldsvik - Skorped och Köpmanholmen	150 199	154 064	145 822	140 756	-2,5%
Härnösands tätort	601 761	511 073	440 559	372 488	17,7%
Sundsvall tätort	5 403 093	5 370 199	5 090 788	5 118 808	0,6%
Sundsvall, Holm och Liden	130 962	118 986	121 420	118 398	10,1%
Njurunda - Sundsvall -Timrå	1 250 714	1 204 362	1 135 558	1 100 570	3,8%
Sundsvall - Matfors	224 133	206 343	182 358	180 114	8,6%
Sollefteå - Kramfors –Härnösand / Ådalen	352 362	387 699	374 478	338 149	-9,1%
Härnösand landsbygd	121 371	110 728	98 303	92 227	9,6%
Ånge landsbygd	159 745	170 712	173 187	165 138	-6,4%
Linje 40 Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund	26 335	24 023	33 216	30 607	9,6%
Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	19 507	19 782	17 115	16 938	-1,4%
Linje 201 Härnösand - Timrå - Sundsvall	232 326	222 640	200 542	195 504	4,4%
Linje 50 Härnösand - Örnsköldsvik (ny 2016)	47 744	43 709	1 380	-	9,2%

¹ Trafikområdena delas in utifrån linjenummer, undantaget är linje 331, där turena 3 och 4 tillhör O345.

² Tabellen innehåller resande med DinTurs linjelagda trafik inom våra trafikområden, samt inom länet. Resande i Jämtlands län med DinTurs linjelagda trafik är: Linje 30(O16): 2017 4902, 2018 4033, Linje 39(O04/O05): 2017 8175, 2018 6535, Linje 40(S3/ Tvärflöjten): 2017 49326, 2018 45469. Resandet för 2017 har reviderats från tidigare trafikbokslut.

Resandet har ökat i både regionaltrafik och tätortstrafik (Tabell 2). Över en tredjedel av regionaltrafikens ökning återfinns i de prioriterade stråken (Tabell 3). Ökat resande i Härnösands landsbygd, Sundsvall/Liden och Matfors har också påverkat den regionala resandeökningen. Resande med skolkort har minskat, eftersom skolelever i större utsträckning använder andra kommunalt subventionerade produkter (Örnsköldsvik, Sundsvall, Timrå och Härnösand).

Tabell 2, Övergripande måldata

Indikatorer	Utfall 2018	2017	2016	2015	Förändring 2018-2017
Kollektivtrafikens marknadsandel ³ (procent jämfört med det totala motoriserade resandet)	12	11	8	10	
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor	10 956 114	10 791 842	10 079 708	9 690 616	2%
varav buss (Din Tur)	10 459 298	10 254 588	9 561 680	9 187 591	2%
varav tåg (Norrtåg)	496 816	537 254	518 028	503 025	-8%
Varav antal påbörjade skolkortresor ⁴	1 307 071	1 547 011	1 789 051	1 833 922	-16%
Varav antal påbörjade kollektivtrafikresor exklusive skolkort	9 152 227	8 707 577	7 772 629	7 353 669	5%
Regionaltrafik ⁵	2 332 776	2 180 356	1 960 929	1 763 368	7%
Tätortstrafik ⁶	6 819 451	6 527 221	5 811 700	5 590 301	4%

Tabell 3, Prioriterade stråk, busstrafik

Trafik	2018	2017	Utveckling	Förändring
Landsbygdstrafik(50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 857 721	1 801 675	3,1%	56 046
Sundsvall	5 403 093	5 370 199	0,6%	32 894
Örnsköldsvik	1 222 244	1 165 562	4,9%	56 682
Summa	8 483 058	8 337 436	1,7%	145 622

³ Kollektivtrafik-barometern ingår i SKL:s nationella kvalitetsindikatorer ”Öppna jämförelser”. KOLBAR är ett verktyg för att öka kunskapen om både allmänhetens och de regelbundna kollektivtrafikresenärernas resvanor och attityder.

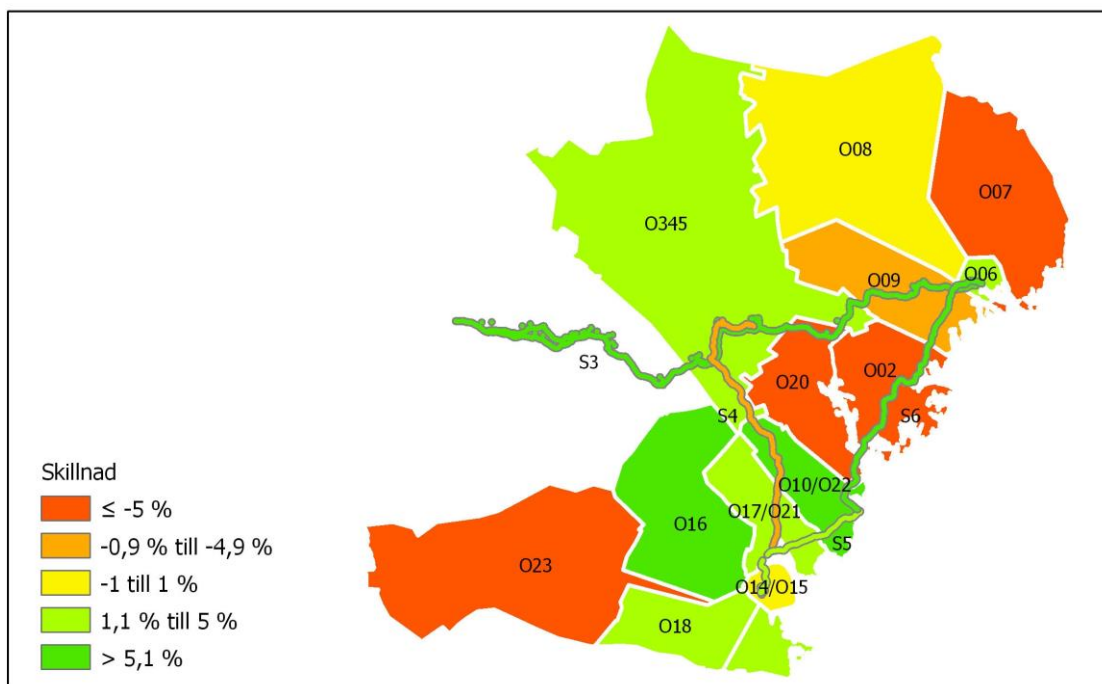
⁴ Skolkortresor är resor med Skolkort och ungdomskortet i Örnsköldsvik, Barnkortet Härnösand och Barnkortet Timrå ingår ej

⁵ Regionaltrafik inkluderar O02, O04/O05, O07, O08, O09, O16, O17/O21, O18, O20, O22, O23, S3, S4, S5 och S6, exklusive skolkort för bussarna

⁶ Tätortstrafik inkluderar O03, O06, O10 och O14/O15, exklusive skolkort

3.2 Övergripande trend Västernorrland

I Figur 1 syns Västernorrlands 17 trafikområdena och den procentuella resandeutvecklingen mellan 2017 och 2018 från Tabell 1. Att resandet minskar i många landsbygdsområden som O23, O20 och O02 beror sannolikt delvis på en förändrad befolkningssammansättning med sjunkande befolkningsmängd (SCB, 2019). I Ånge, Kramfors och Husum finns det dessutom tillgång till tåg för regionala resor, vilket kan leda till att många resenärer väljer tåget istället för bussen.



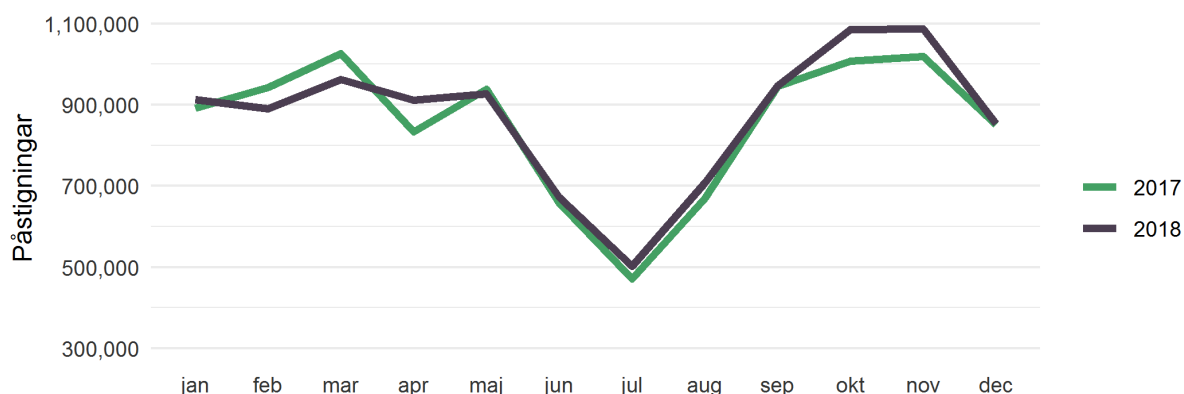
Figur 1, Karta över trafikområdena i Västernorrland och övergripande resandeförändring mellan 2017 och 2018

De två största resenärsgrupperna i Västernorrland är barn och vuxna (Figur 2). Det är också i de grupperna den största resandeökningen skett. Både för barn och vuxna är en stor del av resandet pendling till jobb och skola. Att det finns en grupp *okänd* beror på att alla resor inte går att koppla till ålder, exempelvis resplusresor, app-biljetter och sms-biljetter.



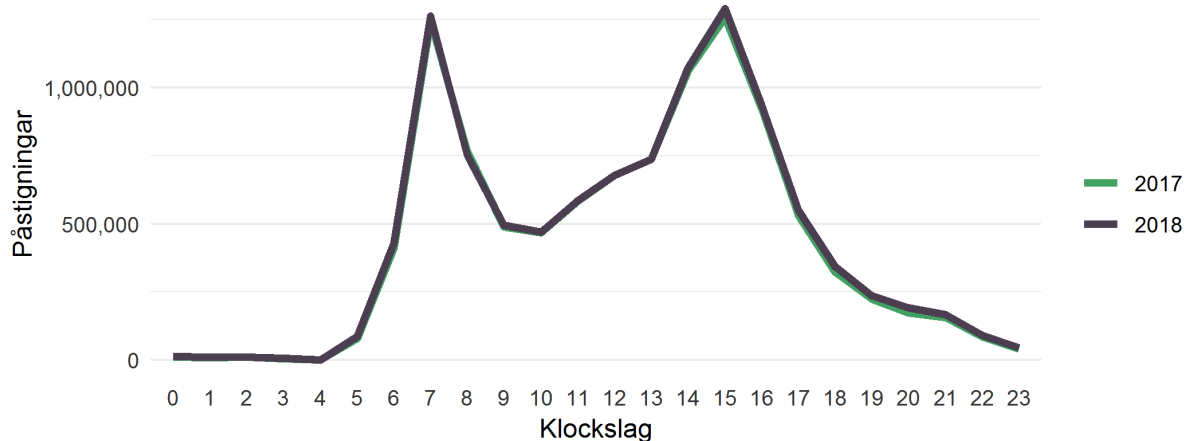
Figur 2, Påstigningar i Västernorrland, åldersvis 2017 och 2018

I Sverige sker de flesta kollektiva resorna under vintermånaderna, vilket resandet också ser ut i Västernorrland (Figur 3)⁷. Att resandet är högst under vintern, vår och höst beror till stor del på arbetspendling, men också vädret påverkar. Fler reser med kollektivtrafik när det är kallt, vid varmare väder ökar istället andelen cyklister och gångtrafikanter (Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, 2012). Det svåra vädret i början av 2018 ledde till förseningar och många inställda turer, vilket påverkat resandet. I början av 2018 är resandet längre jämfört med samma period 2017. Vi kan se en återhämtning i resandet under våren och i slutet av 2018 har vi en resandeökning. Att resandet ökar under sommaren och hösten kan troligen delvis förklaras med sommarlovskortet och de nya kommunalt subventionerade produkterna.



Figur 3, Påligningar i Västernorrland månadsvis, 2017 och 2018

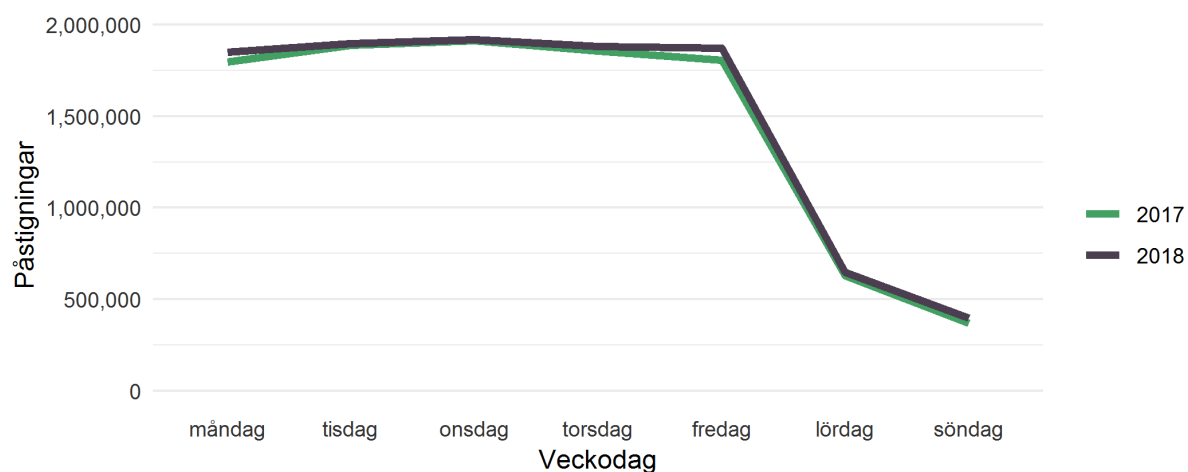
Det är vanligt inom kollektivtrafik med två resandetoppar under dygnet, en på morgonen och en på eftermiddagen. Även i Västernorrland finns dessa toppar (Figur 4). Under morgonen är den största andelen av resandet till skola och jobb. På eftermiddagen är det många resor från skola och jobb.



Figur 4, Påligningar i Västernorrland under dygnets timmar, 2017 och 2018

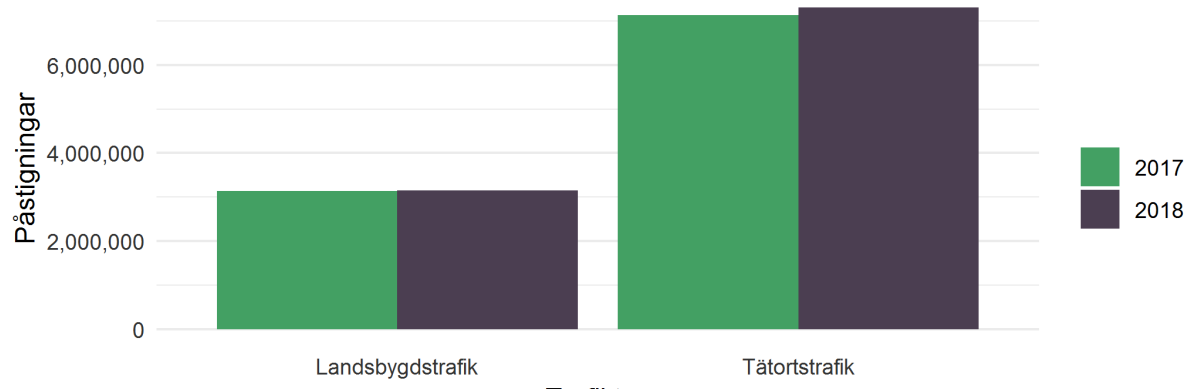
⁷ Under april 2017 uppstod ett databasproblem där resandestatistik försvann. Totalt sett är påverkan begränsad, men det syns i månadsvisa jämförelser.

Det kollektiva resandet skiljer sig vanligtvis mellan helg och vardag (Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, 2012). Detta stämmer även in på Västernorrland där flest resor är från måndag till fredag (Figur 5). Att resandet är högre vardagar är på grund av resor till och från skola och jobb.



Figur 5, Påstigningar i Västernorrland uppdelat på veckodagar, 2017 och 2018

Resandet är högre i stadstrafiken (Figur 6). I städerna är det bättre turtäthet och större befolkningsunderlag. Det är också i stadstrafiken vi ser en liten resandeökning.



Figur 6, Påstigningar i Västernorrland uppdelat på tätortstrafik och landsbygdstrafik

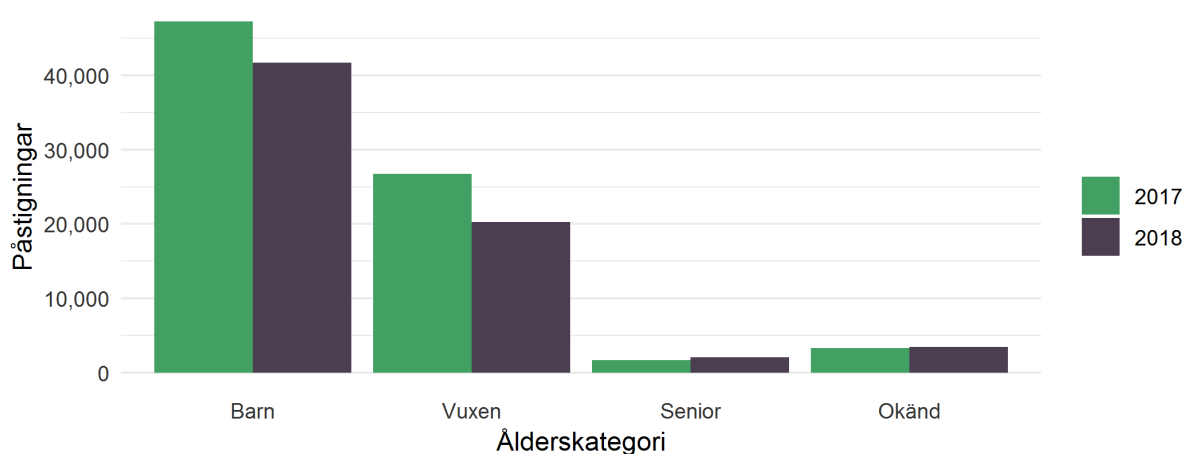
3.3 Fördjupningar avtalsområden

I detta avsnitt presenteras en kortare fördjupning av resandet i alla trafikområden i Västernorrland, utifrån ålder, linje, månad och timme. För områden med både tätort och landsbygdstrafik presenteras också denna uppdelning. Trafikområdet S4 är inte med i trafikbokslutet på grund av misstänkta fel med tidstämlarna.

3.3.1 Avtalsområde O02- Kramfors/Höga Kusten

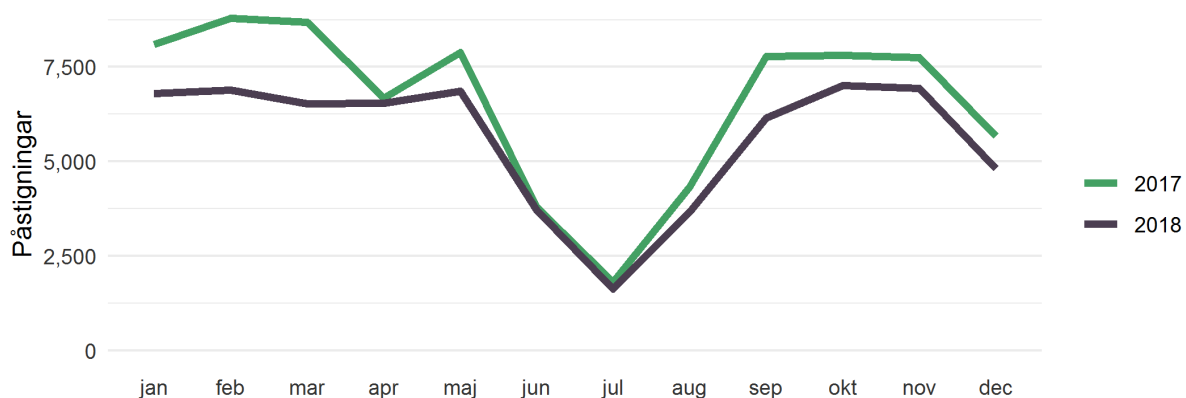
O02 (Höga Kusten) är ett trafikområde nordöst om centrala Kramfors med landsbygdstrafik. Området har haft en resandeminskning på 14,6 procent.

I Figur 7 presenteras antalet resande per åldersgrupp. Barn är den största ålderskategorin, följt av vuxna. Resandet har minskat både för barn och vuxna.



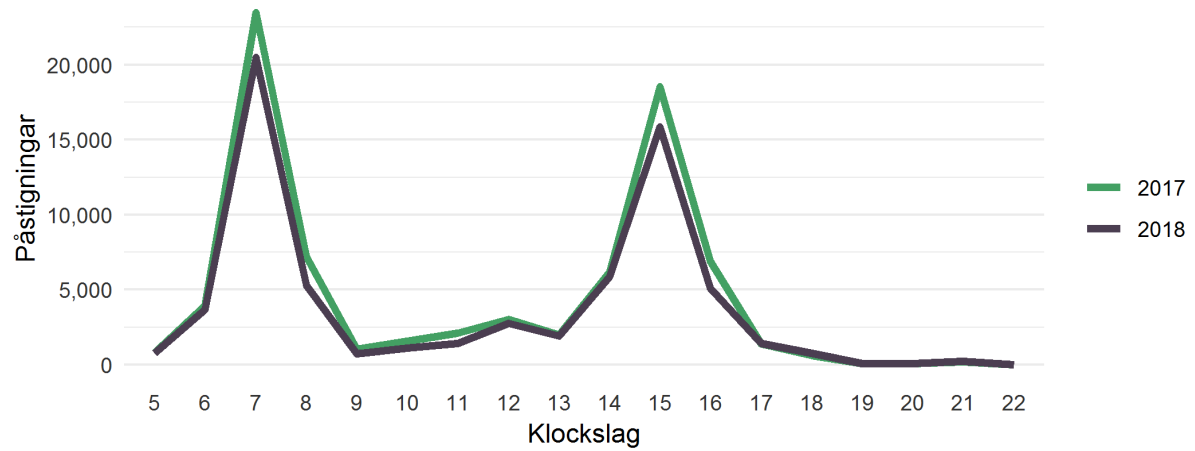
Figur 7, Påstigningar i O02 åldersvis 2017 och 2018

Resandet månadsvis (Figur 8) följer samma mönster som Västernorrland i helhet, med högst resande vintertid. Resandet minskar från 2017 till 2018 mest under vintermånaderna.



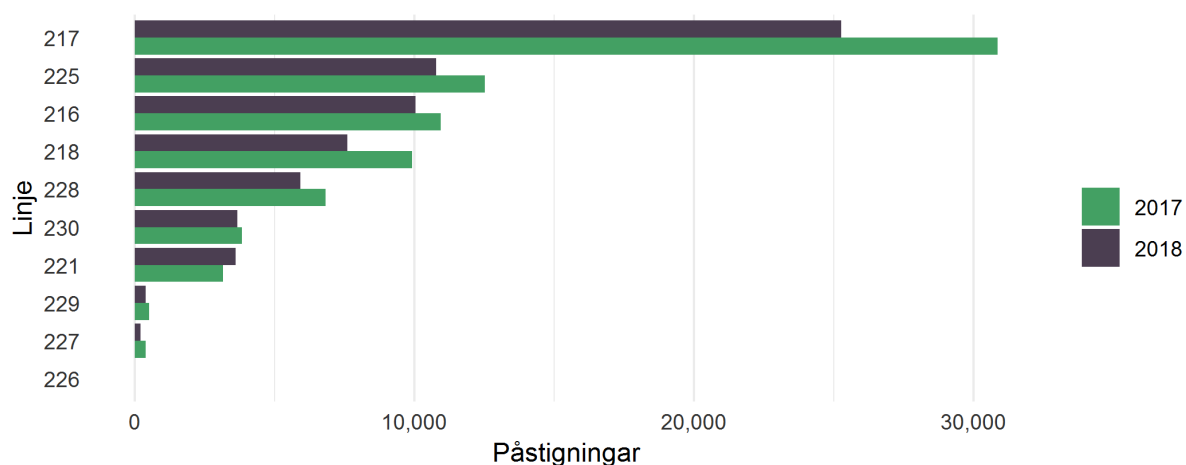
Figur 8, Påstigningar i O02 månadsvis, 2017 och 2018

Under dygnet(Figur 9) är resandet koncentrerat till två resandetoppar, en på morgonen och en på eftermiddagen.



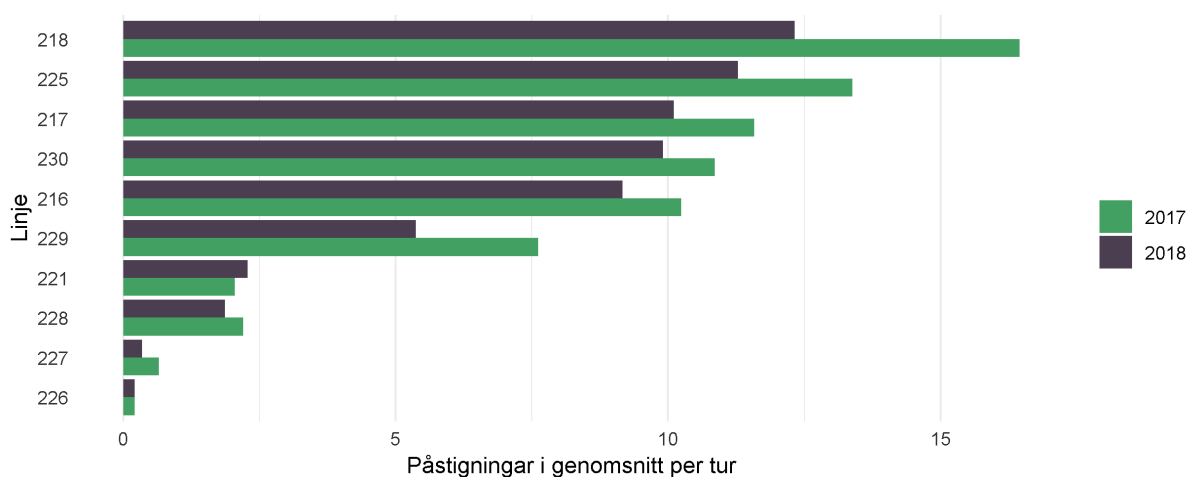
Figur 9, Påstigningar i O02 under dygnets timmar, 2017 och 2018

Figur 10 visar resande per linje. Flest resenärer har linje 217 som går mellan Kramfors-Nordingrå-Mjällom och passerar bland annat Lunde, Sandö och Ullånger. Linjerna 226 och 227 är sommarlinjer, där linje 227 har ett hundratal resande. Linje 226 har bara några enstaka resenärer. Resandet har minskat på alla linjerna, där den största minskningen är på linje 217.



Figur 10, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O02

Figur 11 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur för varje linje. Högst antal resenärer per tur har linjerna 217, 218 och 225 med över 10 resande. Fyra linjer har lägre än 5 passagerare, linje 221, 226, 227 och 228. Antalet resenärer per tur har minskat för alla områden, där störst minskning skett för linje 218. Enbart linje 221 har ökat marginellt.



Figur 11, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O02

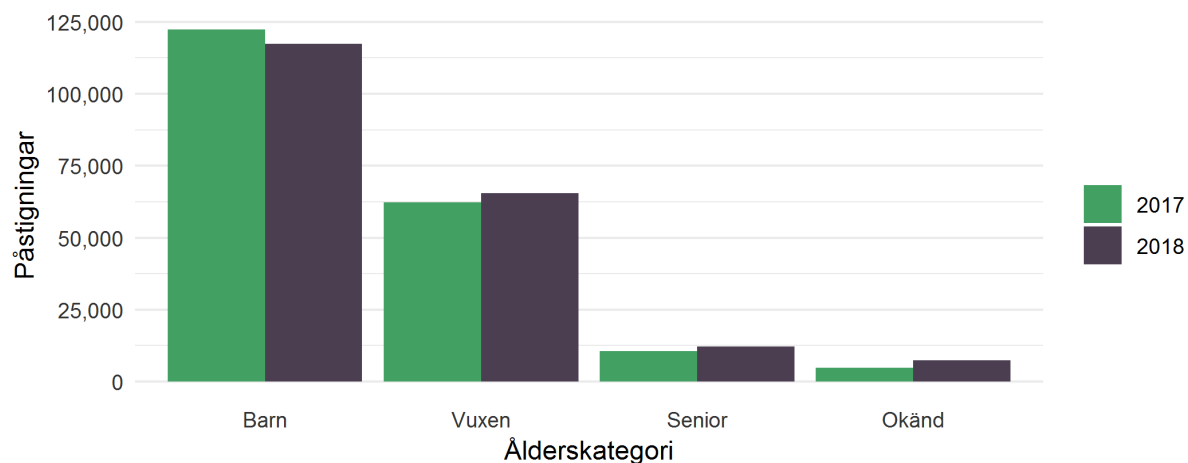
3.3.1.1 Analys O02

Att resandet minskar i Höga kusten området beror delvis sannolikt på en förändrande demografi. Under 2017 påverkades resandet av ett minskat antal boende för nyanlända i området (Din Tur, 2018). Området har också en minskande befolkningsmängd.

3.3.2 Avtalsområde O345- Sollefteå

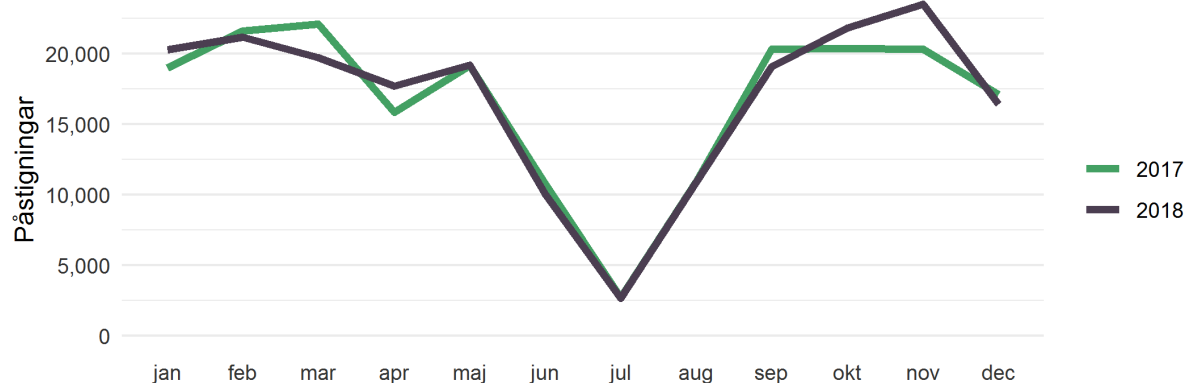
O345 består av Sollefteå kommun och har både landsbygdstrafik och tätortstrafik. Resandet i Sollefteå tätort har ökat med 4,7 procent och landsbygdstrafiken minskat med 1 procent.

I Figur 12 presenteras antalet resande per åldersgrupp. Barn är den största ålderskategorin, följt av vuxna. Resandet ökar för vuxna och seniorer, men minskar för barn.



