



DIN TUR



Trafikbokslut 2019

Resor med kollektivtrafik i Västernorrlands län

Dnr 20/00219



Tillsammans reser vi smartare

Sammanfattning

I Västernorrland har antalet påbörjade resor ökat med 1,7% mellan 2018 och 2019 inklusive skolkort, exklusive skolkort är ökningen på 3,9%. Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det totala motoriserade resandet ligger oförändrat kvar på 12%.

Den största ökningen av antalet resor har skett i Härnösands-, Sollefteå- och Örnsköldsviks tätorter, samt i området Matfors-Sundsvall. I städerna med sina förorter och stadsnära landsbygd är tillgången till kollektivtrafik bättre än i mer avlägsen landsbygd och glesbygd. Städerna har också en demografiskt mer fördelaktig befolkningsstruktur än glesbygd som har en utmaning med en åldrande eller till och med minskande befolkning. I Sundsvall och Härnösand har också de nya subventionerade produkterna ökat antalet påstigningar.

Kundernas nöjdhet med kollektivtrafiken är lägre för vårt län jämfört med det nationella snittet (41 procent jämfört med 52%). Ungefär 77% i Västernorrland är nöjda med den senaste resan, nationellt ligger snittet på 80%. Det skiljer mellan dem som reser regelbundet och inte i deras kundnöjdhet. I Västernorrland har de som reser regelbundet en högre kundnöjdhet än de som primärt använder bilen. För att förbättra den generella kundnöjdheten hos kollektivtrafikresenärer är bättre punktlighet viktigast. Viktiga förbättringsområden hos dem som sällan eller aldrig reser kollektivt är enkelhet, punktlighet, trygghet och synpunktshantering.

Att få fler att välja kollektivtrafik och att öka kundnöjdheten är två olika utmaningar, men för båda är det viktigt att väga olika satsningar mot varandra. Stora biljettsubventioner är kostsamma och bör inte ske på bekostnad av t ex punktlighet, enkelhet, bekvämlighet och turtäthet. Minskar enkelheten och tillförlitligheten är det svårt att öka kollektivtrafikens marknadsandel och antalet resandet långsiktigt även om resandet är avgiftsfritt. I Västernorrland ökar varken kundnöjdheten eller marknadsandelen mot bil trots stora kostsamma biljettsubventioner för enstaka kundgrupper.

Trafikbokslutet för 2019 presenterar resandestatistik för året i form av antalet påstigande (resor), samt kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet. Nytt för 2019 är ett kapitel om marknadsandelen och kundnöjdhet.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
2. Resande i linjelagd trafik.....	2
2.1 Målbildikatorer	2
2.2 Övergripande trend Västernorrland	4
2.2.1 Resandeutveckling över tid (2010 – 2019)	4
2.2.2 Resandeutveckling åren 2017, 2018 och 2019	5
2.3 Fördjupad analys per avtalsområde	8
2.3.1 Avtalsområde O02: Kramfors/Höga Kusten	8
2.3.2 Avtalsområde O03: Sollefteå tätort.....	10
2.3.3 Avtalsområde O45: Sollefteå landsbygd	12
2.3.4 Avtalsområde O06: Örnsköldsviks tätort	14
2.3.5 Avtalsområde O07: Örnsköldsvik - Husum	16
2.3.6 Avtalsområde O08: Örnsköldsvik - Bredbyn	18
2.3.7 Avtalsområde O09: Örnsköldsvik Köpmanholmen.....	20
2.3.8 Avtalsområde O22: Härnösand landsbygd.....	22
2.3.9 Avtalsområde O10: Härnösands tätort	24
2.3.10 Avtalsområde O14/O15: Sundsvalls tätort	26
2.3.11 Avtalsområde O16: Sundsvall/Nordvästra	29
2.3.12 Avtalsområde O17/O21: Linje 120	31
2.3.13 Avtalsområde O17/O21: Njurunda	33
2.3.14 Avtalsområde: O17/O21- Timrå.....	35
2.3.15 Avtalsområde O18: Sundsvall/Matfors	37
2.3.16 Avtalsområde O20: Kramfors/Ådalen	38
2.3.17 Avtalsområde O23: Ånge (- Sundsvall)	40
2.3.18 Avtalsområde S5: Linje 201/Sundsvall – Härnösand	42
2.3.20 Avtalsområde S6: Linje 50/Härnösand – Örnsköldsvik	45
2.4 Sammanfattande diskussion	46
3. Marknadsandel, kvalitet och attitydundersökning.....	47
3.1 Resvanor, kundnöjdhet och målbildikatorer	47
3.2 Prioritering för kundnöjdhet	48
3.2.1 Bilanvändare och sällananvändare	49
3.2.2 Växlare och kollektivtrafikresenärer.....	49
4. Metod	51
5. Referenser	52
6. Bilagor	53
6.1 Avtalsförteckning (Bilaga 1).....	53
6.2 Attitydfrågor och deras förkortningar (Kollektivtrafikbarometern).....	54
6.3 Linjeförteckning	54

1. Inledning

Trafikboks slut 2019 ger en övergripande bild av kollektivtrafiken i Västernorrlands län under 2019. Dokumentet innehåller en beskrivning av resandestatistik och intäkts- och kostnadsförändringar som rör den samhällsfinansierade linjelagda kollektivtrafiken.

Dokumentet är indelat i två huvudområden:

- **Resande i linjelagd trafik:** beskriver resandeutvecklingen i regionen och de olika trafikområdena.
- **Marknadsandel, kvalitet och attitydundersökning:** Svensk Kollektivtrafiks resandeundersökning Kollektivtrafikbarometern.

Resande kan mätas på många sätt. De två vanligaste är kollektivtrafikens marknadsandel av det totala motoriserade resandet och antal påstigande (resor). I det här dokumentet ligger fokus på antalet påbörjade påstigningar (resor), men det innehåller också ett avsnitt om marknadsandel och kundnöjdhet. I huvudsak är statistiken redovisad utifrån Västernorrlands 17 trafikområden (*Trafikområdena presenteras mer detaljerat i bilaga 1*). Undantaget är Härnösand, Sollefteå och Njurunda/Timrå som är uppdelat i mindre områden.

2. Resande i 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 trafik.

Avsnittet är uppdelat i fyra delar:

- **Målindikatorer:** de årligen återkommande målindikatorer som presenteras i årsredovisningen.
- **Övergripande trend i Västernorrland:** resandeutvecklingen i länet.
- **Fördjupad analys per avtalsområde:** kortare fördjupningar över samtliga trafikområden.

2.1 Målindikatorer

Den övergripande trenden är en ökning i antalet resor, där den totala ökningen inklusive skolkort är 1,7% (Tabell 1). Störst ökning sker i tätorterna med tillhörande förorter och stadsnära landsbygd. Av städerna är det främst i Sundsvall och Härnösand som resandet ökat. Högsta procentuella ökningen har skett i Härnösands och Sollefteå tätort och på sträckan Sundsvall – Matfors. Antalet resor har också ökat i Örnsköldsviks tätort, Örnsköldsvik/Solberg, Örnsköldsvik - Skorped, Sundsvall/Liden och Härnösands landsbygd. De områden som minskat är Höga Kusten, Sollefteå landsbygd, Örnsköldsvik/Husum, Njurunda/Timrå, Ådalen, Ånge och de regionala linjerna.

Tabell 1: Antal resor inom länet, per avtalsområde och årsvis², samt förändring mellan 2018–2019.

Trafikering	2019	2018	2017	2016	2015	Procentuell utveckling
Höga Kusten (ink Nordvik)	60 680	67 532	79 035	99 843	90 268	-10,1%
Sollefteå tätort	83 695	77 874	74 381	69 906	61 703	7,5%
Sollefteå landsbygd	122 053	124 426	125 740	134 579	118 883	-1,9%
Örnsköldsvik tätort	1 269 766	1 222 244	1 165 562	911 055	739 323	3,9%
Örnsköldsvik-Husum, Gideå och Trehörningsjö	90 760	98 149	115 424	108 339	89 465	-7,5%
Örnsköldsvik - Solberg, Mellansel och Bredbyn	149 831	148 821	150 126	140 861	135 774	0,7%
Örnsköldsvik - Skorped och Köpmanholmen	154 405	150 199	154 064	145 822	140 756	2,8%
Härnösands tätort	711 025	601 761	511 073	440 559	372 488	18,2%
Sundsvall tätort	5 505 740	5 403 093	5 370 199	5 090 788	5 118 808	1,9%
Sundsvall, Holm och Liden	133 666	130 962	118 986	121 420	118 398	2,1%
Njurunda - Sundsvall - Timrå	1 224 339	1 250 714	1 204 362	1 135 558	1 100 570	-2,1%
Sundsvall - Matfors	235 039	224 133	206 343	182 358	180 114	4,9%
Sollefteå - Kramfors –Härnösand / Ådalen	318 065	352 362	387 699	374 478	338 149	-9,7%
Härnösand landsbygd	123 610	121 371	110 728	98 303	92 227	1,8%
Ånge landsbygd	151 557	159 745	170 712	173 187	165 138	-5,1%
Linje 40 Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå - Östersund	25 020	26 335	24 023	33 216	30 607	-5,0%
Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	15 423	19 507	19 782	17 115	16 938	-20,9%
Linje 201 Härnösand - Timrå - Sundsvall	221 787	232 326	222 640	200 542	195 504	-4,5%
Linje 50 Härnösand - Örnsköldsvik (ny 2016)	35 958	47 744	43 709	1 380	-	-24,7%
Världsbussarna	1 170	-	-	-	-	
Totalt	10 634 128	10 459 298	10 254 588	9 561 680	9 187 591	1,7%

¹ Trafikområdena delas in utifrån linjenummer. Undantaget är linje 331 som i huvudsak tillhör avtalsområde S4 men där turena 3, 4, 8 och 9 tillhör avtalsområde O345.

Det är främst i tätortstrafiken som resandet ökar medan resandet i regionaltrafiken är relativt konstant. Samma mönster återfinns i de prioriterade stråken. Resandet ökar i städerna men minskar i landsbygdstrafiken. Att resandet med skolkorten minskar är en långvarig trend som i huvudsak beror på att skolelever i större utsträckning reser med andra kommunalt subventionerade produkter (som erbjuds i Örnsköldsvik, Sundsvall, Timrå och Härnösand) än med skolkort.

Tabell 2: Övergripande målindikatorer

Indikatorer	Utfall 2019	2018	2017	2016	2015	Förändring 2018-2017
Kollektivtrafikens marknadsandel ³ (procent jämfört med det totala motoriserade resandet)	12	12	11	8	10	
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor varav buss (Din Tur)	11 148 375	10 956 114	10 791 842	10 079 708	9 690 616	
varav tåg (Norrtåg)	10 634 128	10 459 298	10 254 588	9 561 680	9 187 591	1,7%
	514 247	496 816	537 254	518 028	503 025	
Varav antal påbörjade skolkortresor ⁴	1 127 508	1 307 071	1 547 011	1 789 051	1 833 922	13,8%
Varav antal påbörjade kollektivtrafikresor (buss) exklusive skolkort	9 506 620	9 152 227	8 707 577	7 772 629	7 353 669	3,9%
Regionaltrafik ⁵	2 346 141	2 332 776	2 180 356	1 960 929	1 763 368	0,6%
Tätortstrafik ⁶	7 160 479	6 819 451	6 527 221	5 811 700	5 590 301	5,0%

Tabell 3: Prioriterade stråk, busstrafik

Trafik	2019	2018	2017	Utveckling	Förändring
Landsbygdstrafik(50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	1 801 924	1 857 721	1 801 675	-3,0%	-55 867
Sundsvalls tätortstrafik	5 505 740	5 403 093	5 370 199	1,9%	102 613
Örnsköldsvik tätortstrafik	1 269 766	1 222 244	1 165 562	3,9%	47 471
Summa	8 577 430	8 483 058	8 337 436	1,1%	94 217

³ Svensk Kollektivtrafiks nationella resvaneundersökning Kollektivtrafikbarometern (Kollbar) ingår i SKL:s nationella kvalitetsindikatorer "Öppna jämförelser". Kollbar 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. Barnkort Härnösand och Barnkort Timrå ingår inte.

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

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

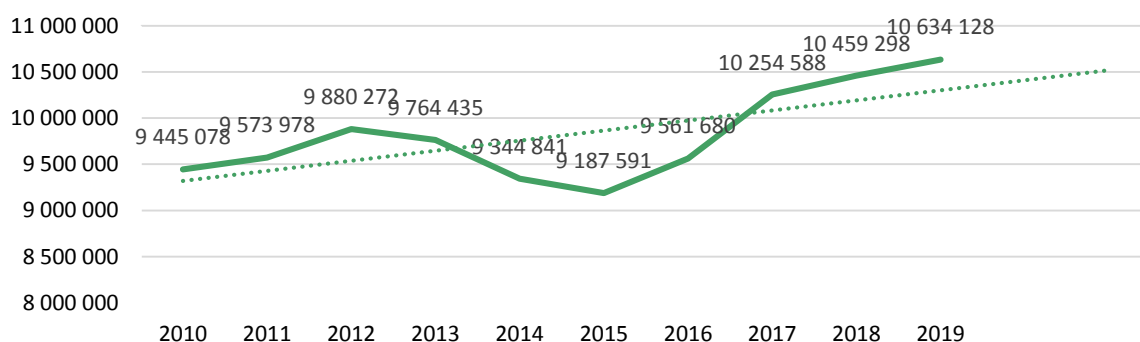
2.2 Övergripande trend Västernorrland

2.2.1 Resandeutveckling över tid (2010 – 2019)

I början av 2010-talet ökade resandet, mellan 2012 och 2015 minskade resandet för att senare öka varje år till 2019. Att resandet ökade i början av 2010 beror enligt trafikboks slutet från 2016⁷ främst av satsningar på kollektivtrafiken, störst påverkan hade satsningar på infrastruktur, turtäthet och bättre linjenät i Sundsvalls tätort. Att resandet senare minskar beskrivs också i trafikboks slutet från 2016 ”I december 2013 utfördes en relativt omfattande besparing inom busstrafiken vilket delvis förklarar den resandeminskning som kan ses mellan 2013 och 2014. Därtill infördes nya skolkortsregler i augusti 2014 vilket innebar att antal skolkortresor minskade.”

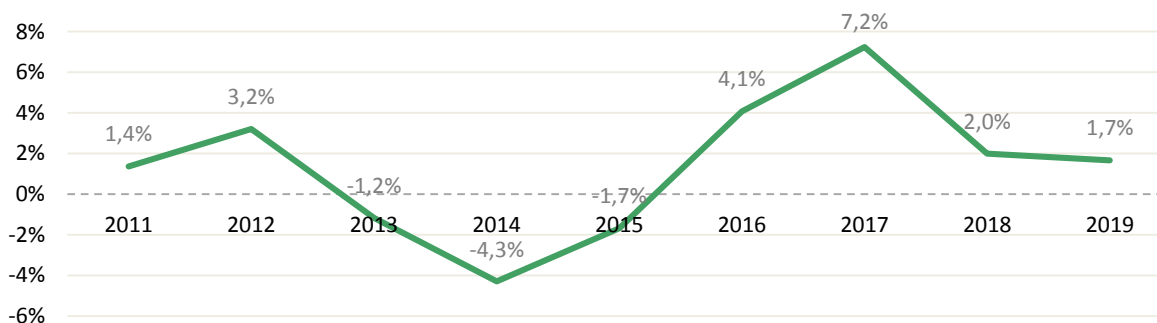
Under andra halvan av 2010-talet ökar resandet igen och fortsätter att öka, även om ökningen avtar. Till stor del kan ökningarna förklaras med att olika subventionerade produkter införts. Ökningen kan också delvis förklaras med att satsningar på utökad trafik på till exempel sträckan mellan Matfors–Sundsvall har gjorts.

Figur 1: Totalt antal resor per år, åren 2010 - 2019



Åren 2015 - 2017 ökar resandet procentuellt mycket medan ökningen är lägre mellan åren 2017 och 2018. Resandeökningen på 1,7% mellan 2018 och 2019 innebär att Din Turs mål om en årlig resandeökning på 2% inte nås⁸.

Figur 2: Procentuell resandeökning från år till år mellan 2010 och 2019



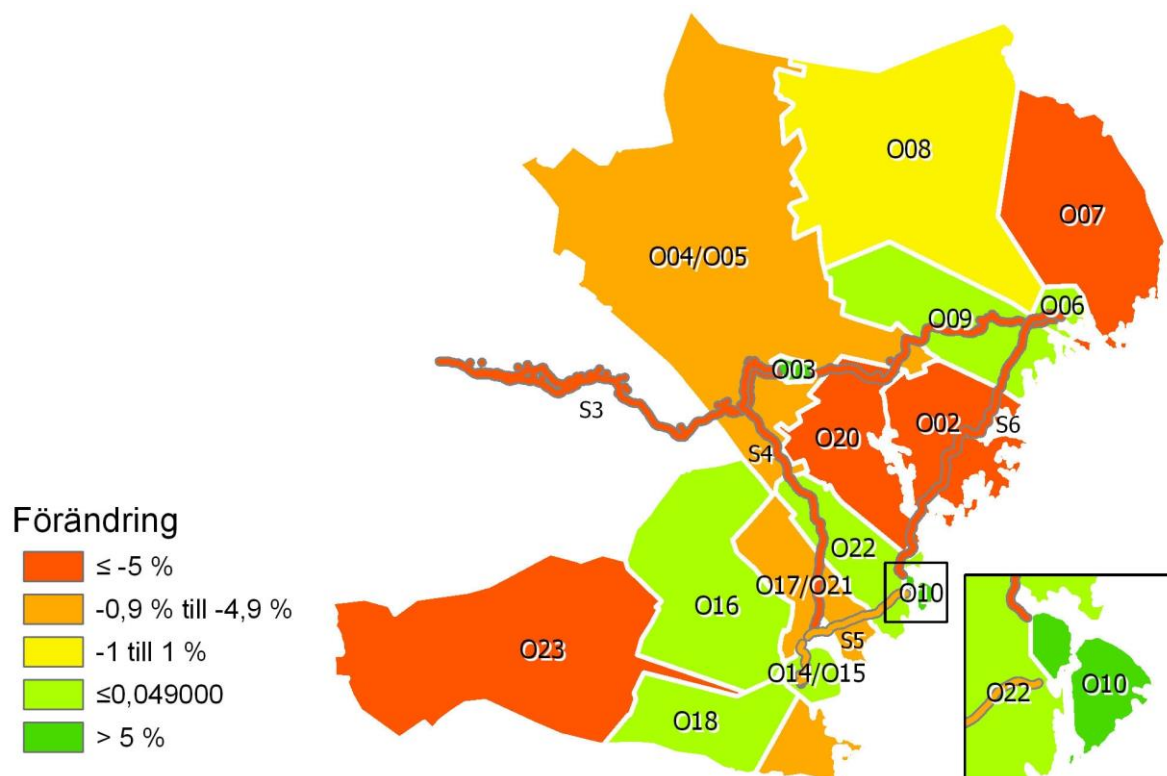
⁷ Trafikboks slut 2016. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur, 2017).

⁸ Långtidsplan 2019 - 2021. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur, 2018).

2.2.2 Resandeutveckling åren 2017, 2018 och 2019

I den här redovisningen har avtalsområdena Sollefteå och Härnösand delats i två fält utifrån tätortstrafik och landsbygdstrafik. Att resandet minskar i många landsbygdsområden som O23, O20 och O02 beror sannolikt till stor del ett begränsat utbud och demografiska utmaningar med en minskande befolkning och/eller minskande befolkningsmängd⁹. I Ånge, Kramfors och Husum finns det dessutom tillgång till tåg för regionala resor. Det kan leda till att många resenärer väljer tåget istället för bussen.

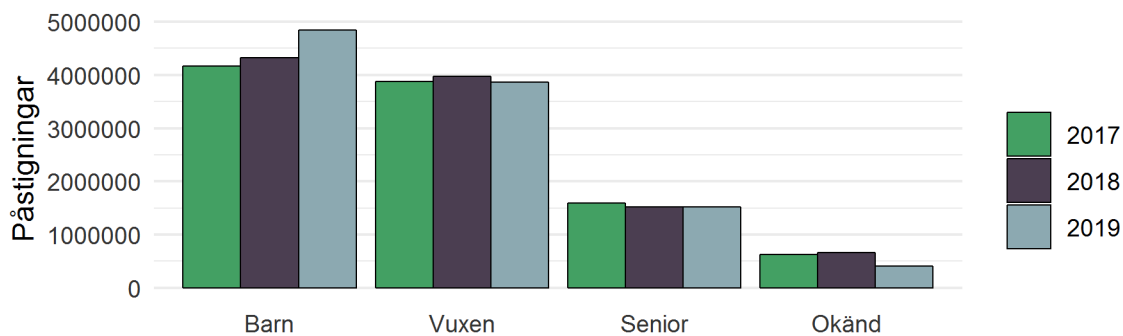
Figur 3: Karta över trafikområdena i Västernorrland och resandeförändring mellan 2017 och 2018



De största resenärsgrupperna i Västernorrland är *Barn* och *Vuxen*. Den resandeökning som skett mellan 2018 och 2019 är i kategorin barn, medan det för kategorin vuxna skett en marginell minskning. Att resandet ökat hos barn kan förklaras av nya subventionerade produkter i Sundsvall och Härnösand, där barn kan åka gratis i Härnösand och i Sundsvall för 100 kr i månaden. Att det finns en grupp *okänd* i redovisningen beror på att alla resor inte går att koppla till ålder. Det gäller till exempel resplusresor, app-biljetter och sms-biljetter.

⁹ SCB (per 19 03 2019). Statistiska Centralbyrån.

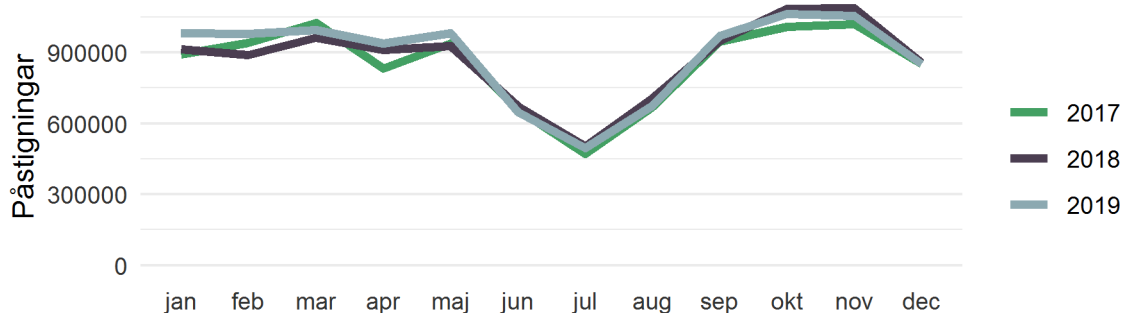
Figur 4: resor i Västernorrland, åldersvis. Från 2017 till 2019



I Västernorrland är det främst i början av 2019 som resandet ökat¹⁰. Ökningen kan troligen förklaras av de nya subventionerade produkterna i Härnösand och Sundsvall. I samband med att de infördes hösten 2018 ökar resandet och fortsätter sedan öka under början av 2019. I slutet av 2019 ligger resandet på ungefär samma nivåer som 2018.

Att resandet är högst under vintern, vår och höst beror på arbets- och skolpendling¹¹.

Figur 5: Antal resor i Västernorrland per månad, åren 2017, 2018 och 2019

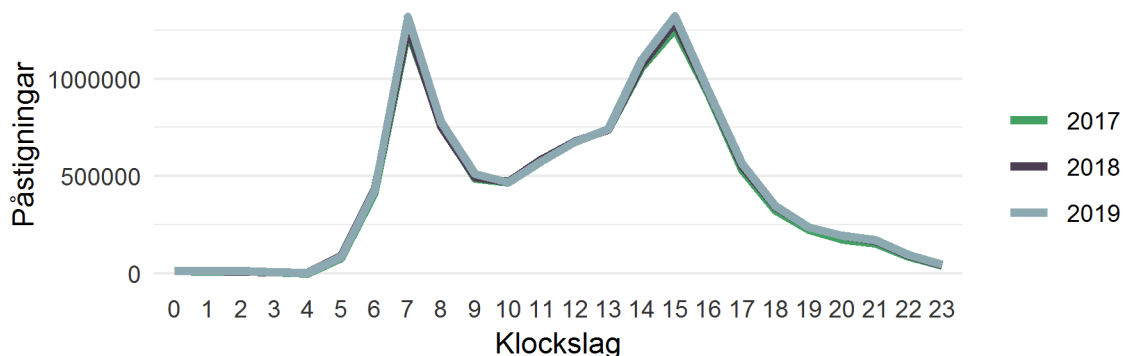


Hur resandet fördelar sig över dygnet har inte förändrats nämnvärt mellan åren. Resandet i Västernorrland är som i resten av landet främst koncentrerat till två resandetoppar: morgon och eftermiddag vilket kan kopplas till arbets- och skolpendling.

¹⁰ Under april 2017 uppstod ett databasproblem där resandestatistik försvann. Totalt sett är påverkan begränsad, men den syns i månadsvisa jämförelser.

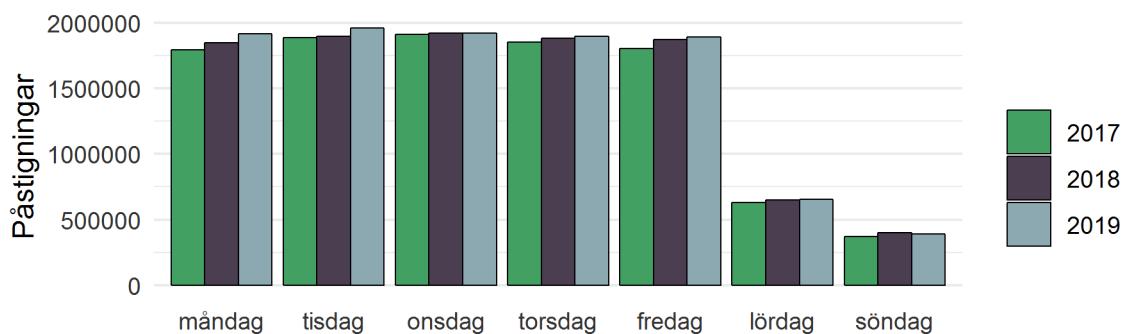
¹¹ Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket. (2012). *Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv trafikplanering*.