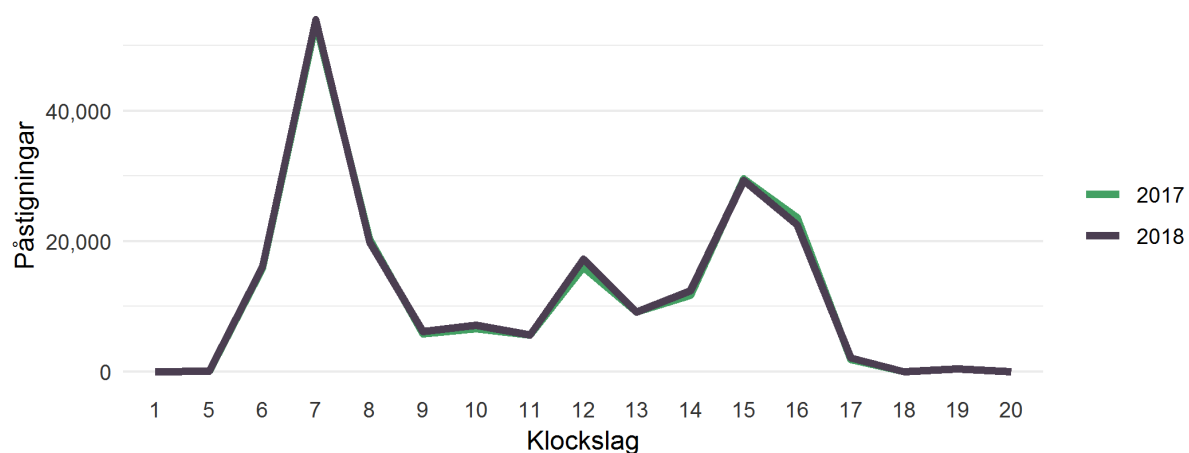
Figur 12, Påstigningar i O345 åldersvis 2017 och 2018

Uppdelat på månader (Figur 13) följer Sollefteå det generella resandemönstret för hela länet, med flest resor under arbetsmånaderna. Resandet minskar i början av 2018 och ökar i slutet av året.



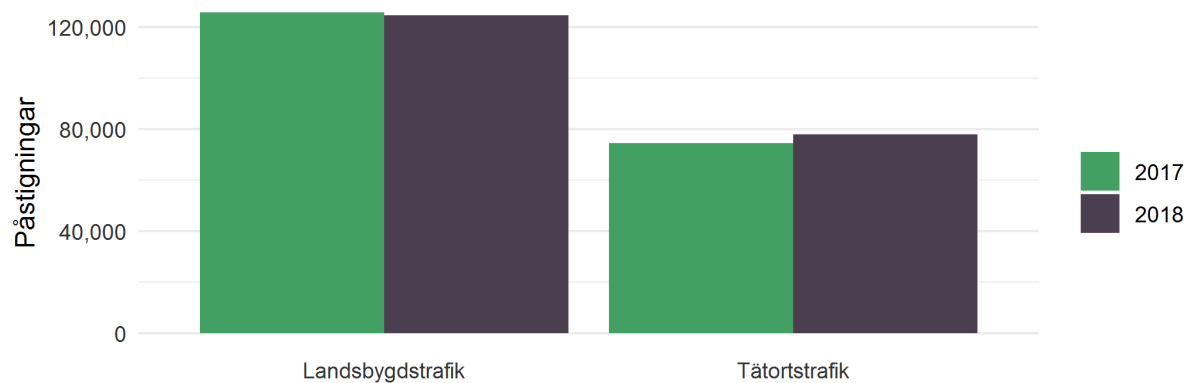
Figur 13, Påstigningar i O345 månadsvis, 2017 och 2018

I Sollefteå avviker resandet under dygnet (Figur 14) genom att det också finns en resandetopp mitt på dagen.



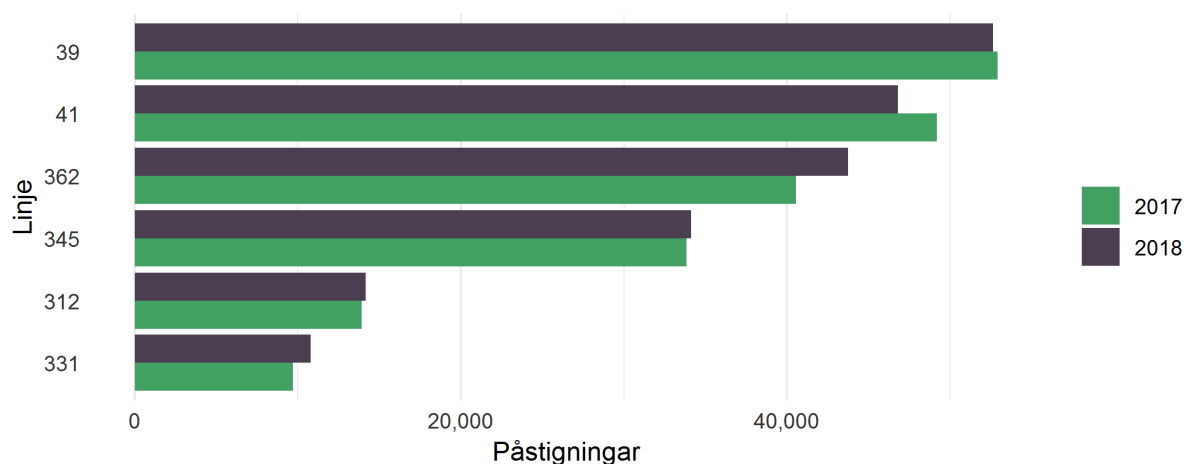
Figur 14, Påstigningar i O345 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I Sollefteå är störst del av resandet med landsbygdstrafiken. Mellan 2017 och 2018 är det stadstrafiken som ökar.



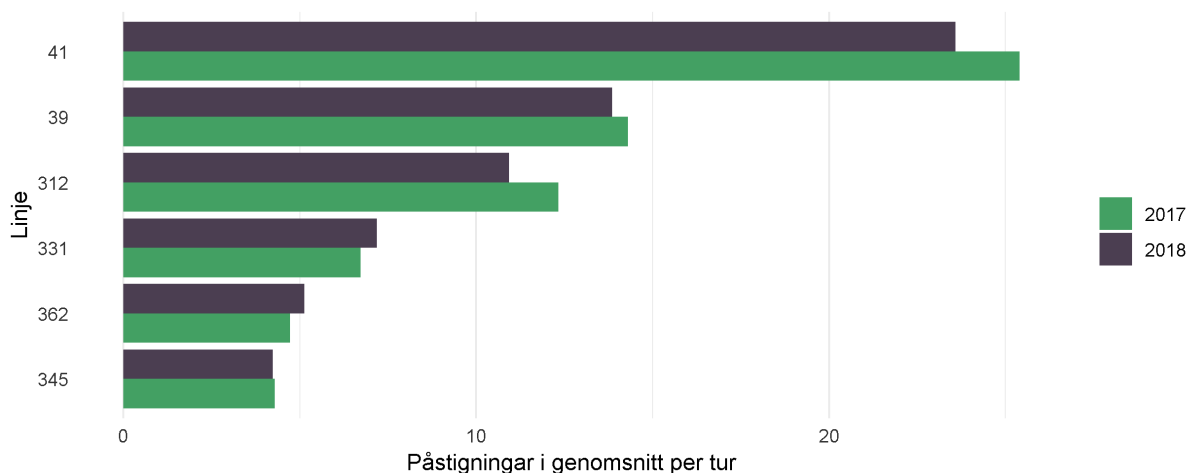
Figur 15, Påstigningar i O345 uppdelat på tätortstrafik och landsbygdstrafik

Figur 16 presenterar resandet per linje. Linje 345 och 362 är tätortslinjer. På linje 331 ingår bara tur 3 och 4 i området⁸. I området har linje 39 flest påstigningar, minst har linje 312 och 331. Mellan 2017 och 2018 har alla linjerna förutom linje 39 och 41 haft ett ökat resande.



Figur 16, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O345

Figur 17 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur för varje linje. Högsta antalet resenärer per tur har linje 41 med över 20 resenärer. Det är bara linje 345 som har under 5 resenärer. Mellan 2017 och 2018 har antalet resenärer per tur minskat för alla linjerna förutom linje 331 och 362.



Figur 17, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O345

3.3.2.1 Kort analys O345

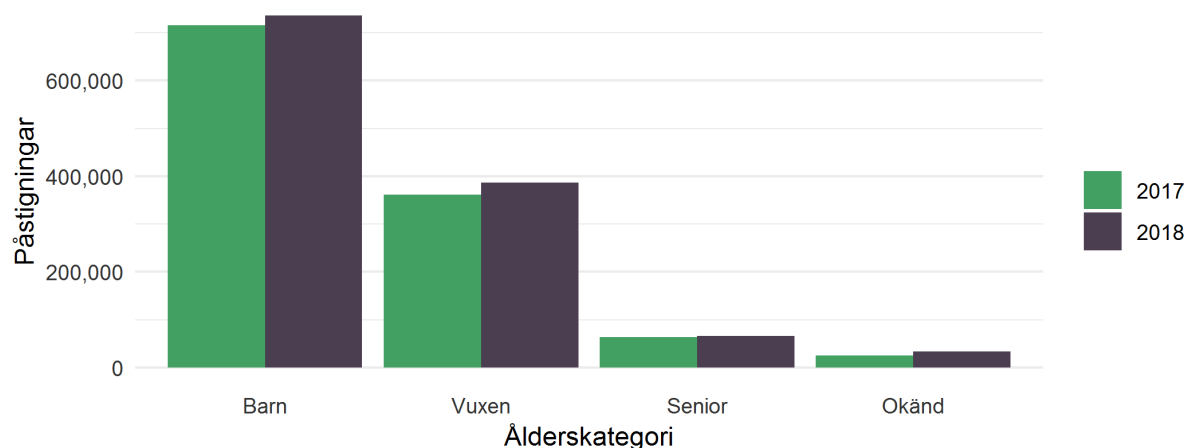
Den ökning som skett i Sollefteå är främst på linje 362, som är en tätortslinje mellan sjukhuset och Övergård via torget med 40 minuters trafik. I antalet resor har linje 362 ungefär 40 000 resor 2018, men linje 362 har också lågt antal resenärer per tur.

⁸ Linje 331 är uppdelat på två områden. Turerna 3 och 4 tillhör O345, alla andra turavgångar tillhör S4.

3.3.3 Avtalsområde O06 – Örnsköldsviks tätort

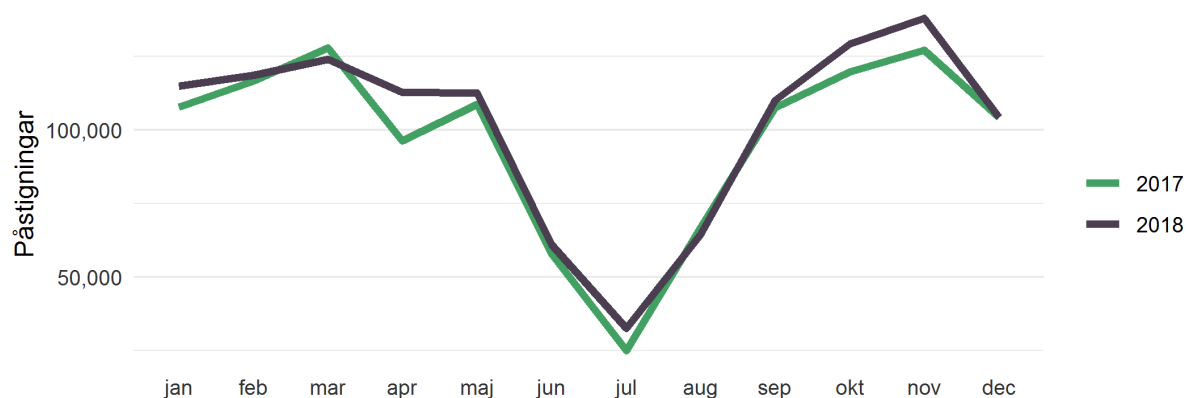
O06 består av Örnsköldsviks tätortstrafik. I Örnsköldsvik har det genomförts stora förändringar de senaste två åren, när där det infördes ett nytt linjenät december 2017. Sedan december 2018 har också pluslinjen 411 tillkommit. År 2016 infördes det avgiftsfria ungdomskortet som är ett helt subventionerat barnkort. Från 2017 till 2018 har resandet ökat med 4,9 procent.

Den största åldersgruppen i Örnsköldsviks tätort (Figur 18) är barn, följt av vuxna. Resandet har ökat i alla ålderskategorierna, där den största ökningen har skett hos barn och vuxna.



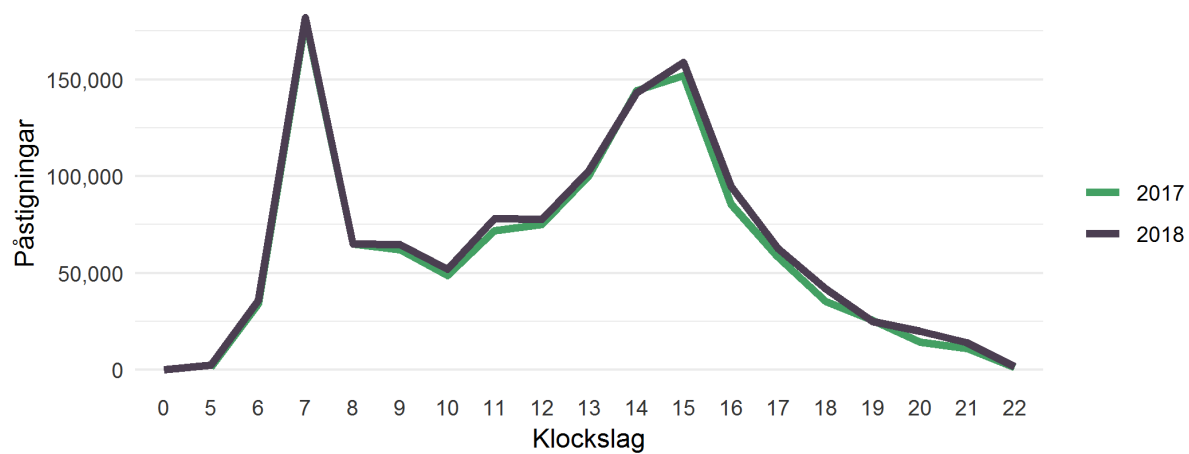
Figur 18, Påstigningar i O06 åldersvis 2017 och 2018

Månadsvis är resandet högst under vinterhalvåret (Figur 19). Mellan 2017 och 2018 ökar resandet under hela året, där den största ökningen är i oktober och november.



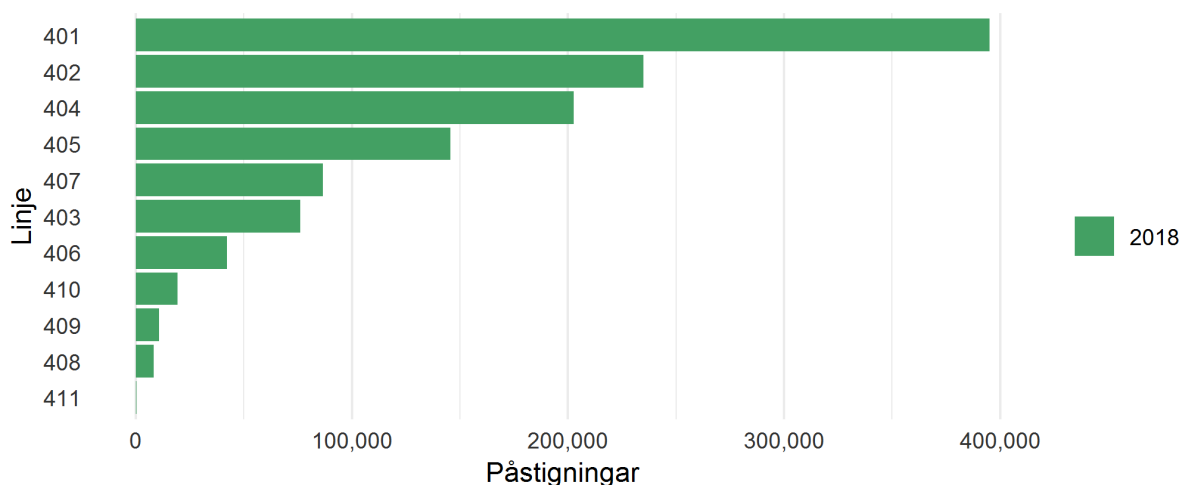
Figur 19, Påstigningar i O06 månadsvis, 2017 och 2018

Under dygnet (Figur 22) visar på två resandetoppar, en på morgonen vid 7 tiden och en på eftermiddagen. Mellan år 2017 och 2018 har resandet ökat efter klockan 10 och framåt.



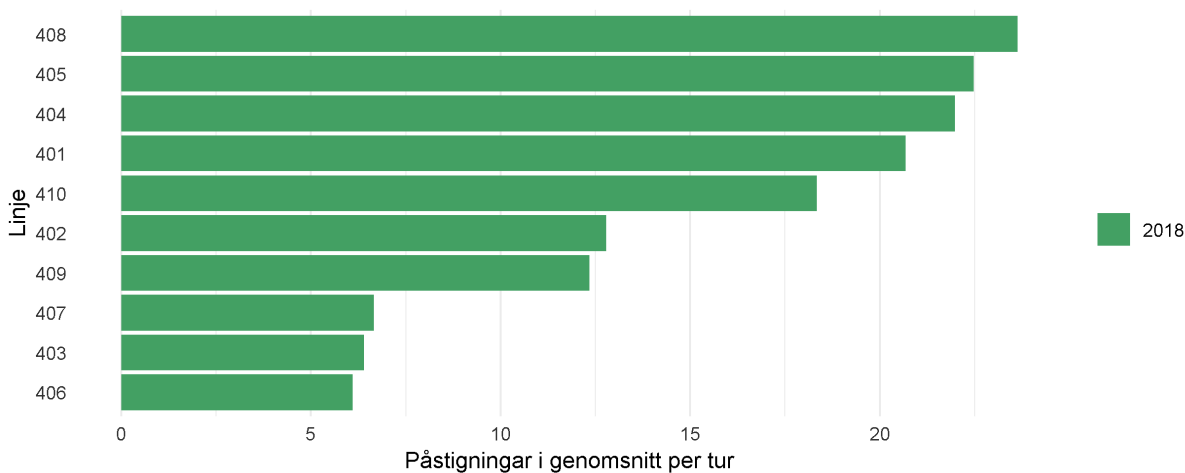
Figur 20, Påstigningar i O06 under dygnets timmar, 2017 och 2018

Figur 24 visar resandet per linje 2018. Att bara resandet från 2018 visas beror på att det är ett nytt linjenät 2018. Resandet per linje 2017 finns i bilaga 2. Flest resande har linje 401, med ungefär 400 000 resenärer per år. Minst resande har linjerna 408, 409 och 410 med runt 8 000-20 000 resande var. Linje 411 tillkom i slutet av 2018.



Figur 21, Påstigningar per linje 2018 i O06(resande 2017 finns i bilaga)

Figur 22 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur. Linjerna 401, 404, 405 och 408 har över 20 resenärer per tur. Ingen linje har under 5 resenärer per tur.



Figur 22, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O06

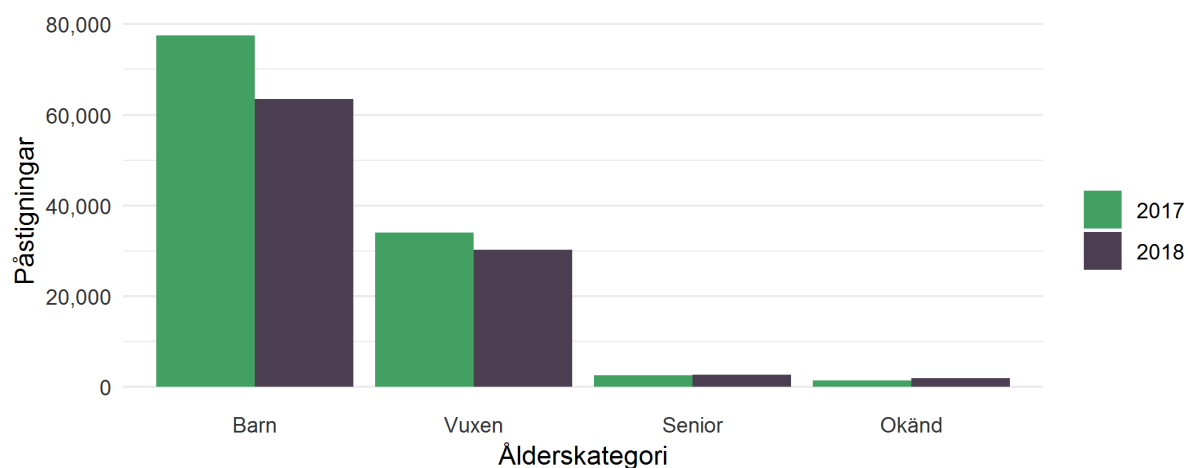
3.3.3.1 Kort analys O06

Örnsköldsvik har en ökande resandeutveckling, där resandet ökar både hos barn och vuxna. Det nya linjenätet verkar vara relativt effektivt då de flesta linjerna har ett högt genomsnitt per tur och ingen linje har under 5 resenärer per tur i genomsnitt.

3.3.4 Avtalsområde O07- Örnsköldsvik Husum

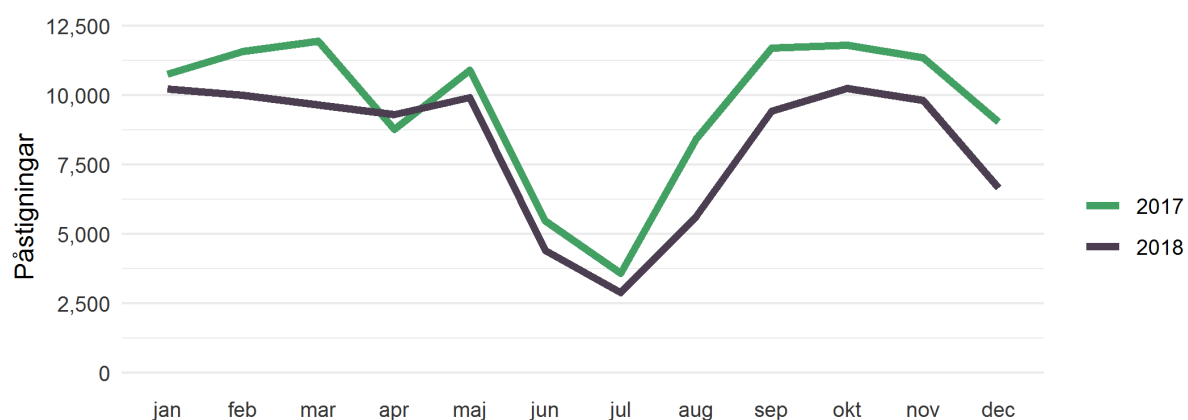
O07 är ett av Örnsköldsviks landsbygdsområde, nordöst om Örnsköldsviks tätort. Utöver busstrafiken finns det i Husum tillgång till tåg, genom Norrtåg. Precis som i Örnsköldsviks tätort kan barn resa avgiftsfritt med ungdomskortet. Mellan 2017 och 2018 har resandet minskat med 15 procent.

I Figur 23 presenteras åldersfördelningen i O07, där barn är den största resandegruppen. Resandet har minskat både för barn och vuxna, men den största minskningen har skett av barn.



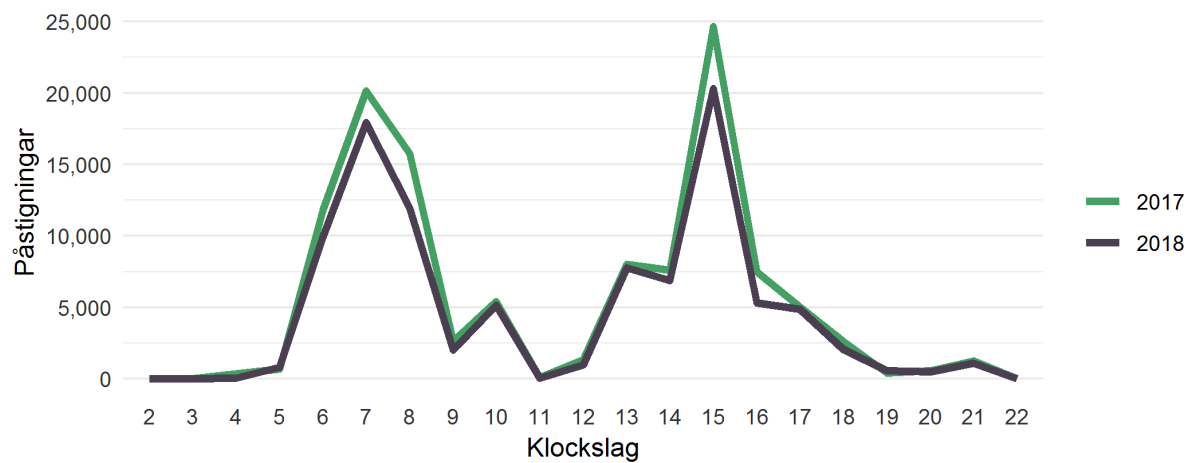
Figur 23, Påstigningar i O07 åldersvis 2017 och 2018

Månadsvis(Figur 24) är resandet högre under vinterhalvåret. Resandet minskar under hela 2018.



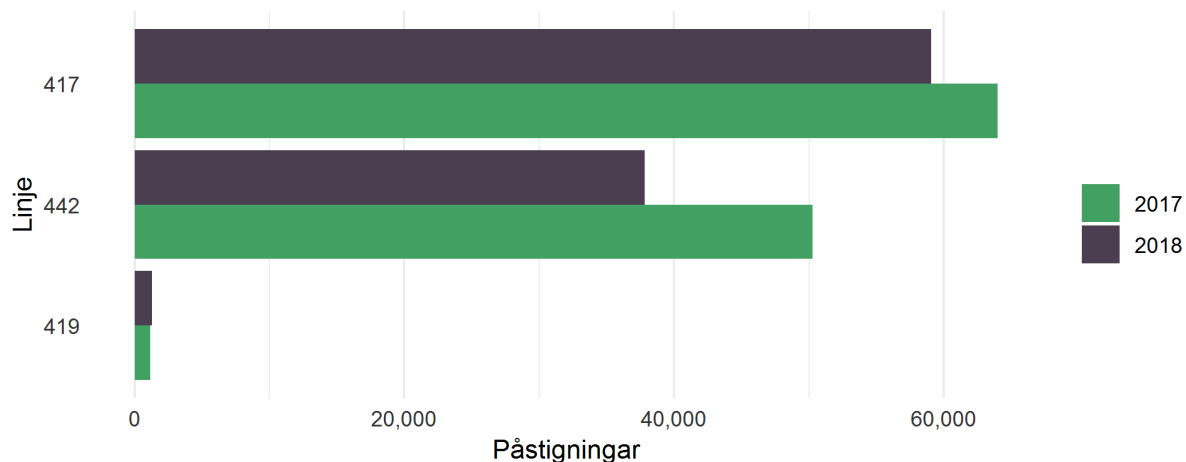
Figur 24, Påstigningar i O07 månadsvis, 2017 och 2018

Under dygnet har O07 (Figur 25) två resandetoppar, en på morgonen och en på eftermiddagen. Resandet har minskat mest under resandetopparna från 2017 till 2018.



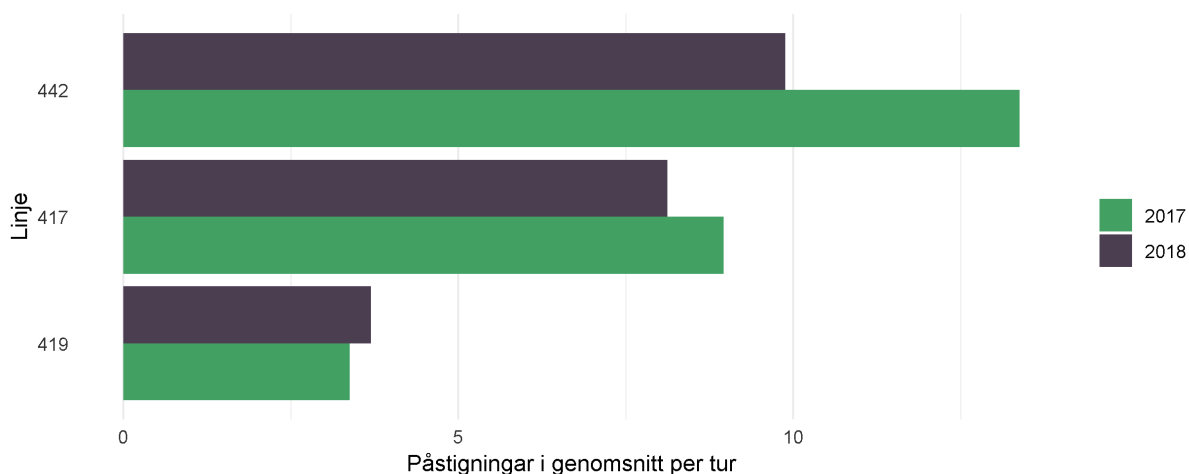
Figur 25, Påstigningar i O07 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I O07 (Figur 26) har flest resor skett på linjerna 417 och 442. Resandet har minskat både på linje 417 och 442.



Figur 26, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O07

Figur 27 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur för varje linje. I antalet resenärer per tur har linjerna 417 och 442 båda över 8 resenärer, linje 419 har mindre än 5 resenärer. Antalet resenärer per tur har minskat mest på linje 442.



Figur 27, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O07

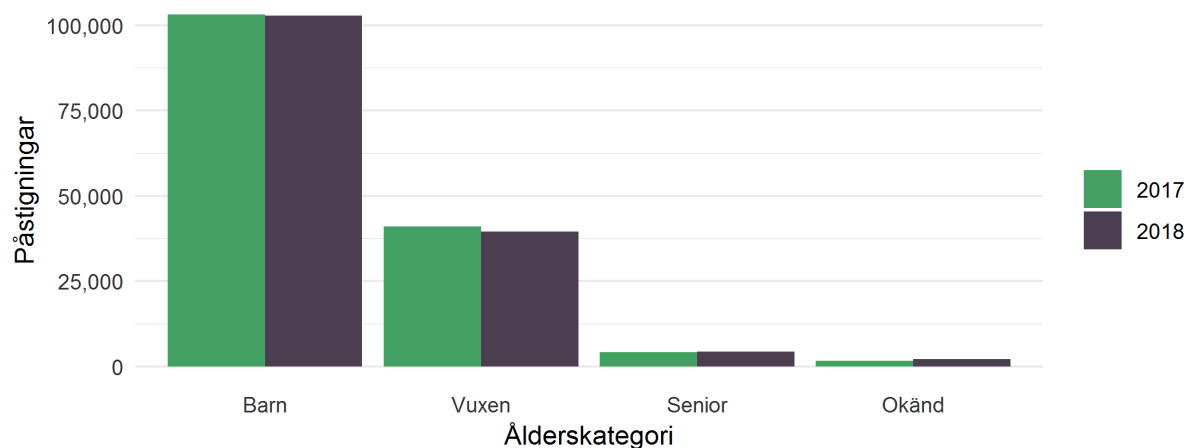
3.3.4.1 Kort analys O07

Att resandet minskar i O07 följer samma mönster som många andra landsbygdsområden. I Husum finns också tillgång till tåg, vilket gör att många kan välja tåget istället för bussen.

3.3.5 Avtalsområde O08- Örnsköldsvik Bredbyn

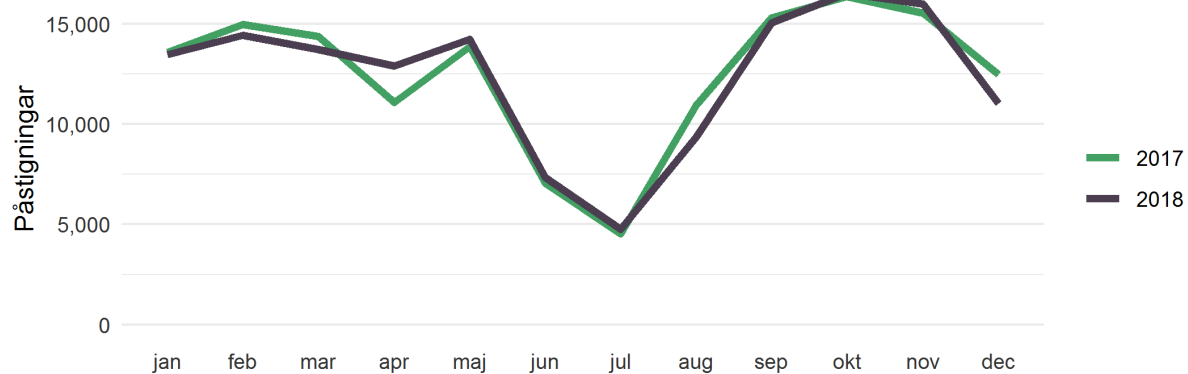
O08 är ett av Örnsköldsviks landsbygdsområde, nordväst om Örnsköldsviks tätort. I området kan barn resa avgiftsfritt med ungdomskortet. Resandet har minskat mellan 2017 och 2018 med 0,9 procent.