Figur 6: Antal resor i Västernorrland under dygnets timmar, åren 2017, 2018 och 2019



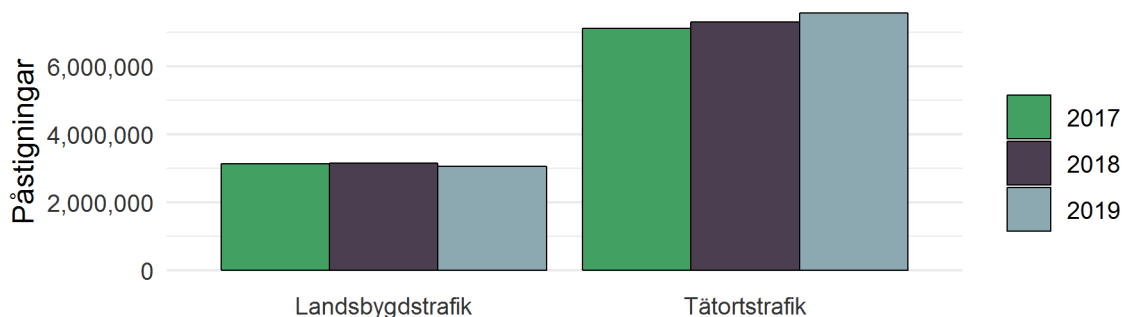
Den resandeökning som skett i kollektivtrafiken mellan 2018 och 2019 har framförallt skett under vardagarna. Att resandet är högst vardagar beror precis som skillnaderna månadsvis och klockvis på arbets- och skolpendling. Det är också på vardagarna turutbudet är störst.

Figur 7: Antal resor i Västernorrland uppdelat på veckodagar, åren 2017, 2018 och 2019



Flest resor sker i tätorterna. I tätorterna går fler turer och befolkningsunderlaget är större. Det är också i tätorterna som den största ökningen av resor sker.

Figur 8: Antal resor i Västernorrland uppdelat på tätortstrafik och landsbygdstrafik, åren 2017, 2018 och 2019



2.3 Fördjupad analys per avtalsområde

I det här avsnittet presenteras en kortare fördjupning av resandet i alla länets trafikområden utifrån ålder, linje, månad och timme. För områden med både tätort och landsbygdstrafik presenteras också den här uppdelningen. Gemensamt för alla områdena är att det sk sommarlovskortet påverkade resandet under sommaren 2018. Sommarlovskortet var en tillfällig produkt för barn som infördes och var giltigt bara under sommaren 2018. Kortet var ett fullt subventionerat reskort och innebar att barn i årskull 6–9 i grundskolan och år 1-2 på gymnasiet reste avgiftsfritt i hela Västernorrland. Sommarlovskortet finansierades med statligt stöd.

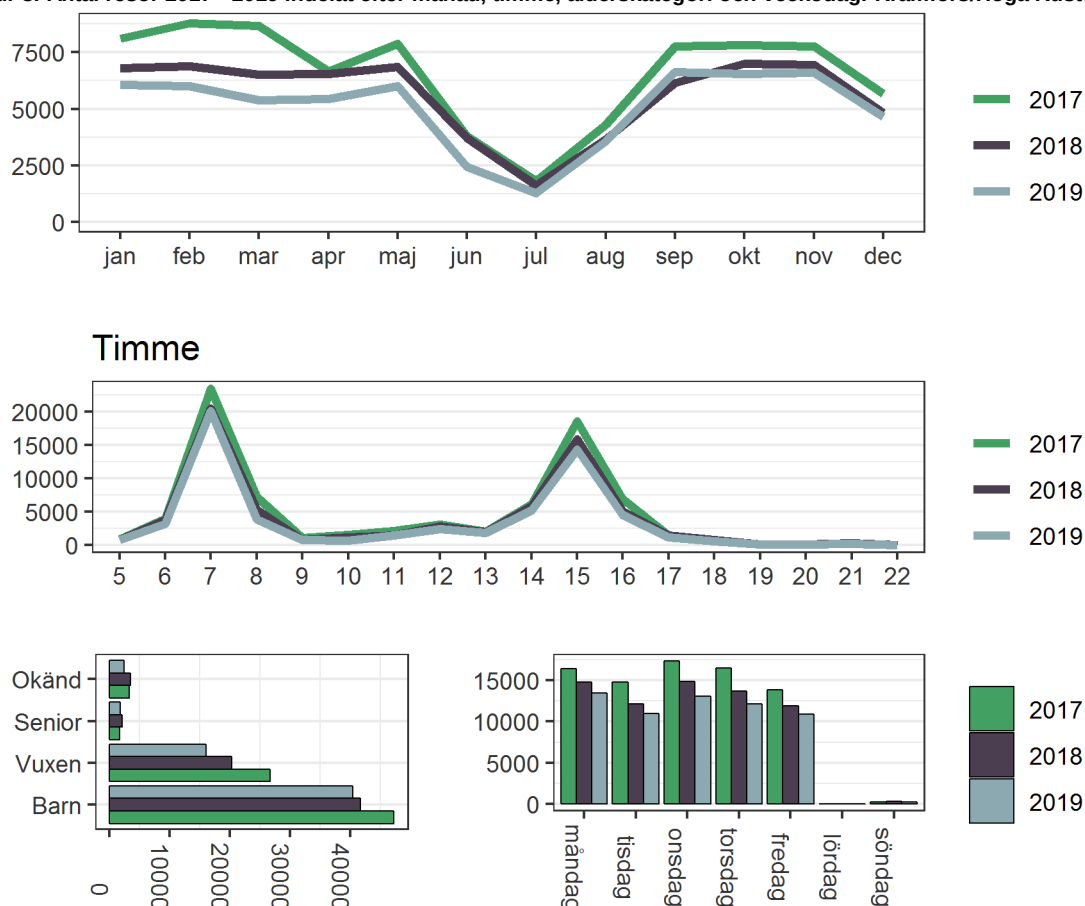
Trafikområdet S4 och S3 finns inte med i trafikbokslutet på grund av ofullständig statistik.

2.3.1 Avtalsområde O02: Kramfors/Höga Kusten

O02 (Höga Kusten) är ett trafikområde nordöst om centrala Kramfors med landsbygdstrafik. Området har haft en resandeminskning på 10,1%.

Resandet har främst minskat i början av 2019 och under högrafik. Resandeminskningen har skett både hos barn och vuxna. Det är svårt att verifiera exakt varför resandet minskar men en förändrad demografi kan vara en del av förklaringen. Kramfors kommun har en minskande befolkningsmängd och kommunen som arbetsgivare har också stora pensionsavgångar. Under 2017 påverkades resandet också av ett minskat antal boende för nyanlända i området¹².

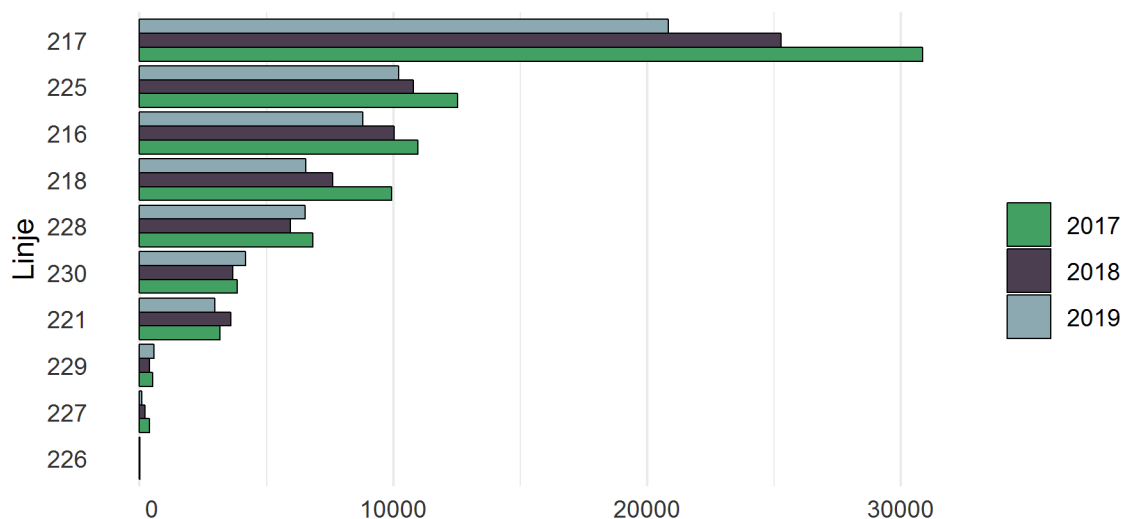
Figur 8: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Kramfors/Höga Kusten (O02)



¹² Trafikbokslut 2017. (Din Tur, 2018)

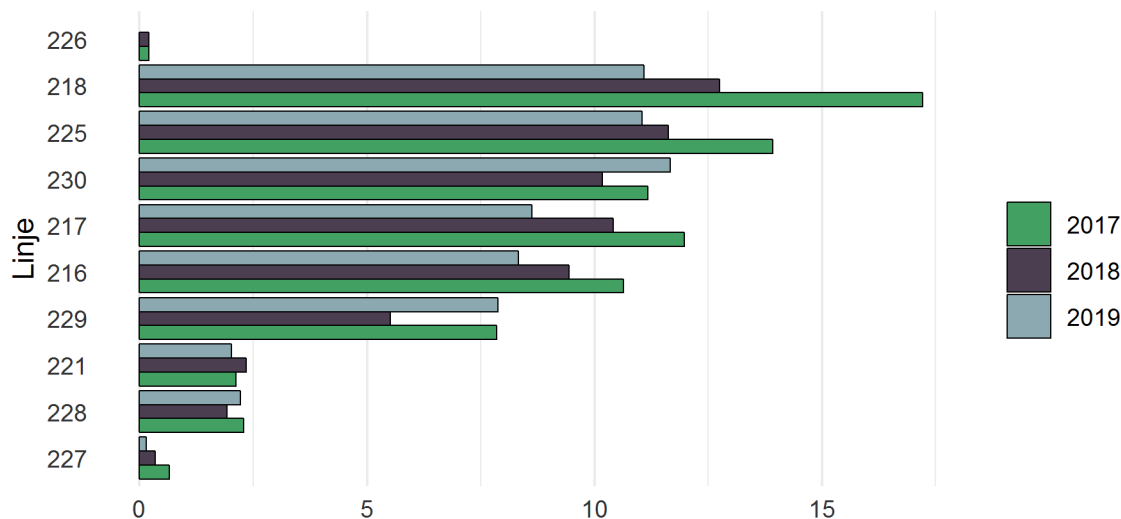
Störst resandeminskning sker på linjerna 217 och 218. Linje 217 går på sträckan Kramfors–Nordingrå–Mjällom–(Norrfjällsviken) och passerar bland annat Lunde, Sandö och Ullånger. Linje 218 går Kramfors–Salteå–(Ullånger). Linje 226 var en sommarlinje och togs bort sommaren 2019.

Figur 9: Antal resor per linje 2017 - 2019 i Kramfors/Höga kusten (O02).



Högst antal resor per tur har linjerna 217, 218 och 225 och 230 med över 10 resor. Antalet resor per tur har minskat mellan 2018 och 2019 för alla linjerna förutom 229 och 230 där medelvärdet ökat. Tre linjer har lägre än 5 resor: linje 221, 227 och 228.

Figur 10: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur per linje i Kramfors/Höga kusten (O02).

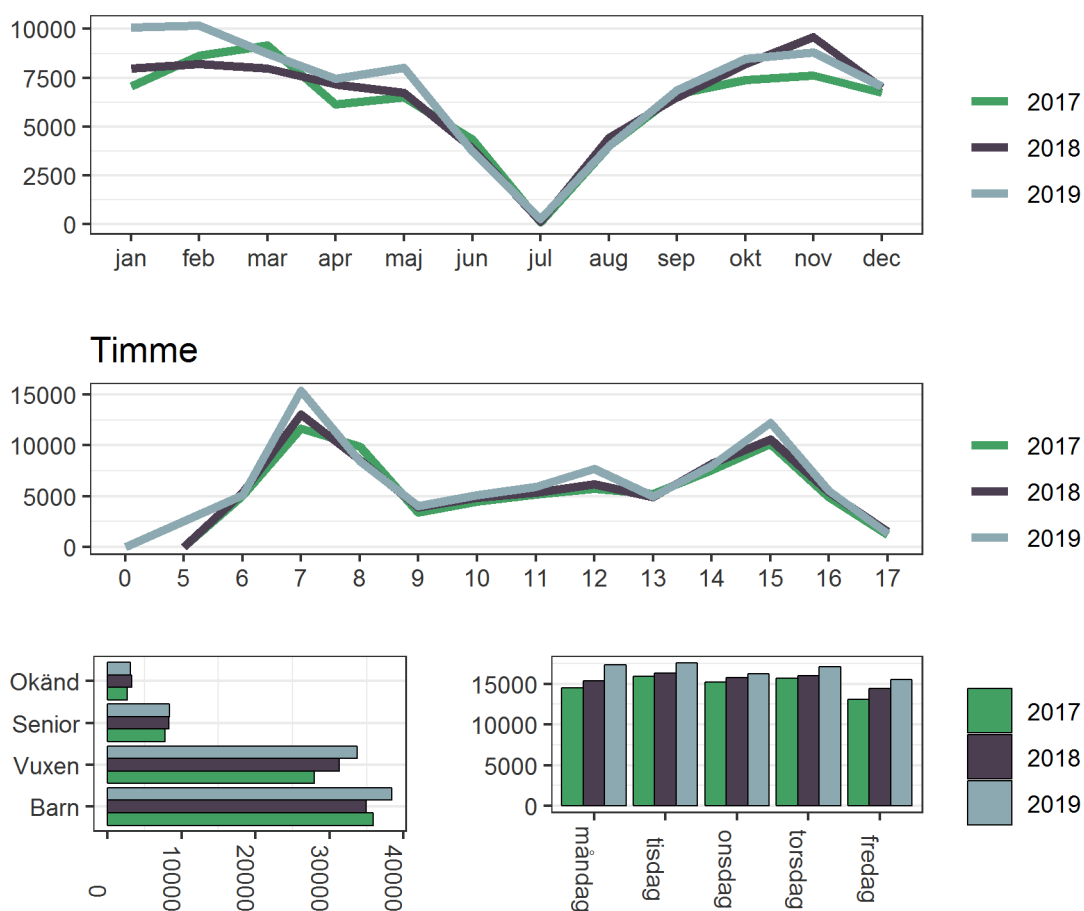


2.3.2 Avtalsområde O03: Sollefteå tätort

Område O03 är en del av avtalsområdet O345 och består av både tätortstrafik och landsbygdstrafik i Sollefteå. Eftersom det finns stora skillnader mellan landsbygds- och tätortstrafik har O345 delats upp i trafikbokslutet.

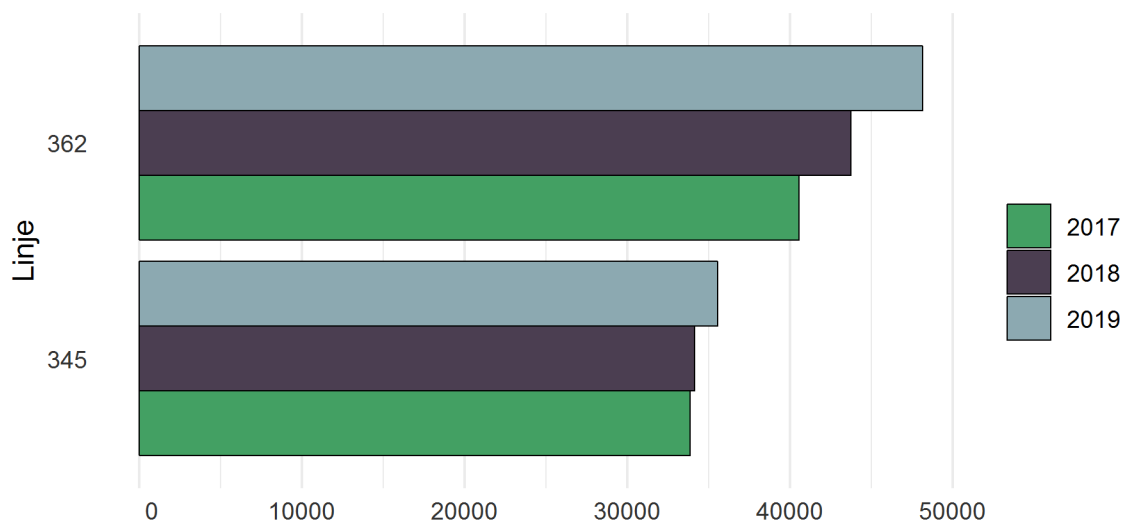
Resorna i Sollefteå tätort har ökat med 7,5%. Resandeökningen har skett främst i början av 2019 och i högrafiken och ökningen gäller både barn och vuxna. Hos vuxna kan resandeökningen kopplas till ökat resande med produkten Periodkort relation Västernorrland” och Reskassa tätort. Hos kategorin barn är det resor med skolkort som ökat.

Figur 11: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sollefteå tätort (O03).



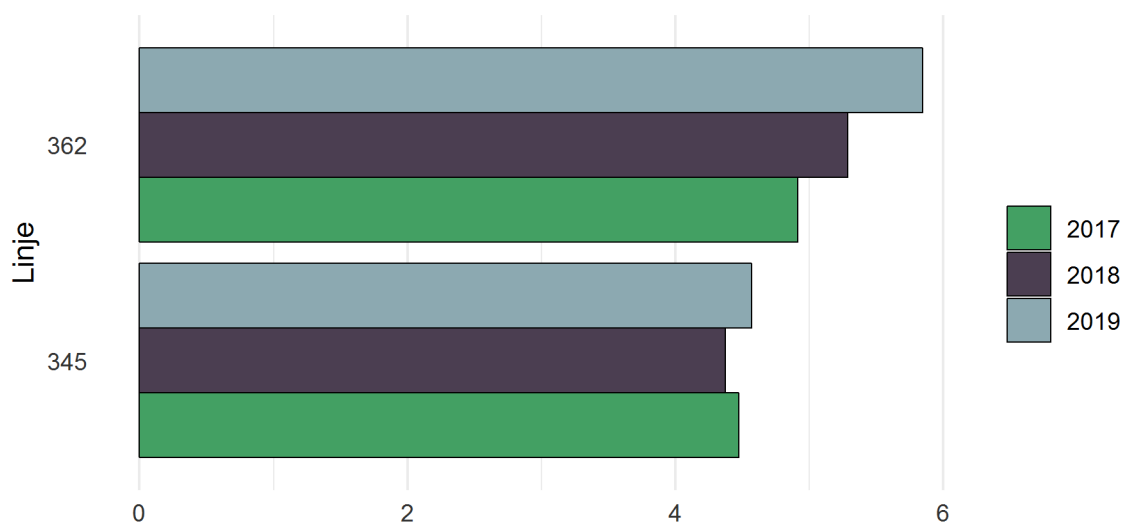
Resandeökningen i Sollefteå tätort har främst skett på linje 362 (62) (Sjukhuset–Torget–Övergård). På linje 345 är resandet relativt stabilt med en svag ökning.

Figur 12: Antal resor per linje 2017 - 2019. Sollefteå tätort (O03).



Det är ett lågt men ökande turmedelvärde i Sollefteå tätort. Linje 362 (62) har knappt 6 resor i genomsnitt.¹³

Figur 13: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019. Sollefteå tätort (O03).



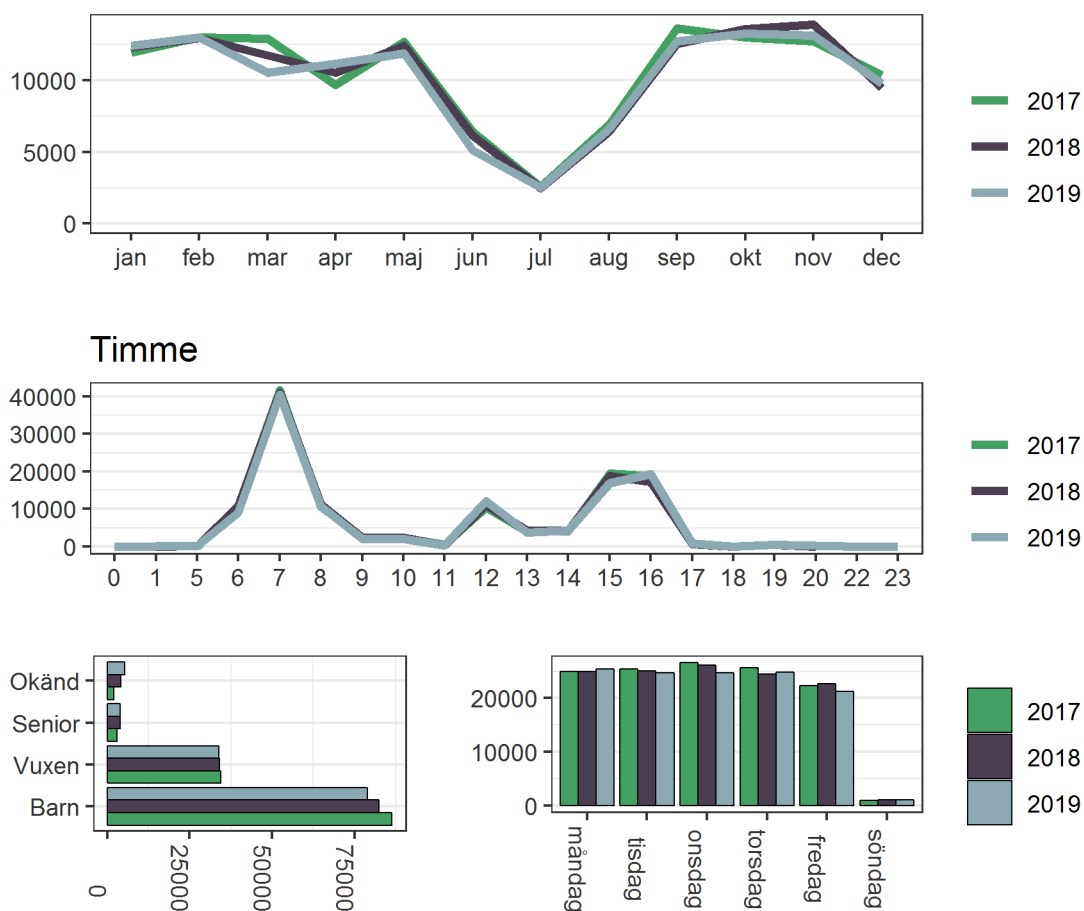
¹³ Enligt trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande som lägre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

2.3.3 Avtalsområde O45: Sollefteå landsbygd

O45 är en del av avtalsområdet O345 och omfattar landsbygdstrafiken i Sollefteå. Eftersom det finns stora skillnader mellan landsbygds- och tätortstrafik har O345 i trafikbokslutet delats in i två delar.

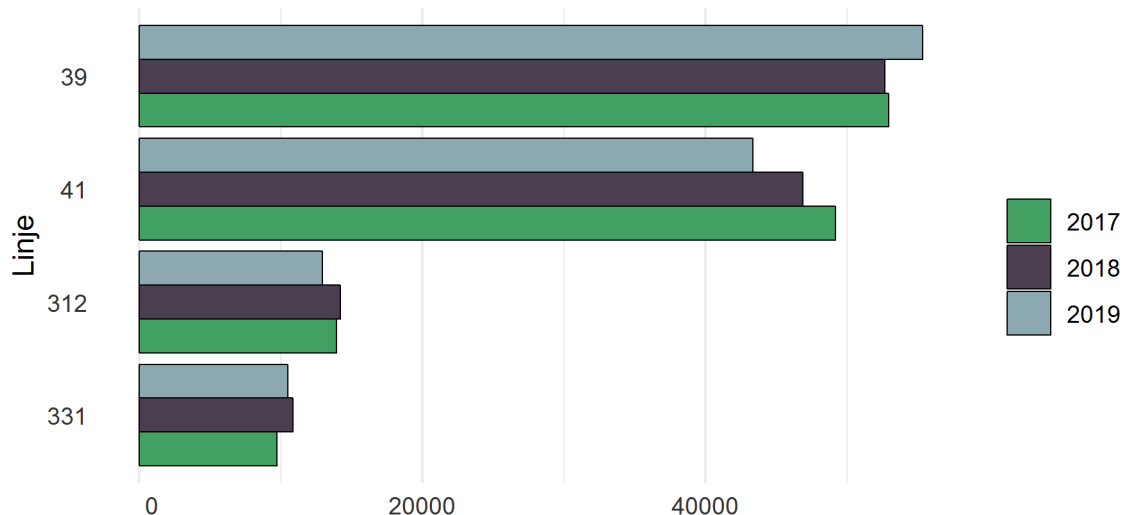
I området har resandet minskat med 1,9% mellan 2018 och 2019. Det är främst i kategorin barn som resandet minskat vilket beror på en minskning av reor med skolkort. Eftersom resandet i Sollefteå landsbygd till stor del består av skolresor har förändringar som berör skolor och antalet elever en stor påverkan på resandet i området.

Figur 14: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sollefteå landsbygd (O45).