Uppdelat på ålderskategorier (Figur 28) är största resandegruppen barn. Från 2017 till 2018 har resandet av vuxna minskat.



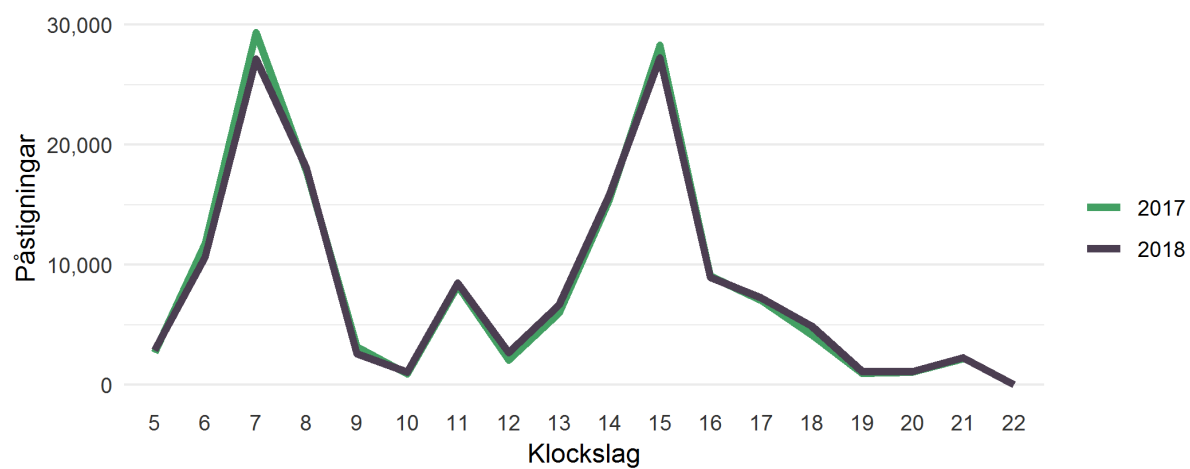
Figur 28, Påstigningar i O11 åldersvis 2017 och 2018

Uppdelat månadsvis (Figur 29) är resandet högst under vinterhalvåret. Mellan 2017 och 2018 har resandet minskat i början av året, i augusti och december.



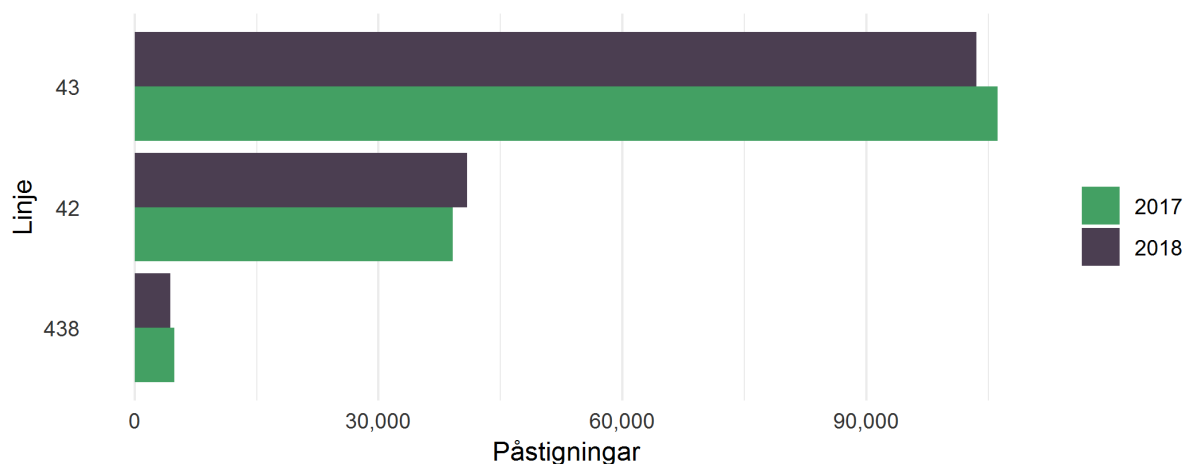
Figur 29, Påstigningar i O08 månadsvis, 2017 och 2018

O08 har två resandetoppar under dygnet (Figur 30), en omkring klockan 7 och en omkring klockan 15. Resandeminskningen har mestadels skett under de två topparna.



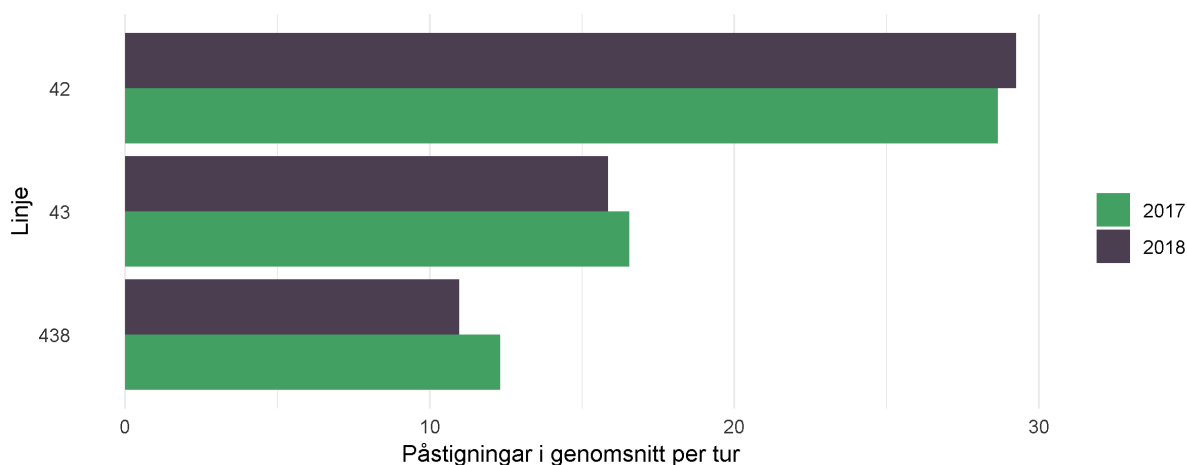
Figur 30, Påstigningar i O08 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I O08 har linje 43 flest resenärer, med ungefär 100 000 resande per år. Linje 42 har ungefär 40 000 resenärer och linje 438 ungefär 4 500 resenärer. Från 2017 till 2018 har linje 43 en resandeminskning och linje 42 en resandeökning.



Figur 31, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O08

Figur 32 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur för varje linje. Linje 42 har det högsta antalet resenärer per tur med ungefär 29 resenärer. Ingen linje i området har under 10 resenärer per tur.



Figur 32, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O08

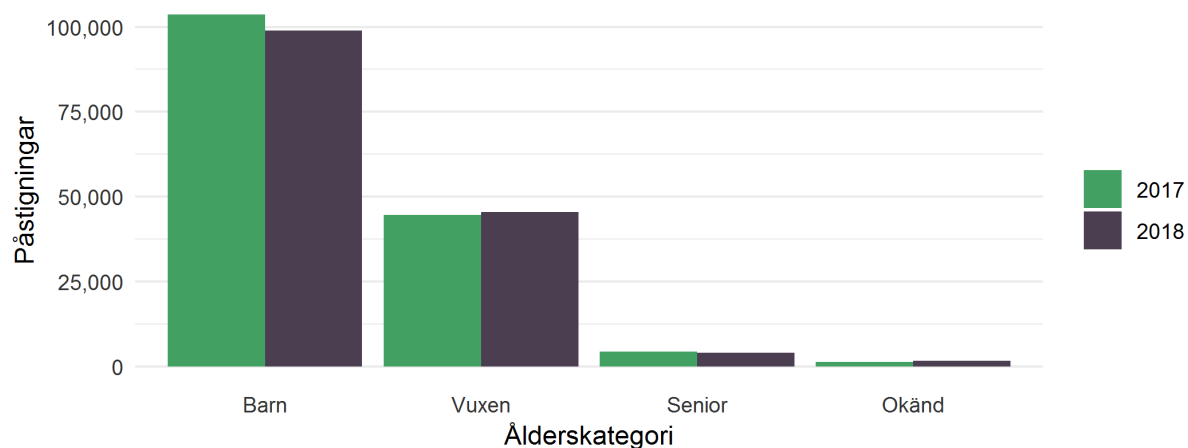
3.3.5.1 Kort analys O08

I O08 är det en liten resandeminskning. Att det minskar följer samma mönster som många andra landsbygdsområden, som delvis kan förklaras med en krympande befolkning (SCB, 2018). Positivt är att linjerna har ett relativt högt antal resenärer per tur, vilket är viktigt för en resurseffektiv kollektivtrafik.

3.3.6 Avtalsområde O09- Örnköldsvik Köpmanholmen

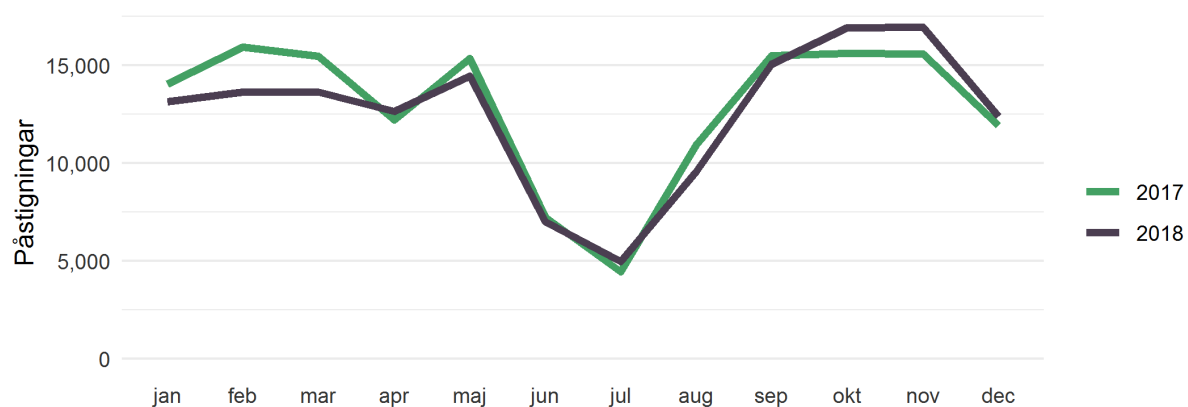
O09 är ett av Örnköldsviks landsbygdsområde, söder om Örnköldsviks tätort. Mellan 2017 och 2018 har påstigningarna minskat med ungefär 2,5 procent.

Sett till ålderskategorierna (Figur 33) är barn den vanligaste resandekategorin. Mellan 2017 och 2018 har resandet minskat av barn, men ökat hos vuxna.



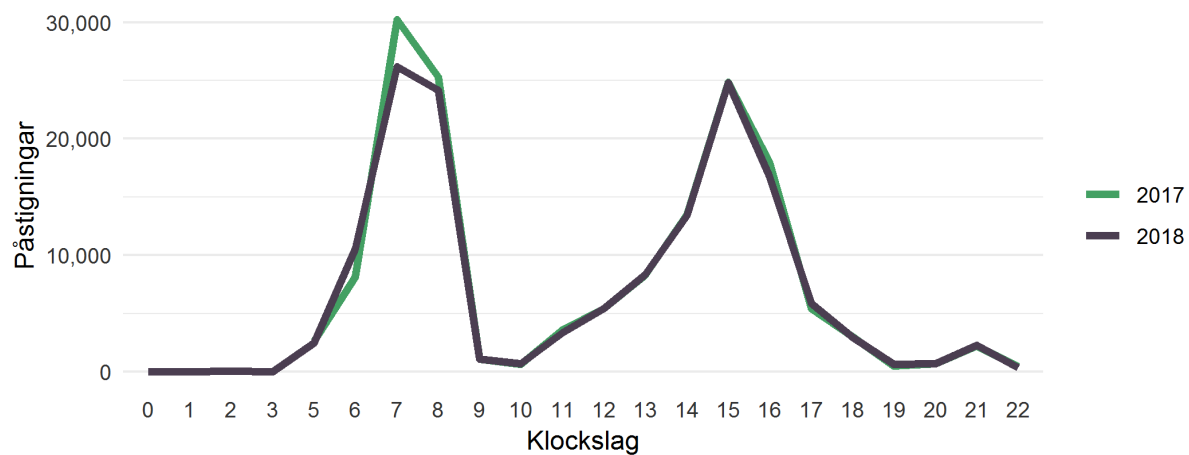
Figur 33, Påstigningar i O09 åldersvis 2017 och 2018

I O08 följer resandet årsvis (Figur 34). samma mönster som länet i helhet, där resandet är som högst under vinterhalvåret. Det är i främst i början av 2018 resandeminskningen skett, i slutet av 2018 ökar istället resandet.



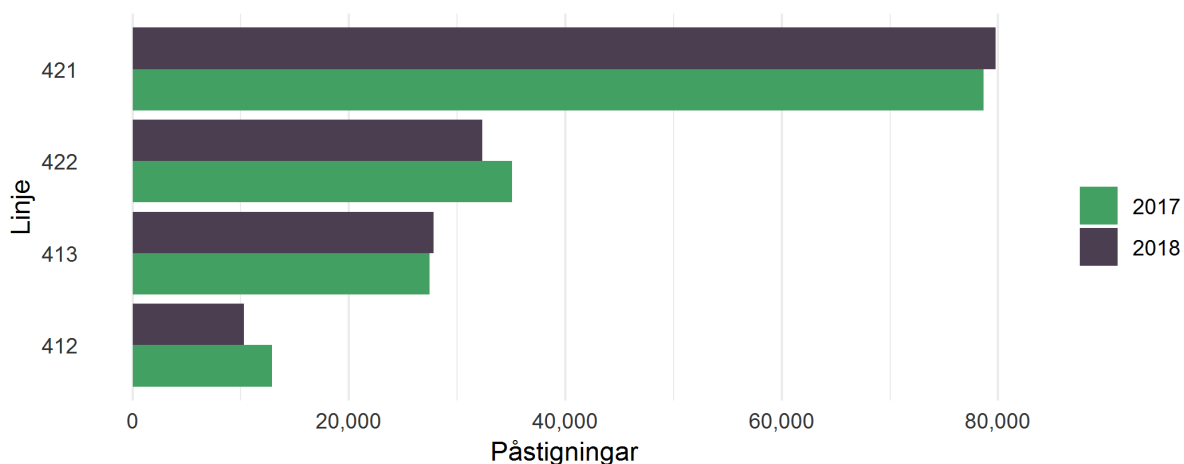
Figur 34, Påstigningar i O09 månadsvis, 2017 och 2018

Fördelat under dygnets timmar (Figur 35) sker fler resor de vanliga pendlingstiderna på morgonen och eftermiddagen. Resandeminskningen mellan 2017 och 2018 är störst omkring 7 till 9 tiden.



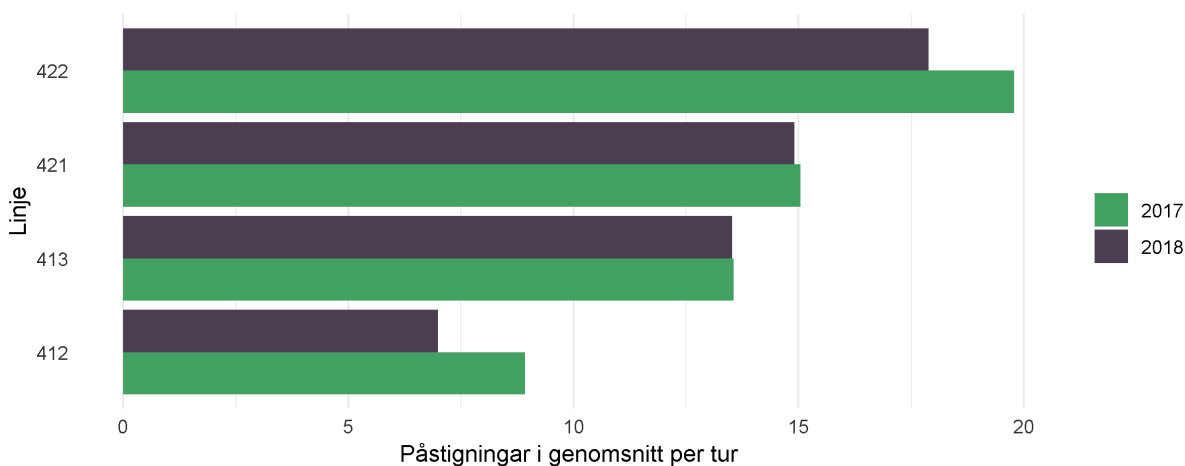
Figur 35, Påstigningar i O09 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I O09 (Figur 36) har linje 421 flest resesande med nästan 80 000 resenärer. På linjerna 413 och 422 sker vardera ungefär 30 000 resor per år. Mellan 2017 och 2018 har resandet minskat på linje 422 och 412 men ökat på linje 413 samt linje 421.



Figur 36, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O09

Figur 37 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur. Högst antal resenärer per tur har linje 422 med 18 passagerare. Mellan 2017 och 2018 har antalet resenärer per tur minskat på alla linjerna.



Figur 37, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O09

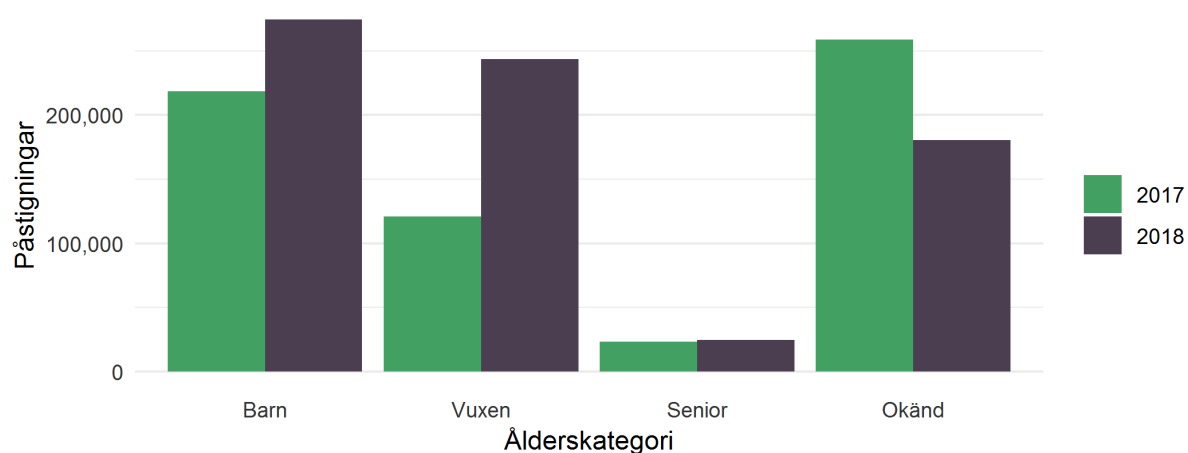
3.3.6.1 Kort analys O09

Även om resandet i O09 totalt minskat mellan 2017 och 2018 har resandet ökat i slutet av året. Att resandet bara minskat i början av året innebär att minskningen från 2017 kan vara en tillfällig nedgång och inte en trend.

3.3.7 Avtalsområde O10/O22- Härnösand

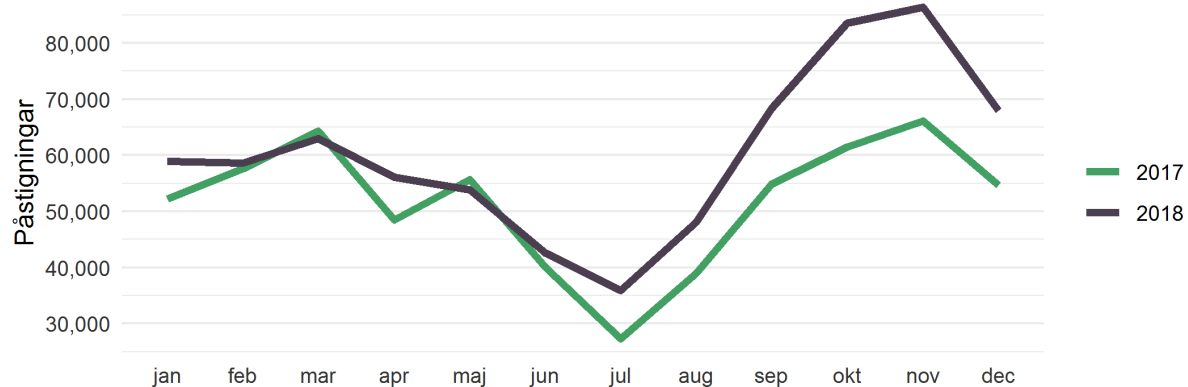
O10/O22 inkluderar Härnösands kommun och innehåller både landsbygdstrafik och tätortstrafik. Under 2018 har två nya resekort införts, ett månadskort till vuxna för 50kr och ett avgiftsfritt månadskort för barn. På centrumlinjen(linje525) har vanlig taxa införts från att tidigare ha varit avgiftsfritt.

Indelat i ålderskategorier (Figur 38) är de vanligaste ålderskategorierna barn, vuxna och okänd. Mellan 2017 och 2018 ökar resandet kraftigt både för barn och vuxna, medan det minskar i gruppen okänd. Det troliga skälet till att resandet är ovanligt högt i gruppen okänd är att resenärer innan sommaren 2018 inte behövde uppvisa resekort på centrumlinjen, istället passagerarräknade chaufförerna.



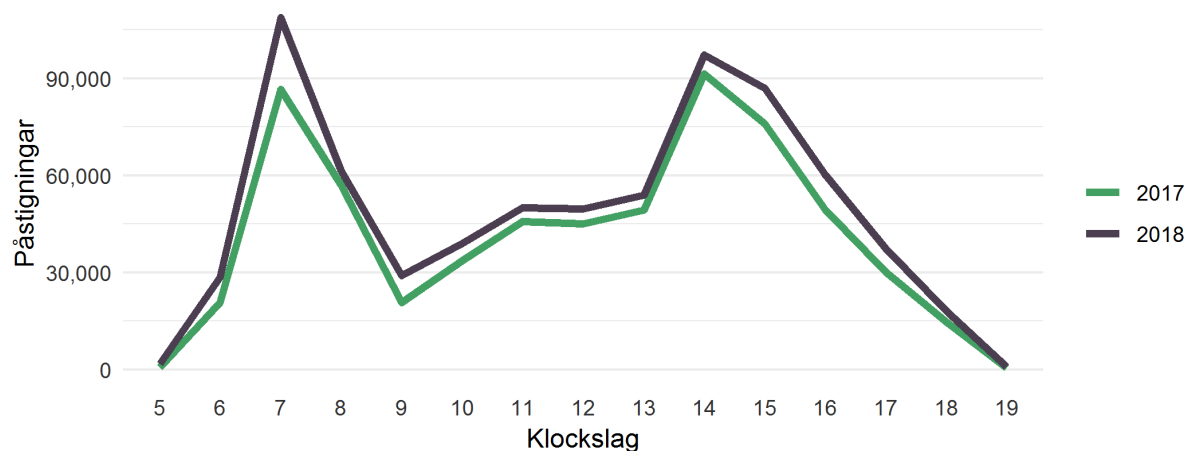
Figur 38, Påstigningar i O10/O22 åldersvis 2017 och 2018

Sett till månaderna är det samma mönster i Härnösand som länet i helhet, flest resor sker under vinterhalvåret(Figur 39). Resandet börjat öka under sommaren och hösten, vilket med stor sannolikhet beror på de nya resekorten.



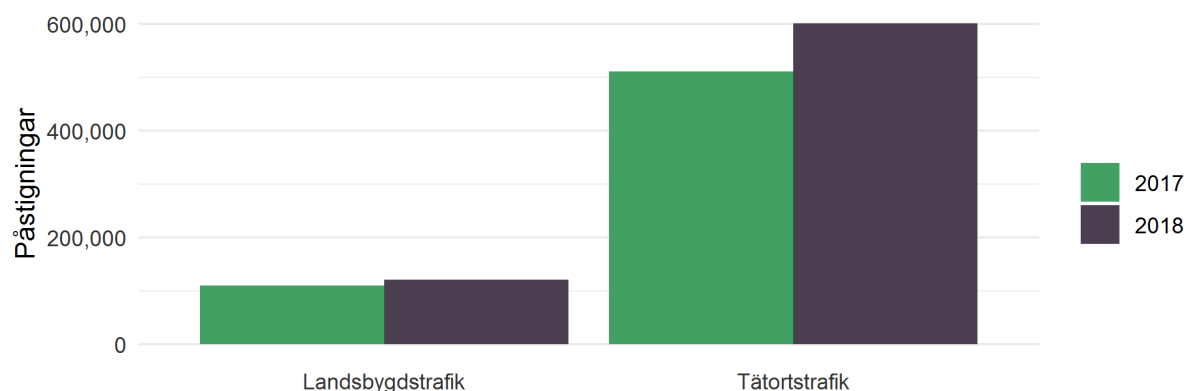
Figur 39, Påstigningar i O10/O22 månadsvis, 2017 och 2018

I Härnösand är resandet högst under en resandetopp på morgonen och en på eftermiddagen(Figur 40). Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat under hela dygnet.



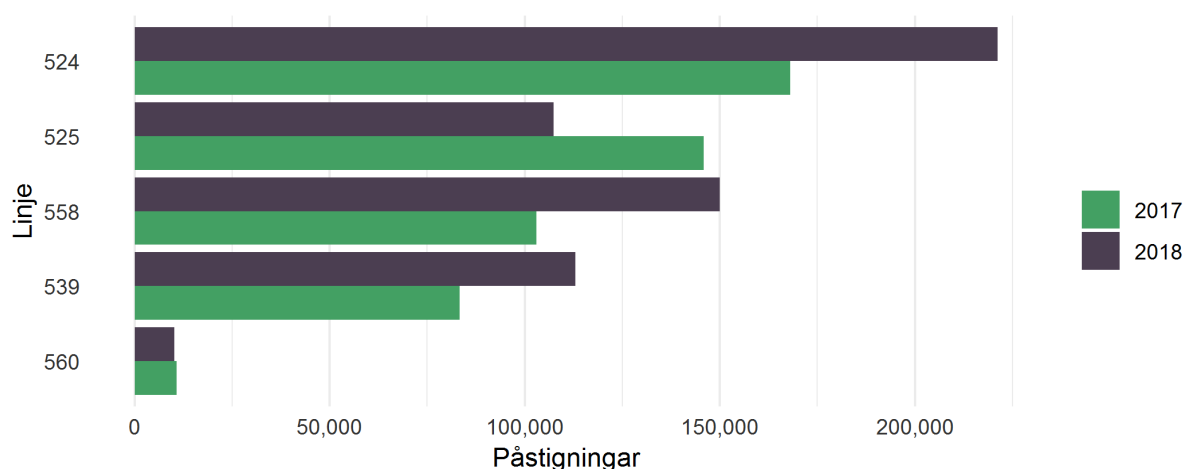
Figur 40, Påstigningar i O10/O22 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I Härnösand är det en kraftig resandeökning på 17,7 procent i tätortstrafiken och 9,6 procent i landsbygdstrafiken (Figur 41).



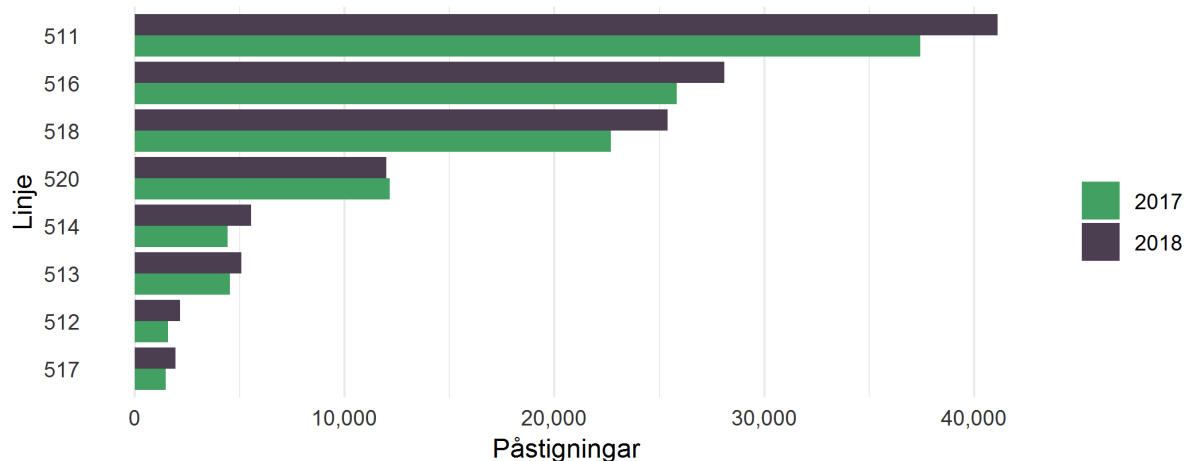
Figur 41, Påstigningar i O10/O22 uppdelat på tätortstrafik och landsbygdstrafik

Figur 42 visar tätortstrafiken på linjenivå. Flest resor sker med linje 525, med över 200 000 resenärer per år. Minst antal resenärer har linje 560 med ungefär 10 000 påstigningar per år. Mellan 2017 och 2018 ökar resandet på alla linjerna förutom 525.



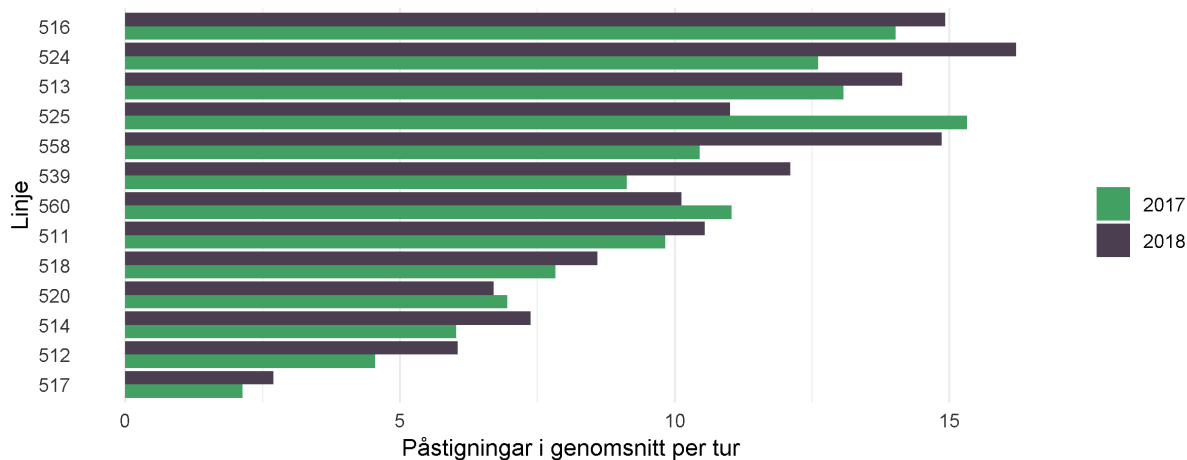
Figur 42, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O10/O22 tätortstrafik

Figur 43 visar landsbygdstrafiken på linjenivå. I landsbygdstrafiken sker flest resor med linje 511, som har ungefär 40 000 resenärer per år. Minst resande sker med linjerna 512 och 517, med vardera ungefär 2000 resenärer per år. Mellan 2017 och 2018 ökar resandet på alla linjer, undantaget linje 520 där resandet minskat.