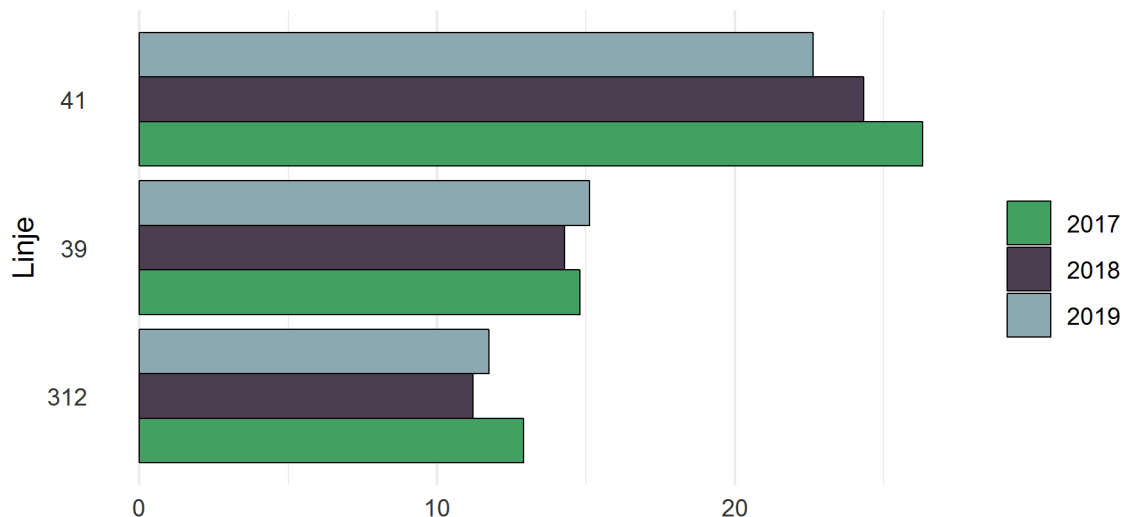
På linje 331(Sundsvall – Sollefteå) ingår bara tur 3, 4, 8 och 9 i området¹⁴. Det är främst på linje 41 (Junsele–Näsåker–Sollefteå) som resandet minskat. På linje 39 (Sollefteå–Ramsele–Höting) har resandet ökat.

Figur 15: Antal resor per linje 2017 - 2019. Sollefteå landsbygd (O45).



Högst antal resor per tur har linje 41 med över 20 resor per tur.

Figur 16: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019. Sollefteå landsbygd (O45).



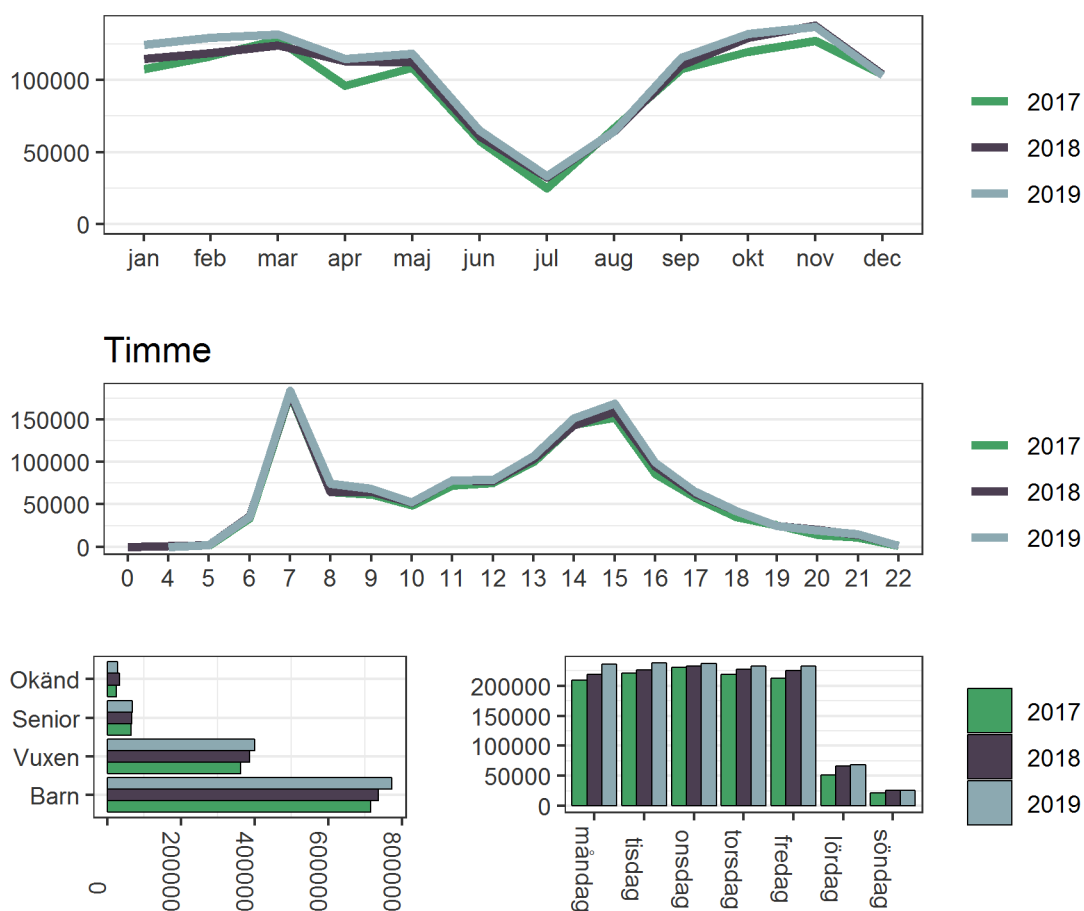
¹⁴ Linje 331 är uppdelat på två områden. Turerna 3, 4, 8 och 9 tillhör O345. Alla andra turavgångar tillhör S4. Trafikåret 2018 ingick enbart turerna 3 och 4 i avtalsområde O345. Turmedelvärdet på linje 331 är inte med på grund av ofullständig statistik.

2.3.4 Avtalsområde O06: Örnsköldsviks tätort

I Örnsköldsvik har det avgiftsfria ungdomskortet funnits sedan augusti 2016 och gäller för barn från 7–19 år. Under december 2017 infördes ett nytt linjenät och under december 2018 tillkom servicelinjen 411 (Höjdvägen–Skärpe) och en förtätning av turerna på linje 401 (Kroksta–Centrum–Skidsta/Vårby).

I Örnsköldsviks tätort har resandet ökat med 3,9% mellan 2018 och 2019. En trolig delorsak är förändringarna i linjenätet. Till exempel har resorna från sjukhuset ökat markant sedan turutbudet utökades¹⁵.

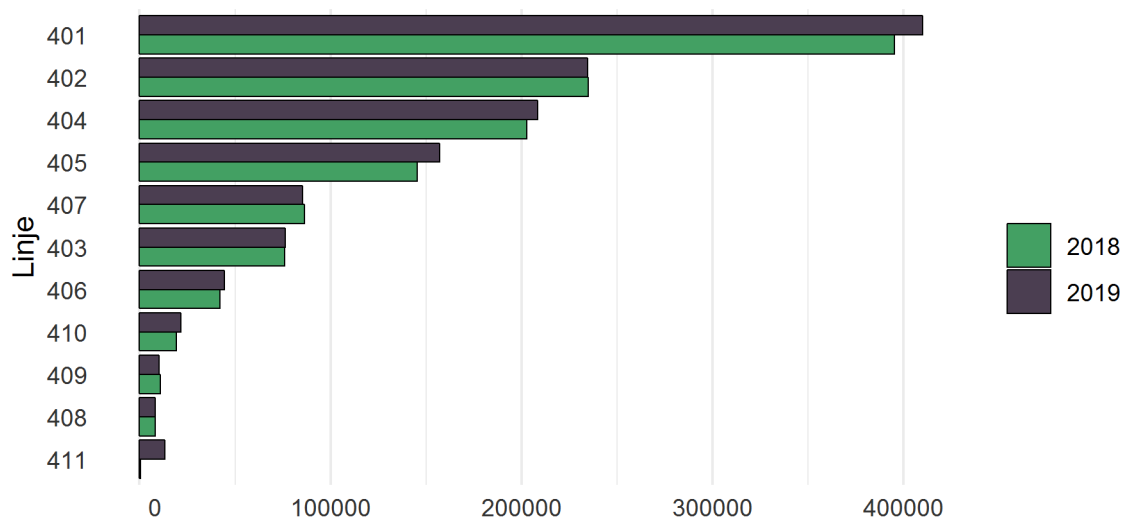
Figur 17: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Örnsköldsvik tätort (O06).



¹⁵ Uppföljning av Örnsköldsviks tätortstrafik. Kramfors: Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.(2020)

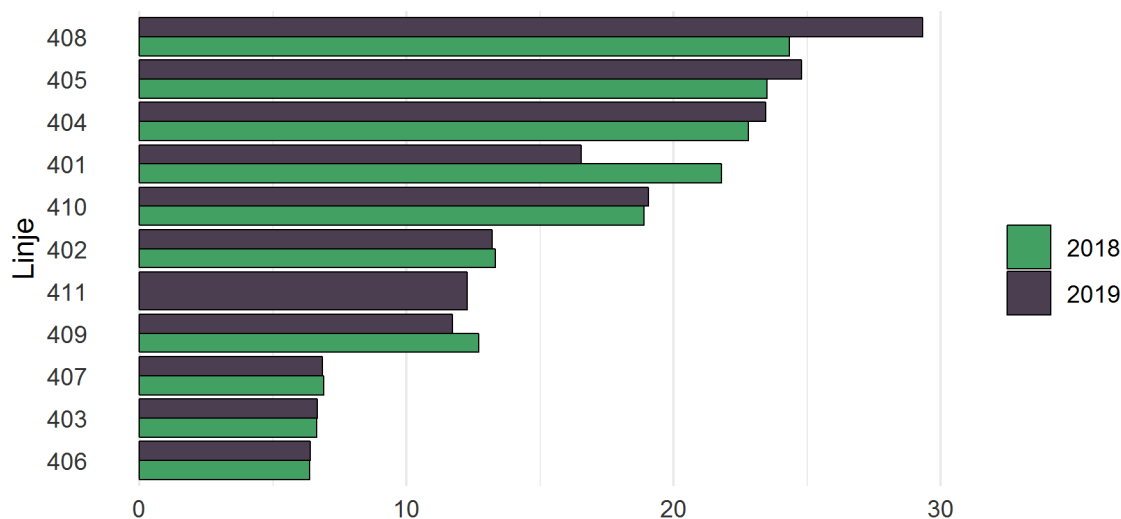
Det är främst på linje 401 och 405 (Centrum–Sjukhuset-Vintergatan) som resandet ökat. Att resandet ökat på linje 401 kan troligen kopplas till ett ökat turutbud, där påverkan varit stor i Domsjö och kring sjukhuset¹⁶. Servicelinjen 411 tillkom i december 2018. På linjerna 402, 407, 403, 406, 410, 409 och 408 har resandet bara förändrats marginellt mellan 2018 och 2019.

Figur 18: Antal resor per linje 2018 - 2019. Örnsköldsvik tätort (O06).



Det nya linjenätet verkar vara relativt effektivt då de flesta linjerna har över 10 resor i medelvärde. Att medelvärdet minskat på linje 401 beror på att turutbudet ökat.

Figur 19: Antal resor 2018 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Örnsköldsvik tätort (O06).



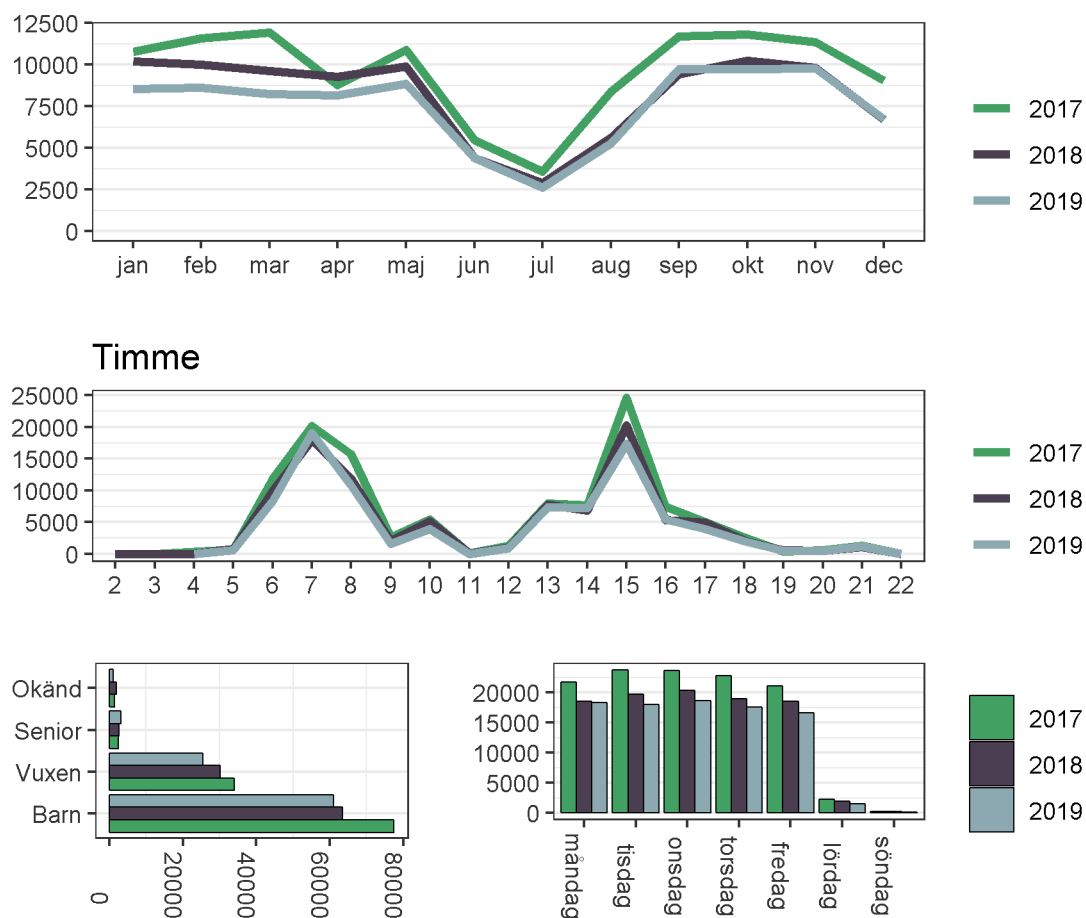
¹⁶ Uppföljning av Örnsköldsviks tätortstrafik. Kramfors: Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2020).

2.3.5 Avtalsområde O07: Örnsköldsvik - Husum

O07 är ett av Örnsköldsviks landsbygdsområden och ligger nordöst om Örnsköldsviks tätort. Precis som i Örnsköldsviks tätort kan barn från 7–19 år resa avgiftsfritt med ungdomskortet. Från Husum finns möjligheten till tågpendling med Botniabanan. Tåget går söderöver mot Sundsvall och norrut mot Umeå. Mellan 2018 och 2019 har resandet med buss minskat med 7,5%.

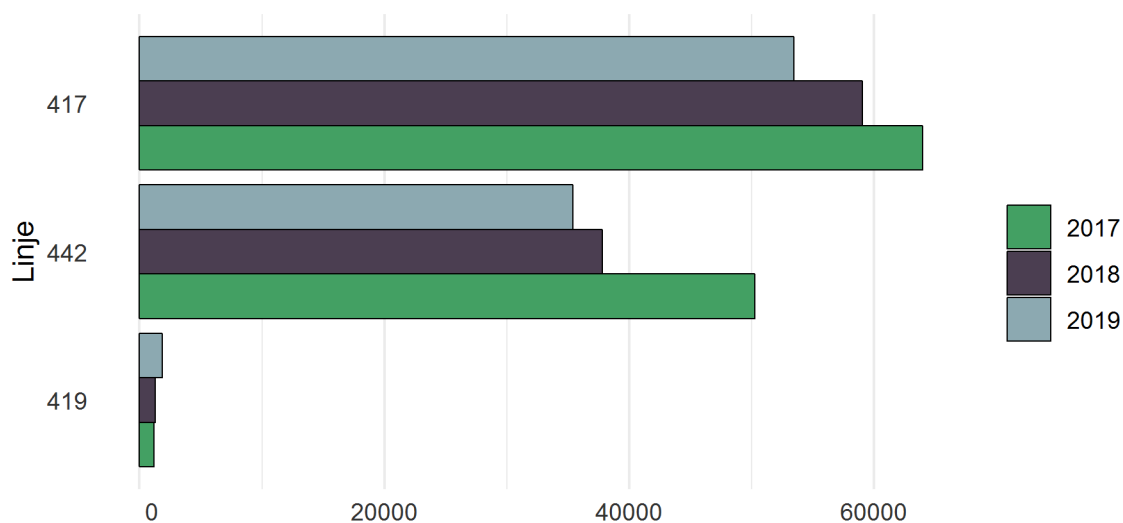
I avtalsområdet fortsätter resandet att minska, men i långsammare takt än under tidigare år. Den största minskningen sker i början av året, under eftermiddagens högtrafik, under vardagar och både hos barn och vuxna. Under slutet av 2019 ligger resandet på samma nivå som under 2018.

Figur 20: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Örnsköldsvik Husum (O07).



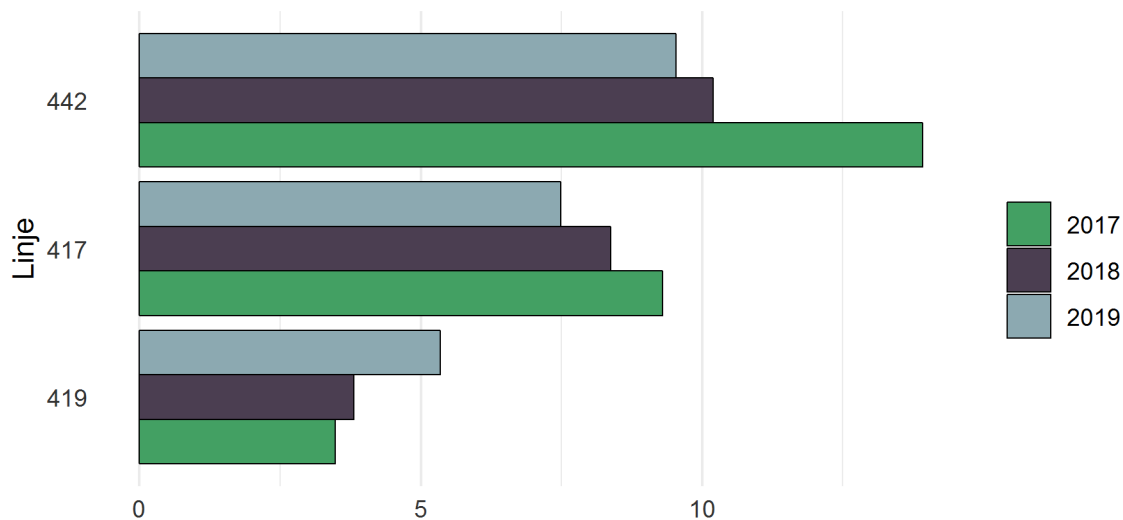
Resandet minskar både på linje 417 (Örnsköldsvik – Husum, Björna) och 442 (Örnsköldsvik–Långviksmon, Trehörningsjö) samtidigt som det också är de två linjerna som har högst resande.

Figur 21: Antal resor per linje 2017 - 2019. Örnsköldsvik Husum (O07).



I genomsnitt minskar resorna på alla linjerna förutom linje 419 (Örnsköldsvik–Gideå) där medelvärdet ökat.

Figur 22: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Örnsköldsvik Husum (O07).

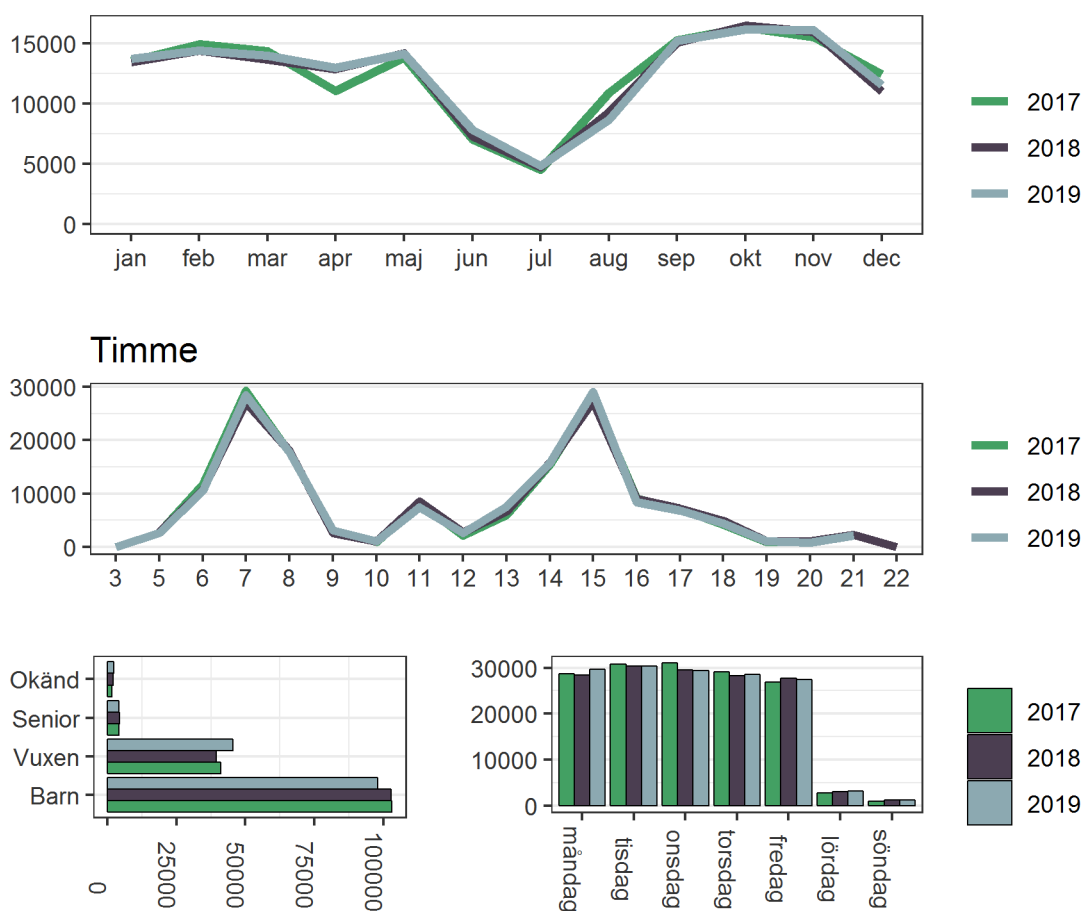


2.3.6 Avtalsområde O08: Örnsköldsvik - Bredbyn

Område O08 är ett av Örnsköldsviks kommuns landsbygdsområden och ligger nordväst om Örnsköldsviks tätort. I området kan barn från 7–19 år resa avgiftsfritt med ungdomskortet. Resandet har ökat med 0,7% mellan 2018 och 2019.

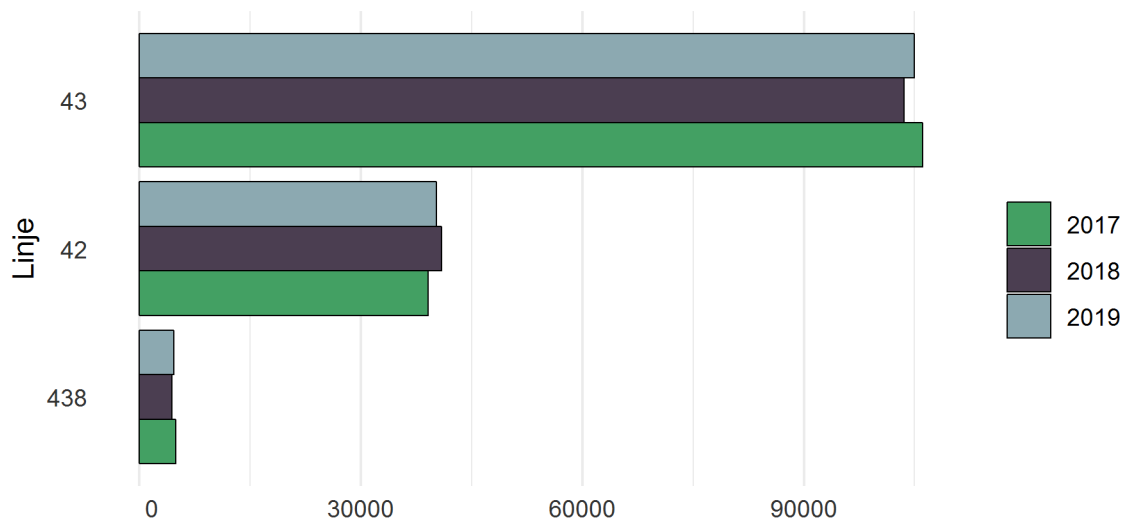
Resandet i Örnsköldsvik/Bredbyn är stabilt. Under de senaste tre åren har det inte skett några större förändringar. Den förändring som ändå kan ses är en marginell ökning av resande med produkten Periodkort relation.

Figur 23: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Örnsköldsvik/Bredbyn O08

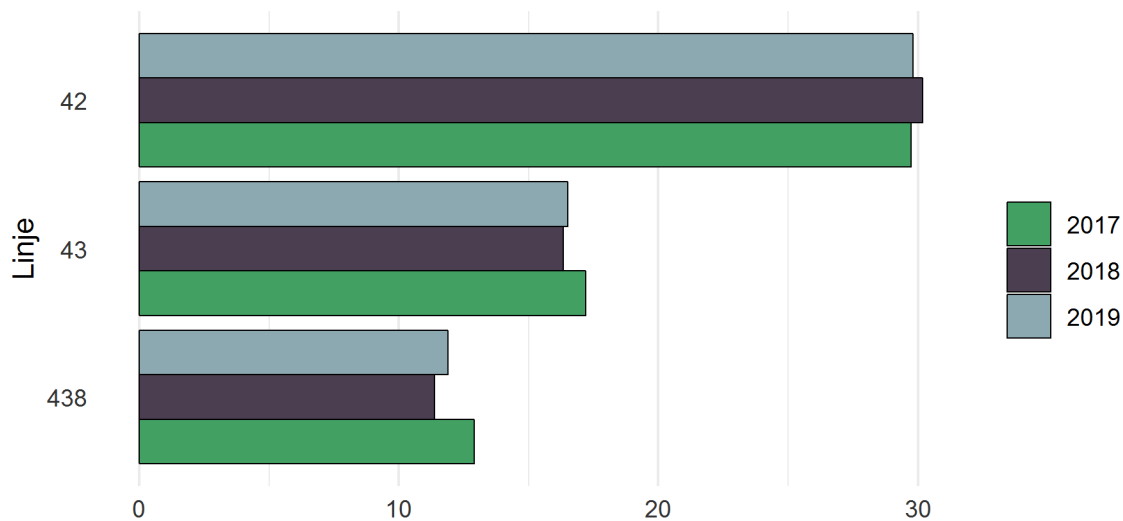


I O08 har linje 43 (Örnsköldsvik–Mellansel, Bredbyn) flest resenärer med ungefär 100 000 resor per år. Resandet ligger på en stabil nivå med endast små variationer mellan åren.