Figur 43, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O10/O22 landsbygdstrafik

Figur 44 visar uppdelat på linje det genomsnittliga antalet resenärer per tur. De linjer med högst antal resenärer per tur är 513, 516, 524 och 558 som alla har över 12 resenärer. I Härnösand är det bara linje 517 som har färre än 5 resenärer per tur. Mellan 2017 och 2018 har antalet resenärer per tur ökat för de flesta linjerna, undantaget är linjerna 520, 525 och 560 där det sjunkit.



Figur 44, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O10/O22

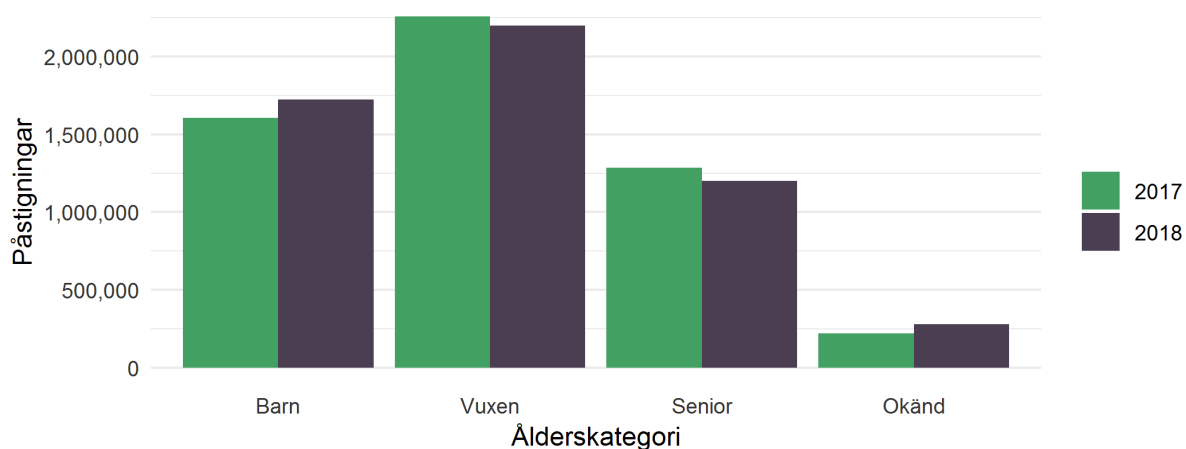
3.3.7.1 Kort analys O10/O22

Resandet ökar i Härnösand, där resandet ökar både för barn och vuxna. Sannolikt beror en stor del av ökningarna på de två nya subventionerade busskorterna. Det är en tydlig tendens att resandet ökat i juli, efter att biljettsubventionerna införts. Att resandet minskat i samband med återinförandet av taxa på centrumlinjen går anta eftersom resandet minskat i gruppen okänd.

3.3.8 Avtalsområde O14/O15- Sundsvall tätort

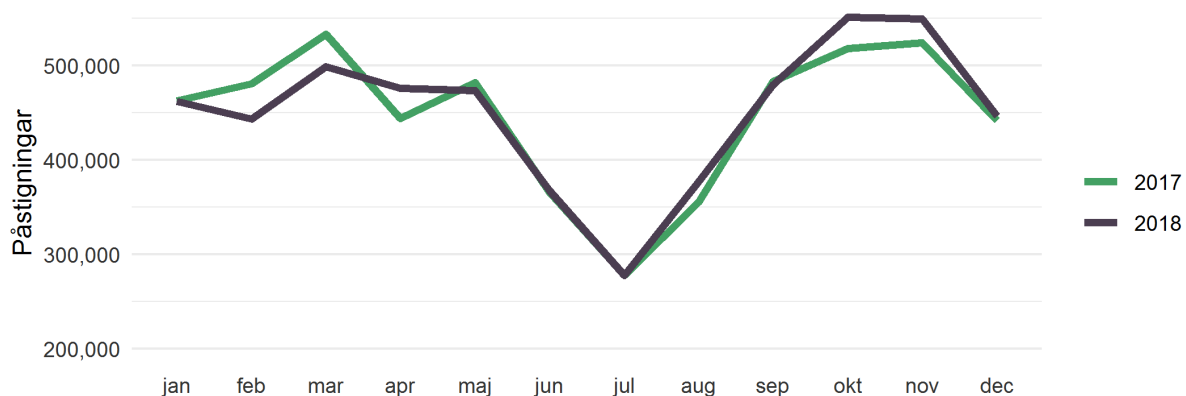
Sundsvalls tätort är Västernorrlands största trafikområde räknat i antalet resor. Under 2018 har stora förändringar genomförts som påverkar kollektivtrafiken. I centrala Sundsvall sker stora ombyggnationer, där bland annat busstationen ska flyttas närmare centrum. Många byggnationer skapar trafikstörningar som gör att kollektivtrafiken behövs ledas om. Under vintern 2017/2018 påverkade svåra väderförhållanden kollektivtrafiken där många turer blev försenade eller inställda. I Sundsvall finns två subventionerade produkter, seniorkortet för 100kr och barnkortet för 100kr som infördes hösten 2018. Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat med 0,6 procent.

Den största ålderskategorin i Sundsvall(Figur 45) är vuxna, näst störst är barn. Avvikande från andra trafikområden är att det också är många seniorer som reser. Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat hos barn och gruppen okänd, medan det har minskat hos vuxna och seniorer.



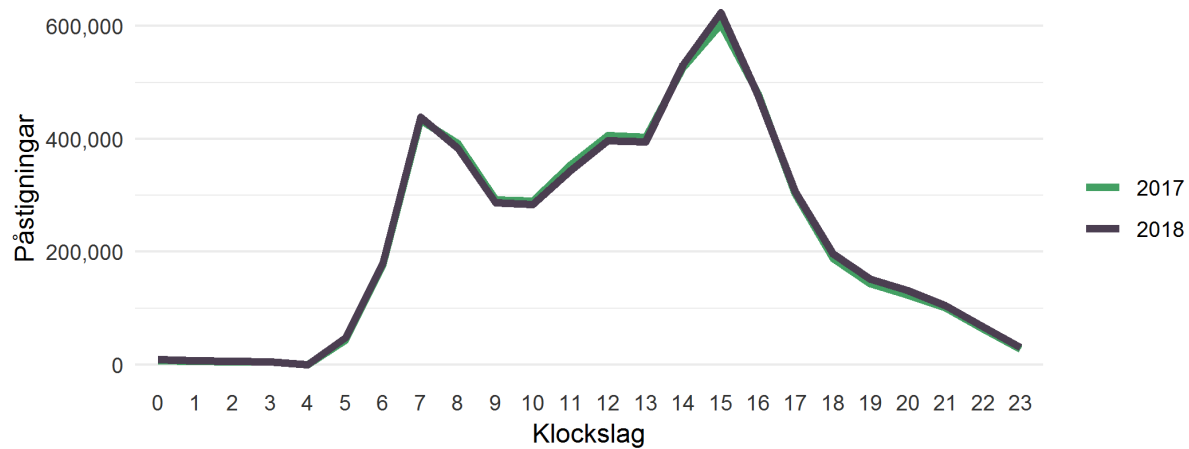
Figur 45, Påstigningar i O14/O15 åldersvis 2017 och 2018

Under året är resandet i Sundsvall(Figur 46) högst under vinterhalvåret. I början av 2018 minskar resandet jämfört med 2017 men i slutet av 2018 återhämtas resandet och ökar.



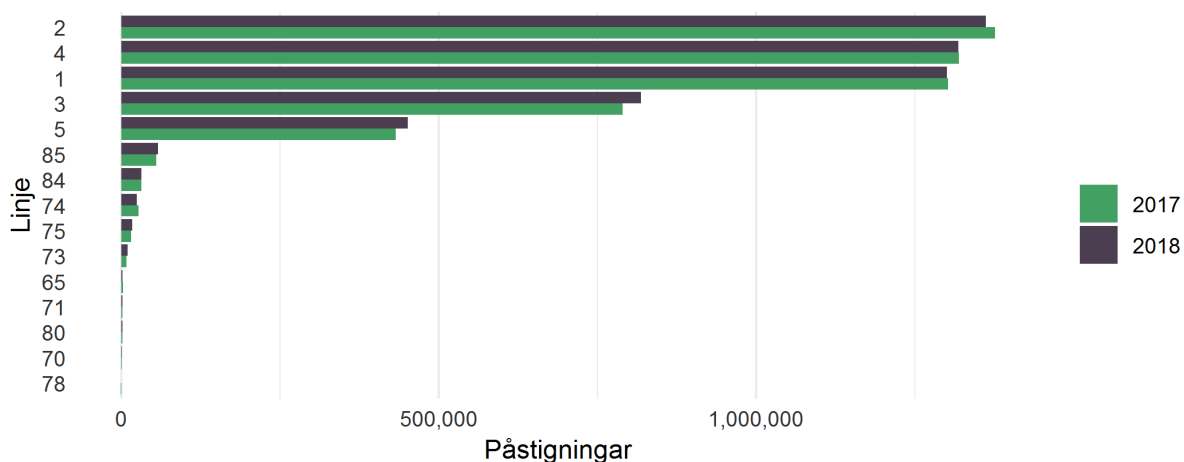
Figur 46, Påstigningar i O14/O15 månadsvis, 2017 och 2018

Figur 47 visar resandet under dygnet i Sundsvall. Majoriteten av alla resor är mellan klockan 6 och 18, där det finns två tydliga resandetoppar, en på morgonen och en på eftermiddagen.



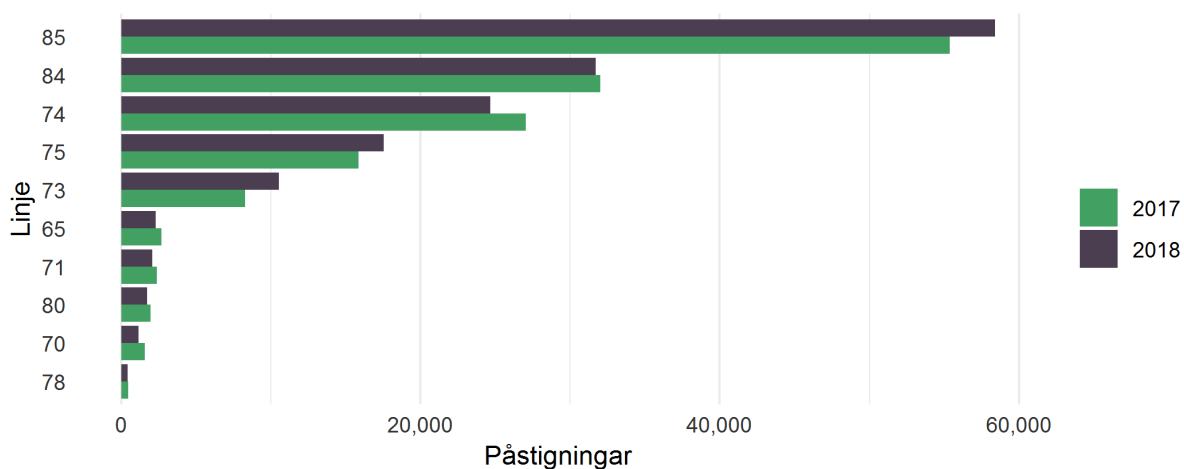
Figur 47, Påstigningar i O14/O15 under dygnets timmar, 2017 och 2018

Figur 48 visar alla linjer i Sundsvalls tätort. Tydligt är att flest resor sker på linjerna 1 till 5. Linjerna, 1, 2 och 4 har alla vardera över 1,5 miljoner resenärer per år. Mellan 2017 och 2018 har resandet minskat på linje 2, men ökat på linjerna 3 och 5.



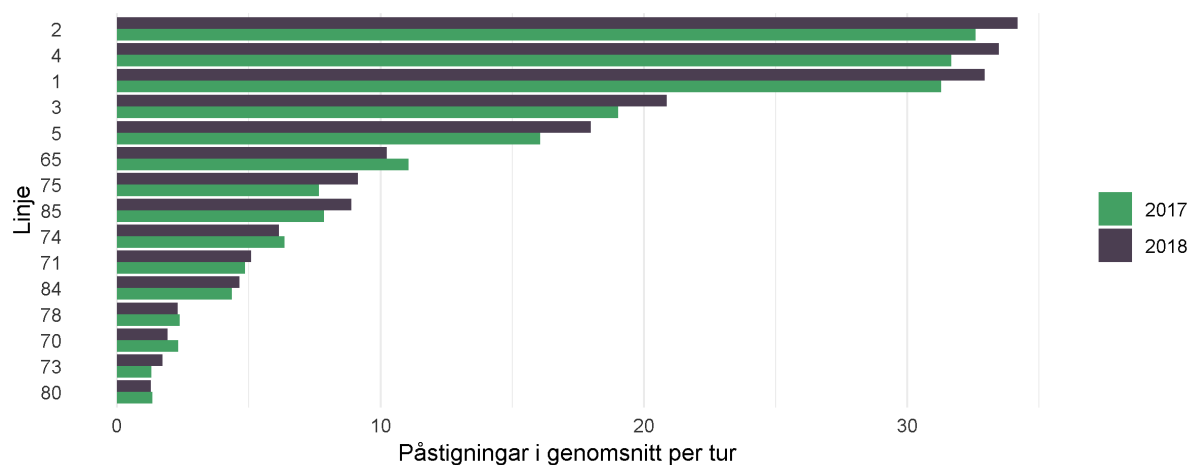
Figur 48, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O14/O15

För att få en uppfattning av de mindre linjerna i Sundsvallstättort exkluderar Figur 49 linjerna 1 till 5. Högst resande återfinns på linje 85, med ungefär 60 000 resenärer. Minst resande har linjerna 65, 70, 71, 78 och 80.



Figur 49, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O14/O15 linje1-5 exkluderade

Figur 50 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur för varje linje. Högst antal resenärer per tur har linjerna 2, 4 och 1 med över 30 resenärer. Fem av linjerna, linje 70, 73, 78, 80 och 84 har under 5 resenärer per tur. Antalet resenärer per linje har ökat för alla linjer förutom 65, 70 och 74 som haft en minskning.



Figur 50, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O14/O15

3.3.8.1 Kort analys O14/O15

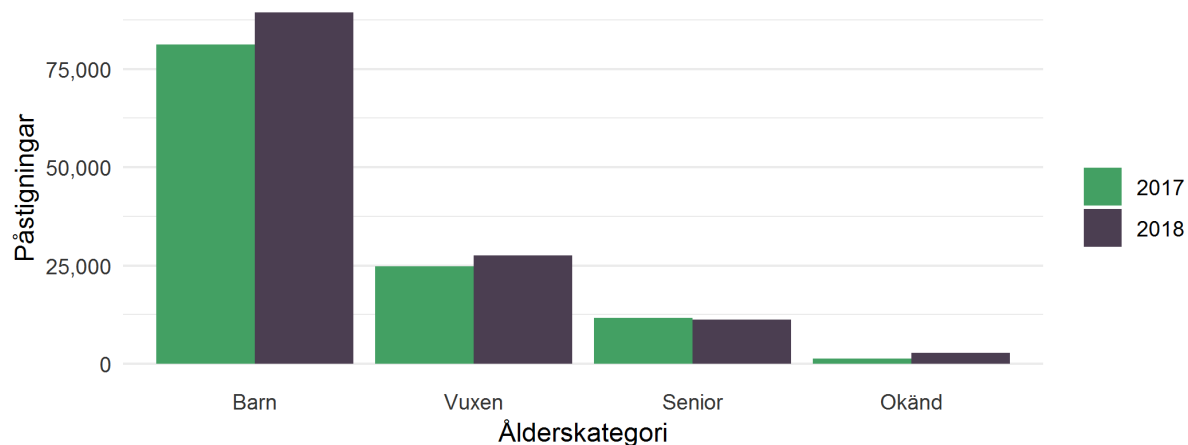
Att det var en svår vinter 2017/2018 har troligen haft en negativ påverkan av resandet med kollektivtrafiken. I början av 2018 är resandet lägre än 2017 samma period.

Under andra halvan av 2018 ökar resandet igen, men främst hos barn och gruppen okänd. Sannolikt beror resandeökning av barn och okända på de två nya subventionerna reskortet för barn, 100 lappen och sommarlovskortet. För vuxna och seniorer har resandet minskat. Sannolikt kan resandeminsken hos vuxna och seniorer förklaras med stora trafikstörningar i samband med ombyggnationer och svåra väderförhållanden.

3.3.9 Avtalsområde O16- Sundsvall/Nordvästra

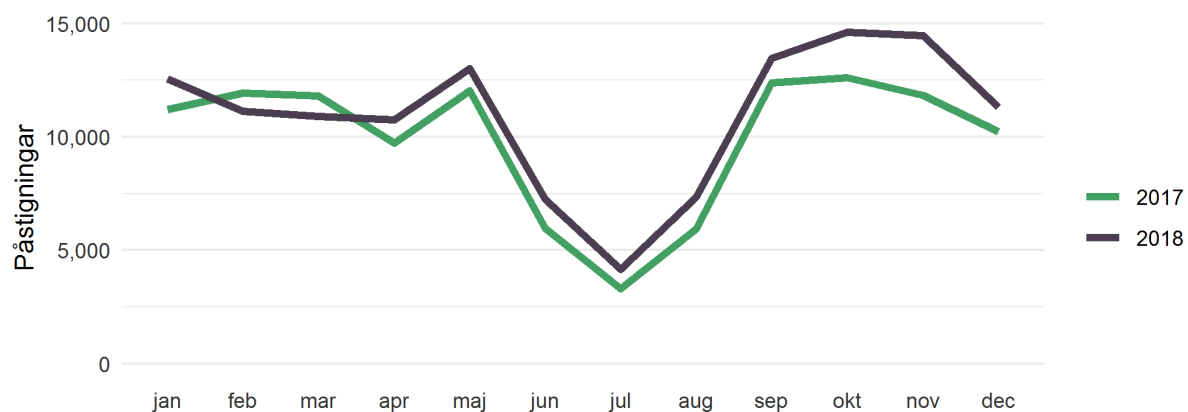
Sundsvall/Nordvästra är ett av Sundsvalls kommuns landsbygdsområden och ligger nordväst om Sundsvall och inkluderar bland annat Holm och Liden. Under 2018 har ett subventionerat månadskort på 100kr införts för barn. Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat med 10,1 procent.

Den största åldersgruppen i O16 är barn(Figur 51). Det är också hos barn den största ökningen skett mellan 2017 och 2018, men resandet har också ökat hos vuxna.



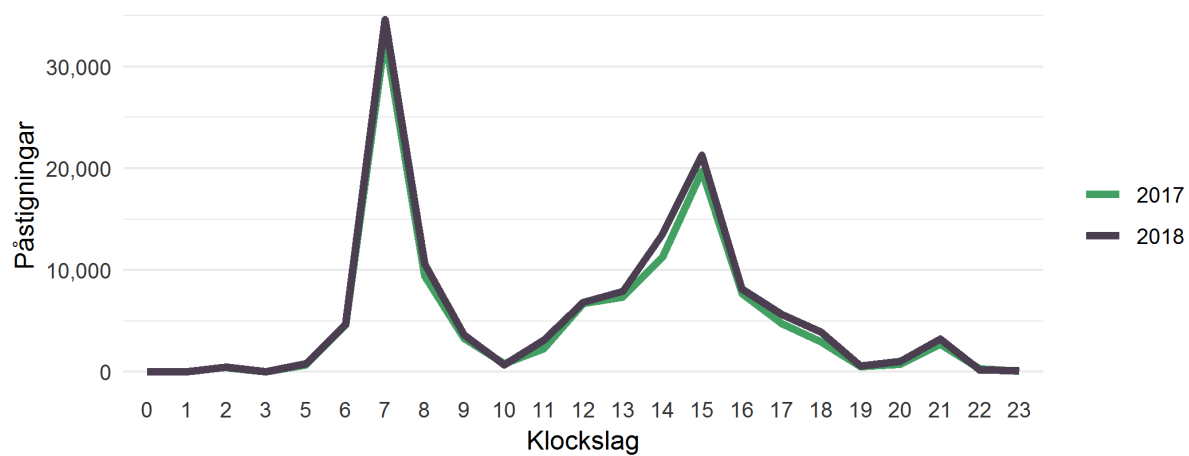
Figur 51, Påstigningar i O16 åldersvis 2017 och 2018

I O16 är resandet högst under vinterhalvåret(Figur 52). Resandet ökar hela året, förutom i februari och mars då resandet minskar. Störst resandeökning är från oktober till december.



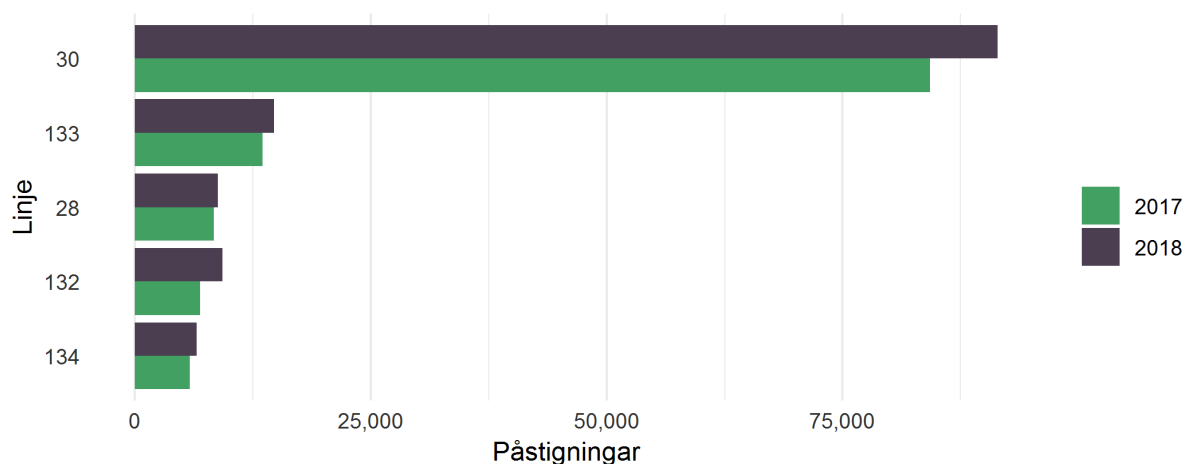
Figur 52, Påstigningar i O16 månadsvis, 2017 och 2018

Reandet i O16 har som de flesta andra områden två resandetoppar(Figur 53), en på morgonen och en på eftermiddagen. Resandeökningen från 2017 till 2018 är högst på eftermiddagen.



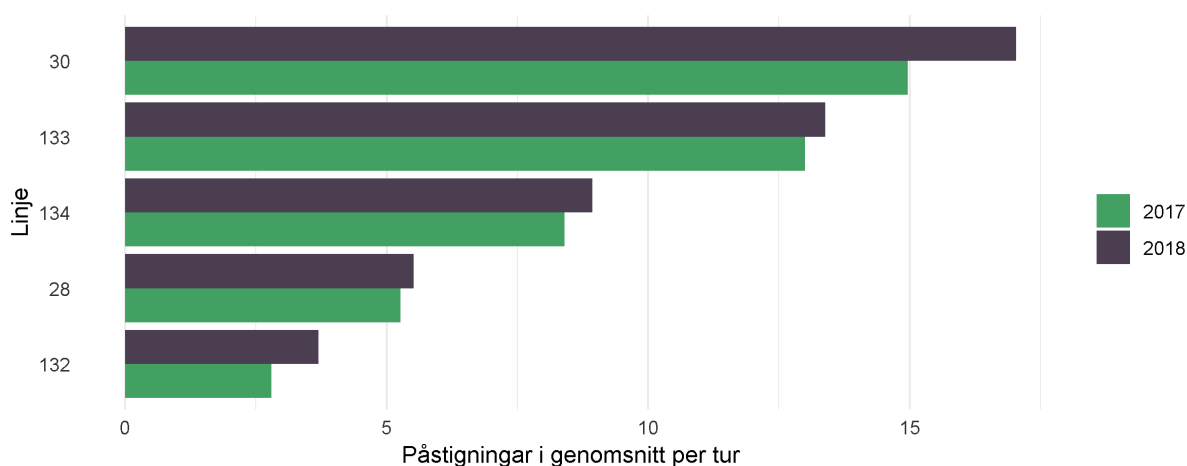
Figur 53, Påstigningar i O16 under dygnets timmar, 2017 och 2018

Figur 54 visar resandet per linje. Flest resor sker med linje 30, en linje som går mellan Sundsvall och Liden, samt Hammarstrand. Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat på alla linjerna, den högsta ökningen är på linje 30.



Figur 54, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O16

Uppdelat på linje visar Figur 55 det genomsnittliga antalet resenärer per tur. Högst antal resenärer per tur har linje 30 med ungefär 17 resenärer. Det är bara linje 132(skollinje) som har mindre än 5 resande per tur.



Figur 55, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O16

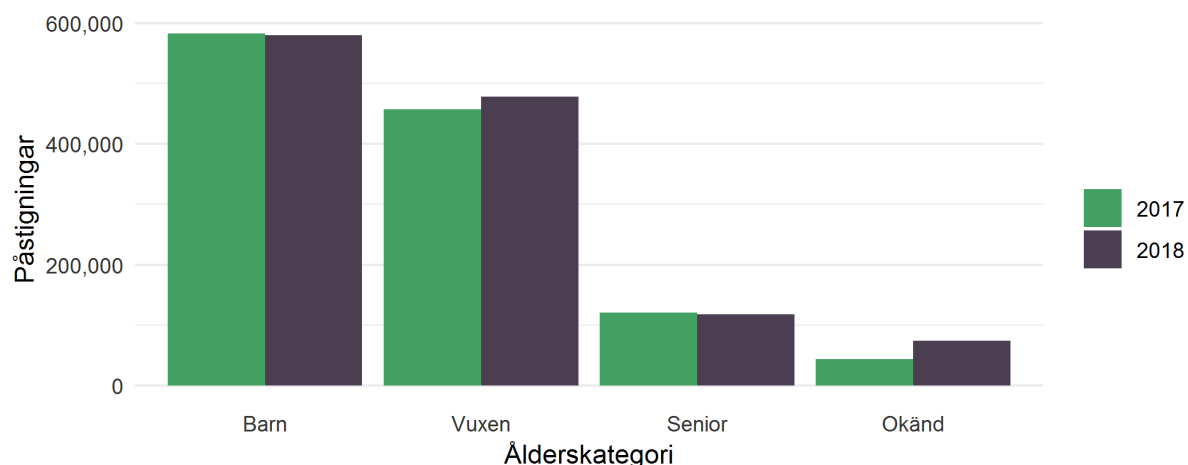
3.3.9.1 Kort analys O16

Att det främst är i kategorin barn resandet ökar visar på en trolig effekt av det subventionerade barnkortet. Positivt är att också resandet av vuxna har ökat, vad resandeökningen beror på är däremot svårare att svara på då inga subventioner gäller för de vuxna resenärerna.

3.3.10 Avtalsområde O17/O21- Timrå/Njurunda

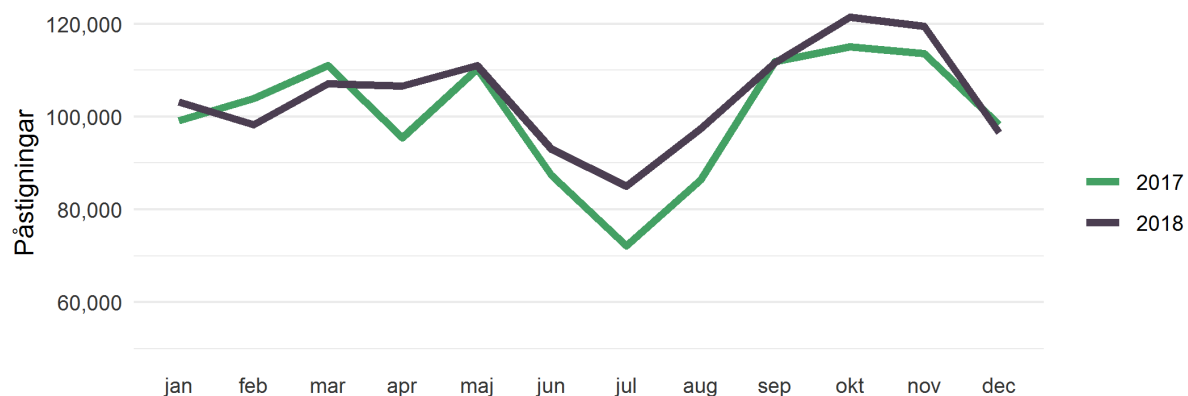
O17/O21 inkluderar dels Njurunda området i Sundsvalls kommun och dels Timrå kommun. I området ingår också linje 120 som går mellan Njurunda och Sörbergenorra i Timrå kommun, via Sundsvall. Både Sundsvall och Timrå kommun har infört ett varsitt kommunalt subventionerat månadskort för barn. I Timrå ett avgiftsfritt kort för barn, i Sundsvall ett barnkort för 100kr. Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat med 3,8 procent.

De flesta resorna i O17/O21 görs av barn och vuxna (Figur 56). Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat mest hos vuxna, och gruppen okänd.



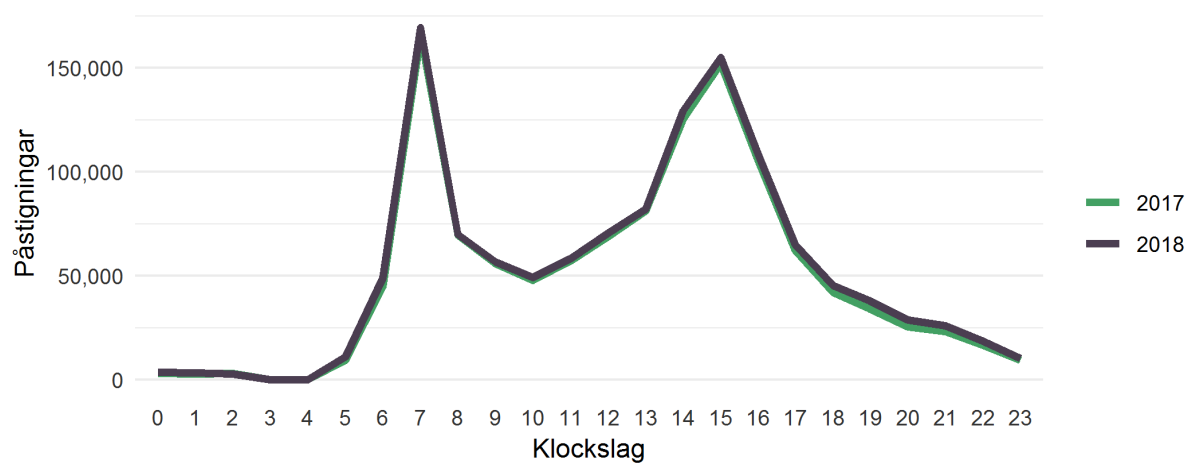
Figur 56, Påstigningar i O17/O21 åldersvis 2017 och 2018

Flest resor i O17/O21 sker under vinterhalvåret (Figur 57). Resandet har ökat under hela året, med högsta ökningen under sommaren.



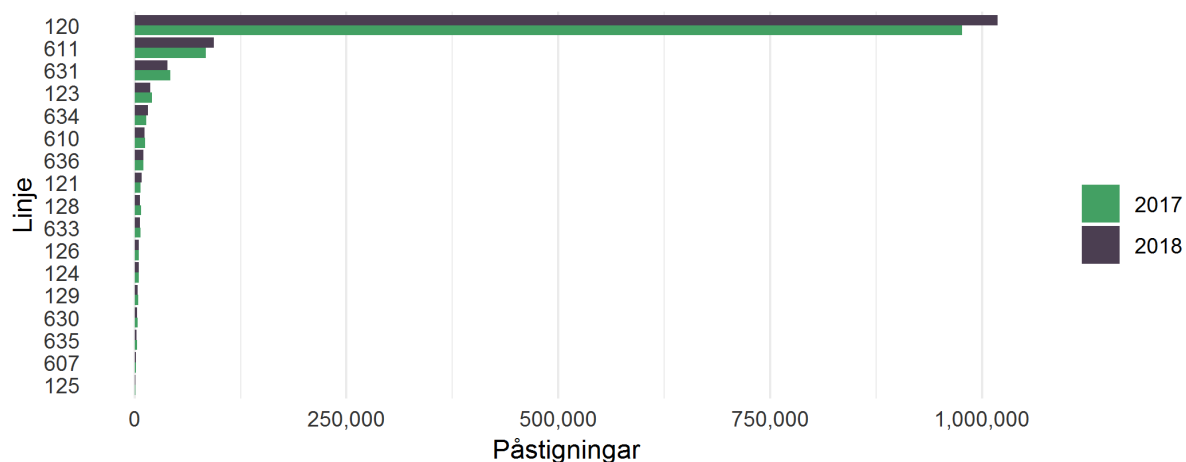
Figur 57, Påstigningar i O17/O21 månadsvis, 2017 och 2018

Under dagen (Figur 58) är resandet främst koncentrerat till morgon och eftermiddagstrafik.



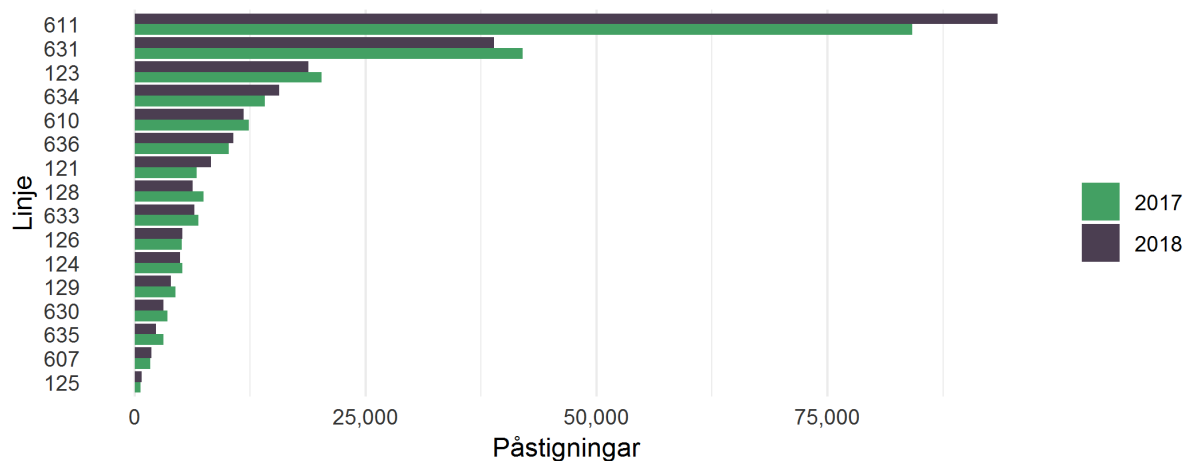
Figur 58, Påstigningar i O17/O21 under dygnets timmar, 2017 och 2018

Uppdelat på linjenivå (Figur 59) har linje 120 överlägset flest resenärer med över 1 miljon resor per år. Linje 120 går mellan Njurunda och Timrå, via Sundsvall. Störst resandeökning har också skett på linje 120.



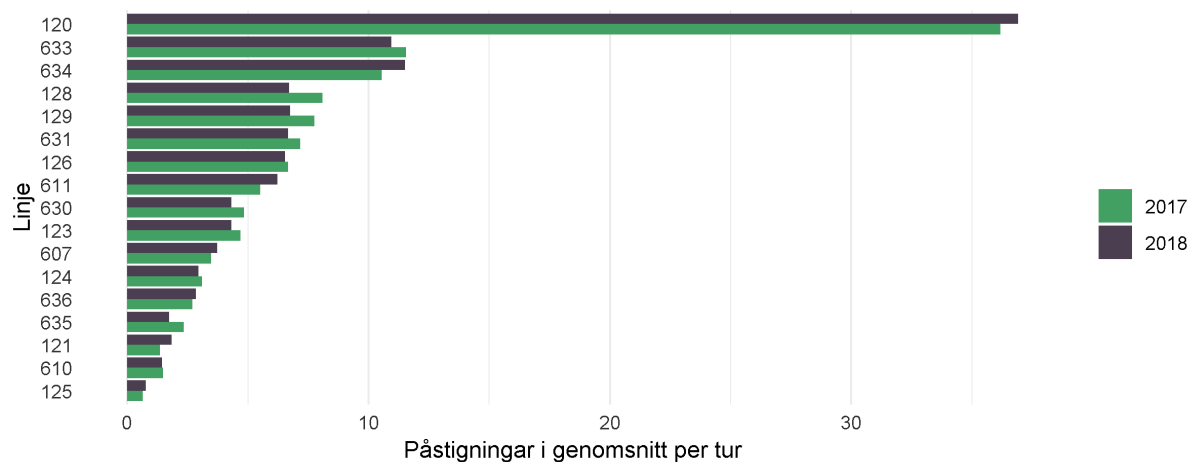
Figur 59, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O17/O21

Figur 60 exkluderar linje 120 för en tydligare bild av övriga linjer i O17/O21. Flest resor sker med linje 611, med ungefär 95 000 resenärer. Lägst resande har linje 125 med ca 800 resor. Mellan 2017 och 2018 är det bara linje 611 och 634 som haft en resandeökning.



Figur 60, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O17/O21 med linje 120 exkluderad

Uppdelat per linje visar Figur 61 det genomsnittliga antalet resenärer per tur. Högst antal resenärer per tur har linje 120, med över 35 resenärer. Nästan hälften av alla linjerna i O17/O21 har mindre än 5 resenärer per tur.



Figur 61, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O17/O21

3.3.10.1 Kort analys O17/O21

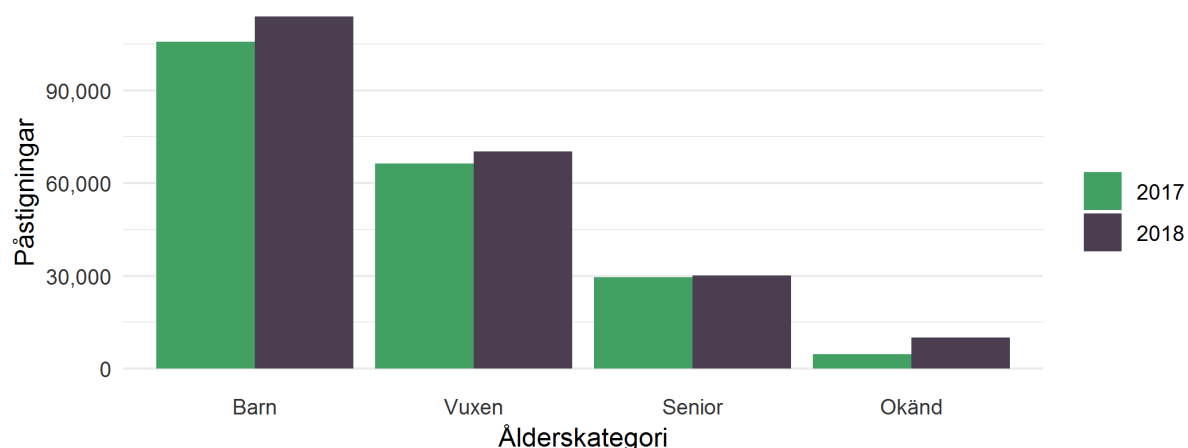
Att resandet på linje 120 ökar påverkar mycket att resandet ökat i O17/O21. Linje 120 är en av Västernorrlands största pendlingslinjer. Ytterligare en förklaring till ökningen är det länsöverskridande sommarlovskortet, där resandet ökat under sommaren och för gruppen okänd. Eftersom sommarlovskortet erbjöds som en app-biljett har dessa resor registrerats som SMS-biljetter som inte går att spåra till ålder.

Att resandet på linje 611, som ligger i Timrå ökat kan delvis förklaras med det nya barnkortet.

3.3.11 Avtalsområde O18 – Sundsvall/Matfors

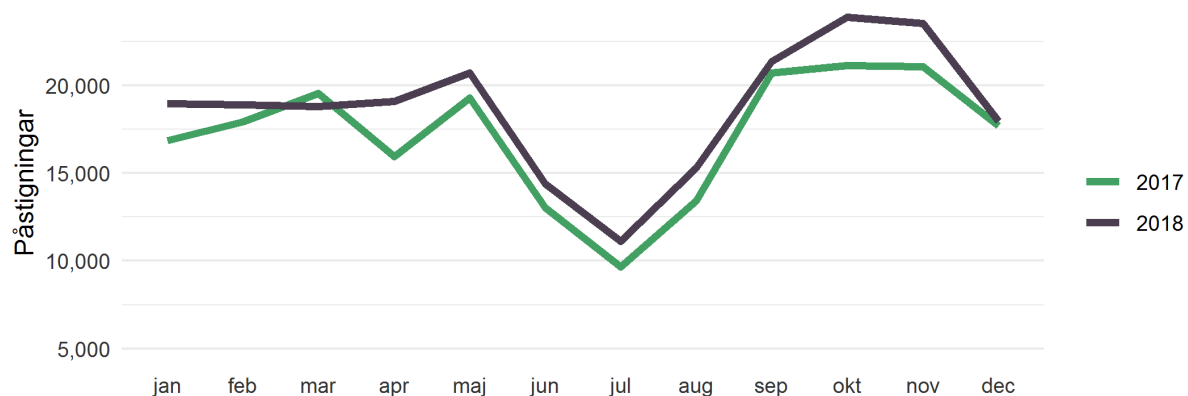
O18 ligger sydväst om Sundsvall och är ett av Sundsvalls kommuns landsbygdsområden. Under december 2017 har trafiken mellan Matfors och Sundsvall förstärkts med fler turer. Förstärkningen av turer har dels skett på linje 141 som går via E14, dels på linje 142 som går via Viforsen. I O18 är också det nya subventionerade barnkortet för 100kr giltigt. Resandet från 2017 till 2018 har ökat med 8,6 procent.

Figur 62 visar resandet per åldersgrupp. Barn är den största ålderskategorin följt av vuxna. Resandet mellan 2017 och 2018 har ökat för alla grupperna.



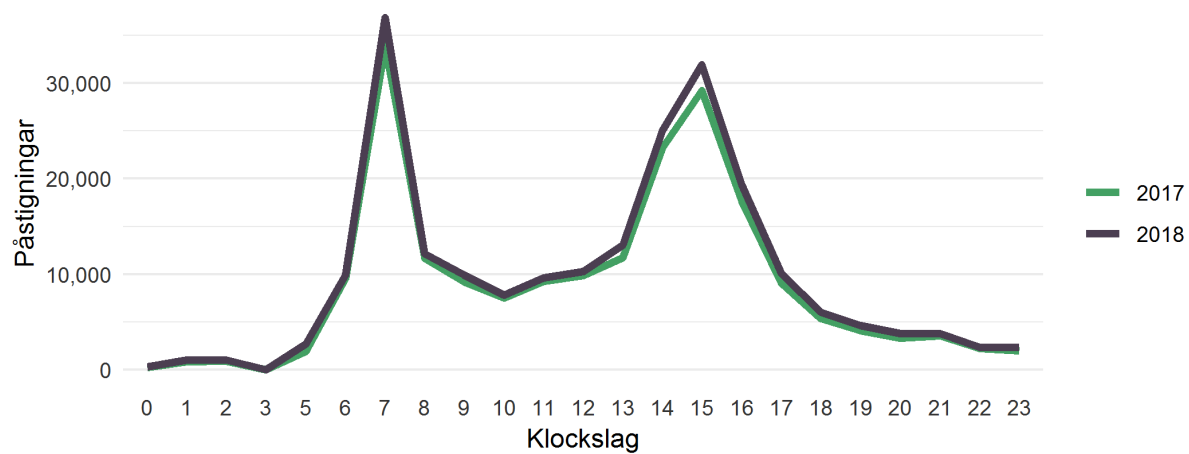
Figur 62, Påstigningar i O18 åldersvis 2017 och 2018

Uppdelat på månader (Figur 63) följer O18 trenden för hela länet, med flest resor under arbetsmånaderna. Resandet ökar under hela året.



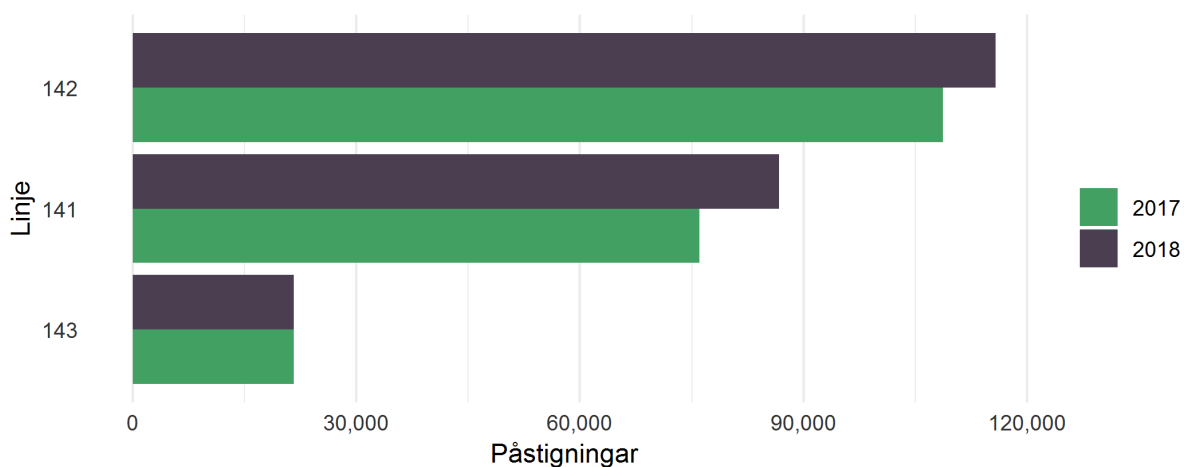
Figur 63, Påstigningar i O18 månadsvis, 2017 och 2018

O18 har två resandetoppar under dygnet(Figur 64), en på morgonen och en på eftermiddagen. Resandeökningen är högst under de två resandetopparna.



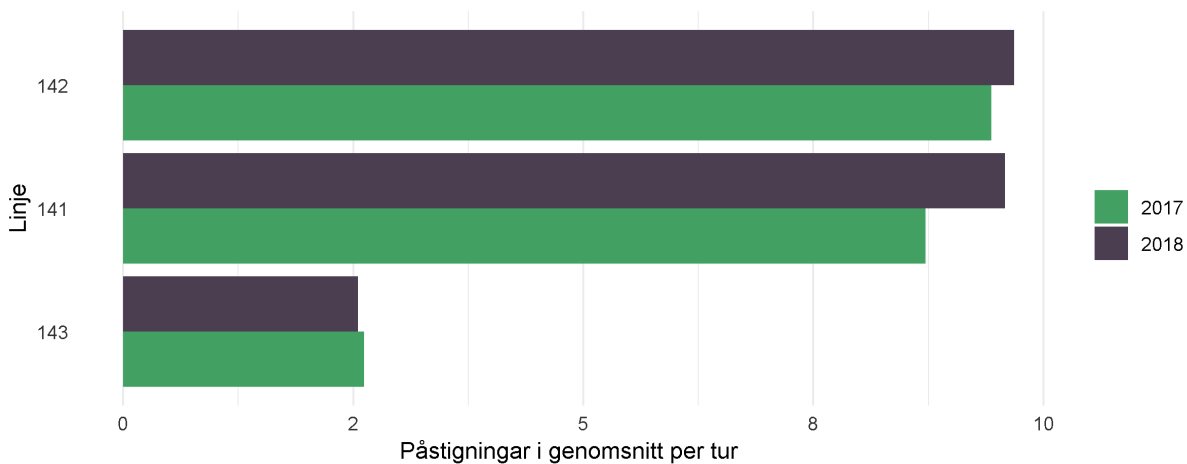
Figur 64, Påstigningar i O18 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I Matforsområdet (Figur 65) är de flesta resorna på linjerna 141 och 142. Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat både för linje 141 och 142.



Figur 65, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O18

Figur 66 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur. Linje 141 och 142 har båda ungefär 9 resande per tur och där resandet ökar från 2017 till 2018. Linje 143 har mindre än 5 resenärer per tur.



Figur 66, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O18

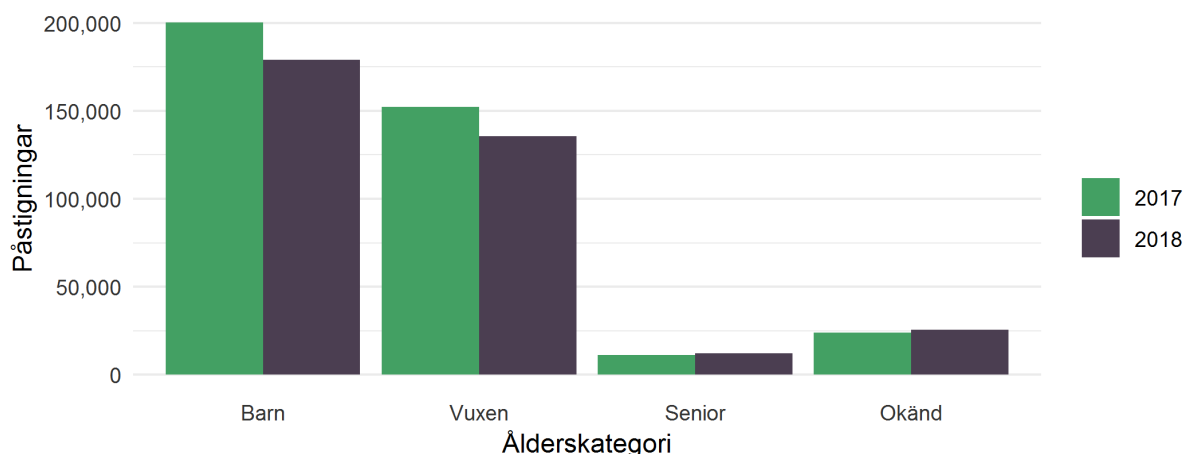
3.3.11.1 Kort analys O18

Det är en mycket positiv resandeökning som sker i Matfors, där fler resor görs både av barn och vuxna. Att resandet ökar hos vuxna kan troligen förklaras med en bättre förbindelse till Sundsvall, där det finns fler avgångar att välja mellan. Det är också på linje 141störst ökning skett, där turavgångarna utökats mest.

3.3.12 Avtalsområde O20- Kramfors/Ådalen

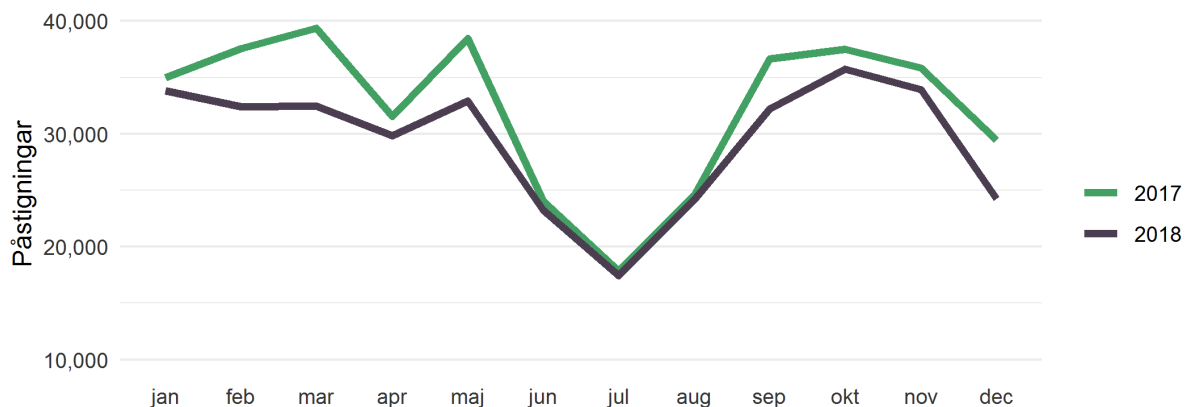
O20 består av landsbygdstrafik som dels tillhör Kramfors kommun, men inkluderar också linjer till Härnösand och Sollefteå. Exempelvis tillhör linje 90 med sträckningen Kramfors - Sollefteå O20. Från Kramfors finns också möjligheter till tågpendling med Botniabanan, tåget går söderöver mot Härnösand och norrut mot Örnsköldsvik. Under december 2018 drogs helgtrafiken in för linje 202. Från 2017 till 2018 har resandet minskat med 9,1 procent.

De vanligaste ålderskategorierna i O20 är barn och vuxna (Figur 67). Resandet har minskat både för barn och vuxna mellan 2017 och 2018.



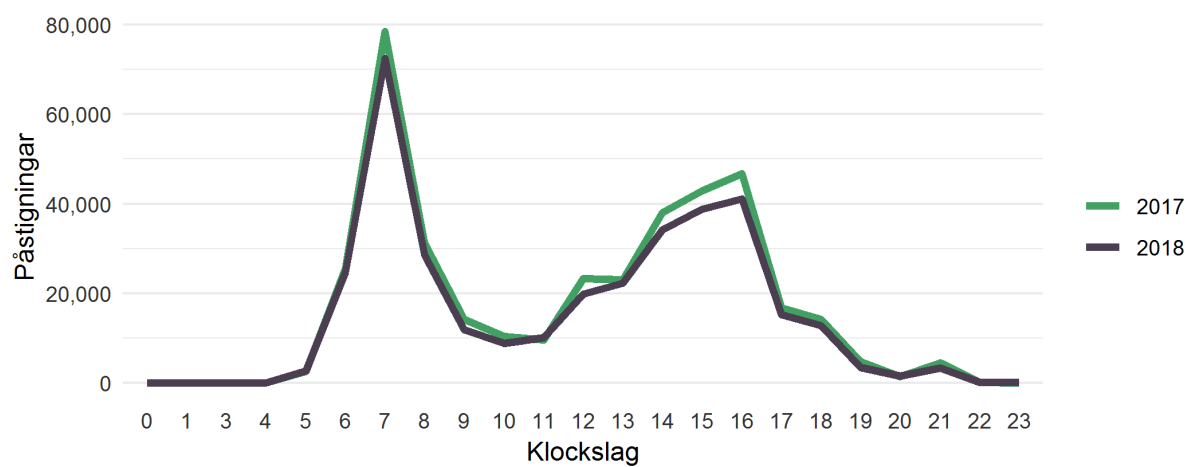
Figur 67, Påstigningar i O20 åldersvis 2017 och 2018

Månadsvis (Figur 68) är det flest påstigningar vinterhalvåret. Det är också under vinterhalvåret det varit störst resandeminskning från 2017 till 2018.



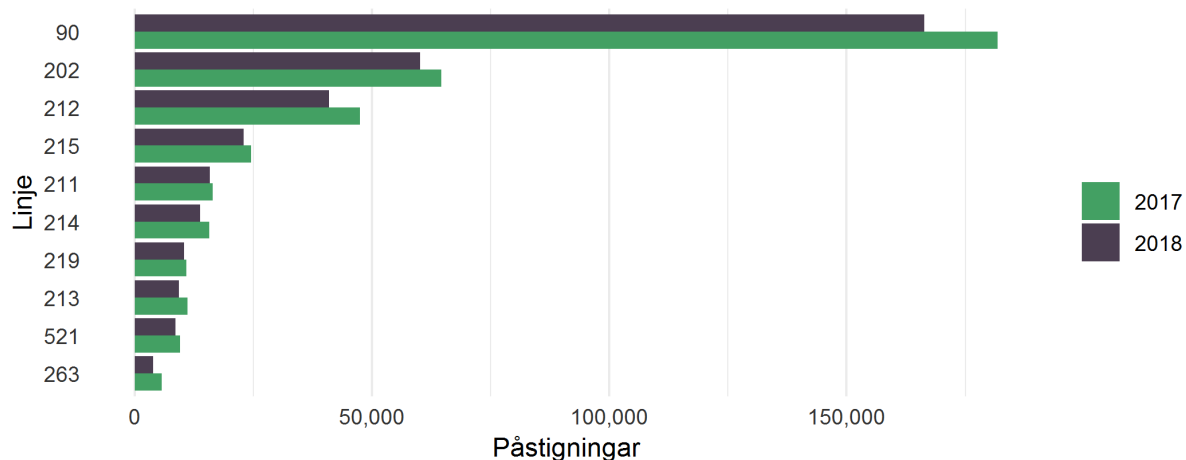
Figur 68, Påstigningar i O20 månadsvis, 2017 och 2018

Under dagen(Figur 69) har O20 en intensiv resandetopp på morgonen vid 7 tiden, samt en mer utspridd resandetopp på eftermiddagen. Mellan 2017 och 2018 är det framförallt på eftermiddagen resandet minskar.



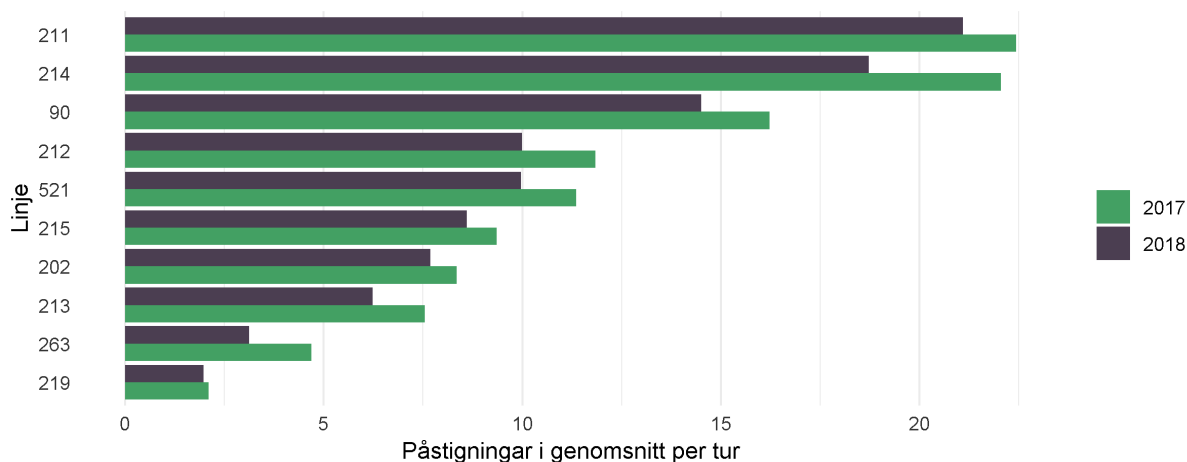
Figur 69, Påstigningar i O20 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I Figur 70 syns resandet på linjenivå. I O20 har linje 90 flest resande, med över 150 000 resor per år. Från 2017 till 2018 är det en resandeminskning på alla linjerna i O20.



Figur 70, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O20

Uppdelat på linje visar Figur 71 det genomsnittliga antalet resenärer per tur. Högst antal resenärer per tur har linje 211 och 214 med mer än 17 resenärer. Två linjer har mindre än 5 resenärer i per tur, linje 219 och 263.



Figur 71, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O20

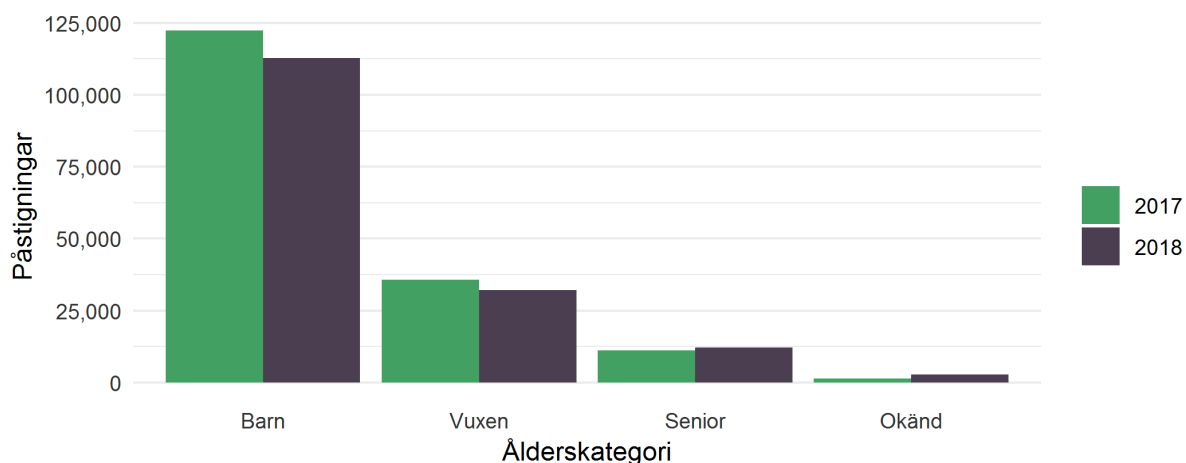
3.3.12.1 Kort analys O20

Resandeminskningen i O20 påminner mycket resandeutveckling som sker i andra landsbygdsområden. Områden som har en förändrande befolkningssammansättning med bland annat minskande befolkning. Eftersom en stor del av minskningen har skett på linje 90, kan också en förklaring vara att fler väljer tåget.

3.3.13 Avtalsområde O23- Ånge

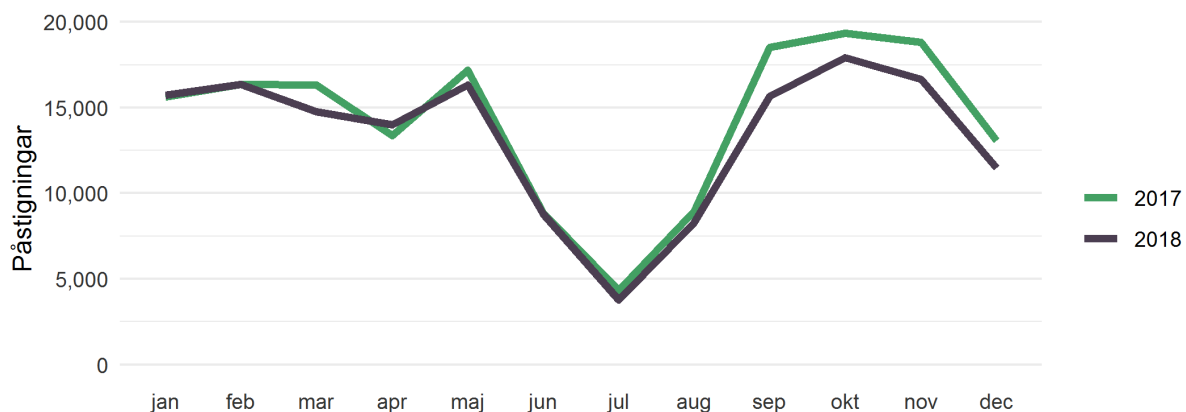
O23 är Ånge kommuns enda trafikområde och inkluderar hela kommunen, samt linje 191 som går mellan Ånge och Sundsvall. Ånge kommun har tillgång till tåg där Mittlinjen med sträckningen Östersund/Storlien-Sundsvall, hållplatser finns på orterna Ånge, Erikslund, Ljungaverk, Fränsta och Torpshammar. I Ånge har resandet från 2017 till 2018 minskat med 6,4 procent.

I O23 är barn den största resandekategorin (Figur 72). Mellan 2017 och 2018 har resandet minskat framförallt i kategorin barn, men också vuxna.