Figur 24: Antal resor per linje 2017 - 2019. Örnsköldsvik/Bredbyn O08.



Figur 25: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Örnsköldsvik/Bredbyn O08.

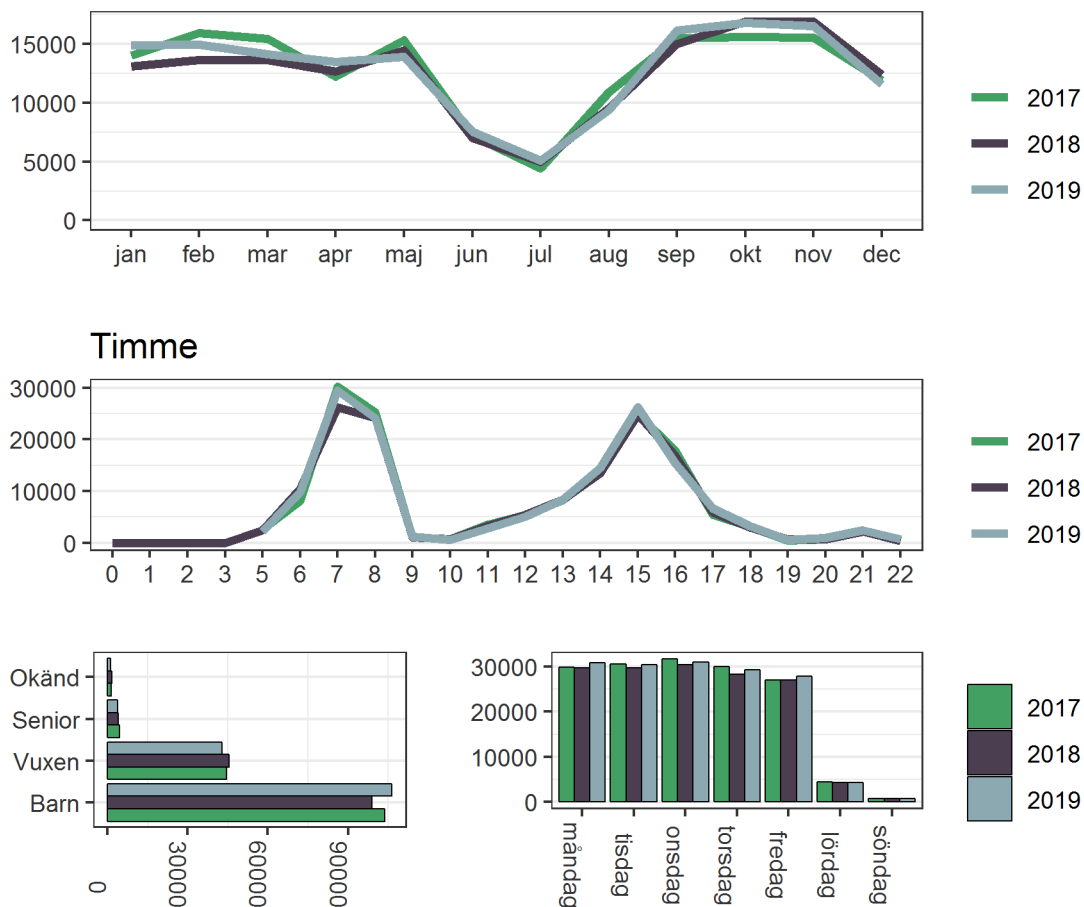


2.3.7 Avtalsområde O09: Örnsköldsvik Köpmanholmen

Område O09 är ett av Örnsköldsviks landsbygdsområden och ligger söder om Örnsköldsviks tätort. I området kan barn från 7–19 år resa avgiftsfritt med ungdomskortet. Mellan 2018 och 2019 har resandet ökat med 2,8%.

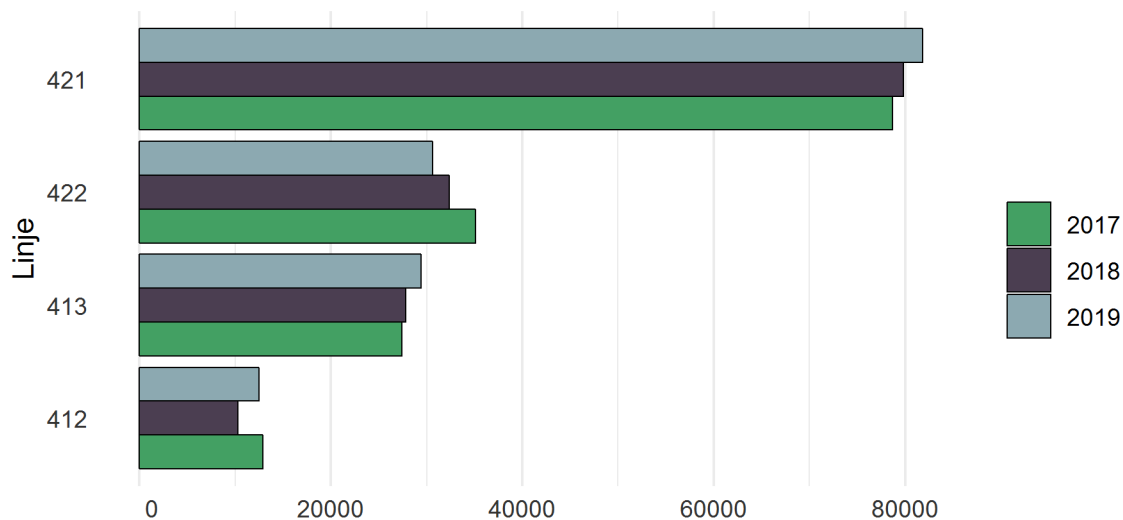
Under 2019 har resandet återhämtat sig från minskningen i början av 2018 och är nu tillbaka på 2017 års nivå.

Figur 26: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Örnsköldsvik/Köpmanholmen (O09).



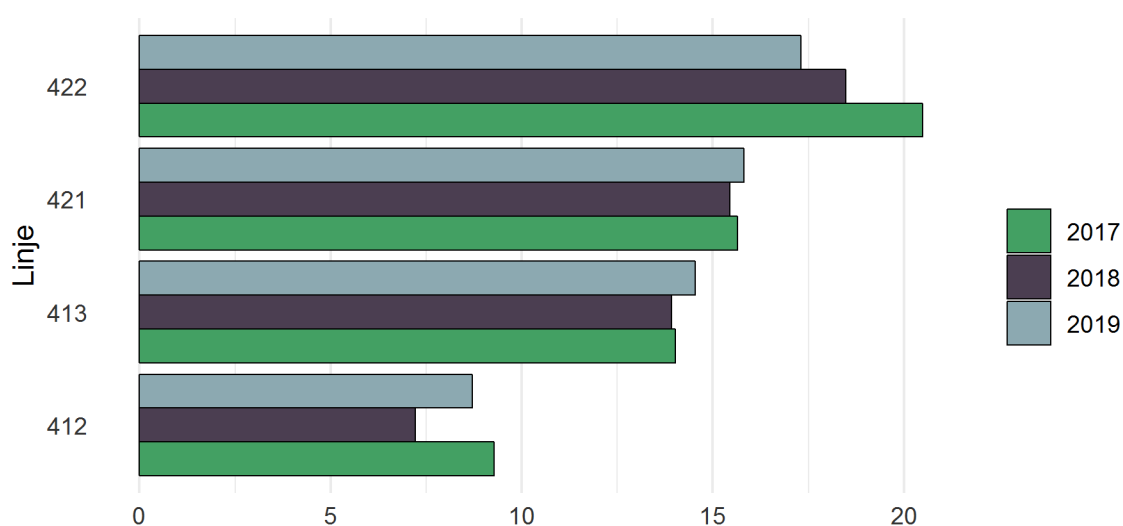
I Örnsköldsvik/Köpmanholmen ökar resorna på alla linjerna förutom linje 422 (Örnsköldsvik-Köpmanholmen, Näske) där resorna minskat.

Figur 27: Antal resor 2017 - 2019 per linje. Örnsköldsvik/Köpmanholmen (O09).



Det är samma mönster i resandet räknat i medelvärde per tur som i antal, det har ökat på linjerna 412 (Örnsköldsvik-Sidensjö mm), 413 (Örnsköldsvik-Sidensjö mm) och 421(Örnsköldsvik-Köpmanholmen, Näske) medan det minskar på linje 422 (Örnsköldsvik-Köpmanholmen, Näske).

Figur 28: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Örnsköldsvik/Köpmanholmen (O09).

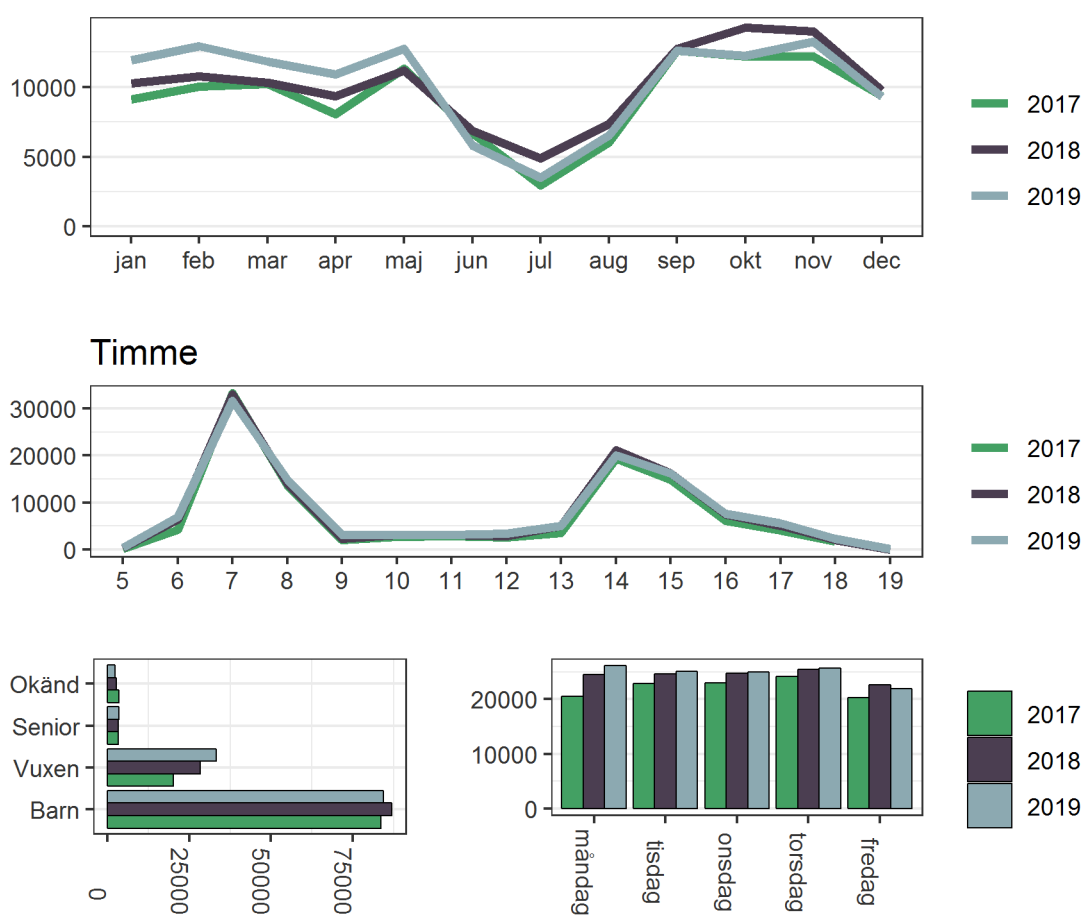


2.3.8 Avtalsområde O22: Härnösand landsbygd

Område O22 inkluderar Härnösands landsbygdstrafik och är en del av avtalsområde O10/O22 som består av Härnösands landsbygds- och tätortstrafik. Under hösten 2018 infördes två nya resekort: ett månadskort för vuxna för 50 kr och ett avgiftsfritt månadskort för barn. I Härnösands landsbygd har det skett en resandeökning på 1,8% mellan 2018 och 2019.

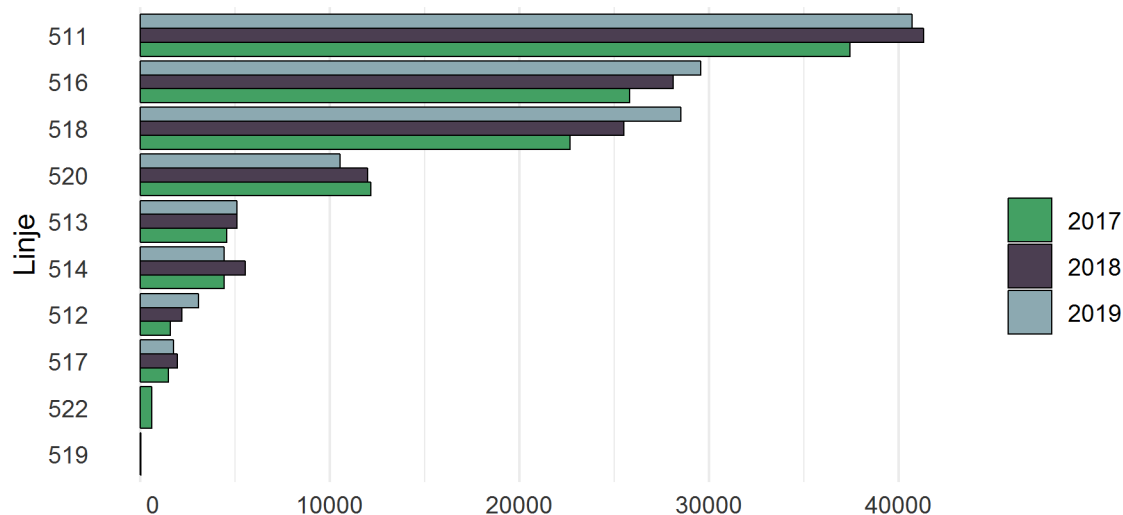
Att de nya resandekorten ökat resandet åtminstone tillfälligt blir tydligt i Figur 29. Under hösten 2018 ökar resandet och ökningen blir ännu tydligare i början av 2019. Under hösten 2019 mattas däremot ökningen av och resandet hamnar på en stabilare nivå. Det är främst hos vuxna resandet ökar, medan det är mer stabilt med en marginell minskning hos barn.

Figur 29: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Härnösands landsbygd (O22)



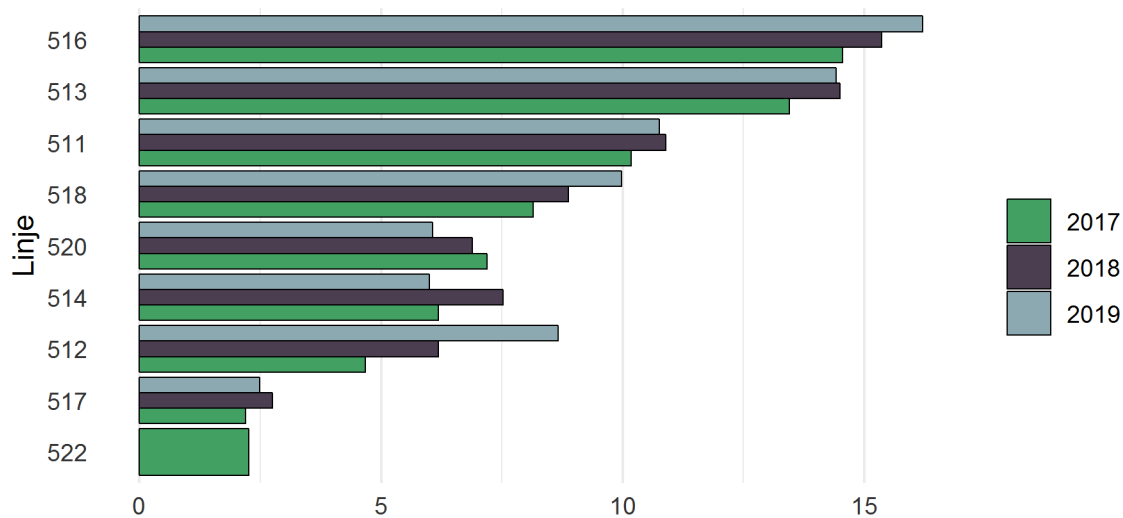
Det är främst på linjerna 516 (Härnösand–Ramsås) och 518 (Härnösand-Strinningen) resorna ökat, men också linje 512 (Härnösand-Öje) har haft en ökning. På övriga linjer är resandet antingen stabilt eller minskande.

Figur 30: Antal resor 2017 - 2019 per linje. Härnösands landsbygd (O22)



Högst medelvärde när det gäller resande per tur och linje har linje 513 (Östanvik–Härnösand) och linje 516 (Härnösand–Ramsås).

Figur 31: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Härnösands landsbygd (O22)

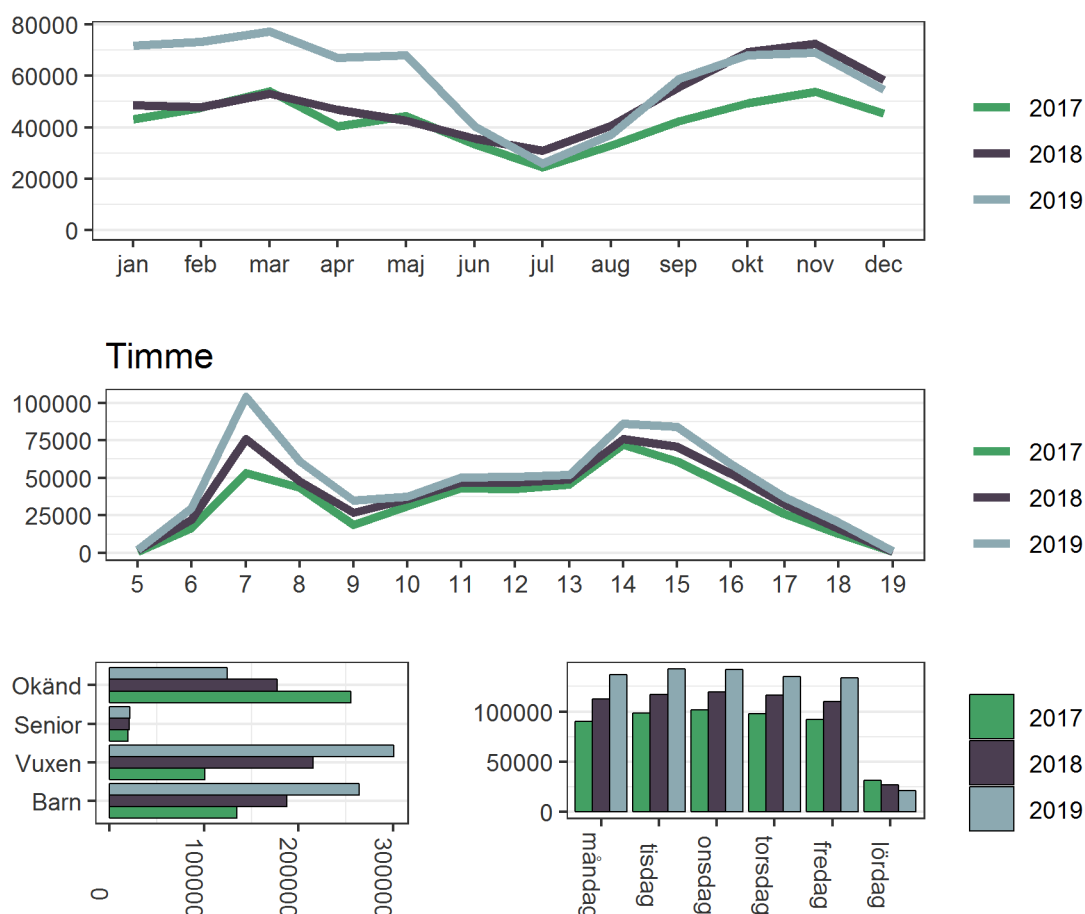


2.3.9 Avtalsområde O10: Härnösands tätort

O10 består av Härnösands tätort och är en del av avtalsområde O10/O22 som omfattar trafiken i Härnösands kommun. Under hösten 2018 infördes två nya resekort: ett månadskort till vuxna för 50kr och ett avgiftsfritt månadskort för barn. Under 2018 infördes också vanlig taxa på centrumlinjen (linje 525) som tidigare hade varit avgiftsfri och sommaren 2019 drogs linjen in helt. I avtalsområdet har resandet ökat med 18,2% mellan 2018 och 2019.

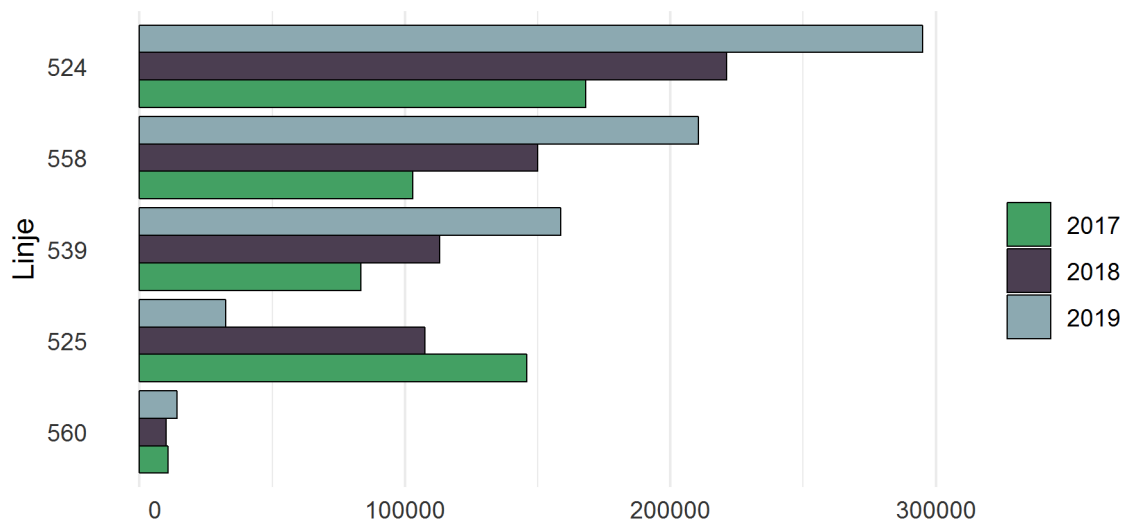
Den stora resandeökningen beror sannolikt på de två nya resandekorten för barn och vuxna. I Figur 32 syns det tydligt resorna ökade hösten 2018 för att sedan fortsätta öka under början av 2019. Under hösten 2019 har resandet stabiliserats och ligger på ungefär samma nivå som 2018. Att resorna i gruppen okänd minskat beror sannolikt på en förflyttning från enkelbiljetter till andra produkter och att centrumlinjen försvunnit. Den stora resandeökningen har främst skett under högtrafiken vardagar vilket kopplar den till skol- och arbetspendling.

Figur 32: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Härnösands tätortstrafik (O10)



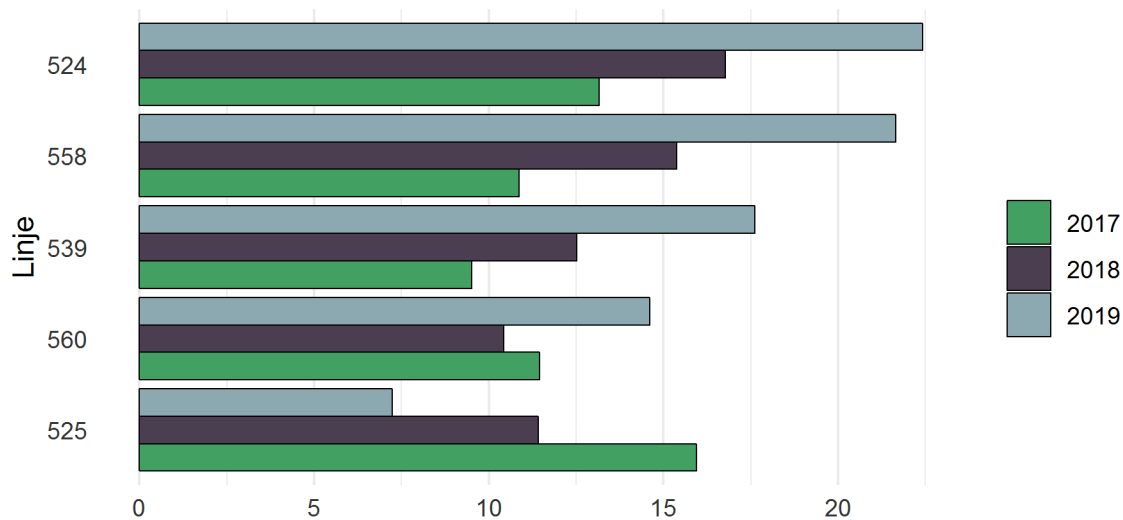
Den resandeökning som skett i Härnösands tätort är på de tre största linjerna, 524(24) (Vangsta-centrum-Bondsjöhöjden), 558(58) (Eriksdal-Centrum-Ankaret/Hälletorp) och 539(39) (Stenhammar-Centrum-Gådeåberget). Att linje 525 (Centrumlinjen) haft en kraftig minskning beror på att linjen drogs in sommaren 2019.

Figur 33: Antal resor 2017 - 2019 per linje. Härnösands tätort (O22)



Det genomsnittliga antalet resor per tur ökar på samtliga linjer.

Figur 34: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Härnösands tätort (O10)



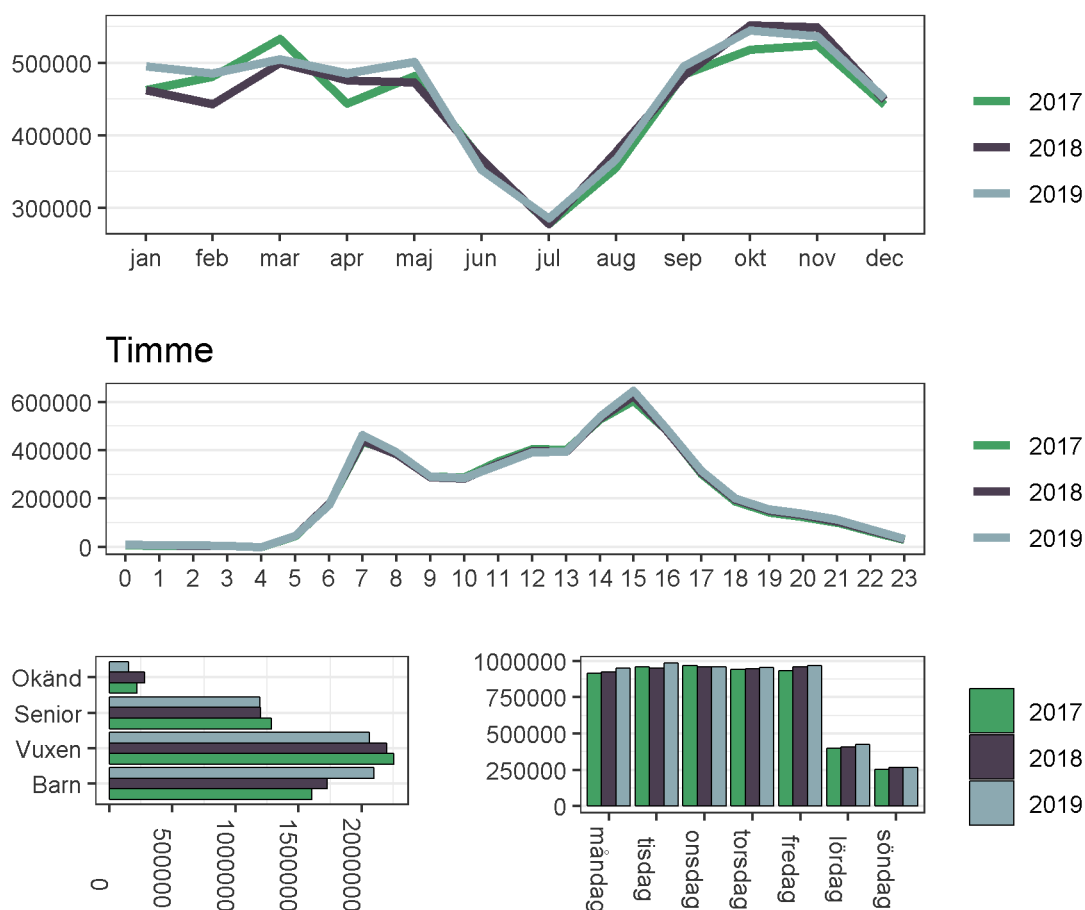
2.3.10 Avtalsområde O14/O15: Sundsvalls tätort

Sundsvalls tätort är Västernorrlands största trafikområde räknat i antalet resor. Det har hänt mycket i Sundsvall under de senaste åren som påverkat resandet. I centrala Sundsvall sker stora ombyggnationer av bland annat broar och vägar, men också resecentra byggs om. Många byggnationer skapar trafikstörningar som gör att kollektivtrafiken behövt ledas om. Under vintern 2017/2018 påverkade svåra väderförhållanden kollektivtrafiken med många försenade och inställda turer som följde. Under vintern 2018/2019 har aktiva åtgärder kring vägunderhåll tillsammans med Sundsvalls kommun lett till färre inställda turer.

I Sundsvall finns två subventionerade produkter: seniorkortet för 100 kr som funnits sedan tidigare och barnkortet för 100 kr som infördes sommaren 2018.

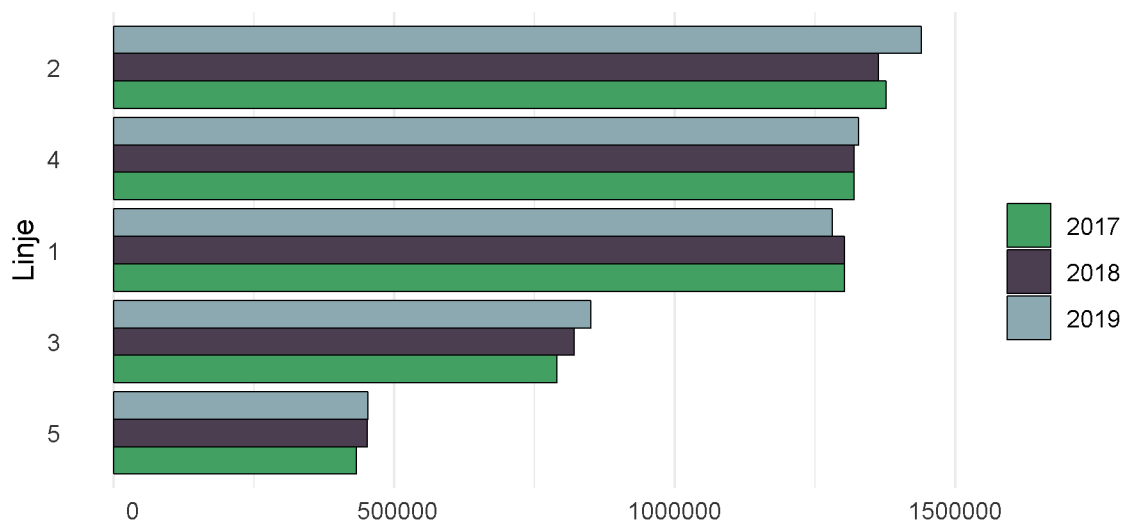
Mellan 2018 och 2019 har resandet ökat med 1,9%. Det subventionerade barnkortet har en tydlig påverkan på resandet som ökat bland barn. (Figur 35). Resandet i kategorin vuxna minskar däremot vilket är oroande. Det har under lång tid varit problem i Sundsvall med bland annat trängsel i bussarna och förseningar. Det kan vara så att den problematiken förvärrats genom införandet av de subventionerade produkterna som inneburit ökat resande.

Figur 35: Antal resor indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sundsvalls tätort (O14/O15).



På linjerna 1, 2 och 4 genomförs var för sig över 5 miljoner resor per år. Mellan 2018 och 2019 ökar resandet på alla linjerna förutom linje 1 där resandet minskar.

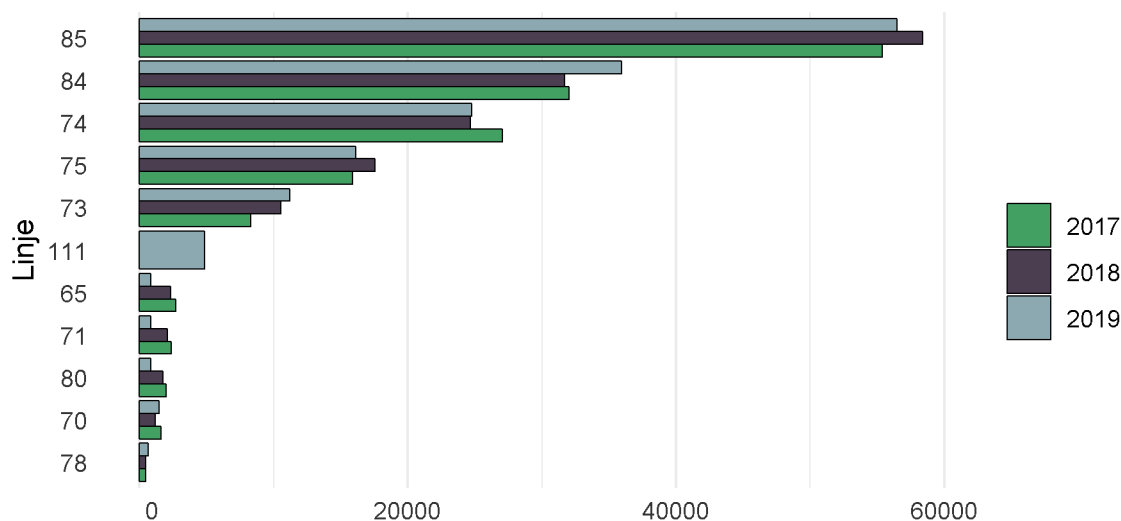
Figur 36: Antal resor 2017 - 2019 per linje, linje 1 - 5. Sundsvalls tätort (O14/O15).



Högst resande återfinns på linje 85, med ungefär 60 000 resenärer. Resandet ökar på linje 84 och 73, medan de andra linjerna har minskat eller ligger på oförändrad nivå.

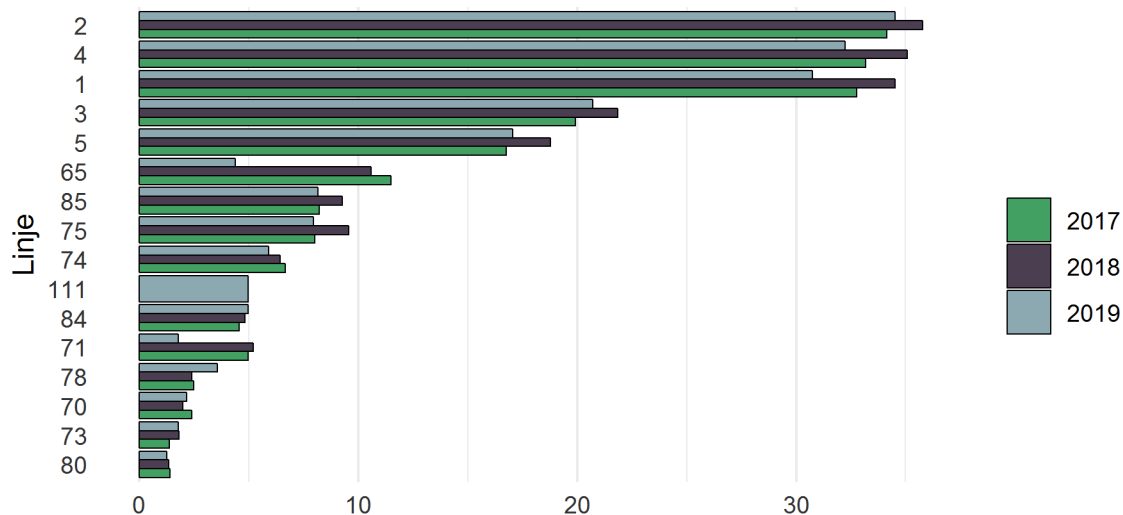
Lägst resande har linjerna 65, 70, 71, 78 och 80, där linje 80 togs bort sommaren 2019. Linjerna 70, 71 och 78 har ett lågt resande eftersom det bara är någon enstaka tur som är tidtabellslagd medan resten består av anropstyrd trafik. Linje 111 var en tillfällig linje några veckor under sommaren i samband med ombyggnationer.

Figur 37: Antal resor 2017 - 2019 per linje exklusive, linje 1 - 5. Sundsvalls tätort (O14/O15).



Högst antal resenärer per tur har linjerna 2, 4 och 1 med över 30 resenärer. Tätortortslinjerna 1 till 5 uppfyller väl trafikförsörjningsprogrammets mål om resurseffektivt resande. Fem av linjerna - linje 70, 73, 78, 80 och 84 - har mindre än 5 resenärer per tur.¹⁷

Figur 38: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Sundsvalls tätort (O14/O15).



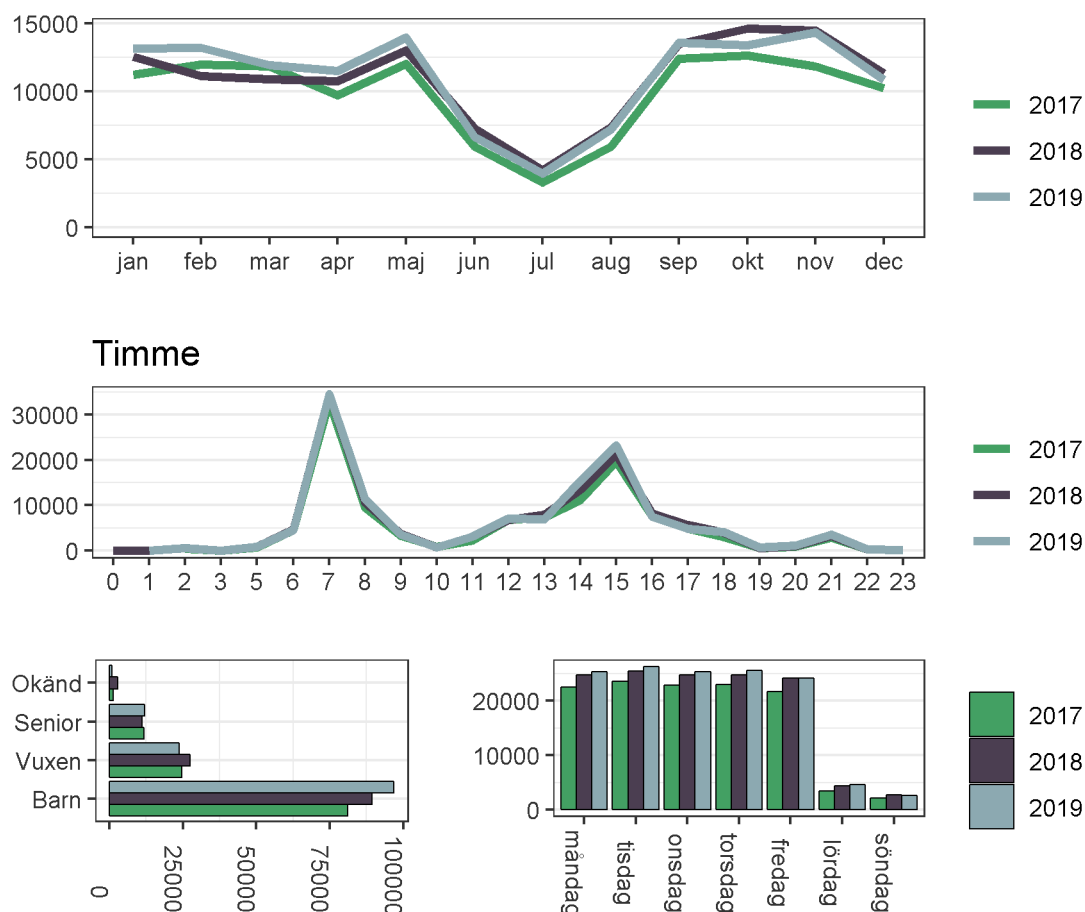
¹⁷ Enligt trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande som lägre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

2.3.11 Avtalsområde O16: Sundsvall/Nordvästra

Sundsvall/Nordvästra är ett av Sundsvalls kommuns landsbygdsområden och ligger nordväst om Sundsvall och omfattar bland annat Holm och Liden. I området finns två subventionerade produkter: seniorkortet för 100 kr som funnits sedan tidigare och barnkortet för 100 kr som infördes sommaren 2018. Mellan 2018 och 2019 har resandet ökat med 2,1%.

Att resandet ökat i området beror sannolikt på införandet av det nya subventionerade produkterna. I Figur 39 syns det att resandet ökade under hösten 2018 då månadskortet infördes. Ökningen har sedan fortsatt under början av 2019 för att senare stabiliseras på samma 2018 års nivå. Det går också se att barns resande ökar medan vuxnas resande minskar. Att resandet för vuxna minskar är någonting som syns tidigare i samband med kraftigt subventionerade produkter för enskilda åldersgrupper, t ex syntes det i Örnsköldsvik¹⁸ i samband med införandet av det avgiftsfria ungdomskortet.

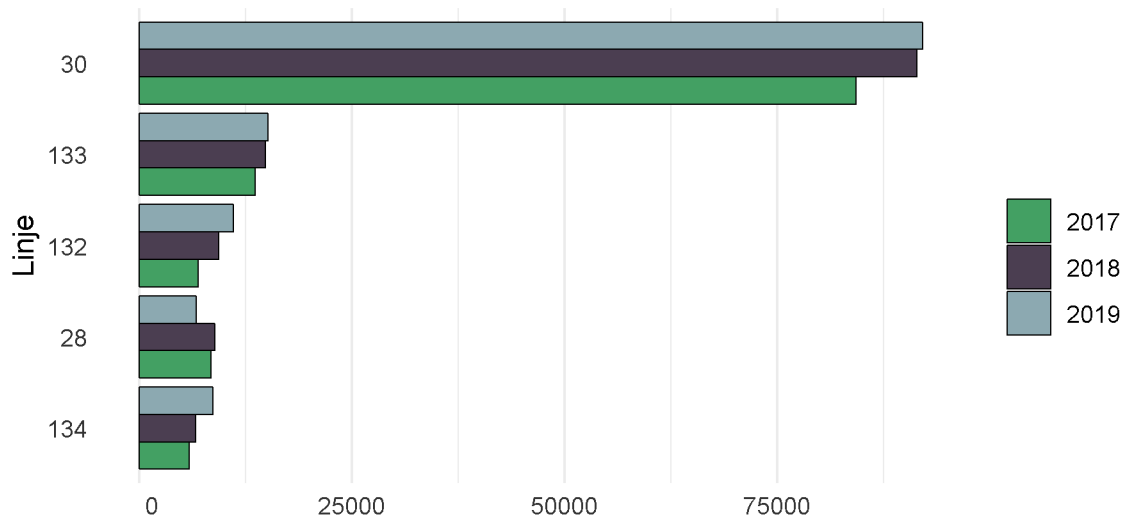
Figur 39: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sundsvall/Nordvästra (O16).



¹⁸Trafikboks slut 2017. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018)

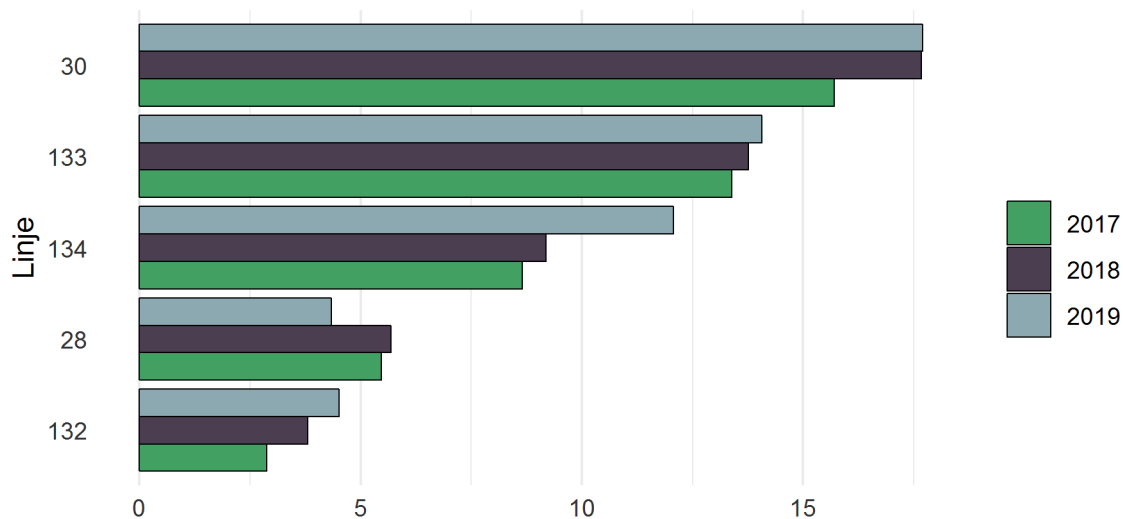
Den resandeökningen som skett under 2019 gäller alla linjer förutom linje 28. Störst är linje 30 (Sundsvall–Hammarstrand) med ungefär 95 000 resor.

Figur 40: Antal resor 2017 - 2019 per linje. Sundsvall/Nordvästra (O16).



Mellan 2018 och 2019 har medelvärdet per tur ökat för alla linjerna förutom linje 28 (Sundsvall–Holm). Av de fem linjerna har linje 28 och 132 (Sundsvall–Svartede) ett lågt resande.¹⁹

Figur 41: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Sundsvall/Nordvästra (O16).



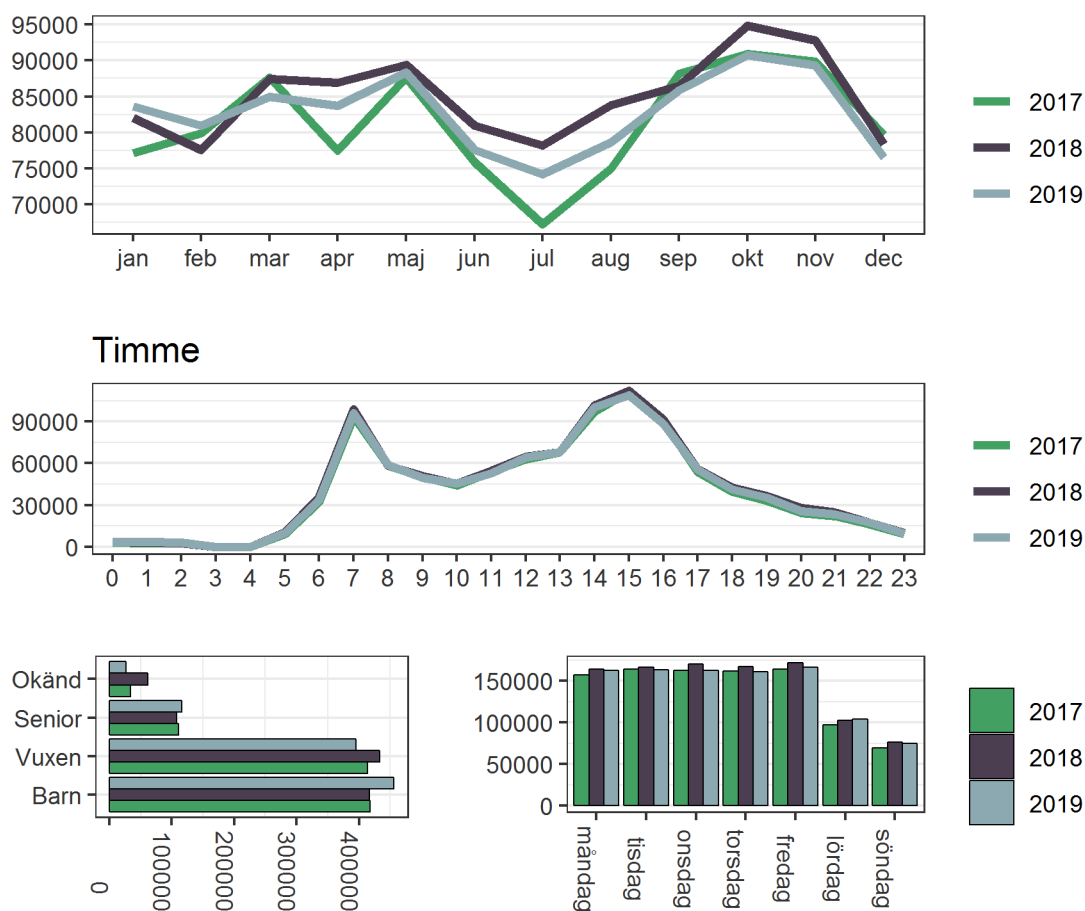
¹⁹ Enligt trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande som lägre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

2.3.12 Avtalsområde O17/O21: Linje 120

Linje 120 trafikerar Njurunda och Sörberge norra i Timrå kommun via Sundsvall och är en del av avtalsområde O17/O21. Linje 120 presenteras separat eftersom den är en av regionens största linjer och går genom två kommuner. Linje 120 berörs av både de två nya subventionerade produkterna och det subventionerade seniorkortet som funnits sedan tidigare. Under sommaren 2018 fanns även det länsövergripande sommarlovskortet som finansierades med statliga medel. I Timrå fanns också ett avgiftsfritt kort (som avskaffades hösten 2019) för barn som påverkade resandet. Mellan 2018 och 2019 har resandet minskat med 3,5%.

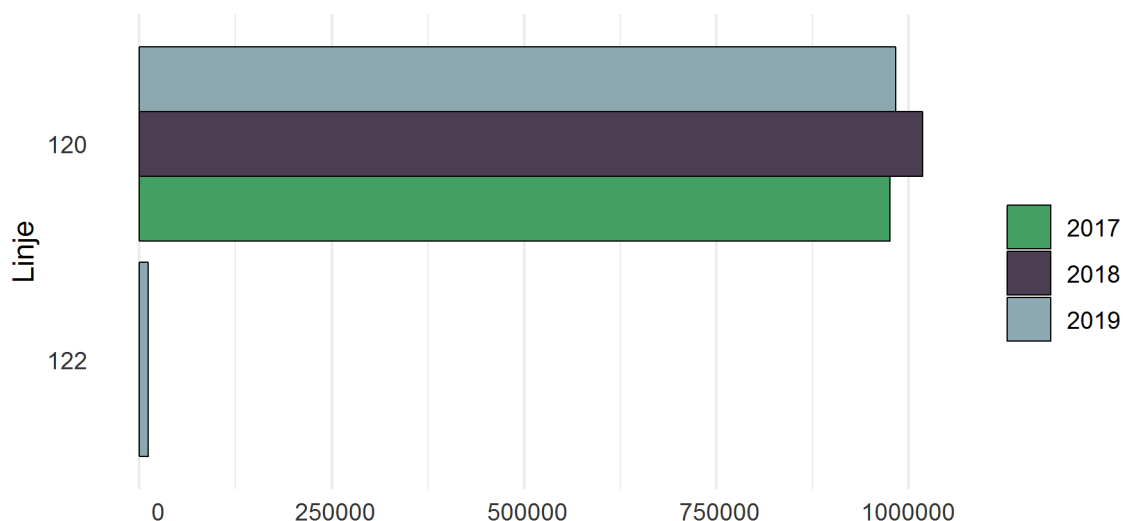
Mycket pekar på att det främst är arbetspendlarna som försvunnit, vilket också bekräftas av att det är hos vuxna resorna minskat. Det finns många utmaningar med linje 120. Under många år har linjen haft problem med överfulla bussar och förseningar speciellt i högtrafik. Att bussarna blir överfulla är extra problematiskt med linje 120 eftersom den går längs väg E4 vilket ställer andra krav på säkerhet än med stadstrafiklinjer där hastigheten är lägre. Är bussen för full kan det medföra att bussen åker förbi resenärer, eller att det blir förseningar. Att resandet minskar trots nya subventionerade produkter indikerar att resenärerna inte litar på bussen och att belastningen på linjen ökat på grund av införandet av det subventionerade barnkortet. För att motverka problematiken har nu tidtabellerna redigerats och förstärkningar körs i större utsträckning, många utmaningar kvarstår däremot för att kunna vinna tillbaka de tappade resenärerna.