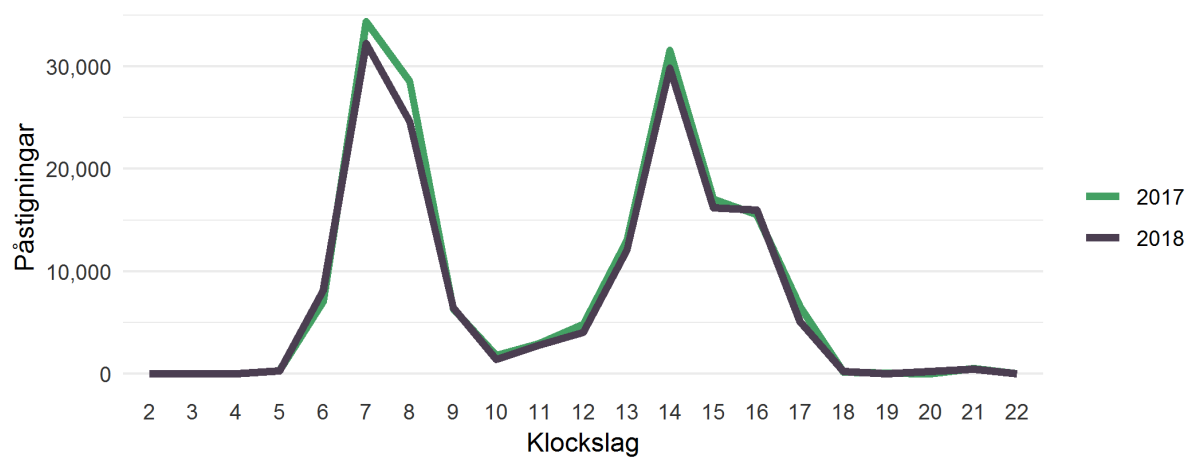
Figur 72, Påstigningar i O23 åldersvis 2017 och 2018

Fördelat månadsvis är resandet högst vintermånaderna (Figur 73). Stört resandeminskning mellan 2017 och 2018 sker i slutet av året.



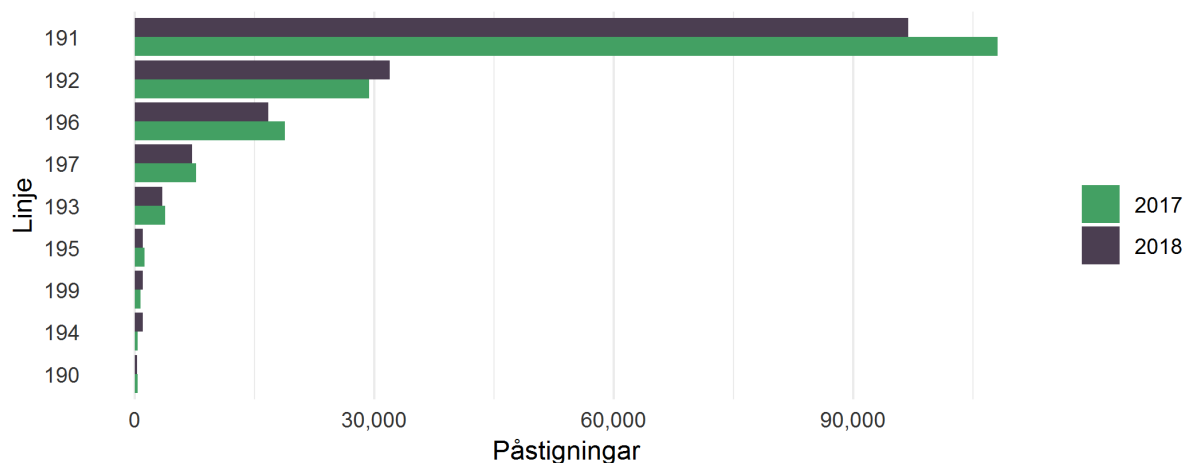
Figur 73, Påstigningar i O23 månadsvis, 2017 och 2018

Under dygnet är resandet koncentrerat till en resandetopp morgonen och en resandetopp på eftermiddagen(Figur 74). Mellan 2017 och 2018 är resandeminskningen störst under morgonen.



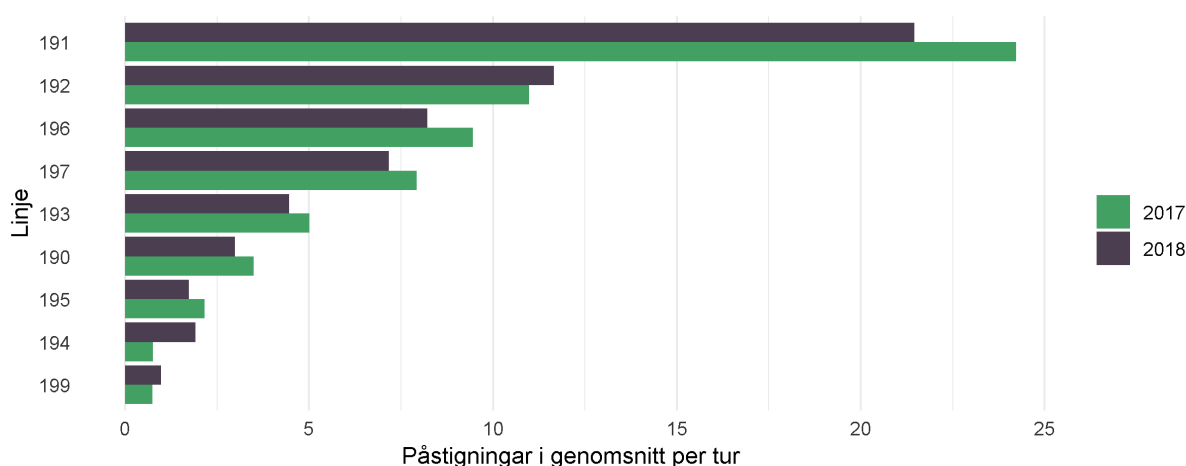
Figur 74, Påstigningar i O23 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I Ånge kommun (Figur 75) har linje 191 flest resenärer, med ungefär 95 000 resor årligen. Näst mest resande har linje 192 med ungefär 30 000 resenärer. Mellan 2017 och 2018 har resandet minskat på de flesta linjerna i O23, undantagen är 192 och 194 som haft små ökningar.



Figur 75, Påstigningar per linje 2017 -2018 i O2

Figur 76 visar det genomsnittliga antalet resenärer per tur för varje linje. Högsta antal resenärer per tur i Ånge har linje 191 med ungefär 20 resenärer. Fem linjer har mindre än 5 resenärer per tur, linjerna 190, 193, 194, 195 och 199.



Figur 76, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i O23

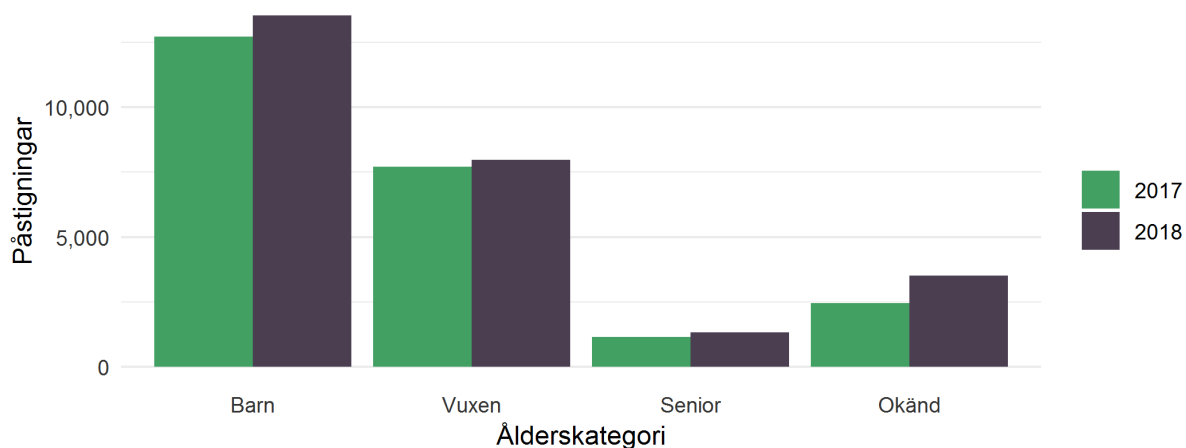
3.3.13.1 Kort analys O23

Att barn är den stora resandekategorin i Ånge beror på att kollektivtrafiken till stor del används till skolresor. Mellan 2017 och 2018 kan minskningen delvis förklaras av att Ånge kommun har en sjunkande befolkning med färre barn i skolåldern. I Ånge finns också tågförbindelser som tar en stor del av pendlandet.

3.3.14 Avtalsområde S3- Tvärflöjten/Örnsköldsvik – Sollefteå – Östersund

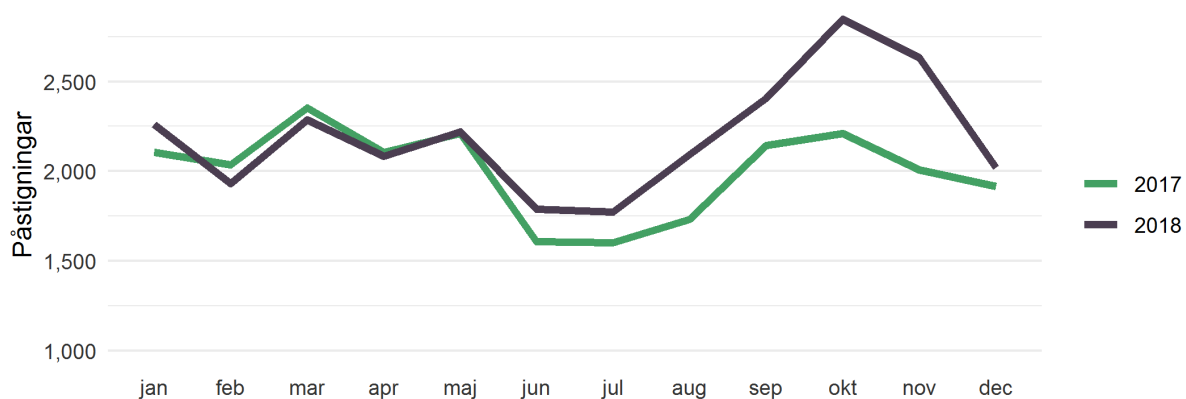
Tvärflöjten är länets längsta regionala linje med sträckningen Örnsköldsvik - Östersund, via Sollefteå. I detta avsnitt avses enbart resande i Västernorrland. Resandet har ökat med 9,6 procent mellan 2017 och 2018.

Den största ålderskategorin för Tvärflöjten(Figur 77) är barn och näst största kategorin är vuxna. För alla ålderskategorierna är det en resandeökning mellan 2017 och 2018.



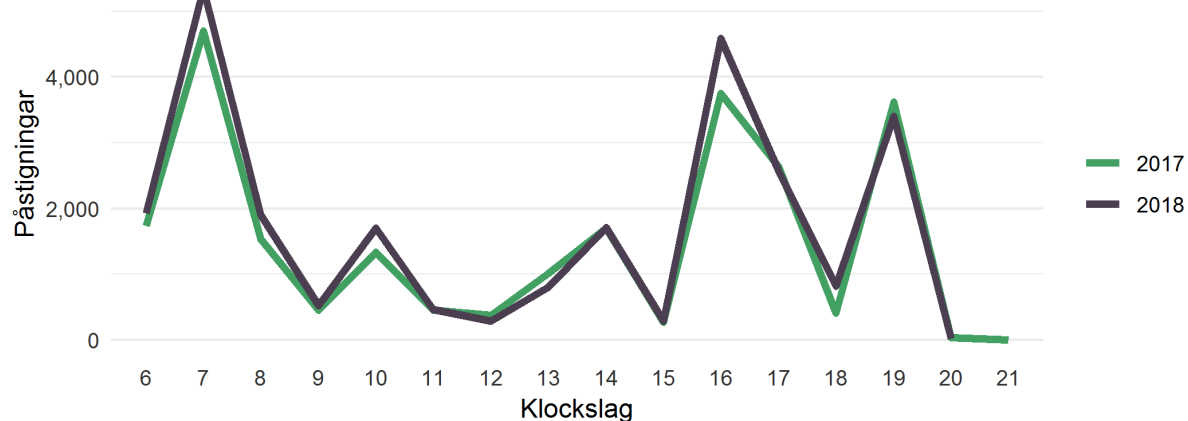
Figur 77, Påstigningar i S3 åldersvis 2017 och 2018

Jämfört med de flesta andra trafikområdena i Västernorrland är resandet på S3 relativt jämnt fördelat under året(Figur 78), även om resandet fortfarande är högre vinterhalvåret. Mellan 2017 och 2018 ökar resandet efter juni och framåt.



Figur 78, Påstigningar i S3 månadsvis, 2017 och 2018

Figur 79 visar resandet under dygnet för Tvärflöjten. Likt många andra områden finns det två resande toppar, en på morgonen och en på eftermiddagen. Utöver de två vanliga resandetopparna har också tvärflöjten ett högt resande vid 19 tiden. Den resandeökning som skett i S3 är fördelat under hela dygnet.



Figur 79, Påstigningar i S3 under dygnets timmar, 2017 och 2018

I genomsnitt är det ungefär 9 passagerare per tur på linje 40 (Figur 80) (resande i Jämtland exkluderat). Antalet resenärer per tur har ökat mellan 2017 och 2018.



Figur 80, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i S3

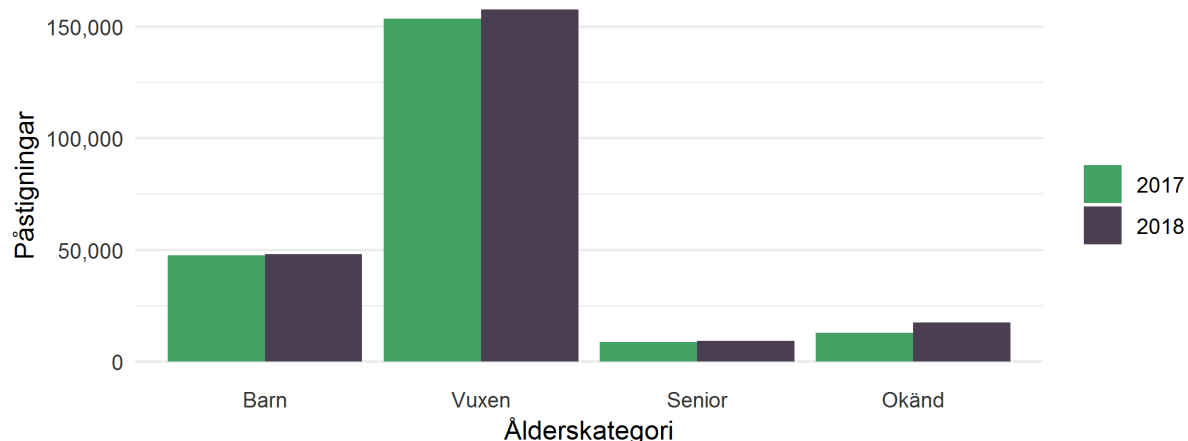
3.3.14.1 Kort analys S3

Linje 40 uppvisar ett annorlunda resandemönster jämfört med andra trafikområden, vilket troligen delvis beror på nöjesresande. Exempelvis är det högt resande även på kvällen och sommaren.

3.3.15 Avtalsområde S5 – Linje 201/Sundsvall – Härnösand

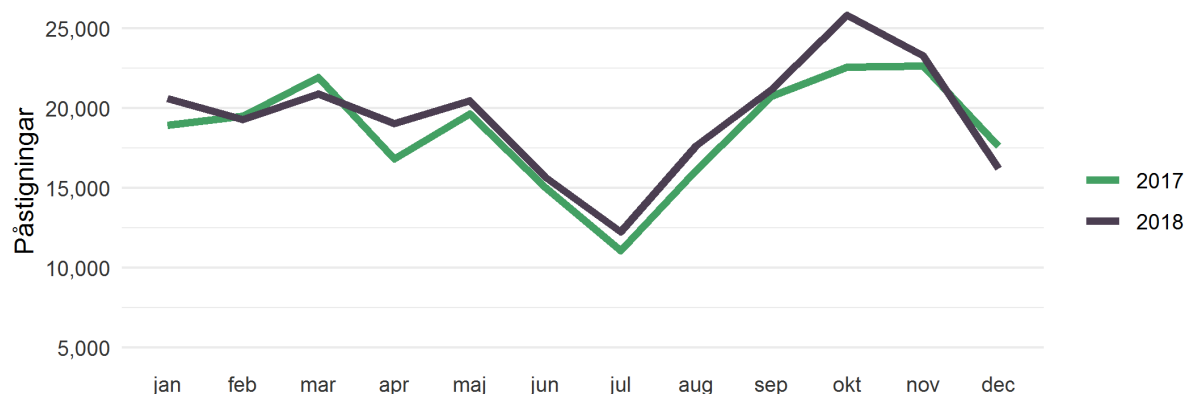
Linje 201 är en Västernorrlands största regionala linjer och går vardagar mellan Sundsvall och Härnösand. 201 är en utpräglad arbetspendlingslinje. Under 2018 har både Sundsvall, Timrå och Härnösand infört subventionerade produkter som gäller i kommunerna separat. Resandet har från 2017 till 2018 ökat med 4,4 procent.

Den största ålderskategorin på linje 201 är vuxna resenärer(Figur 81). Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat i alla ålderskategorierna.



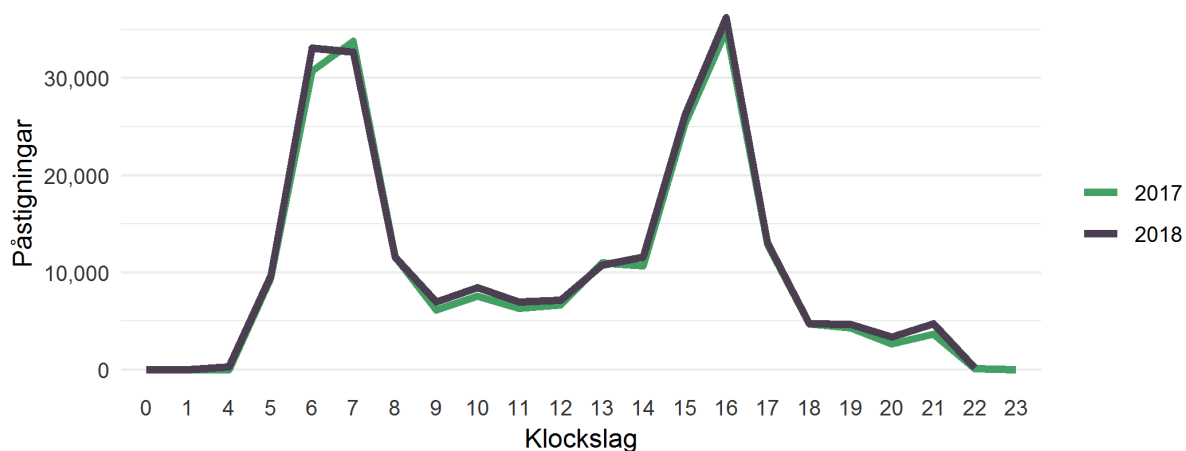
Figur 81, Påstigningar i S5 åldersvis 2017 och 2018

Månadsvis är resandet högst vinterhalvåret (Figur 82). Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat under hela 2018, med undantagen mars och december då resandet minskat.



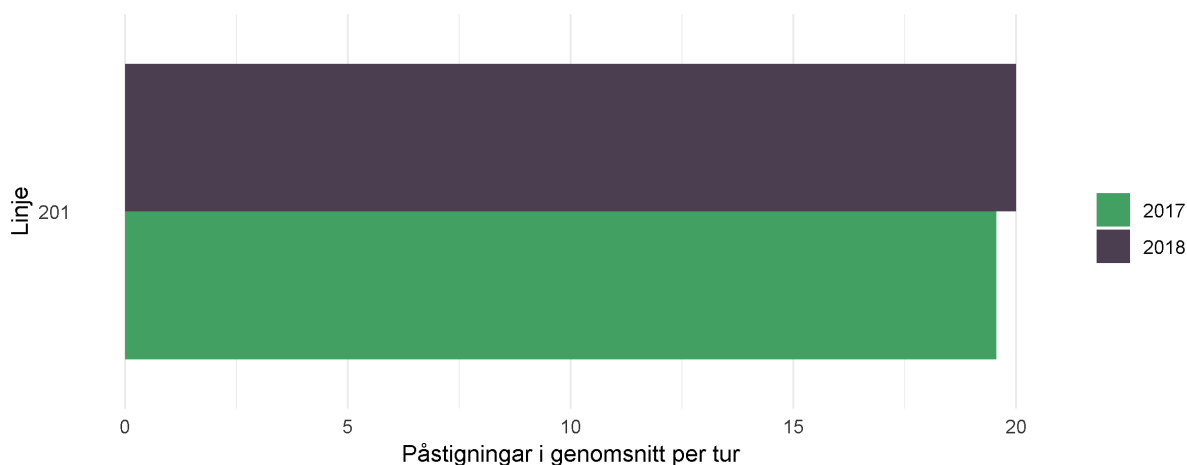
Figur 82, Påstigningar i S5 månadsvis, 2017 och 2018

Under dygnets timmar (Figur 83) är resandet högst under en resandetopp på morgonen och en resandetopp på kvällen. Resandeökningen har skett under hela dygnet.



Figur 83, Påstigningar i S5 under dygnets timmar, 2017 och 2018

Linje 201 har 20 resenärer i genomsnitt per tur (Figur 84), där resandet också ökar mellan 2017 och 2018.



Figur 84, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i S5

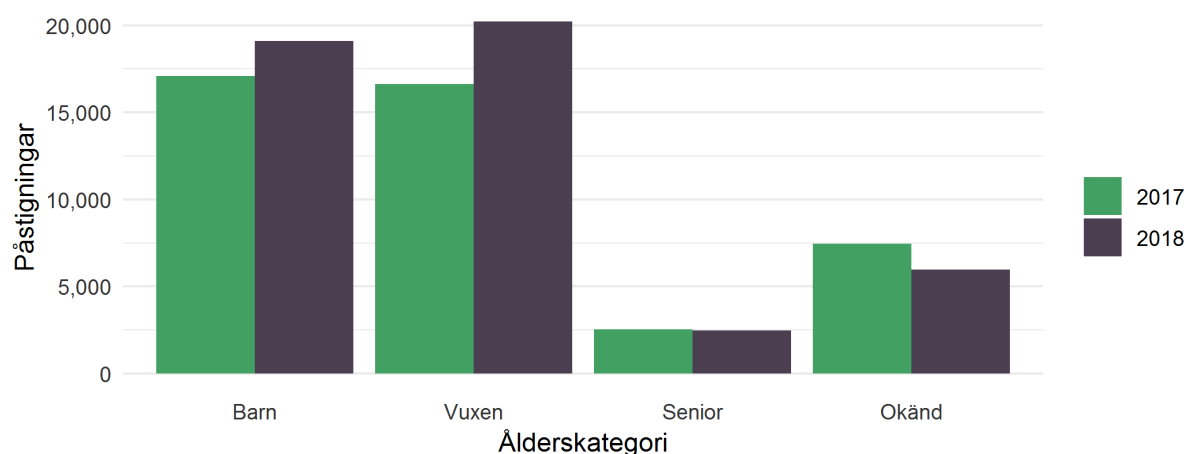
3.3.15.1 Kort Analys S5

Linje 201 har en stor majoritet av resenärerna som arbetspendlar, tydligt eftersom vuxna är den största kategorin och resandet är högst på morgon och eftermiddagen. Att linje 201 är en så pass dominerande arbetspendlingslinje är naturligt eftersom både Härnösand, Timrå och Sundsvall tillhör samma arbetsmarknadsregion (Tillväxtverket, 2018). Med både buss och tåg som går mellan sträckan är det relativt enkelt att pendla mellan de tre orterna.

3.3.16 Avtalsområde S6 – Linje 50/Härnösand – Örnsköldsvik

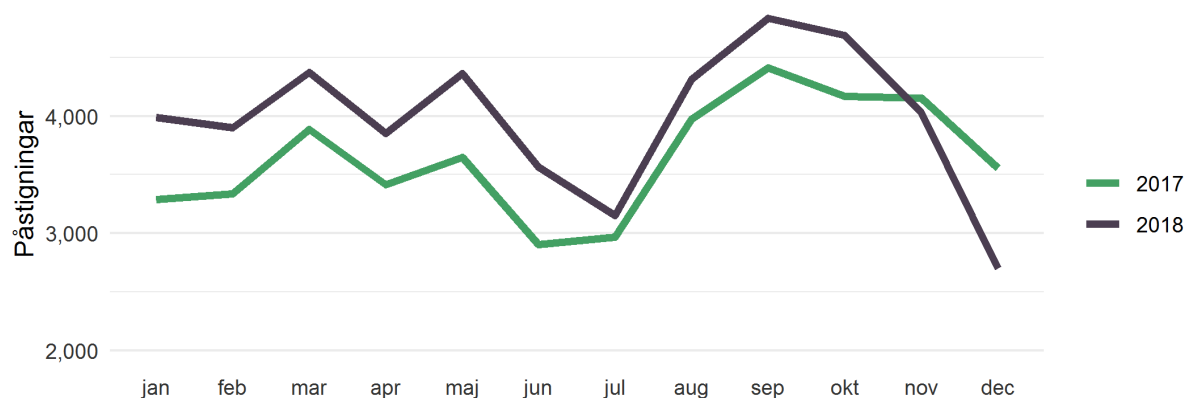
Linje 50 är en av Västernorrlands regionala linjer och går mellan Örnsköldsvik och Härnösand. Linjen är ett komplement till tåget, där bussen stannar på fler orter. Under 2017 och större delen av 2018 fanns det både vardags och heltrafik, men i december 2018 drogs heltrafiken in. Resandet har ökat med 9,2 procent mellan 2017 och 2018.

På Linje 50 är de två vanligaste ålderskategorierna (Figur 85) vuxna och barn. Det är också hos barn och vuxna resandet ökat mellan 2017 och 2018.



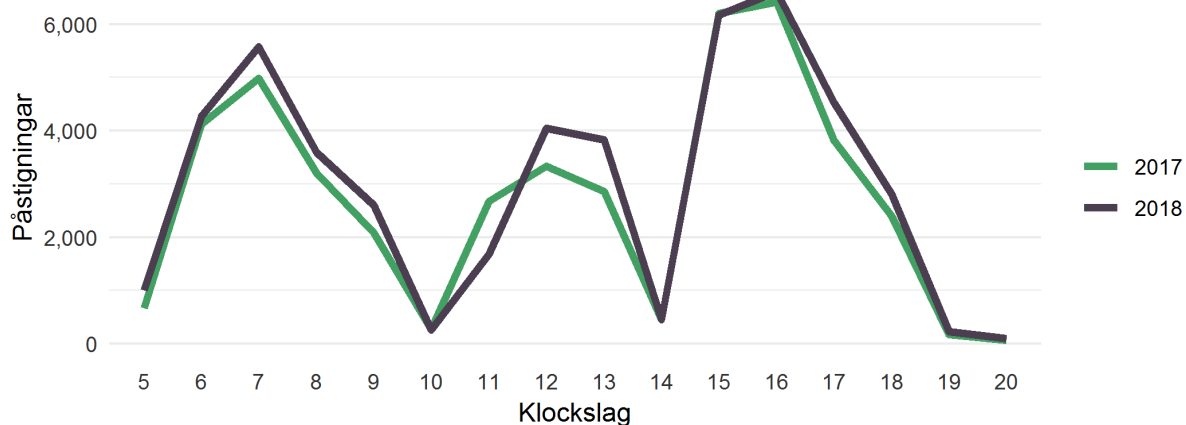
Figur 85, Påstigningar i S6 åldersvis 2017 och 2018

Fördelat under månaderna är det flest resor under vinter, vår och höst (Figur 86). Jämfört med 2017 ökar resandet under hela 2018, förutom i december när resandet minskar.



Figur 86, Påstigningar i S6 månadsvis, 2017 och 2018

Fördelat på dygnets timmar(Figur 87) har linje 50 den klassiska resandetoppen på morgonen och kvällen, men också en resandetopp mitt på dagen. Mellan 2017 och 2018 har resandet ökat under hela dygnet.



Figur 87, Påstigningar i S6 under dygnets timmar, 2017 och 2018

Figur 88 visar att det genomsnittliga antalet resenärer per tur för linje 50 (S6) är ungefär 9,5 resenärer. Mellan 2017 och 2018 har antalet resenärer ökat per tur.



Figur 88, Antalet påstigningar i genomsnitt per tur, per linje 2017 -2018 i S6

3.3.16.1 Kort analys S6

S6 är ett av de områdena som har den högsta procentuella resandeökningen och ökningen sker både hos barn och vuxna.

Kollektivtrafik mellan Härnösand och Örnsköldsvik är viktigt för att bygga upp en starkare arbetsmarknadsregion. Tillsammans skapar buss och tåg ett större utbud.

3.4 Fördjupning – Sommarlovskortet

Sommarlovskortet är ett tillfälligt reskort för barn som infördes och var giltigt sommaren 2018. Kortet är ett fullt subventionerat busskort och innebär att barn i årsklass 6-9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet åker avgiftsfritt i hela Västernorrland. Finansiering för sommarlovskortet kommer från ett statligt stöd, efter beslut från regeringen.

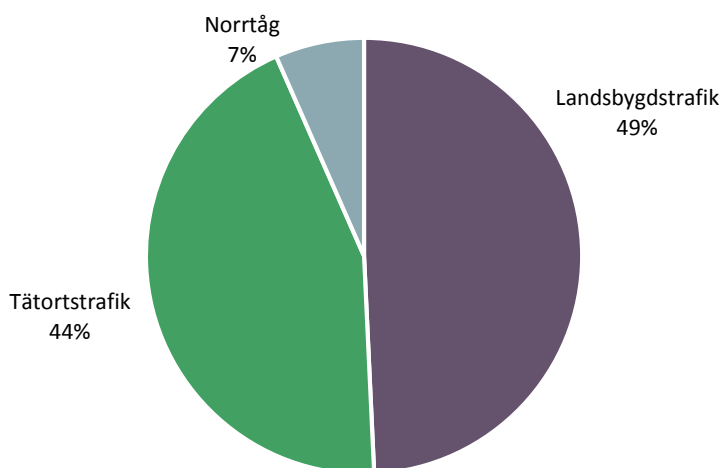
I Västernorrland och de övriga norrlandslänen har sommarlovskortet erbjudits som en biljett i Din Turs app. Skillnaden mellan de kommunalt subventionerade produkterna som bara gäller i respektive kommun är att sommarlovskortet varit giltigt i hela länet på både Din Tur och Norrtågs utbud. Det här kapitlet presenterar en övergripande bild av hur resandet sett ut med sommarlovskortet.

I Tabell 4 presenteras en kort sammanfattning av antalet resor med sommarlovskortet. Totalt har 7594 barn aktiverat appen och 158 298 resor genomförts. Antalet resor barnen gjort varierar kraftigt från 348 resor till en resa. Per barn är medelvärdet 21 resor och medianen 10 resor.