Figur 42: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Linje 120 och 122 (O17/O21).



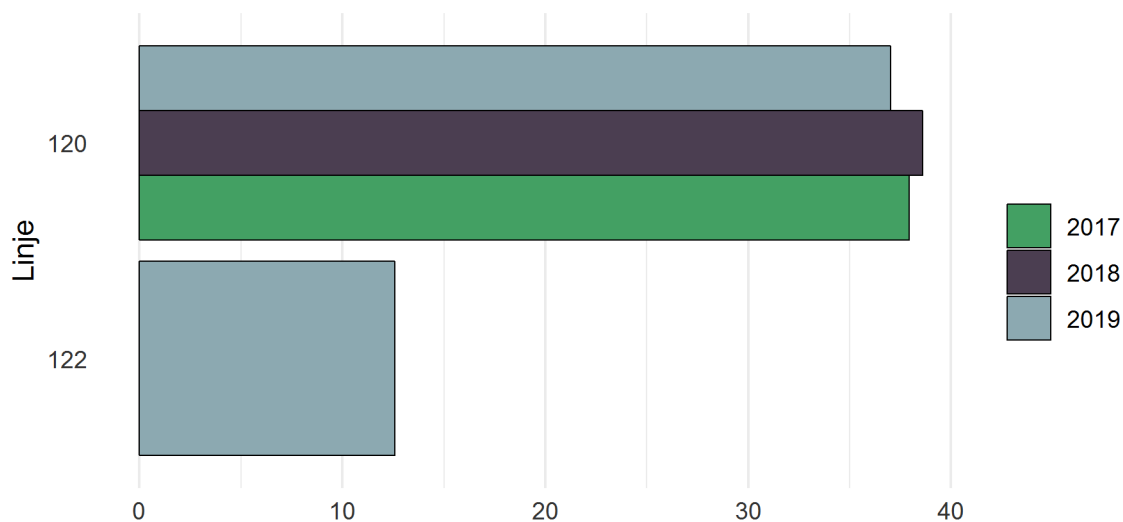
Figur 43 visar resandet på linjenivå. Även om linje 122 tagit en del av resenärerna av linje 120 har resandet enligt statistiken minskat.

Figur 43: Antal resor per linje 2017 - 2019 på linje 120 och 122 (O17/O21).



Uppdelat per linje visar Figur 44 det genomsnittliga antalet resor per tur. Linje 120 har ett högt medelvärde på över 35 resor per tur. Även sett till genomsnittet har resorna minskat mellan 2018 och 2019. Linje 122 var en förstärkningslinje till linje 120 under sex veckor sommaren 2019 och körde sträckan Bredsand–Sjukhuset.

Figur 44: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Linje 120 och 122. (O17/O21)

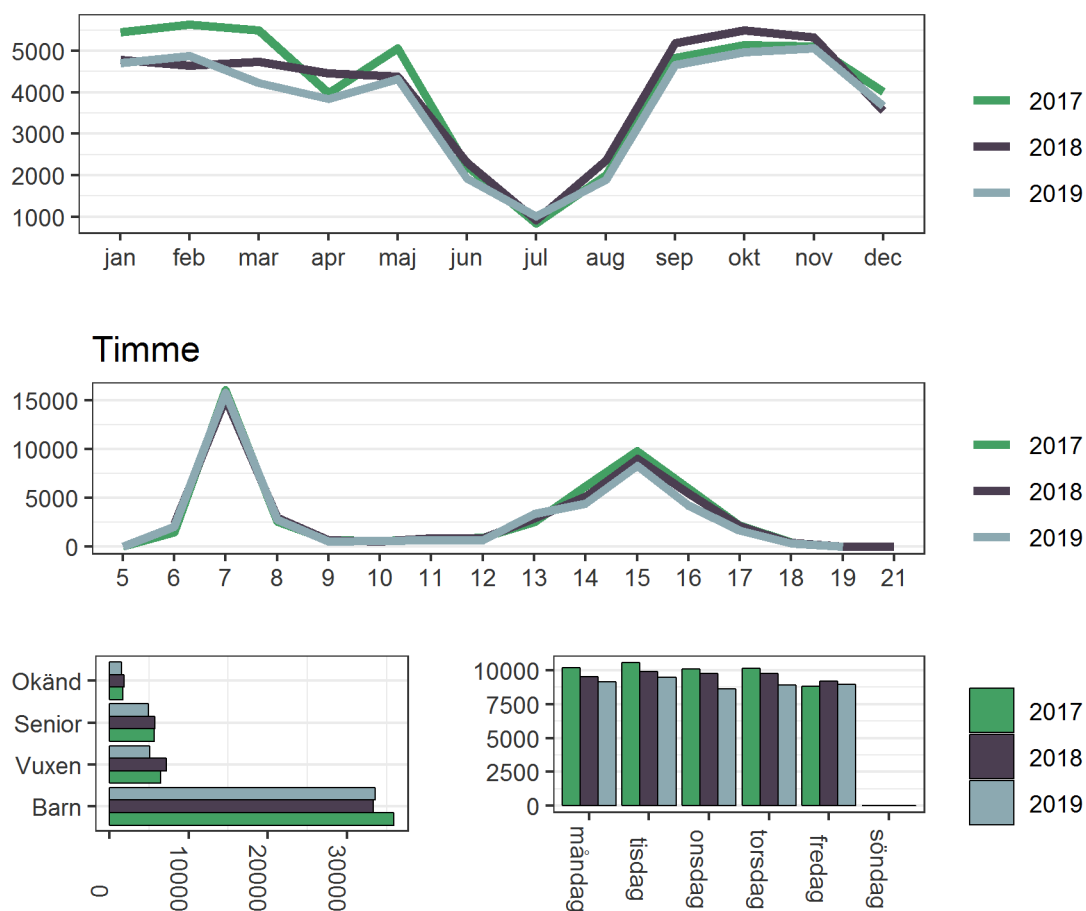


2.3.13 Avtalsområde O17/O21: Njurunda

Njurunda är en del av trafikområde O17/O21. Här i trafikbokslutet har området delats in i tre delarområden; Timrå, Njurunda och linje 120. Trafiken i Njurunda berörs av två subventionerade produkter: seniorkortet för 100 kr som funnits sedan tidigare och barnkortet för 100 kr som infördes sommaren 2018. Mellan 2018 och 2019 har resandet minskat med 6,2%.

Att resandet minskat går att koppla till att linjerna 123 och 124 trafikerats av tillfälliga linjer på grund av ombyggnationer från maj 2019 och under hösten.

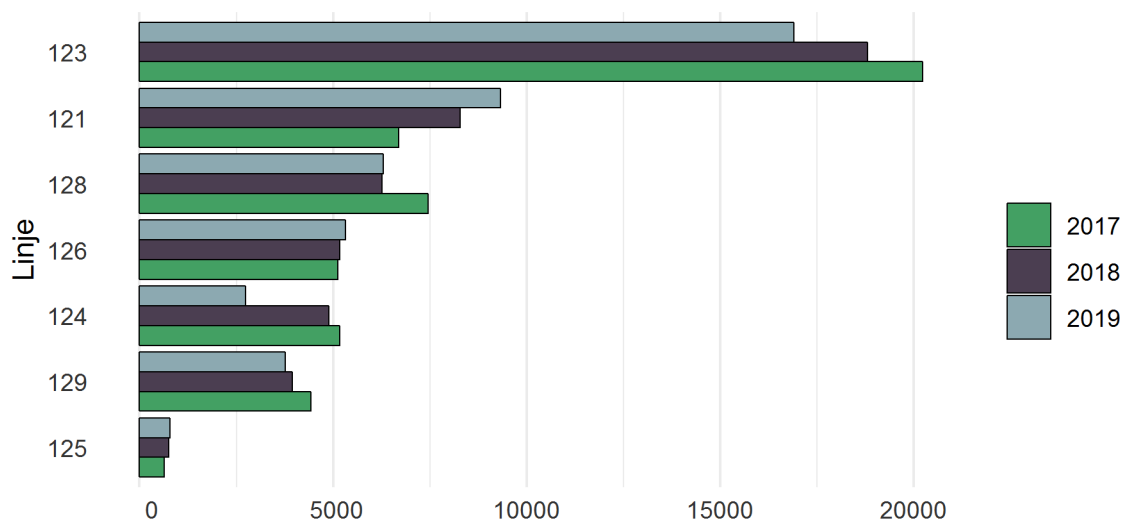
Figur 45: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Njurunda (O17/O21).



Att ombyggnationerna med avstängning av linje 123 och 124 påverkat resandet blir tydligt eftersom resorna minskat mest på dessa.

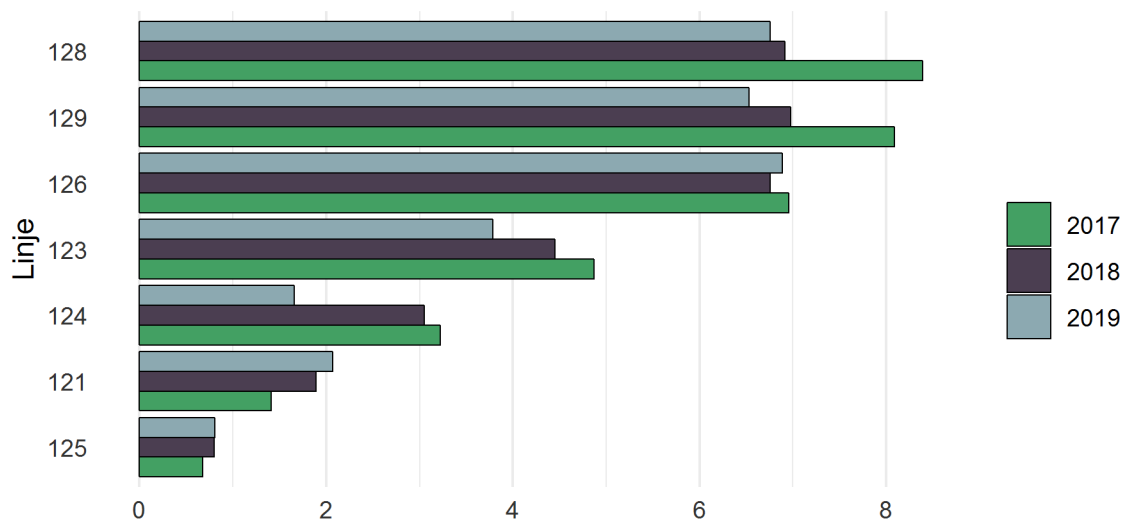
I Njurundaområdet har linjerna ett lågt resande. Flest resande har linje 123 (Kvissleby–Njurunda – Kvissleby) med ungefär 20 000 resenärer. På fyra av linjerna i Njurundaområdet är resandet relativt konstant. Det är bara på linje 121 (Norra Nyhamn–Kvissleby) som det skett en tydlig ökning.

Figur 46: Antal resor per linje 2017 - 2019. Njurunda (O17/O21).



Uppdelat per linje visar Figur 47 det genomsnittliga antalet resor per tur. Av de sju linjerna är det fyra linjer som har ett lågt resande²⁰. Antalet resor per tur minskar på fyra av de sju linjerna i området.

Figur 47: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Njurunda (O17/O21).



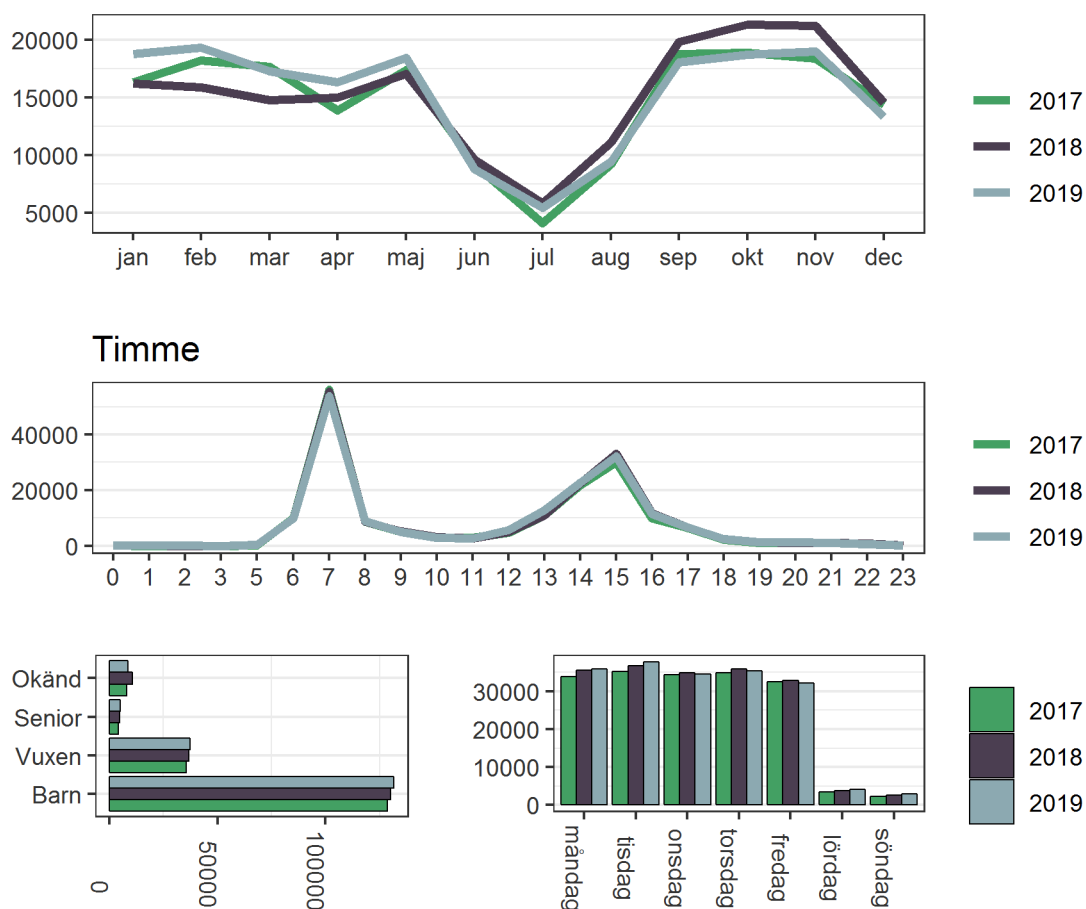
²⁰ Enligt trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande som lägre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

2.3.14 Avtalsområde: O17/O21- Timrå

Timrå är en del av avtalsområdet O17/O21, i trafikbokslutet har området O17/O21 delats in i tre områden; Timrå, Njurunda och linje 120. Att dessa delats in i tre kapitel beror på att O17/O21 berör två kommuner med skillnader i sina utmaningar. Under hösten 2018 införde Timrå kommun ett avgiftsfritt månadskort för barn mellan 7–19 år. Samma kort avskaffades under hösten 2019. I Timrå har resandet ökat med 0,2% mellan 2018 och 2019.

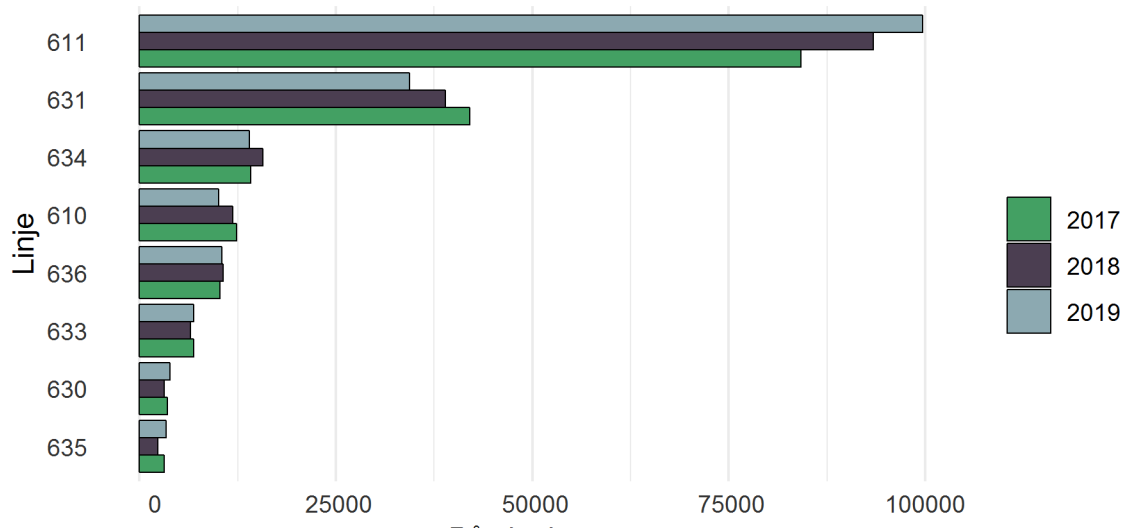
Det är tydligt det avgiftsfria kortet haft en effekt i Timrå, under hösten 2018 och våren 2019 ökat. När kortet avskaffades hösten 2019 minskade resandet och hamnar på samma nivåer som under 2017. Sett totalt mellan åren har det inneburit att resandet är på samma nivå 2018 som 2019.

Figur 48: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. O17/O21 Timrå.



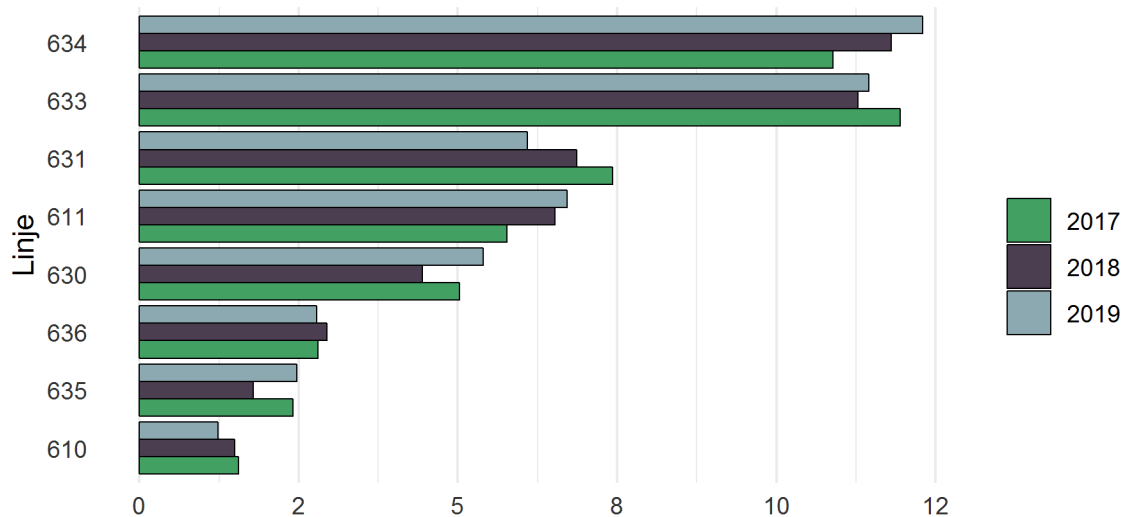
I Timrå har linje 611 (Tynderösundet-Timrå-Sundsvall) störst resande med ungefär 100 000 resor. På linje 611 ökar resandet medan nivån för de övriga linjerna antingen är stabil eller minskande.

Figur 49: Antal resor per linje 2017 - 2019. Timrå (O17/O21).



Medelvärdet för antalet resor per tur ökar för fem av de åtta linjerna.

Figur 50: Antal resor 2017 - 2019 i genomsnitt per tur och linje. Timrå (O17/O21).

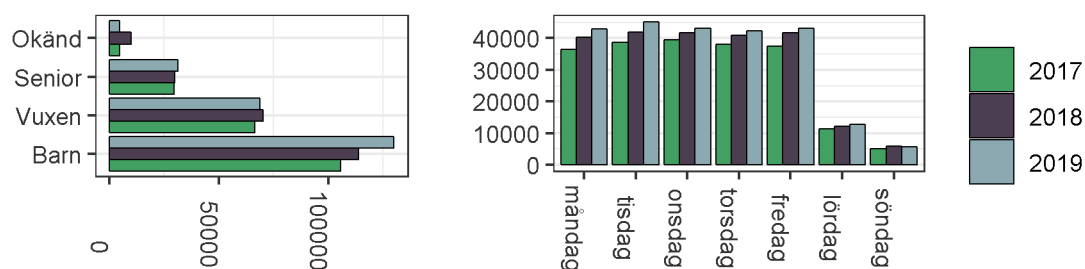
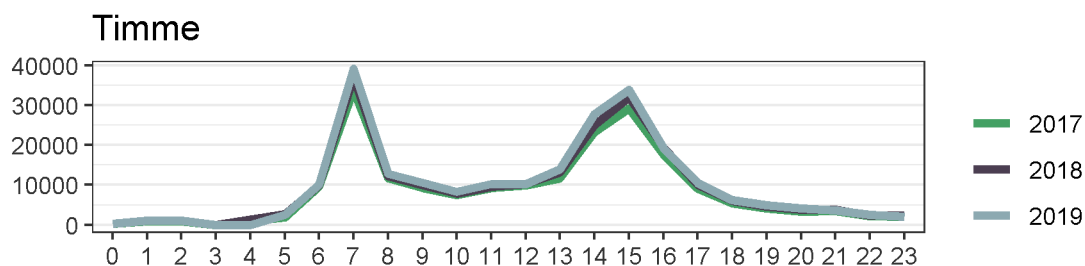
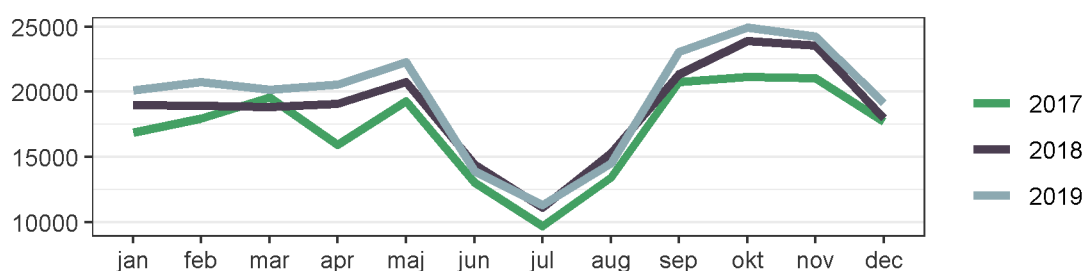


2.3.15 Avtalsområde O18: Sundsvall/Matfors

Område 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 har dels skett på linje 141 som går via E14 och på linje 142 som går via Viforsen. I O18 är också det subventionerade barnkortet (som infördes sommaren 2018) för 100 kr giltigt. Resandet har ökat med 4,9% från 2018 till 2019.

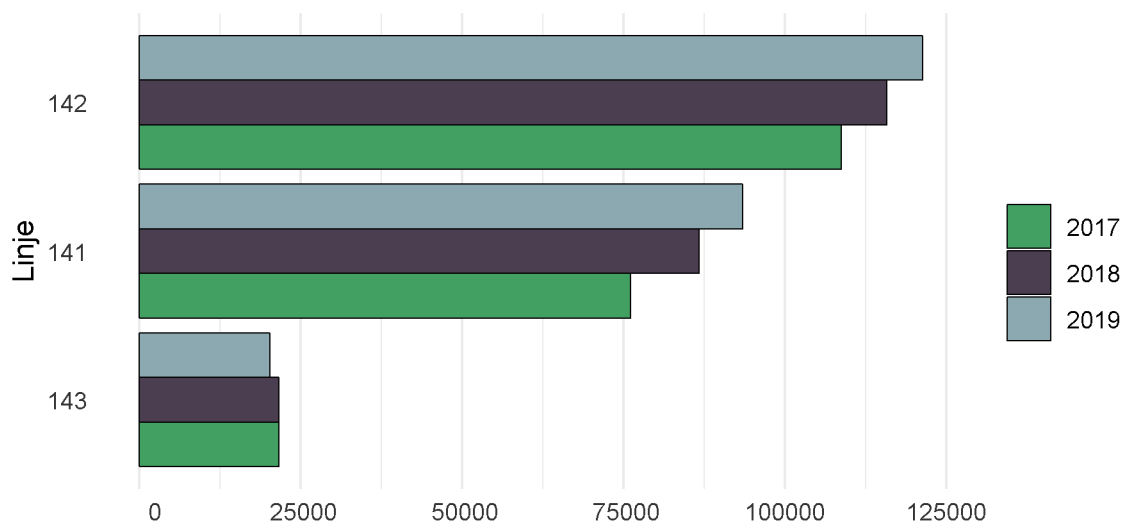
Matfors har en kontinuerlig resandeökning över större delen av året och det är främst på vardagarna och i kategorin barn som resandet ökar. Att resandet nu fortsätter att öka beror troligen på en kombination av den ökade turtätheten och barnkortet. För vuxna har det inte skett någon större förändring i resandet mellan åren.

Figur 51: Antal resor 2017 – 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sundsvall/Matfors (O18).