Tabell 4, nyckelvärden kring sommarlovskortet

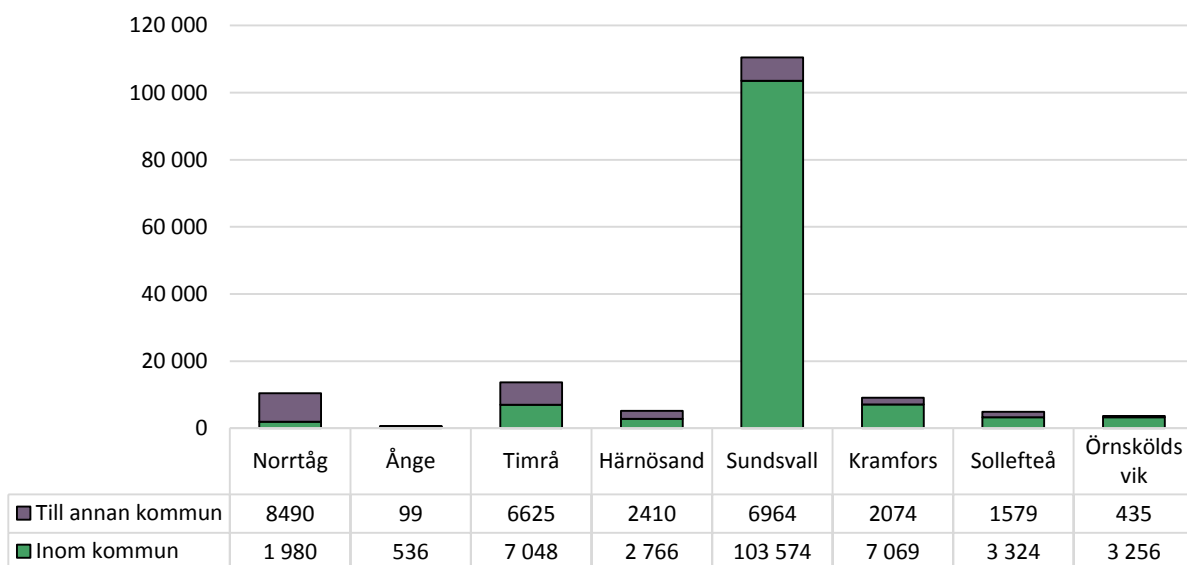
Antal aktiva reskort	7 594
Resande Totalt	158 298
Resor över kommungränserna(buss)	20 252
Genomsnittligt resande per individ	21
Medianen per individ	10

De allra flesta resorna har skett med buss(Figur 89), varav 49 procent i landsbygdstrafiken och 2 procent i tätortstrafiken. Ungefär 7 procent av resorna är med tåg.



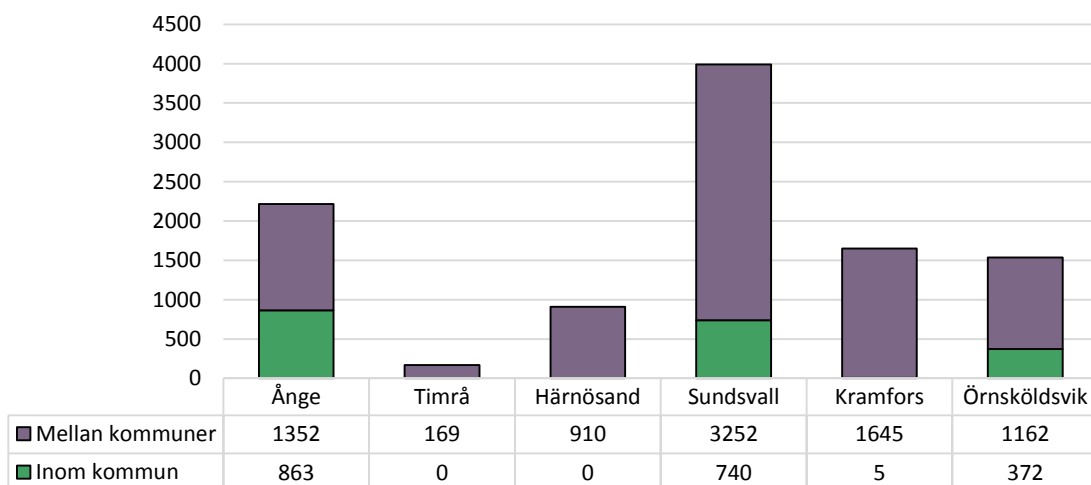
Figur 89, Påstigningar uppdelat på tätortstrafik, Norrtåg och landsbygdstrafik

Fördelat på kommunerna (Figur 90), har 70 procent av alla resor skett i Sundsvall. De flesta resorna sker inom kommunerna. Timrå är den kommun med högst andel resor till andra kommuner, där 48 procent av resorna gått till en annan kommun.



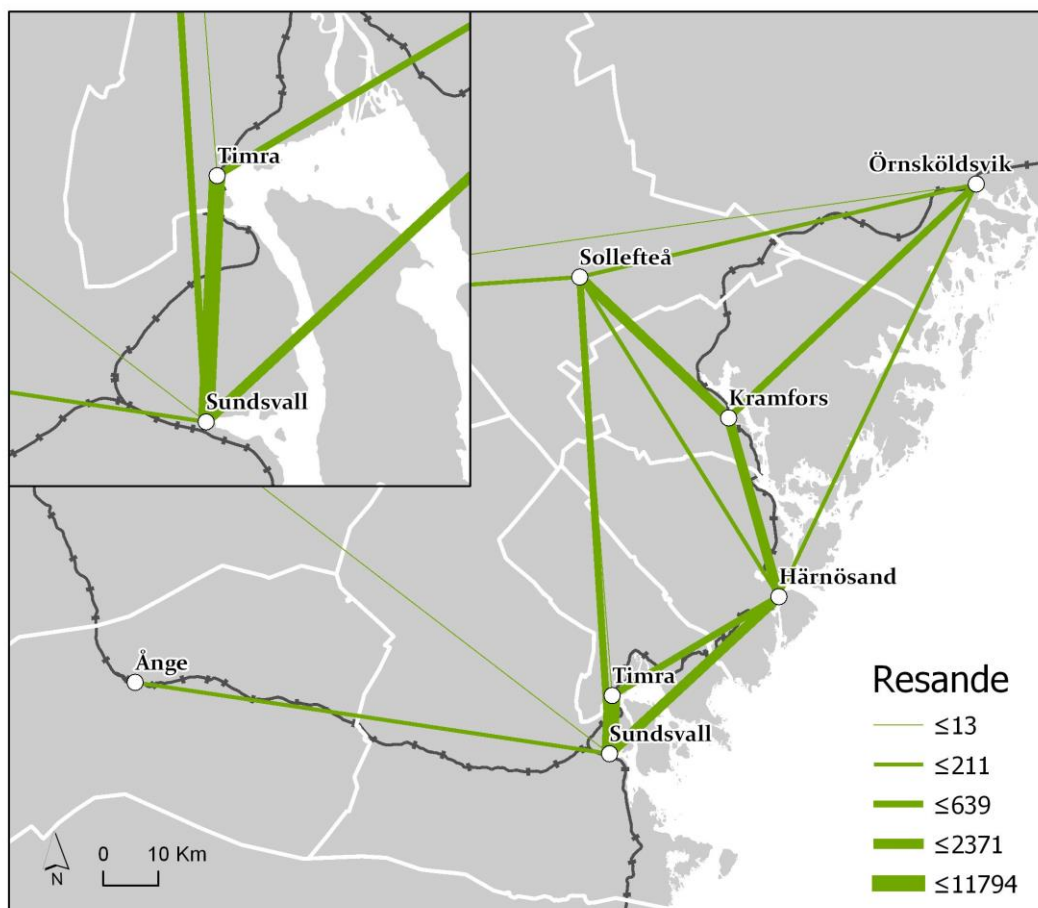
Figur 90, Påstigningar kommunvis med sommarlovskortet för buss, tåg separat

Med Norrtåg (Figur 91) har flest resor börjat i Sundsvall kommun. Till skillnad från bussresorna sker flest tågresor mellan kommunerna. För barnen i Ånge är tågresor vanligare än bussresor och tåget används både till resor inom och utanför kommunen.



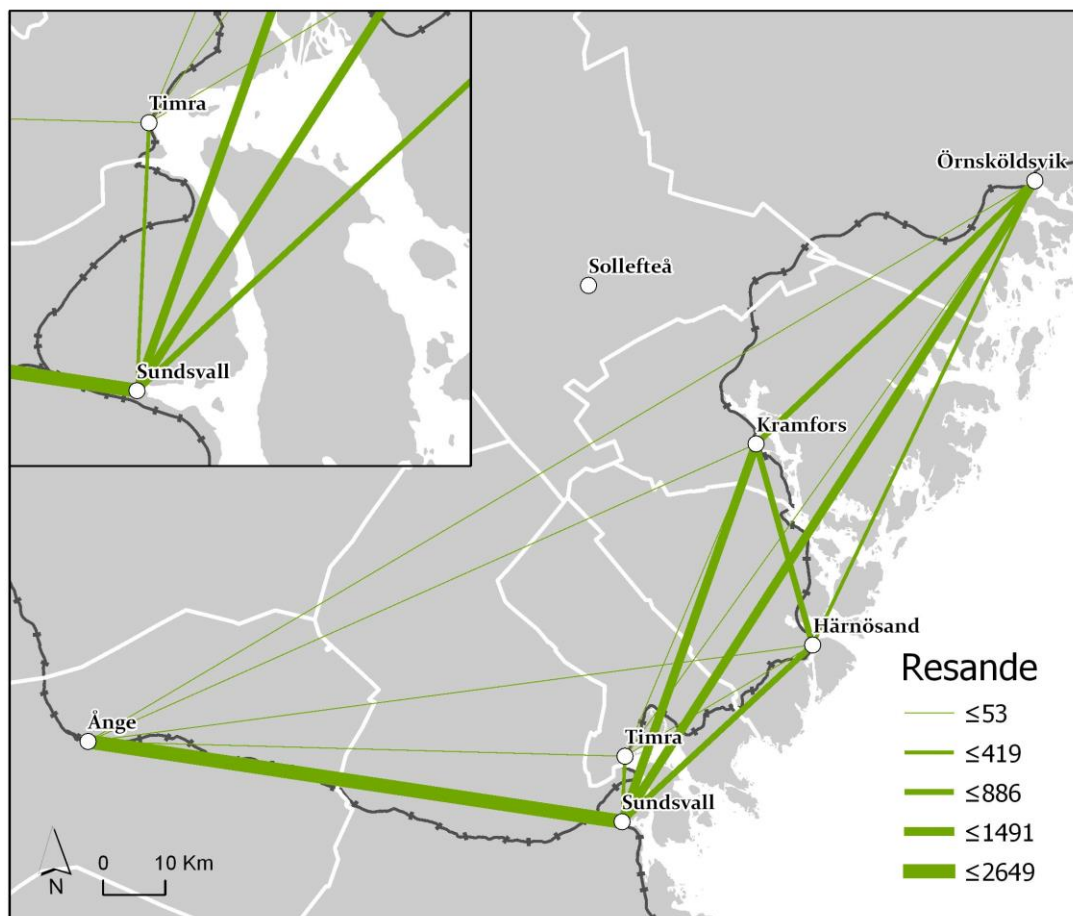
Figur 91, Påstigningar per kommun med Norrtåg, inom och mellan kommunerna

I Figur 92, syns de kommunövergränsande bussresorna. Av de resor som går mellan två kommuner är flest resor mellan två närliggande kommuner. Flest resor sker mellan Timrå och Sundsvall, resandet är högt även mellan Sollefteå – Kramfors, Kramfors – Härnösand, samt Härnösand – Sundsvall.



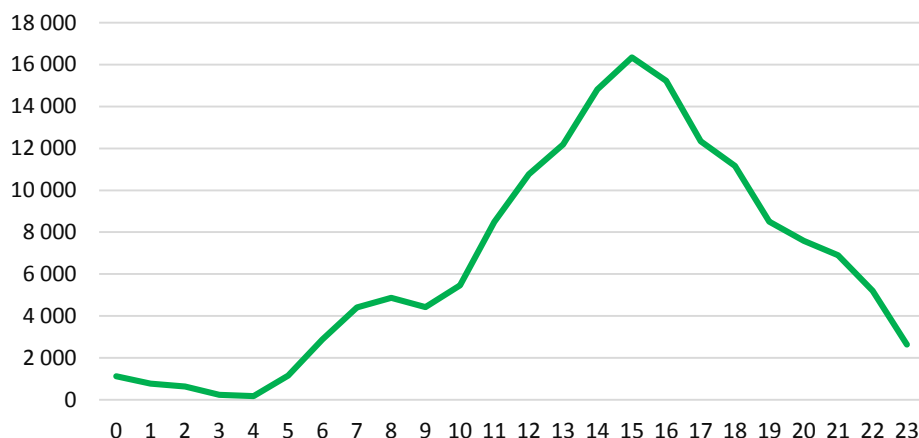
Figur 92, Reserelationer i samband med bussresor över kommungränserna. Indelning naturlig brytpunkt

Med Norrtåg sker flest kommunövergränsande resor(Figur 93) mellan Ånge – Sundsvall. Sundsvall är den populäraste orten att resa till och från, exempelvis sker många resor mellan Sundsvall – Timrå och Sundsvall –Örnsköldsvik. Från Timrå är det små resandeflöden med tåg, sannolikt eftersom det finns stark förbindelse med buss till Sundsvall.



Figur 93, Resor mellan kommuner med Norrtåg, med det länsövergripande sommarlovskortet. Indelning naturlig brytpunkt

Sett till resandet under dygnet (Figur 94), är resandet högst på eftermiddagen, med en resandetopp vid 15 tiden.



Figur 94, Påstigningar fördelat under dygnets timmar, det länsöverskridande sommarlovskortet

3.4.1.1 Sammanfattande kommentarer Sommarlovskortet

Sommarlovskortet har varit en populär produkt och barnen i Västernorrland har både rest inom och mellan kommunerna. Att flest resor skett i Sundsvall är naturligt eftersom staden har regionens största utbud av busstrafik och den största befolkningsmängden. För att barn ska kunna resa, krävs det oavsett pris också bra tillgång till kollektivtrafik. I många landsbygdsområden är det dessutom ofta färre turavgångar på somrarna, när skoltrafiken slutar gå.

En av linjerna som används mycket är linje 120 som går mellan Njurunda och Timrå, där det skett 9 429 påstigningar i Timrå och 14 626 i Sundsvalls kommun (För att se resandet med fler linjer se bilaga 3). Med sommarlovskortet har barnen i Timrå erbjudits och nyttjat möjligheten att resa avgiftsfritt till Sundsvalls kommun.

Att en stor del av Ånges resor skett med tåg kan förklaras med en relativt bra tillgång till tågtrafik. Stora avstånd mellan orterna och en utformning av kommunen där många bor utmed Ljungan och Mittlinjen gör tåget till ett bra alternativ.

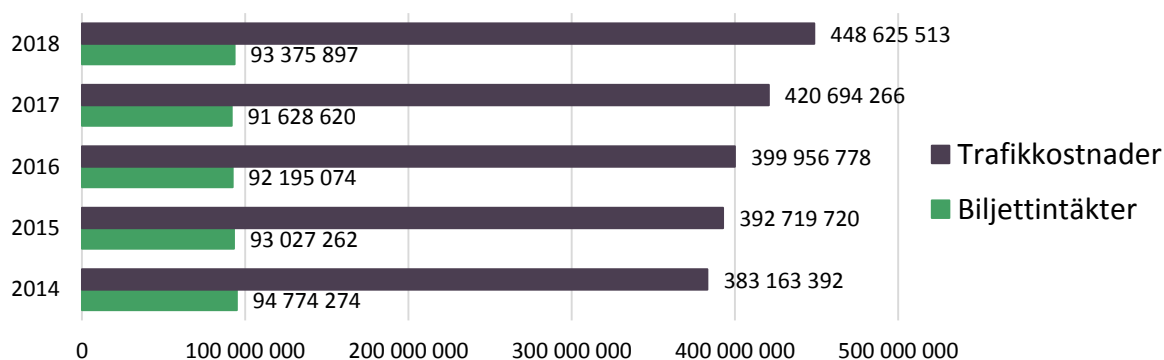
4. Ekonomi (för Linjetrafiken)

I det här kapitlet presenteras trafikrelaterade utgifter och intäkter över år samt självfinansieringsgraden för de olika trafikområdena. Avsnittet innehåller också en fördjupning kring trafik kostnader uppdelat i olika kostnadsposter. Alla intäkter som redovisas är biljettintäkter och innehåller inte subventioner eller skolresor.

Hur stora biljettintäkterna är beror på antalet resor samt biljettyp. Enbart biljettintäkter presenteras för att visa hur mycket av kollektivtrafiken som är resenärsfinansierad jämfört med skattefinansierad. Med självfinansieringsgrad menas hur stor andel av trafiken som finansieras med biljettintäkter. Att mäta självfinansieringsgraden ger indikationer på hur kostnadseffektiv kollektivtrafiken är. Mer detaljerade siffror, samt justerade intäkter och kostnader, redovisas i det ekonomiska bokslutet.

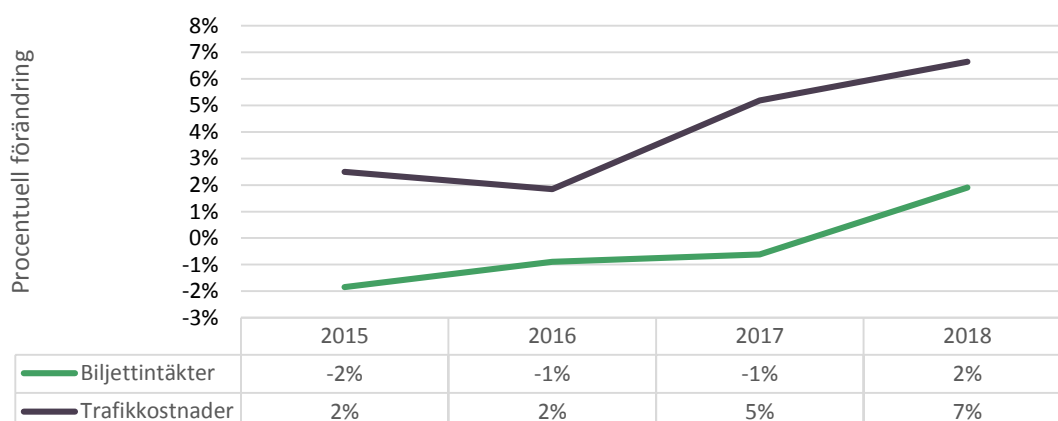
4.1 Intäkter och kostnader

Sett till kostnader och intäkter (Figur 95) har biljettintäkterna och kostnaderna ökat mellan 2017 och 2018. Även om intäkterna ökar, sjunker självfinansieringsgraden eftersom kostnaderna ökar snabbare än biljettintäkterna. Att självfinansieringsgraden sjunker innebär att en större del av kollektivtrafiken finansieras med skattemedel istället för biljettintäkter.



Figur 95, Totala utvecklingen av trafik kostnader och biljettintäkter från 2014-2018⁹

Figur 96 visar den procentuella förändringen från föregående år.



Figur 96, Förändring i procent för intäkter och kostnader.

⁹ Bokförda kostnader relaterade till trafikområdena. Intäkter enbart biljettförsäljning, exkl. skolkort och subventioner.

Självfinansieringsgraden för de olika trafikområdena minskar i ungefär hälften av trafikområdena (Tabell 5). Minskningen beror på högre kostnader, samt intäkter som inte ökar i samma takt, alternativt minskar. I procentenheter är Ådalen, Härnösand, Höga kusten och linje 210 de avtalsområden som minskat mest i självfinansieringsgrad mellan åren 2017 och 2018. Örnsköldsvik och Sollefteå är de områden som ökat mest i självfinansieringsgraden, som en följd av en ökning av intäktsbringande resor.

Tabell 5, Självfinansieringsgrad, trafikrelaterade kostnader och intäkter exklusive subventioner

Område	2018	2017	2016	Förändring procentenheter 2017 -2018	Bokförda kostnader	Intäkter
Linje 40 / Tvärflöjten	11%	10%	11%	1,2%	10 332 514	1 121 486
Höga Kusten	7%	10%	12%	-2,6%	11 050 809	762 740
Sollefteå	16%	14%	16%	1,9%	18 218 868	2 929 387
Örnsköldsvik tätort	20%	16%	22%	3,9%	44 606 472	8 829 082
Husum	10%	12%	15%	-2,0%	11 356 537	1 080 653
Bredbyn	12%	12%	14%	0,0%	13 833 213	1 691 774
Köpmanholmen	11%	11%	11%	0,6%	13 529 371	1 505 815
Härnösand	7%	11%	11%	-3,7%	27 680 129	1 949 376
Sundsvall tätort	31%	33%	35%	-2,5%	128 985 883	39 869 647
Nordvästra	8%	78%	8%	0,2%	16 094 050	1 231 473
Timrå/Njurunda	24%	25%	24%	-1,4%	55 341 854	13 030 390
Matfors	14%	15%	14%	-0,5%	17 811 248	2 498 953
Ådalen	15%	19%	19%	-4,2%	33 232 245	4 954 882
Ljungandalen	10%	8%	12%	1,7%	18 967 450	1 912 427
Linje 331	17%	16%	18%	0,7%	3 996 328	661 436
Linje 201	53%	56%	48%	-2,4%	15 491 395	8 263 044
Linje 50	13%	17%		-3,8%	8 097 148	1 083 332

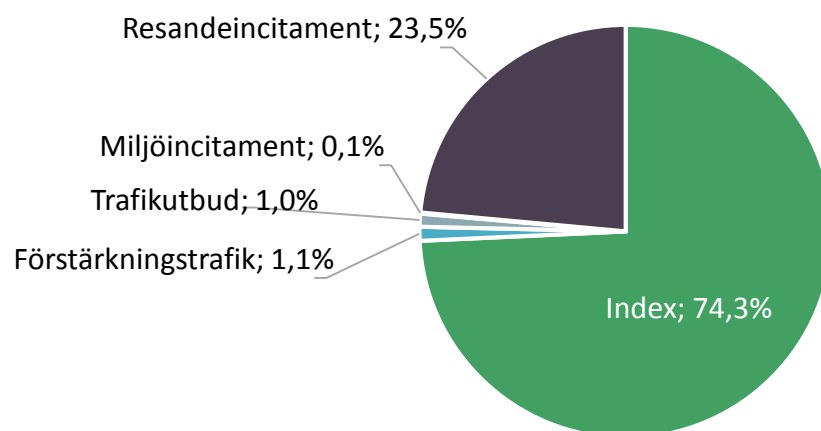
4.2 Kostnadsförändringar uppdelat i kostnadsposter

Den totala trafik kostnaden för de olika trafikområdena är indelade i kostnadsposter vilka alla är reglerade i avtal mestadels fastslagna år 2014. Den största andelen av kostnaderna är i regel anbudssumman som utgör själva trafiken. Det är sällan som anbudssumman och nettokostnaden för trafiken stämmer exakt överens. Både ändringar i trafiken, resandeincitament och miljöincitament påverkar den slutgiltiga nettokostnaden.

Till anbudssumman tillkommer index och förstärkningstrafik där index är en avtalsenlig prisjustering och inte regionalpolitiskt påverkbar. Resandeincitament är ett ersättningssystem som gäller i trafikområdena O14/15, O17/O21, O18, O06 och S5, där grunden för trafikföretagens ersättning baseras på utförda utbudskilometer och utbudstimmar samt incitament för resande.

Miljöincitament utgår i trafikområdena O02, O345, O07, O08, O09, O10/O22, O16, O20, O23, S4, S6 och är en ersättning på 20 öre/km vid 90 procent biodrivmedel av den totala tankade volymen i avtalsområdena.

Figur 97 visar fördelningen av kostnadsökningarna mellan åren 2017 och 2018 proportionerligt. Index är den i särklass största kostnadsökningen med 74,3 procent följt av resandeincitament med 23,5 procent.



Figur 97, Kostnadsökning mellan 2017 och 2018, uppdelat i proportionerliga kostnadsposter(Intäkter är inte inkluderade)

Kostnadsförändringar per avtalsområde och kostnadsposter mellan 2017 och 2018 presenteras i detalj i Tabell 6. Totalt har kostnaderna ökat med 27,9 mnkr, varav index utgör 20,3 mnkr, resandeincitament 6,6 mnkr, förändringar i trafikutbud 0,3 mnkr och förstärkning 0,3 mnkr. Index förklarar den största delen av kostnadsökningen i de flesta avtalsområdena. Undantaget är Sundsvalls tätort, Njurunda/Timrå och linje 201 där resandeincitamentet ger den största kostnadsökningen. Örnsköldsviks tätort, Sundsvalls tätort, Ådalen och linje 201 har också stora kostnadsökningar i trafikutbudet.

Tabell 6, Kostnadsförändring 2017 -2018 i kostnadsposter (intäkter är inte inkluderade)¹⁰

Område	Förändring 2017 - 2018	Index	Förstärknings -trafik	Trafikutbud kostnad	Miljö- incitament	Resande- incitament
Linje 40 / Tvärflöjten	416 727	0	-631	62 511	0	0
Höga Kusten	-45 116	354 847	0	-566 070	1 606	0
Sollefteå	774 551	519 349	135 466	-414 871	3 974	0
Örnsköldsvik tätort	5 304 538	1 049 981	-35 844	2 365 187	0	542 931
Husum	325 742	2 432 263	-72 292	-84 780	2 015	0
Bredbyn	390 844	480 799	11 202	-297 516	2 211	0
Köpmanholmen	198 218	674 948	3 990	-399 923	2 552	0
Härnösand	672 054	591 599	0	-643 240	3 782	0
Sundsvall tätort	8 933 593	1 311 511	15 412	72 877	0	3 563 793
Nordvästra	603 355	5 281 511	-22 835	-351 520	-95 148	0
Timrå/Njurunda	3 734 624	1 072 858	336 016	-712 080	0	1 664 205
Matfors	1 476 856	2 446 483	-256 000	467 497	92 090	390 414
Ådalen	3 119 639	782 855	-105 323	1 612 906	6 484	0
Ljungandalen	494 515	1 605 572	11 210	-381 287	303	0
Linje 331	76 855	864 289	-2 011	-93 390	642	0
Linje 201	1 074 411	171 614	294 105	-341 628	0	413 056
Linje 50	379 843	708 878	-8 432	-9 336	2 162	0
Totalt	27 931 247	20 349 358	304 033	285 337	22 672	6 574 398

¹⁰ Bokförda kostnader relaterade till trafikområdena. Tvärflöjten inkluderar både Jämtlands och Västernorrlands läns kostnader.

5. Särskild Persontrafik

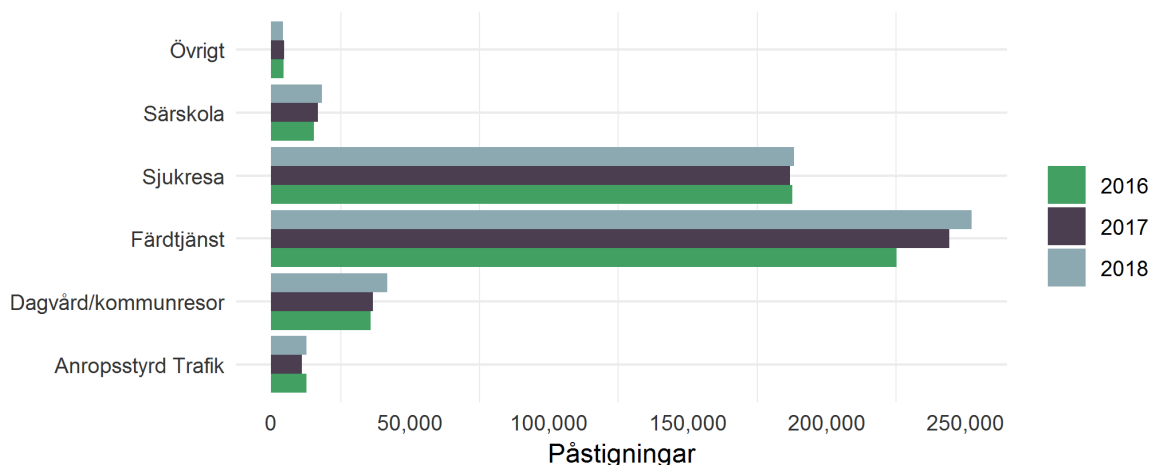
Det här kapitlet behandlar särskild persontrafik (SÄKO) och annan ej linjelagd trafik¹¹. Det vanligaste är att dessa resor genomförs med taxi, där resorna samordnads i så hög grad som möjligt.

I Västernorrland sköter kollektivtrafikmyndigheten all färdtjänst och sjukresehantering, undantaget Sollefteå och Sundsvall. Sundsvall och Sollefteå upphandlar sin egen trafik, för Sundsvall hanterar myndigheten enbart bokningarna utan att samordna resorna. Medan i Sollefteå sköter myndigheten bokningar och samordning reglerat via avtal.

Resor beräknas i detta kapitel per passagerare, exempelvis räknas två personer i en taxibil som två resor. I Västernorrland betalar regionen för sjukresor och kommunerna för annan beställningstrafik som färdtjänst för sina respektive invånare. Kapitlet presenterar övergripande beskrivande statistik för hela länet.

5.1 Övergripande för hela regionen

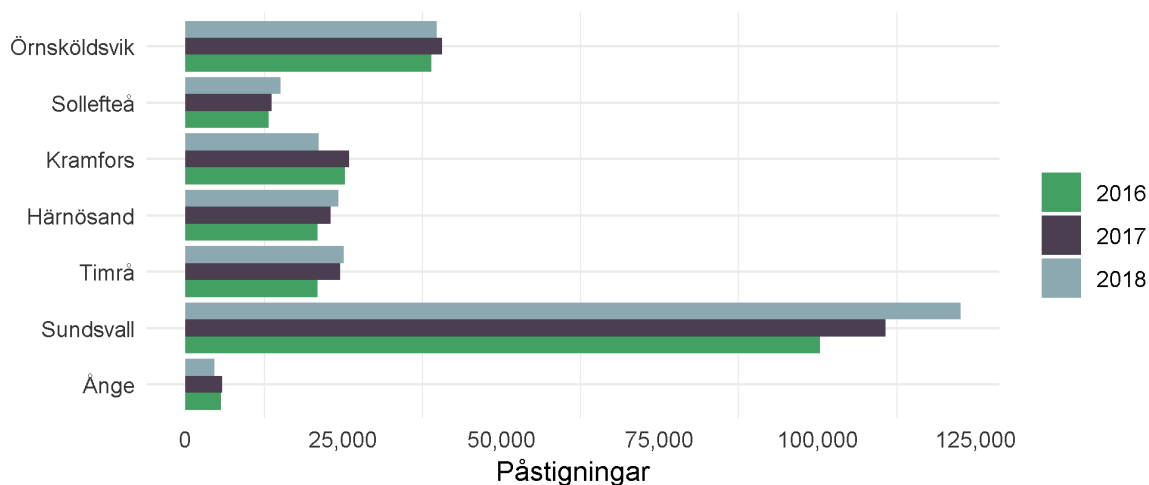
I Figur 98 syns hur många resor som sker med de olika beställningsbara trafiksätten. Majoriteten av alla resor sker med färdtjänst och sjukresor. Från 2017 till 2018 ökar färdtjänstresorna mest.



Figur 98, Antalet resor 2016 -2018 med olika typer av ej linjelagd trafik

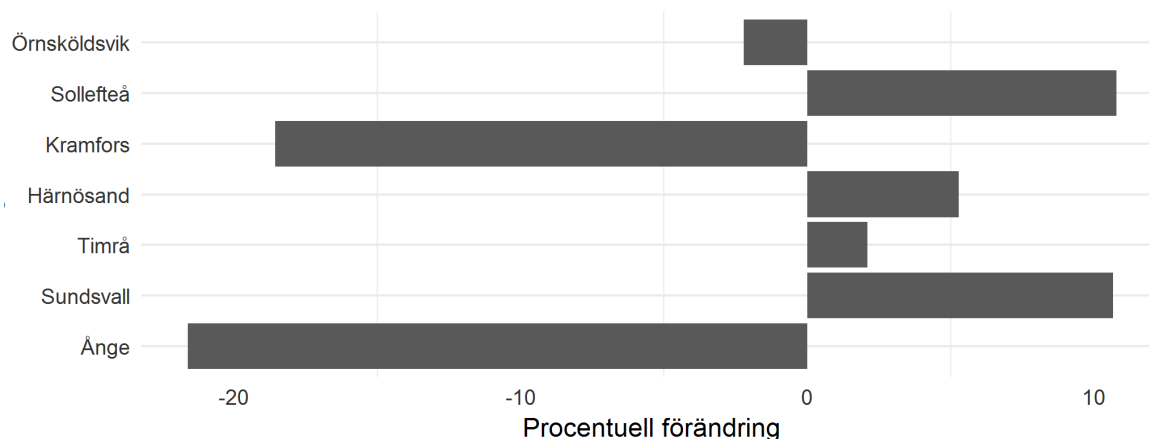
¹¹ Med annan ej linjelagd trafik menas anropsstyrd trafik, kommunresor, särskoleresor, dagvårdsresor och vissa tjänsteresor. SÄKO innefattar färdtjänst, sjukresor samt riksfärdtjänst och för att åka dessa resor behövs tillstånd.