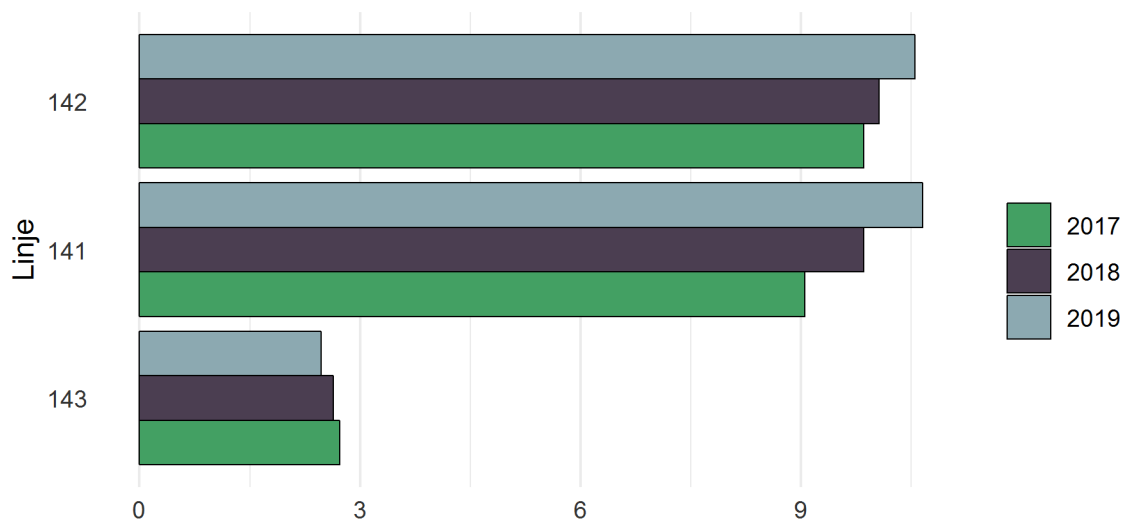
I Matforsområdet sker de flesta resorna på linjerna 141 och 142. Mellan 2018 och 2019 har resandet ökat båda linjerna och på båda linjerna har också antalet turavgångar ökat.

Figur 52: Antal resor per linje 2017 - 2019 i Sundsvall/Matfors (O18).



Linje 141 och 142 har båda ungefär 9 resor per tur. På båda linjerna ökar resandet från 2018 till 2019.

Figur 53: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019 i Sundsvall/Matfors (O18).

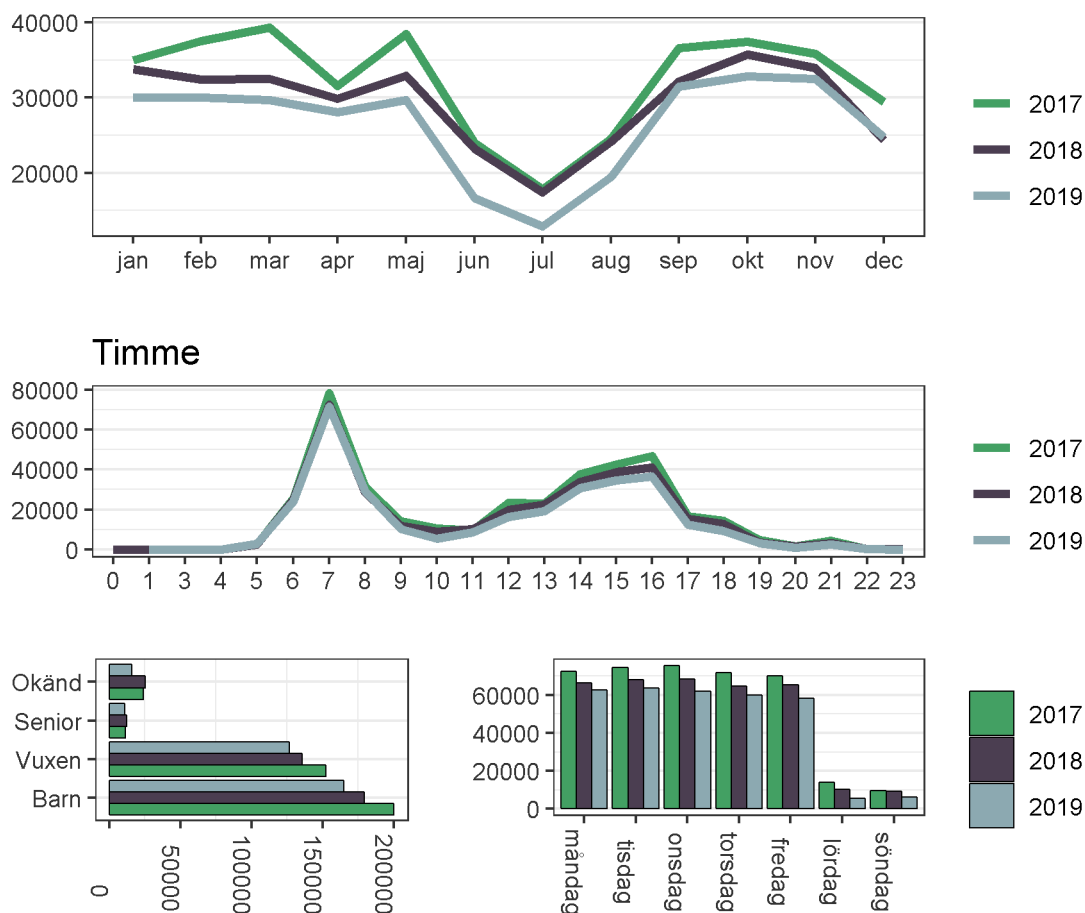


2.3.16 Avtalsområde O20: Kramfors/Ådalen

Område O20 omfattar landsbygdstrafik i Kramfors kommun och linjer till Härnösand och Sollefteå. Från Kramfors finns också möjligheter till tågpendling med Botniabanan. Tåget går söderöver mot Sundsvall och norrut mot Umeå. Under december 2018 drogs helgtrafiken in för linje 202 (Kramfors-Lunde-Ullånger-Docksta). Från 2018 till 2019 har resandet minskat med 9,7%.

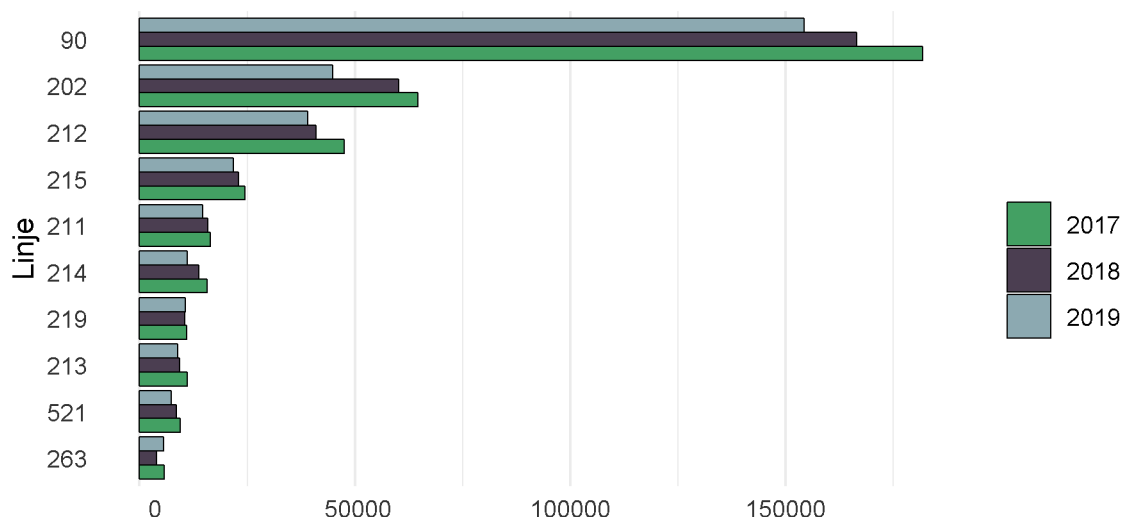
Minskningen sker över hela året, hela veckan och hos både vuxna och barn och det kan finnas flera förklaringar till minskningen. Kramfors/Ådalen har som många andra landsbygdsområden utmaningar med en förändrad demografi. En åldrande befolkning med stora pensionsavgångar och minskande befolkning innebär färre som pendlar till jobb och skola. I Kramfors kommun har tåget också en stor betydelse eftersom tåget troligen tar marknadsandelar från bussen.

Figur 54: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Kramfors/Ådalen (O20).



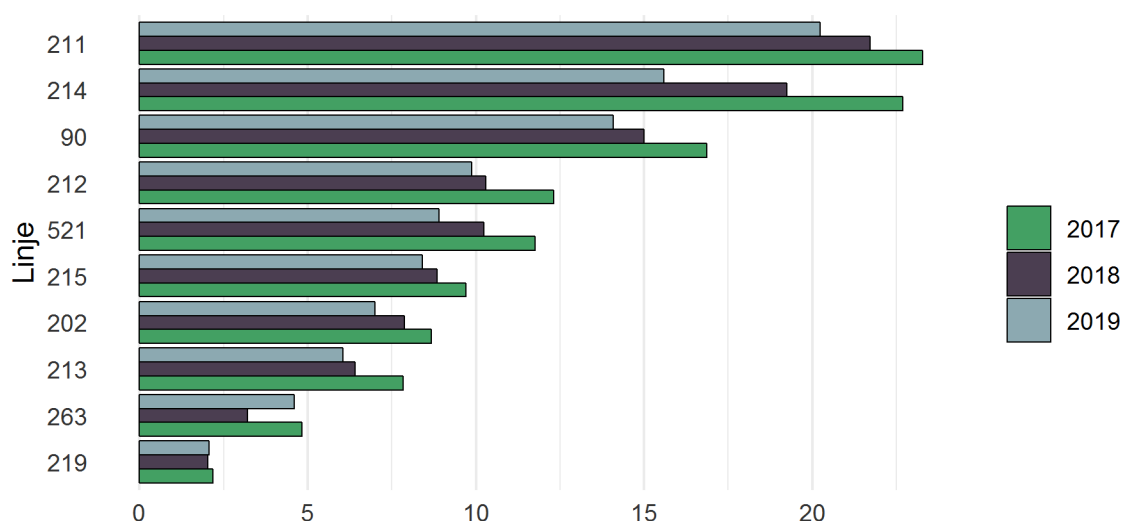
Från 2018 till 2019 har en resandeminskning skett på de flesta linjerna med undantag för linjerna 213 (Kramfors–Bollstabruk–Västansjö), 219 (Kramfors–Frånö) och 263 (Finnmarken–Kramfors). Störst minskning sker på linje 90 och linje 202 (Kramfors–Lunde–Ullånger).

Figur 55: Antal resor per linje 2017 - 2019 i Kramfors/Ådalen (O20).



Uppdelat på linje visar Figur 56 det genomsnittliga antalet resor per tur. Högst antal resor per tur har linje 211 och 214 med mer än 15 resor. Två linjer – 219 och 263 - har färre än 5 resor per tur.²¹

Figur 56: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019 i Kramfors/Ådalen (O20).



2.3.17 Avtalsområde O23: Ånge (- Sundsvall)

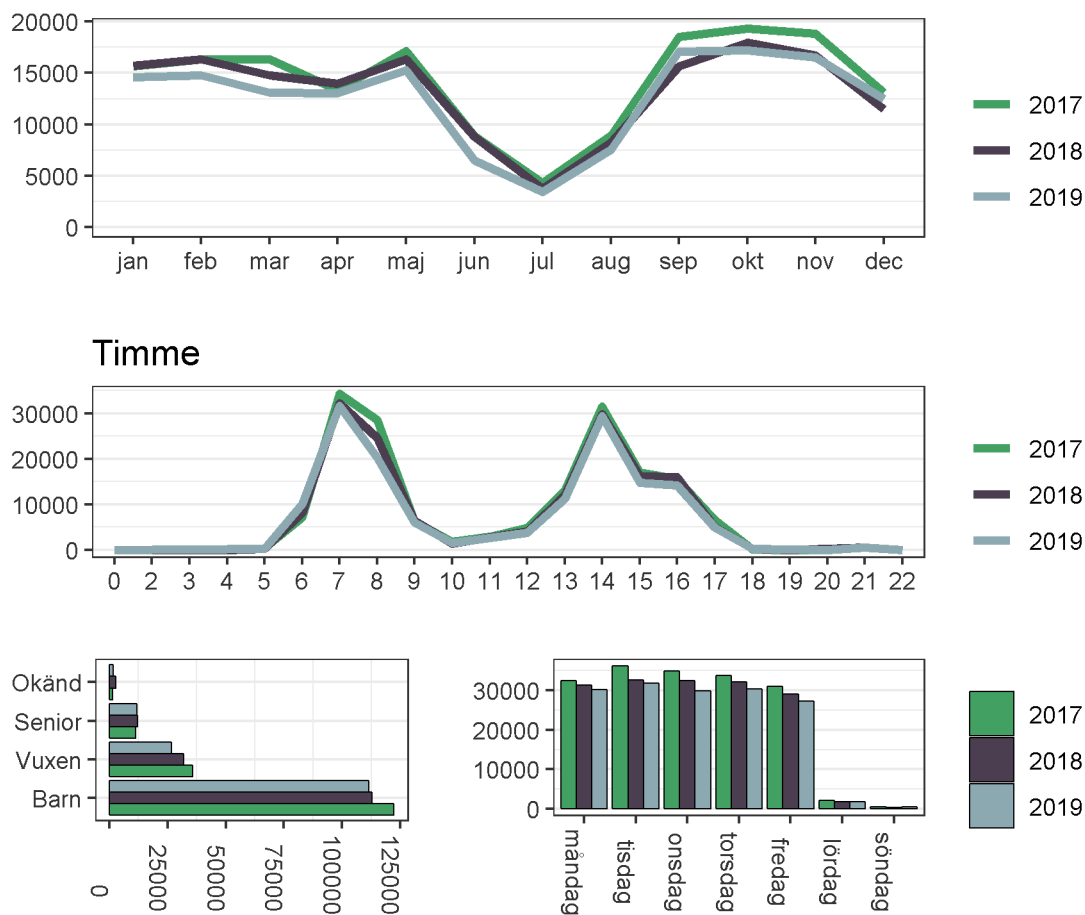
Områd O23 är Ånge kommuns enda trafikområde. Det omfattar hela kommunen samt linje 191(Ånge–Sundsvall). Ånge kommun har tillgång till tåg där Mittlinjen (sträckningen Östersund/Storlien–Sundsvall) har hållplatser på orterna Ånge, Erikslund, Ljungaverk, Fränsta och Torpshammar. Mittlinjen stannar också vid tågstationen i Stöde som ligger i Sundsvalls kommun. I området har resandet med buss minskat med 5,1% från 2018 till 2019.

Den resandeminskning som skett i området är främst hos kategorin vuxna och sker på vardagar (Figur 57). I O23 består en stor del av resandet av skolresor och därför har resandeutvecklingen tidigare påverkats mycket av förändringar i hur skolelever reser. Som många andra landsbygdsområden har

²¹ Trafikförsörjningsprogrammets definition av lågt resande är färre än 5 resenärer i genomsnitt per tur.

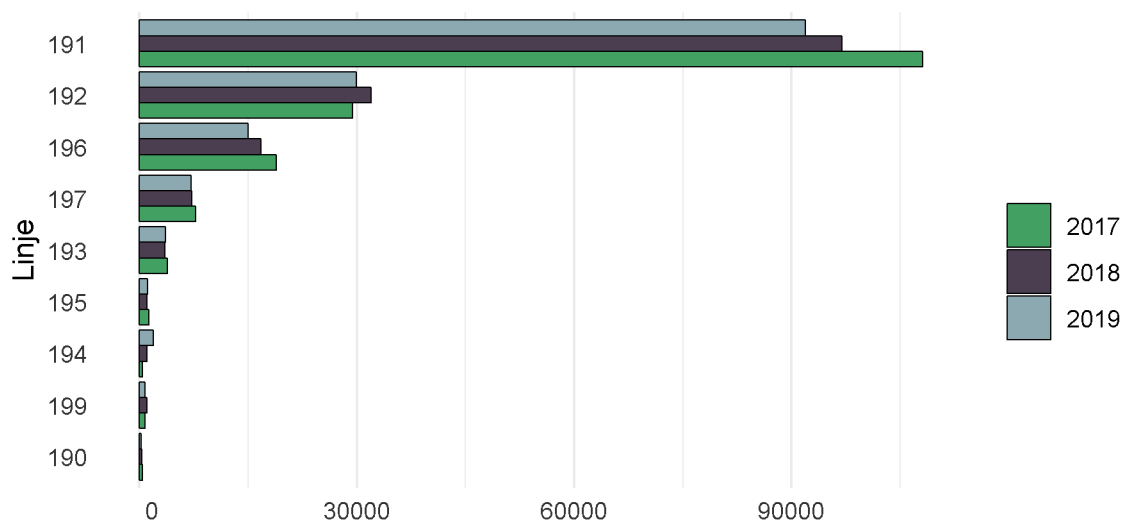
Ånge kommun en förändrande demografi, bland annat en minskande befolkning, en åldrande befolkning och en stor pensionsövergång. Både i Ånge och Stöde har tåget också en stor betydelse. Tågets ökade popularitet innebär troligen att tåget tar marknadsandelar från bussen.

Figur 57: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Ånge (O23).



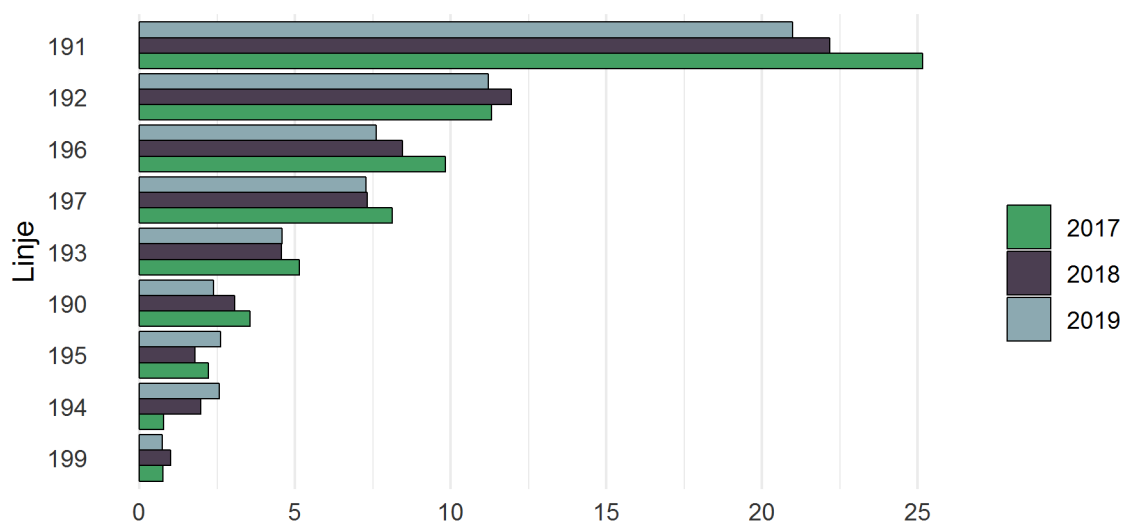
I Ånge kommun har linje 191 flest resenärer med ungefär 95 000 resor årligen. Det är också på linje 191 som den största resandeminskningen skett. Som tidigare nämnts går linje 191 samma sträcka som Mittlinjen och det är troligt att tåget som har kortare restid lockar fler resenärer.

Figur 58: Antal resor per linje 2017 - 2019 i Ånge (O23).



Högsta antal resor per tur i Ånge har linje 191 med ungefär 20 resor. Fem linjer har mindre än 5 resor per tur: linjerna 190, 193, 194, 195 och 199.

Figur 59: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019 i Ånge (O23).



2.3.18 Avtalsområde S5: Linje 201/Sundsvall – Härnösand

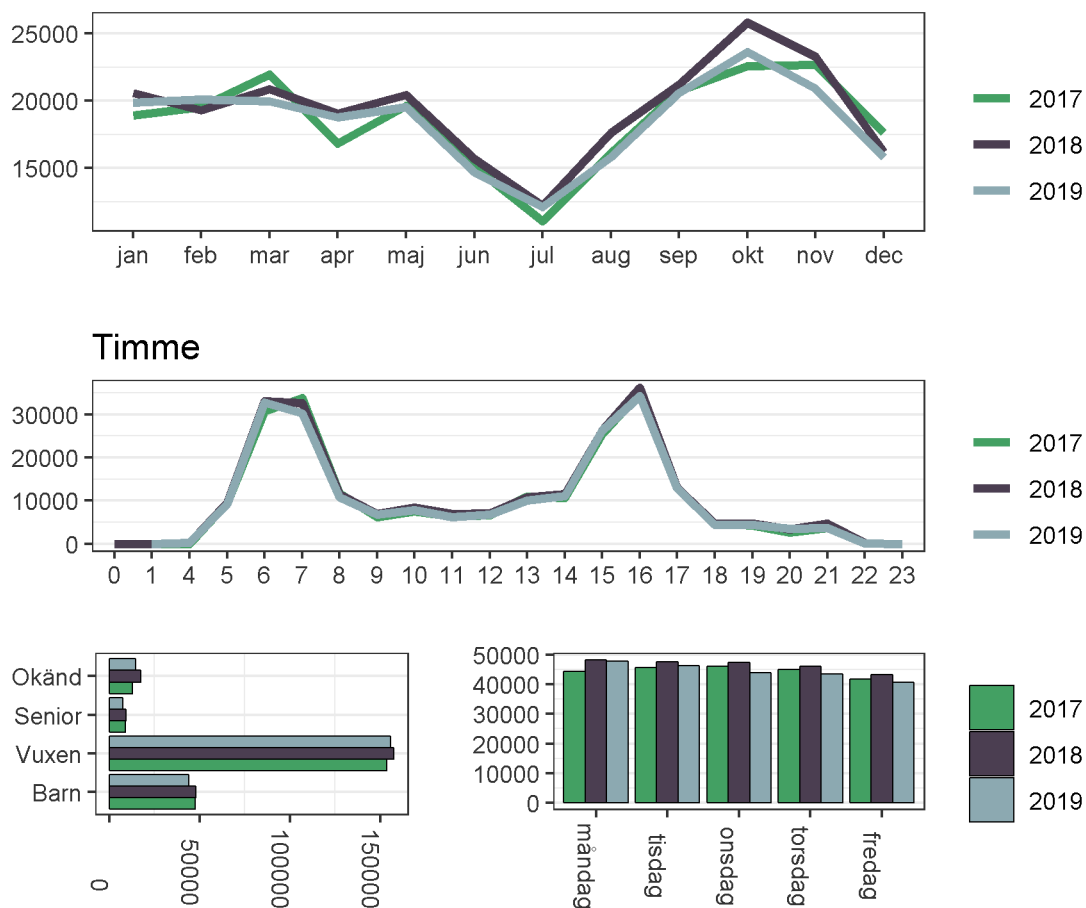
Linje 201 är en av länets största regionala linjer och går vardagar mellan Sundsvall och Härnösand. En stor majoritet av resenärerna på linjen arbetspendlar. Det syns tydligt i statistiken eftersom störst resande sker på morgonen och på eftermiddagen. Att linje 201 är en så pass dominerande arbetspendlingslinje är naturligt eftersom både Härnösand, Timrå och Sundsvall tillhör samma arbetsmarknadsregion²². Med både buss och tåg som går mellan sträckan är det relativt enkelt att pendla mellan de tre orterna. Under 2018 införde både Sundsvall, Timrå och Härnösand

²² SCB (2018)

subventionerade produkter som gäller i kommunerna separat. Resandet minskade med 4,5% mellan 2018 och 2019.

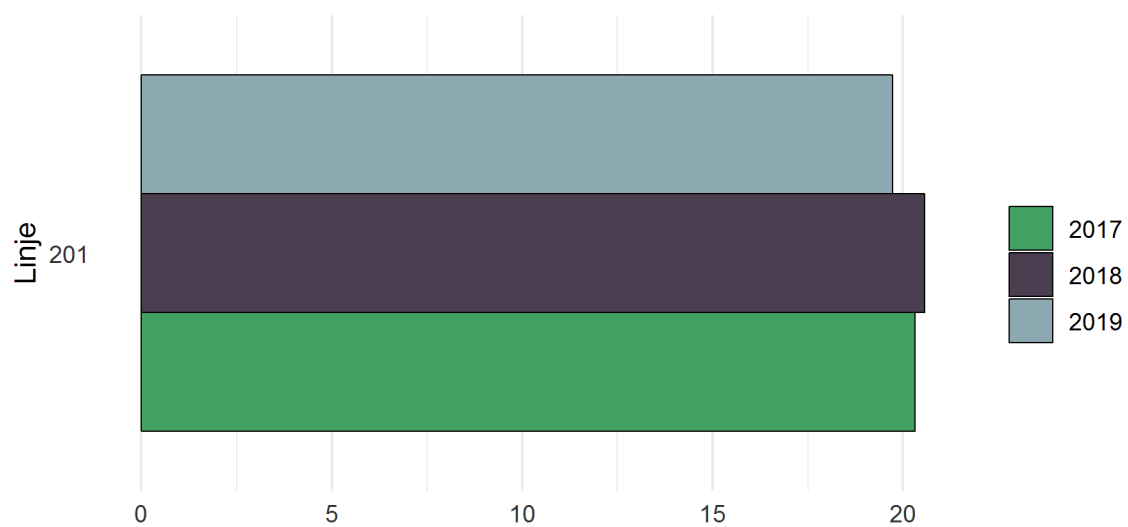
Det som är tydligaste förändringen i resandet är att det har minskat under andra halvåret av 2019. Jämförs resandet 2019 mot 2017 verkar resandet återgått till samma nivåer som 2017.

Figur 60: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Sundsvall- Härnösand / Linje 201(S5).



Linje 201 har ungefär 20 resor i genomsnitt per tur.

Figur 61: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019. Sundsvall - Härnösand / Linje 201(S5).