Eftersom störst ökning sker med färdtjänst visar Figur 99 enbart färdtjänstresor per medlem. Den största ökningen har skett i Sundsvalls kommun, med nästan 25 000 resor på två år. Sollefteå, Härnösand och Timrå har också haft en ökning av färdtjänstresor.



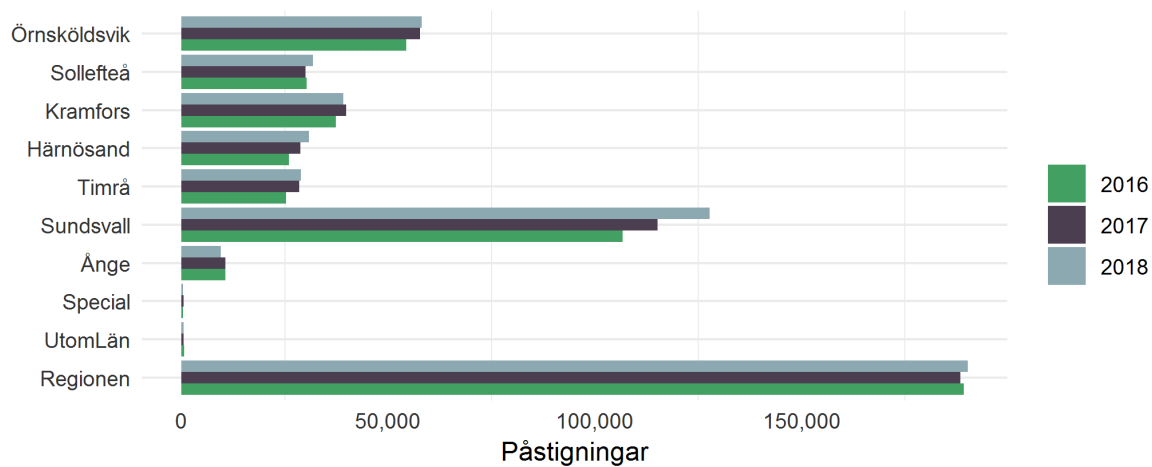
Figur 99, Antalet färdtjänstresor 2016-2018, per kommun

I Figur 100 syns förändringen av färdtjänstresor från 2017 till 2018 per medlem. Den största procentuella ökningen är i Sundsvall och Sollefteå, där färdtjänstresorna ökat med ungefär 10 procent. Störst minskning är i Kramfors och Ånge. Anledningen att färdtjänstresorna har minskat i Kramfors är att resenärer som tidigare har åkt färdtjänst till och från daglig verksamhet, numera åker under rutinen Kommunresa (KN) och dagvård (DV). Den totala resandeminskningen i Kramfors är 1,2 procent, minskningen för färdtjänstresor är 18,5 procent. I Ånge har resorna minskat totalt med 11 procent, färdtjänstresorna har minskat med 21,6 procent.



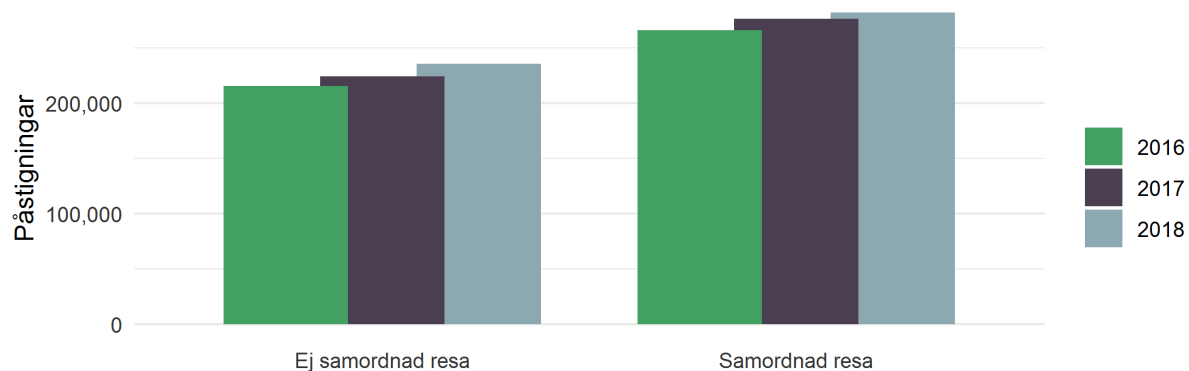
Figur 100, Den procentuella förändringen från 2017 till 2018 för färdtjänstresor

Figur 101 visar all trafik i Västernorrland uppdelat på medlem. Flest resor sker för regionen, följt av Sundsvalls kommun. Mellan 2017 och 2018 är den största ökningen i Sundsvall.



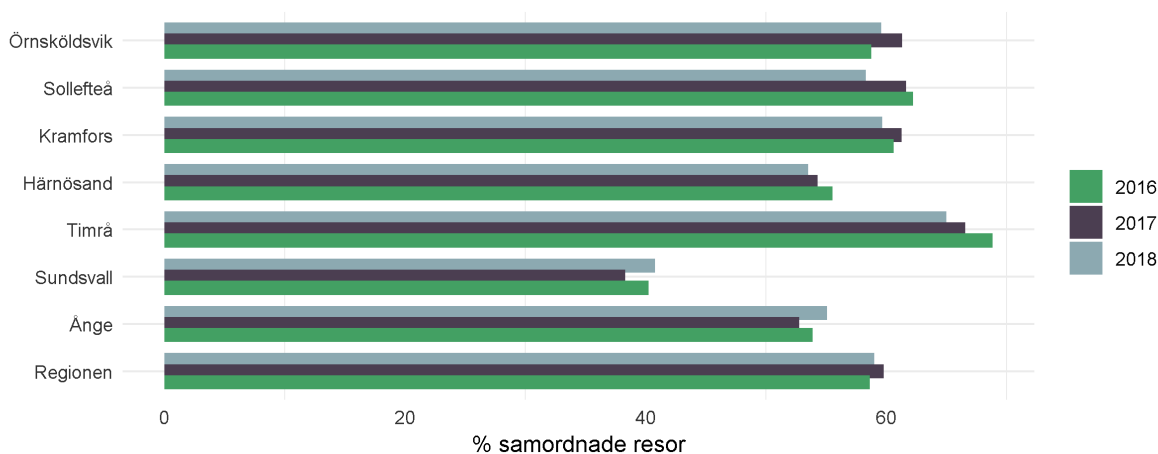
Figur 101, Antalet resor 2016 - 2018 uppdelat på medlem

Antalet samordnade och ej samordnade resor visas i Figur 102. De flesta resorna i Västernorrland är samordnade. Över tid ökar både antalet samordnade och ej samordnade.



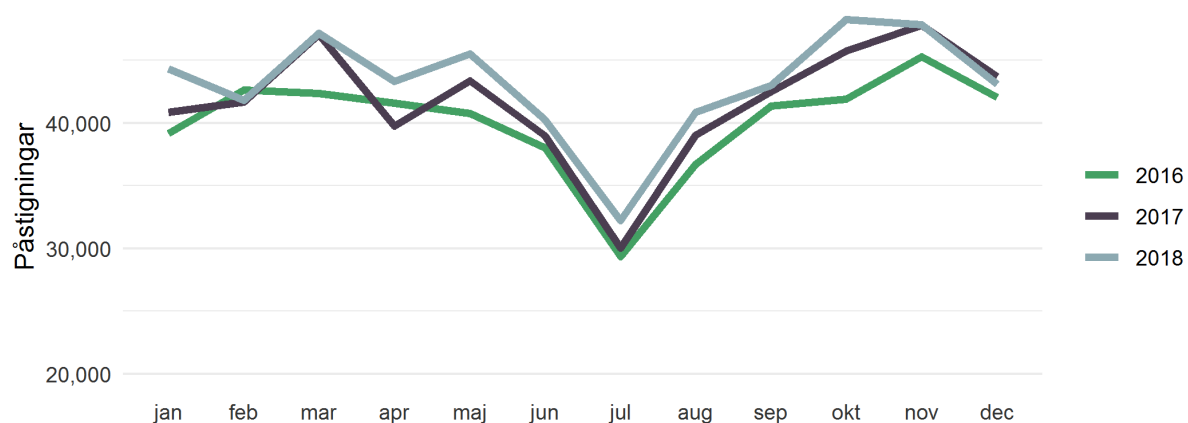
Figur 102, Antalet ej samordnade och samordnade resor 2016 -2018

I Figur 103 är andelen samordnade resor uppdelat per medlem. Timrå kommun har högst andel samordnade resor (65 procent) medan Sundsvall har den lägsta andelen samordnade resor (40,8 procent). I Sundsvall har myndigheten inget uppdrag att samordna resorna, därav den låga andelen samordnade resor. Samordningen med sjukresor och färdtjänst i Sundsvall upphörde juni 2015 då Sundsvalls kommun upphandlade sina resor själva.



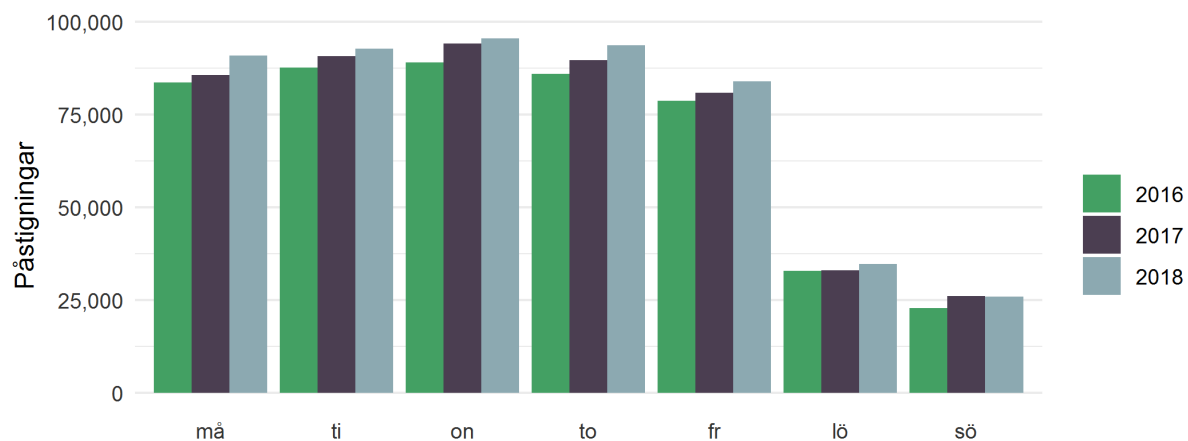
Figur 103, Andelen resor som är samordnade per huvudman, 2016 - 2018

Månadsvis (Figur 104) sker flest resor under vinter, vår och höst. Mellan åren sker en jämnt utspridd ökning. Under sommarmånaderna minskar antalet resande.



Figur 104, Antalet resor 2016-2018 uppdelat månadsvis

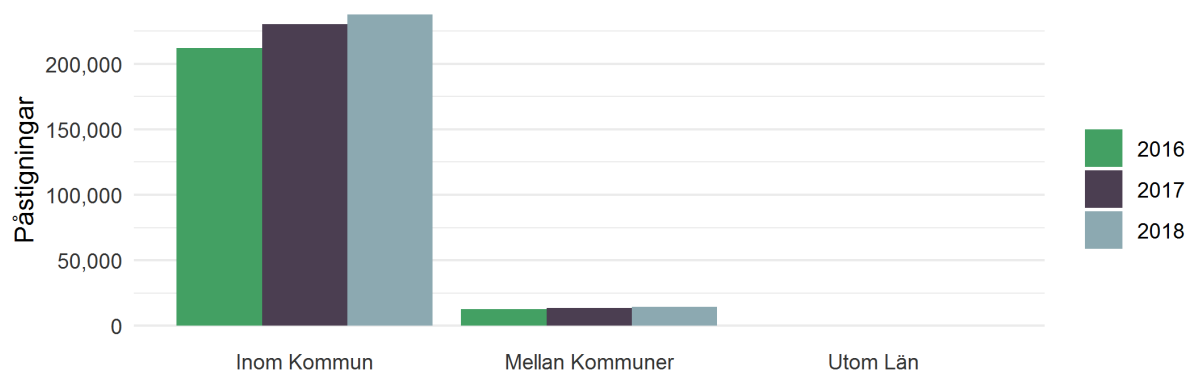
Uppdelat på veckodagarna (Figur 105) sker flest resor måndag till fredag. Den största ökningen mellan 2016 och 2018 är på vardagarna.



Figur 105, Antalet resor 2016-2018 uppdelat på veckodagar

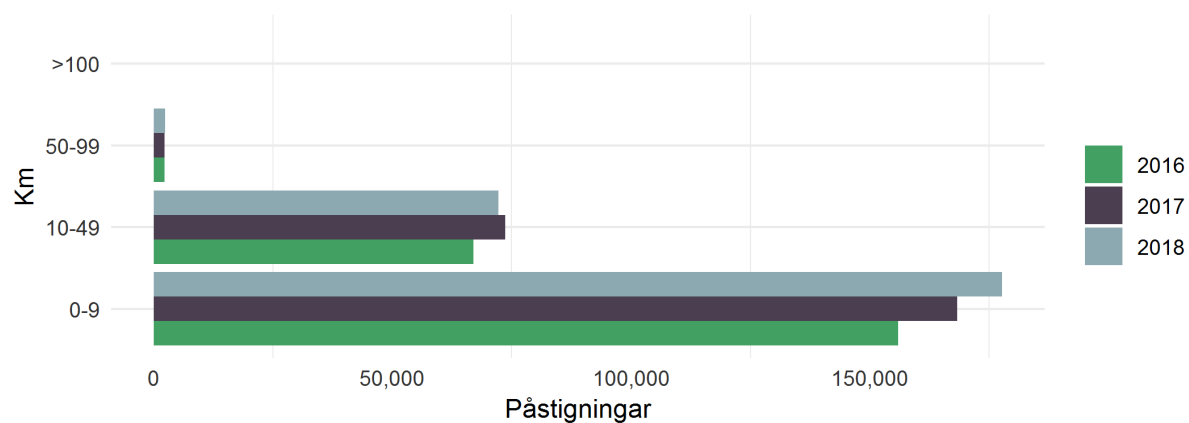
5.2 Reserelationer

I Figur 106 syns antalet färdtjänstresor som är inom och mellan kommunerna. Flest resor sker inom kommungränserna, där resandet också ökar mest.



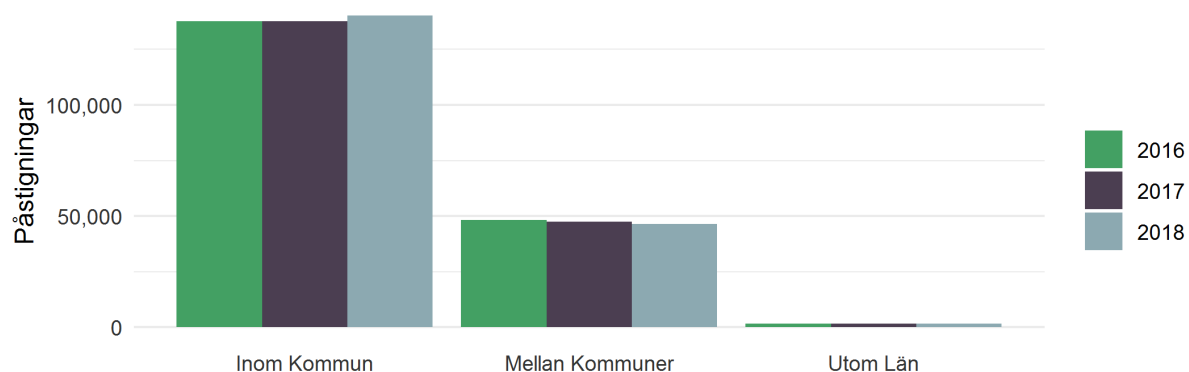
Figur 106, Antalet resor 2016-2018 som sker inom eller mellan kommuner, färdtjänstresor

I Figur 107 syns resornas avstånd i kilometer för färdtjänst. Färdtjänstresor genomförs till största delen på korta sträckor under fem mil. Det är framförallt de kortaste resorna under en mil som ökat.



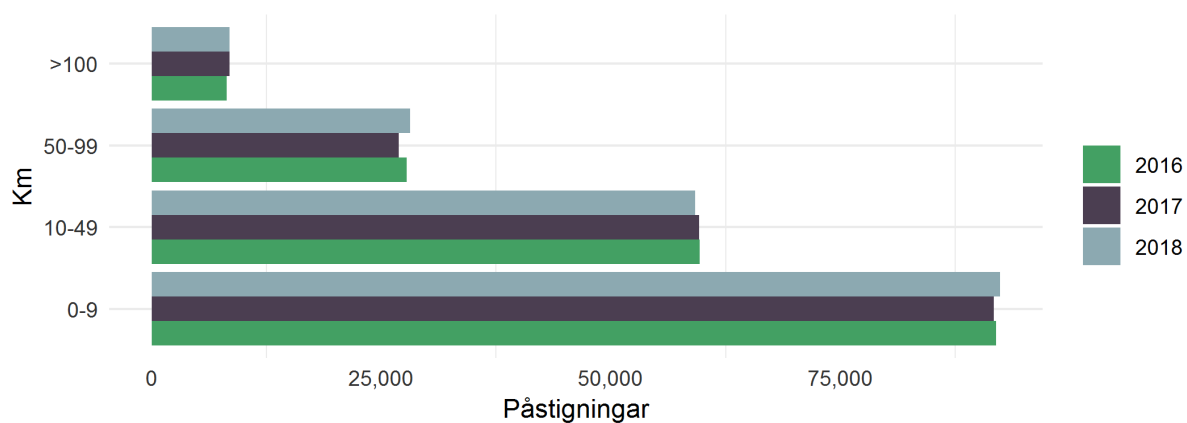
Figur 107, Antalet resor 2016 -2018 uppdelat på avstånd, färdtjänstresor

Figur 108 visar antalet sjukresor som är inom och mellan kommunerna. Flest resor sker inom kommunerna, men det är också många resor som sker över kommungränserna.



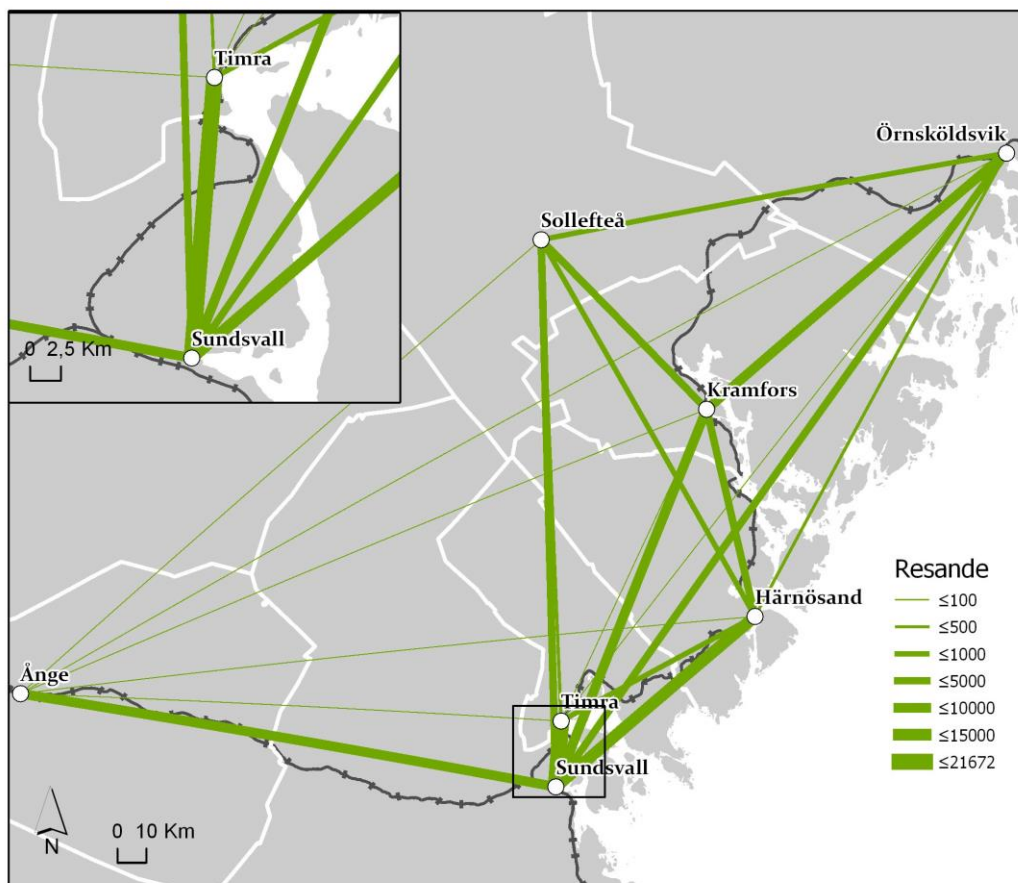
Figur 108, Antal resor 2016-2018 som sker inom eller mellan kommuner, sjukresor

Figur 109 syns resornas avstånd i kilometer för sjukresor. Jämfört med färdtjänst är sjukresorna längre, men även för sjukresorna är de flesta resorna relativt korta, under 5 mil. Mellan 2016 och 2018 har resorna ökat, men det är en marginell ökning.



Figur 109, Antalet resor 2016 -2018 uppdelat på avstånd, sjukresor

Figur 110 visar de resor som sker mellan kommunerna. Flest resor går till Sundsvall, exempelvis har Härnösand, Ånge och Timrå flest resor till Sundsvall. I Timrå kommun har resenärerna med färdtjänststillstånd rätt att resa inom Timrå och Sundsvalls kommun.



Figur 110. Resandeflödet mellan kommuner 2018, inkluderar alla resor

6. Metod

Metod avsnittet beskriver olika avvägningar som tagits i trafikbokslutet.

6.1.1 Linjelagd trafik

Varje gång en biljett registreras i bussarna som körs under Din Turs varumärke lagras information om när, var och vilken typ av biljett resenären reser med. Eftersom det bara registreras när personer stiger ombord på bussarna går det inte veta hur långt resenärerna reser eller var de stiger av. Finns en vald sträcka på reskortet är denna registrerad, det är däremot inte säkert resenären väljer att åka den angivna sträckan. Statistiken är fortsatt inte fullständig, även om de allra flesta resor registreras, är det vissa individuella resor som inte registreras. Resor som inte registreras kan exempelvis vara resor där passagerare fuskar och åker utan att registrera sig, andra oregistrerade resor är passbiljetter eller app-biljetter som chaufförerna inte registrerar.

För trafikbokslutet är all resandestatistik från 2017 och 2018 uttaget 2019-01-17, med undantag Jämtlandstrafiken som togs ut 2019-01-18. De urval som gjorts är: avtalsföretag, enbart våra trafikområden och resor inom länet.

Resorna har kategoriserats i fyra ålderskategorier, barn, vuxna, seniorer och okänd. Barn räknas resenärer mellan 0-19 år, inklusive skolkort. Vuxna är från 20 till 64 år, seniorer från 65 år och äldre. Alla resenärer som är berättigade seniorkortet för 100 kr i Sundsvall räknas som seniorer. De resor som kategoriserats som okänd är gjorda med biljetter där ålder saknas, exempelvis app-biljetterna, sms biljetterna och resplusresor.

6.1.2 Sommarlovskort

Det kostnadsfria länsövergripande sommarlovskortet var giltigt 15 juni till 17 augusti 2018 och erbjöds som en app-biljett till elever i årskull 6-9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet. Den statistik som används för avsnittet är försäljningsstatistik från appen, som insamlas när en biljett laddas ner och aktiveras.

Reserelationerna i flödeskartorna visar start och slutdestination utifrån kommun, där det finns en start och slutdestination angivet. Reserelationerna antar att barnen uppgett rätt slutdestination, eftersom det inte finns statistik på var resenärer kliver av.

6.1.3 Särskild Persontrafik

Statistik för den särskilda persontrafiken och ej linjelagda trafiken inkommer via DinTurs kundcenter där resor bokas. Den statistik som samlas in via kundcentret har både en startzon och en slutzon angivet, vilket möjliggör analys av reserelationer.

Statistiken för den ej linjelagda trafiken är uttagen 2019-01-17. Urvalet är resor som bokats och genomförts(ej bommade) i Västernorrland.

7. Referenser

Din Tur. (2017). *Trafikbokslut 2016*. Kramfors: Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur).

Din Tur. (2018). *Trafikbokslut 2017*. Kramfors: Din Tur.

SCB. (2018). *Örnsköldsvik kommun*. Hämtat från Kommunfakta - tätort:
<https://www.ornskoldsvik.se/download/18.2ec970c616360572c26525d9/1529996728212/%C3%96rnsk%C3%B6ldsvik%20T%C3%84TORT%202018.pdf>

SCB. (den 19 03 2019). *Statistiska Centralbyrån*. Hämtat från Befolkningsstatistik- Helårsstatistik - Kommun, län och riket: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/>

Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket. (2012). *Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv trafikplanering*. Hämtat från
<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-842-6.pdf?issuusl=ignore>

Tillväxtverket. (den 14 12 2018). *Tillväxtverket*. Hämtat från FA-regioner:
<https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/regionala-indelningar/fa-regioner.html>
den 18 09 2019

8. Bilagor

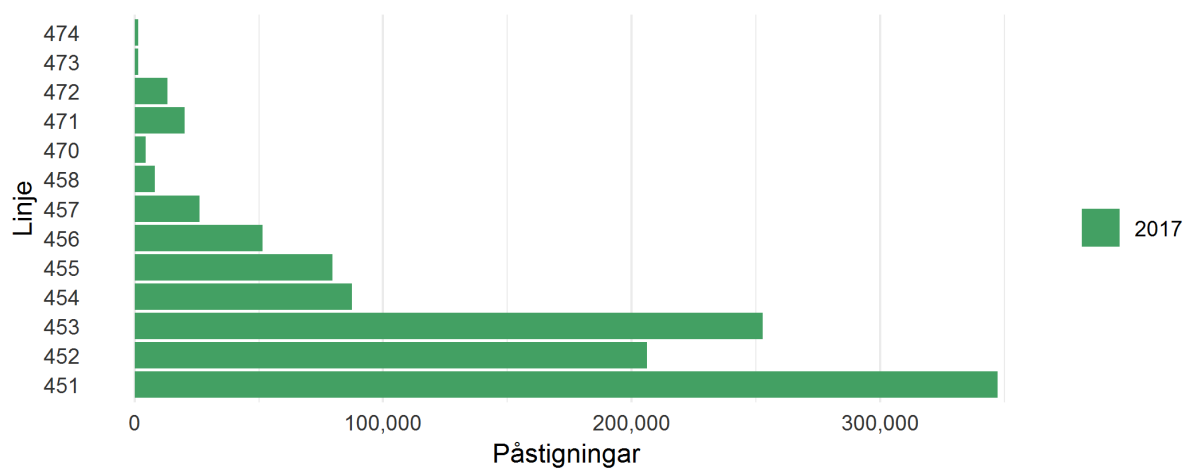
8.1 Avtalsförteckning (Bilaga 1)

Trafikområden						
Kortnamn	Namn	Beskrivning	Starttid	Avtalets sluttid	Möjliga optionsår	Avtalspart
L10	Linje 10	Sundsvall – Umeå	2010-12-10	2016-12-10	Avslutat	Ceris resor
S3 / Tvärflojten	Linje 40	Örnsköldsvik – Sollefteå – Östersund	2012-06-17	2020-12-xx	Utlöst	Mittbuss
O02	Höga kusten	Höga kusten – Kramfors	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O345	Sollefteå	Sollefteå tätortstrafik och landsbygdstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O06	Örnsköldsvik tätort	Örnsköldsviks tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O07	Örnsköldsvik Husum	Örnsköldsvik - Husum	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O08	Örnsköldsvik Bredbyn	Bredbyn – Örnsköldsvik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O09	Örnsköldsvik Köpmanholmen	Köpmanholmen – Örnsköldsvik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O10 / O22	Härnösand	Härnösands tätortstrafik och landsbygdstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O14/O15	Sundsvalls tätort	Sundsvalls tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O16	Nordvästra	Hammarstrand – Liden – Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O17/21	Timrå/Njurunda	Timrå – Njurunda	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O18	Matfors	Matfors – Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O20	Ådalen	Sollefteå – Kramfors – Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O23	Ljungandalen	Ånge – Sundsvall	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S4	Linje 331	Sundsvall – Sollefteå	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S5	Linje 201	Sundsvall – Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S6	Linje 50	Härnösand – Örnsköldsvik	2016-12-11	2022-12-10	2	Nobina
Områden som i den ekonomiska redovisningen är uppdelat i mindre områden						
Kortnamn	Namn	Beskrivning	Starttid	Sluttid	Optionsår	Avtalspart
O03 (O345)	Sollefteå tätort	Sollefteå tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O04/O05 (O345)	Sollefteå landsbygd	Sollefteå landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O10 (O10/O22)	Härnösands tätort	Härnösands tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O22 (O10/O22)	Härnösand landsbygd	Härnösand landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss

Trafiken är utifrån trafikavtal indelat i 17 trafikområden. Huvudparten av trafikområdena upphandlades 2014 och avtalsperioden sträcker sig till år 2022 och gäller trafik under Din Turs varumärke.

Områdena O14/15, O17/O21, O18, O06 och S5 är resandeincitamentbaserade där grunden för trafikföretagens ersättning baseras på utförda utbudskilometer och utbudstimmar samt incitament för resande. Trafikföretagen erhåller också miljöincitamentsersättning (20 öre/km vid 90% biodrivmedel av den totala tankade volymen i avtalsområdena O02, =345, O07, O08, O09, O10/O22, O16, O20, O23, S4 och S6.

8.2 Resande på linjenivå 2017, gamla linjenätet (Bilaga 2)



8.3 Resande med sommarlovskortet för barn, sommaren 2018 (bilaga 3)

LinjeNr	Ånge	Timrå	Härnösand	Sundsvall	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik
1				4 915			
2				5 260			
3				4 002			
4				2 311			
5				3 098			
28				83			
30				1 786			
39						540	
40						755	110
41						849	
42							108
43							307
50			177		491		376
70				35			
71				29			
73				58			
74				154			
75				195			
78				2			
80				3			
84				30			
85				117			
90			929		3 570	1 019	
120		9 429		14 626			
121				40			
123				172			
124				14			
125				1			
126				4			
128				12			
129				1			
132				2			
141				1 385			
142				2 215			
143				424			

191	421			575			
192	51						
196	159						
198	4						
201		625	1 548	1 643			
202					2 517		
211					104	10	
212					1 025		
213					139		
214					2		
215					123	211	
216					92		
217					616		
219					57		
221					232		
225					139		
226					2		
227			5		32		
230			1				
263					2		
312						47	
313						3	
331		146	1	374		501	
345						88	
362						181	
401							235
402							103
403							63
404							207
405							3
406							2
407							70
412							20
413							44
417							75
419							1
421							219
422							45
442							204
511			46				
514			238				
516			60				
518			78				
520			43				
524			128				
525			337				
539			170				
558			137				
560			3				
610		627					
611		2 591		574			
630		79					
631		112					
633		11					
636		53					

OBS, Linjenummer registreras inte på varje köpt biljett utan på bara ungefär hälften av resorna, denna tabell visar dem som har registrerats. Gäller speciellt resor med tätortstrafiken.