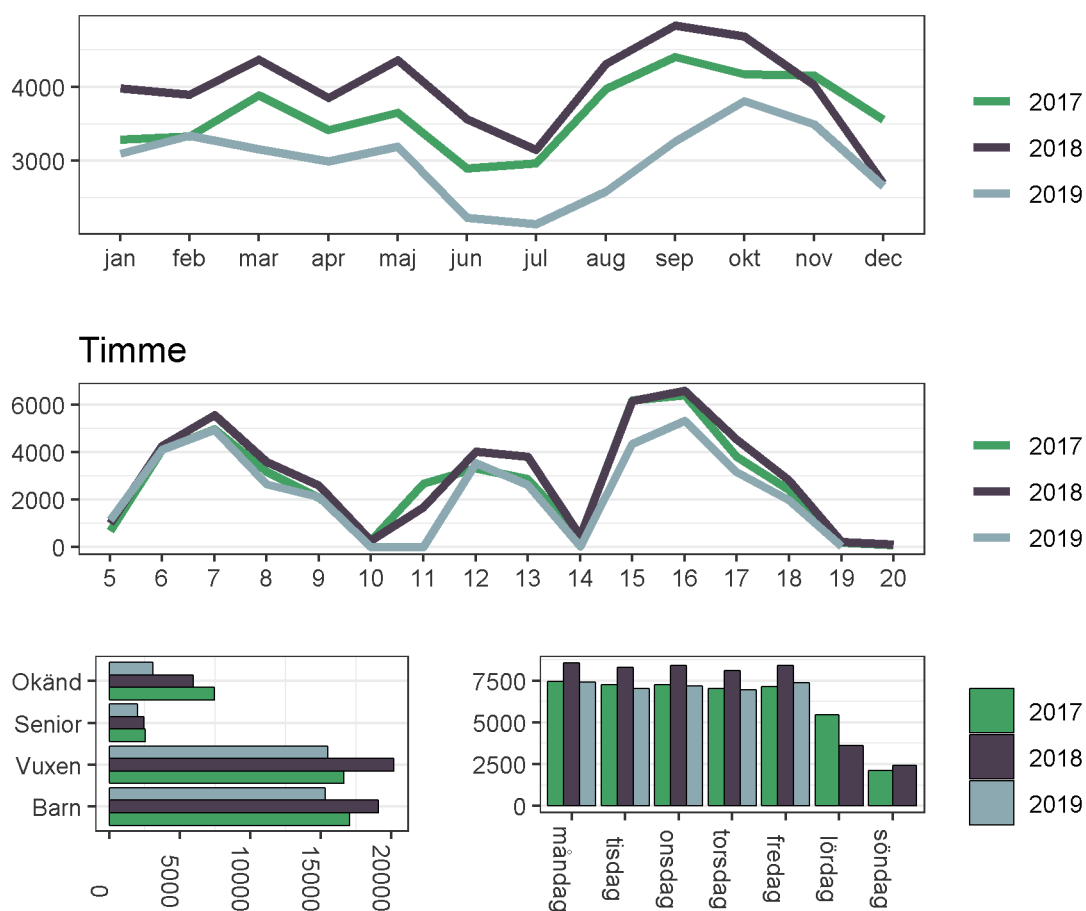


2.3.20 Avtalsområde S6: Linje 50/Härnösand – Örnsköldsvik

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. Tillsammans skapar buss och tåg ett större utbud. I december 2018 drogs heltrafiken in vilket innebär att 2019 är första året heltrafiken inte funnits. Resandet har minskat med 24,7% mellan 2018 och 2019.

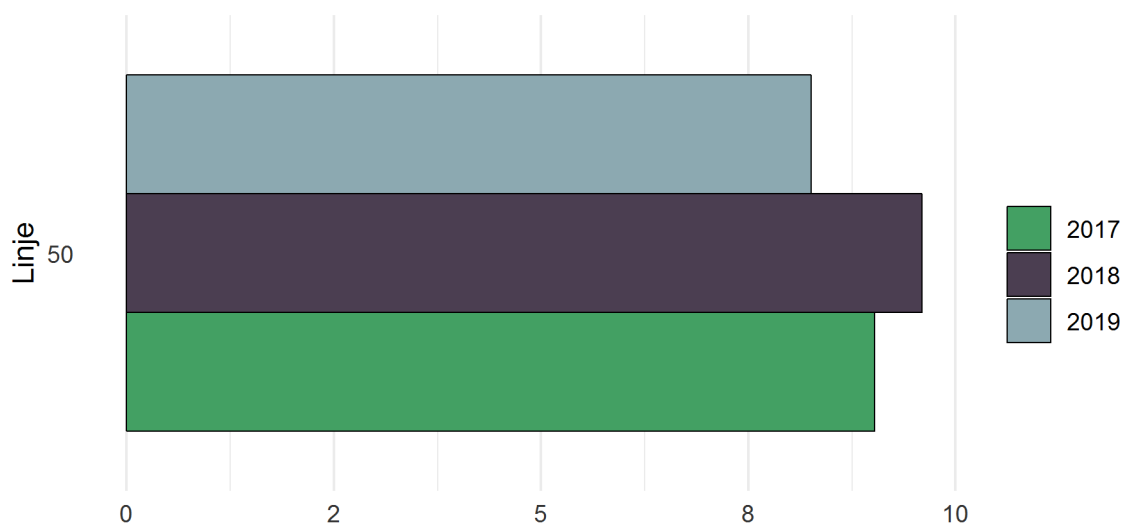
En stor del av resandeminskning kan förklaras av den indragna heltrafiken men resandet har också minskat på vardagar. Från en ökning på vardagar åren 2017 till 2018 har resandet 2019 gått tillbaka till samma nivåer som 2017.

Figur 62: Antal resor 2017 - 2019 indelat efter månad, timme, ålderskategori och veckodag. Härnösand - Örnsköldsvik / Linje 50(S6).



Resandet i genomsnitt per tur minskar också.

Figur 63: Antal resor i genomsnitt per tur, per linje 2017 - 2019. Härnösand - Örnsköldsvik / Linje 50(S6).



2.4 Sammanfattande diskussion

Resandet påverkas av många olika faktorer. Det kan för vissa av de förändringar som beskrivs här i Trafikboks slutet vara svårt att med säkerhet säga vilken faktor som orsak förändringen. Många gånger kan förändringar i statistiken med stor sannolikhet kopplas till kända förändringar i produktutbud, turtäthet eller befolkningsförändringar. För att kunna dra ännu säkrare slutsatser skulle dock djupare analyser krävas.

Återkommande i länet under de senaste åren är att olika kommuner valt att införa kraftigt subventionerade produkter riktade till olika ålderskategorier i den egna kommunen. För resenärerna är den här utvecklingen inte bara positiv. Din Tur har idag ett stort antal produkter för resenärerna att välja mellan och utbudet är svåröverskådligt. I vissa geografiska områden har subventionerade produkter för barn lett till ett minskat resande bland vuxna. En möjlig förklaring är att den större mängden resenärer som reser med en subventionerad produkt tränger undan andra grupper då det dels blir trångt ombord på bussarna men också på grund av att turerna lättare drabbas av förseningar till följd av resandetrycket. För framtiden är det viktigt att analysera de eventuella negativa effekter som subventionerade produkter kan ha för resandet i stort och försöka motverka dem, t ex genom förstärkningar.

Ett år efter att helgtrafiken på linje 50 (Örnsköldsvik – Härnösand) togs bort är det tydligt att resandet på linjen minskat snabbt både i antal men också i genomsnitt per tur, helg och vardag. Det är svårt att med säkerhet säga om den indragna helgtrafiken orsakat det minskade resandet på vardagar. Man skulle dock kunna anta att om man tappar möjligheten att resa på helgen så påverkar det även vilket färdssätt man väljer under vardagarna. Det kan också vara så att minskade möjligheter att resa kollektivt på helgdagar gör att hushåll väljer att ha två bilar istället för en.

3. Marknadsandel, kvalitet och attitydundersökning.

I Västernorrland används sedan ett antal år tillbaka Svensk Kollektivtrafiks nationella resvaneundersökning Kollektivtrafikbarometern²³ (Kollbar) för att följa upp våra resenärers resvanor och attityder. Under 2019 utökades antalet respondenter i Kollbar tack vare medel från projekt Koll2020. Under 2020 planeras en rapport som djupare kommer presentera och analysera resultatet. Andra dokument som tar upp resultat från Kollbar är trafikförsörjningsprogrammet och årsredovisningen.

Undersökningen genomförs löpande över året och metoden är webbenkät som kombineras med intervjuer via telefon. Respondenterna är ett representativt urval av befolkningen mellan 15–85 år och omfattar både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det.

3.1 Resvanor, kundnöjdhet och målindikatorer

Kollektivtrafikens marknadsandel visar kollektivtrafikens andel i förhållande till det motoriserade resandet. I Västernorrland har resandet sedan 2017 legat på en stabil nivå runt 12%.

Tabell 4: Kollektivtrafikens marknadsandel

2019	2018	2017	Riktvärde 2019
12 %	12 %	11 %	12 %

I Tabell 5 syns de generella värdena för kundnöjdhet i Västernorrland. Det sker inga större förändringar mellan åren utan värdena är ganska stabila. Det är bara nöjdheten med senaste resan som haft ett svagt ökande värde under 2019. I en nationell jämförelse ligger vi under i de flesta måtten. Nöjdheten med Din Tur ligger på 41% medan det nationella snittet med andra regioners kollektivtrafik ligger på 53%.

Tabell 5: Målindikatorer för kundnöjdhet

Fråga i Kollektivtrafikbarometern	Utfall 2019	Utfall 2018	Utfall 2017
Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%) ²⁴	54/41	53/42	53/39
Nationellt snitt	60/53	59/53	58/51
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	76/77	76/76	74/74
Nationellt snitt	79/80	79/79	76/76

I Tabell 6 presenteras resefrekvensen med Din Tur, det vill säga hur många gånger respondenterna sagt att de reser med Din Tur. Ungefär en femtedel av respondenterna har uppgett att de reser varje vecka. Andelen som reser varje vecka ökar svagt mellan åren, samtidigt som andelen som aldrig reser med din tur minskar. I ett nationellt perspektiv är det här en låg resefrekvens jämfört med det nationella snittet på 39%.

Tabell 6: Resefrekvens med Din Tur

Resfrekvens	2019	2018	2017	Förändring 2018 - 2019 Procentenheter
Varje vecka	21 %	20 %	19 %	1 %
Varje månad	9 %	9 %	9 %	0 %

²³ Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik, perioden jan-dec 2019

²⁴ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (xx = kund/yy = allmänheten)

Mer sällan	35 %	35 %	35 %	0 %
Aldrig	35 %	36 %	38 %	-1 %
Summa	100 %	100 %	101 %	0 %

3.2 Prioritering för kundnöjdhet

Att öka den övergripande kundnöjdhet (NKI) för Din Tur är ett långsiktigt arbete som kräver förbättring i en mängd delområden. Det är däremot svårt och mycket kostnadskrävande att fokusera på allt samtidigt, därför är det viktigt att identifiera viktiga områden att prioritera. Viktigt är också att vårda de områden resenärerna är nöjda med, ofta är det lättare att upprätthålla ett bra omdöme än att försöka bygga upp det igen efter att ha förlorat det. För att underlätta arbetet med att höja kundnöjdheten har Svensk Kollektivtrafik utifrån resultatet beräknat hur mycket nöjdheten av olika områden korrelerar mot NKI. Förenklat beskrivet hur mycket ett område påverkar den övergripande kundnöjdheten. Utifrån det har olika områden som handlar om kundnöjdhet delats in i fyra fält.

- Vårda, Hög kundnöjdhet med stark påverkan på NKI
- Förbättra, Låg kundnöjdhet med stark påverkan på NKI
- Bevaka, Hög kundnöjdhet med svag påverkan på NKI
- Kan bli bättre, Låg kundnöjdhet med svag påverkan på NKI

Vad som driver kundnöjdhet varierar ofta mellan grupper och i det här dokumentet är det indelat utifrån hur mycket respondenten reser kollektivt:

- Bilanvändare och sällanresenärer, en grupp som inte reser kollektivt regelbundet.
- Växlare och kollektivtrafikresenärer, reser regelbundet, dvs minst varje månad.

Det är viktigt att nå båda grupperna, dels för att nå nya resenärer där kollektivtrafiken kan bli ett mer attraktivt val. Samtidigt är det viktigt att dem som redan reser kollektivt och verka för att de ska vara nöjda. Hur frågorna är definierade och förkortade finns i bilaga 2.

3.2.1 Bilanvändare och sällananvändare

För att höja den övergripande kundnöjdheten bland dem som sällan eller aldrig använder kollektivtrafik är det viktigaste att det blir *generellt enklare att resa, bättre punktlighet, tryggare och bättre synpunktshantering*. De fyra viktiga förbättringsområdena framgår i Figur 64 som visar resultatet från de olika attitydfrågorna utifrån nöjdheten i enskilda områden och hur mycket dessa påverkar den övergripande kundnöjdheten (NKI).

Även om nöjdheten i gruppen är låg finns det några områden där respondenterna är relativt nöjda, och dessa blir då viktiga områden att vårda och bevaka. Rent i fordon, bekvämlighet och information ombord är exempel på sådana områden. Positivt upplevs också miljönyttan och att det är enkelt att köpa biljetter.

Figur 64: Nöjdhet med olika områden och korrelation mot generell nöjdhet (NKI). Bilanvändare och sällananvändare.



3.2.2 Växlare och kollektivtrafikresenärer

Hos dem som redan reser kollektivt är *punktlighet* den viktigaste frågan för att höja den övergripande nöjdheten (NKI), samtidigt som nöjdhet är låg är också betydelsen hög för att påverka den övergripande kundnöjdheten (Figur 65). Punktlighet bör få en hög prioritering i verksamheten för att öka den övergripande kundnöjdheten, då den både för bilanvändare och kollektivtrafikresenärer har hamnat under ”förbättra”.

Hos kollektivtrafikresenärer är nöjdheten generellt högre än de som sällan eller aldrig åker kollektivt. Det som är viktigt att vårda för denna grupp är enkelheten med att åka kollektivt.

Intressant är att mycket av det som kollektivtrafikresenärer är nöjda med är inte bilanvändare nöjda med. T ex uppger kollektivtrafikresenärer att de är betydligt nöjdare med enkelheten att resa kollektivt jämfört med bilåkare där nöjdheten är låg för enkelheten.

Figur 65: Nöjdheten med olika områden och korrelation mot generell nöjdhet (NKI). Växlare och kollektivtrafikresenärer.



4. Metod

Statistiken är baserad på påstigande passagerare i bussarna som körs under Din Turs varumärke. Eftersom det bara registreras när personer stiger ombord på bussarna går det inte att veta hur långt resenärerna reser eller var de stiger av. Statistiken är inte fullständig, även om de allra flesta resor registreras. Att resor inte registreras kan t ex bero på tekniska problem med biljettutrustningen eller att resenärer åker utan att registrera sig. Andra oregistrerade resor är passbiljetter eller app-biljetter som förarna inte registrerar.

För trafikbokslutet är de urval som gjorts: avtalsföretag, enbart våra trafikområden och resor inom länet. För det genomsnittliga antalet resor per tur är det perioden 1 januari till 14 december.

Resorna har kategoriserats i fyra ålderskategorier: Barn, Vuxna, Senior och Okänd. Till Barn räknas resenärer mellan 0–19 år inklusive skolkort och ungdomskort. Vuxna är från 20–64 år och seniorer från 65 år och äldre (Alla resenärer som är berättigade seniorkortet för 100 kr i Sundsvall räknas som seniorer.). De resor som räknas till kategorin Okänd är gjorda med biljetter där ålder saknas t ex app-biljetter, sms-biljetter och resplusresor.

5. Referenser

- Trafikbokslut 2016*. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2017).
- Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030*. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018)
- Långtidsplan 2019-2021*. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018).
- Trafikbokslut 2017*. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2018)
- Årsredovisning 2019 - 1 januari - 31 december 2019*. Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2019).
- Uppföljning av Örnsköldsviks tätortstrafik*. Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (2020).
- Rörlighetens omvandling - Om resor, och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*. Frändberg, L., Thulin, E., & Vilhelmson, B. Studentlitteratur (2005).
- SCB. Hämtat från Lokala arbetsmarknader (LA): <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/produktrelaterat/Fordjupad-information/lokala-arbetsmarknader-la/> den 18 09 2019
- Örnsköldsvik kommun. Hämtat från Kommunfakta - tätort: <https://www.ornskoldsvik.se/download/18.2ec970c616360572c26525d9/1529996728212/%C3%96rnsk%C3%B6ldsvik%20T%C3%84TORT%202018.pdf>
- SCB. Hämtat från Befolkningsstatistik- Helårsstatistik - Kommun, län och riket: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/>
- SCB. Hämtat från Folkmängd i riket, län och kommuner 30 juni 2019 och befolkningsförändringar 1 januari - 30 juni 2019: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/forsta-halvaret-2019/>
- Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv trafikplanering*. Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket. (2012).

6. Bilagor

6.1 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).

6.2 Attitydfrågor och deras förkortningar (Kollektivtrafikbarometern)

Fråga	Förkortning
Det är rent och snyggt i fordonen	Rent i fordonen
Avgångstiderna passar mina behov	Avgångstider
Bolaget hanterade synpunkten på ett bra sätt	Synpunktshantering
Det finns fördelar att åka med bolaget jämfört med att åka med bil	Konkurrensfördel jämfört med bil
Det känns tryggt att resa med bolaget	Trygghet
Det är bekvämt ombord	Bekvämt ombord
Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser m.m.)	Information inför resan
Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort	Köp av biljett
Det är enkelt att resa med bolaget	Generell enkelhet
Det är prisvärt att resa med bolaget	Prisvärt
För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med bolaget	Kunskap
Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande	Bemötande ombord
Informationen vid förseningar och stopp är bra	Info vid trafikstörningar
Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra	Info. vid trafikförändring
Jag får den information jag behöver ombord	Information ombord
Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör	Nära till hållplats
Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör	Tillgänglighet
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget	Punktlighet
Jag sparar tid genom att resa med bolaget	Tidsåtgång
Mina möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året	Bättre resevillkor
När jag reser i kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö	Miljö
Personalen på kundcenter/kundtjänst/ trafikupplysning har ett trevligt bemötande	Bemötande kundcentra

6.3 Linjeförteckning

Linje	Sträckning	Område	Förkortning
216	Kramfors - Docksta	Höga kusten	O02
217	Kramfors - Nordingrå - Mjällom - (Norrfällsviken)	Höga kusten	O02
218	Kramfors - Salteå - Ullånger	Höga kusten	O02
221	Norrfällsviken - Nordingrå - Ullånger	Höga kusten	O02
225	Kramfors - Lugnvik - Nyland	Höga kusten	O02
226	Nordingrå - Bönhamn - Nordingrå	Höga kusten	O02
227	NORABUSSEN Sommar	Höga kusten	O02
228	Veda - Lunde - Torrom - Berghamn	Höga kusten	O02
229	Lunde - Klockestrand - Nordvik - Hornöberget	Höga kusten	O02
230	Nordvik - Härnösand	Höga kusten	O02
345	Skedomsmön - Torget - GudlavBilderskolan	Sollefteå tätort	O03
362	Sjukhuset - Torget - Övergård	Sollefteå tätort	O03
39	Hoting - Ramsele - Sollefteå	Sollefteå landsbygd	O04/O05
41	Junsele, Näsåker - Sollefteå	Sollefteå landsbygd	O04/O05
312	Sollefteå - Tannflo, via Tängstamon	Sollefteå landsbygd	O04/O05
401	Kroksta-Centrum-Skidsta/Vårby	Örnsköldsvik tätort	O06
402	Bodum-Centrum-Själevad	Örnsköldsvik tätort	O06

403	Centrum - Arnäsfall	Örnsköldsvik tätort	O06
404	Centrum - Vintergatan - Sjukhuset	Örnsköldsvik tätort	O06
405	Centrum - Sjukhuset - Vintergatan	Örnsköldsvik tätort	O06
406	Gimåt - Centrum	Örnsköldsvik tätort	O06
407	Centrum-Svedjeholmen	Örnsköldsvik tätort	O06
408	Centrum -Västansjö - Centrum	Örnsköldsvik tätort	O06
409	Lunne - Bodum - Centrum/Nolaskolan	Örnsköldsvik tätort	O06
410	Parkskolan/Centrum - Arnäsfall - Faresta	Örnsköldsvik tätort	O06
411	Servicelinje Höjdvägen - Skärpe	Örnsköldsvik tätort	O06
417	Örnsköldsvik - Husum, Björna	Örnsköldsvik Husum	O07
419	Örnsköldsvik - Gideå	Örnsköldsvik Husum	O07
442	Örnsköldsvik- Långviksmon, Trehörningsjö	Örnsköldsvik Husum	O07
42	Örnsköldsvik - Solberg	Örnsköldsvik Bredbyn	O08
43	Örnsköldsvik - Mellansel, Bredbyn	Örnsköldsvik Bredbyn	O08
438	Storborgaren - Bredbyn.	Örnsköldsvik Bredbyn	O08
412	Örnsköldsvik - Grindnäset,Skorped	Örnsköldsvik Köpmanholmen	O09
413	Örnsköldsvik - Grindnäset,Skorped	Örnsköldsvik Köpmanholmen	O09
421	Örnsköldsvik - Köpmanholmen,Näske	Örnsköldsvik Köpmanholmen	O09
422	Örnsköldsvik - Köpmanholmen, Näske	Örnsköldsvik Köpmanholmen	O09
524	Vangsta - Centrum - Bondsjöhöjden	Härnösands tätort	O10
539	Stenhammar - Centrum - Gådeåberget	Härnösands tätort	O10
558	Hälletorp/Ankaret-Centrum-Eriksdal	Härnösands tätort	O10
560	PLUS Bussen	Härnösands tätort	O10
1	Bergsåker - Navet - Alnö	Sundsvall tätort	O14/O15
2	Östra Birsta - Navet - Nacksta	Sundsvall tätort	O14/O15
3	Sidsjön - Navet - Granloholm	Sundsvall tätort	O14/O15
4	Granloholm/Sjukhuset - Navet - Bredsand	Sundsvall tätort	O14/O15
5	Navet - Gångviken	Sundsvall tätort	O14/O15
65	Tågbuss Västra station-Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
70	Navet - Norra Berget - Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
71	Navet - Södra Berget - Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
73	Vi centrum - Raholmen	Sundsvall tätort	O14/O15
74	Vi-Alnö kyrka-Nacka-Vi	Sundsvall tätort	O14/O15
75	Vi - Raholmen - Spikarna - Vi	Sundsvall tätort	O14/O15
78	Timrå - Gångviken	Sundsvall tätort	O14/O15
84	Navet - Haga - Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
85	Bosvedjan - Navet	Sundsvall tätort	O14/O15
28	Sundsvall - Holm	Nordvästra	O16
30	Hammarstrand - Sundsvall	Nordvästra	O16
132	Sundsvall - Svartede	Nordvästra	O16
133	Sundsvall - Strömås - Högsjö	Nordvästra	O16
134	Sundsvall - Västansjö	Nordvästra	O16
111	Matarbuss - Strömstavägen - Sundsvalls busstation(tillfällig)	Timrå/Njurunda	O17/21
120	Njurundabommen - Sundsvall - Timrå/Sörberge	Timrå/Njurunda	O17/21
121	Kvissleby - Norra Nyhamn	Timrå/Njurunda	O17/21

122	Bredsand - Sjukhuset(tillfällig)	Timrå/Njurunda	O17/21
123	Kvissleby - Njurunda - Kvissleby	Timrå/Njurunda	O17/21
124	Kvissleby - Nolby - Kvissleby	Timrå/Njurunda	O17/21
125	Hemmanet-Kvissleby	Timrå/Njurunda	O17/21
126	Njurunda-Lörudden-Galtström-Njurunda	Timrå/Njurunda	O17/21
128	Njurunda - Ortsjön - Njurunda	Timrå/Njurunda	O17/21
129	Njurunda-Långsjön-Njurunda	Timrå/Njurunda	O17/21
607	Skogsvägen - Industriområdet	Timrå/Njurunda	O17/21
610	Stavreviken - Sörberge norra	Timrå/Njurunda	O17/21
611	Tynderösundet - Timrå - Sundsvall	Timrå/Njurunda	O17/21
630	Pluslinjen Timrå	Timrå/Njurunda	O17/21
631	Laggarberg-Knipan-Timrå C	Timrå/Njurunda	O17/21
633	Bredsjön - Lagfors -Sörberge norra- Söråker	Timrå/Njurunda	O17/21
634	Tunbodarna - Stavreviken - Bergeforsen	Timrå/Njurunda	O17/21
635	Västerå - Hässjö - Söråker	Timrå/Njurunda	O17/21
636	Sörberge - Fagervik - Skogsvägen	Timrå/Njurunda	O17/21
141	Matfors - Sundsvall via E14	Matfors	O18
142	Matfors - Sundsvall via Viforsen	Matfors	O18
143	(Sundsvall)-Matfors-Sörfors-Norrhassel	Matfors	O18
90	Sollefteå - Kramfors - Härnösand	Ådalen	O20
202	Kramfors - Lunde - Ullånger	Ådalen	O20
211	Sollefteå - Kramfors	Ådalen	O20
212	Prästmon, Nyland - Kramfors	Ådalen	O20
213	Kramfors - Bollstabruk - Västansjö	Ådalen	O20
214	Kramfors - Undrom, via Bollstabruk, Nyland	Ådalen	O20
215	(Kramfors) Lunde - Lugnvik - Nyland - Undrom - Sollefteå	Ådalen	O20
219	Kramfors - Frånö	Ådalen	O20
263	Finnmarken - Kramfors	Ådalen	O20
521	Karlberg-Hälledal-Härnösand	Ådalen	O20
511	Viksjö - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
512	Härnösand - Öje - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
513	Östanvik - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
514	Centrum - Solumshamn - Centrum	Härnösands landsbygd	O22
516	Härnösand - Ramsås - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
517	Älandsbro - Aspnäs	Härnösands landsbygd	O22
518	Härnösand - Strinningen - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
519	Utanö-Strinningen	Härnösands landsbygd	O22
520	Härnösand - Häggdånger - Härnösand	Härnösands landsbygd	O22
190	Ljungaområdet - Fränsta	Ljungandalen	O23
191	Ånge - Sundsvall (norra sidan Ljungan)	Ljungandalen	O23
192	Viskan - Ånge (södra sidan Ljungan)	Ljungandalen	O23
193	Fränsta - Hjältanstorps	Ljungandalen	O23
194	Grundsjön - Fränsta	Ljungandalen	O23
195	Borgsjö - Ljungaverk - Borgsjö	Ljungandalen	O23
196	Ånge - Alby - Rångbäcken	Ljungandalen	O23

197	Nordanede - Torpshammar - Fränsta	Ljungandalen	O23
199	Byberget - Alby	Ljungandalen	O23
40	Örnsköldsvik - Östersund via Sollefteå	Tvärflöjten L40	S3
331	Sundsvall - Sollefteå	Sundsvall-Sollefteå L331	S4
201	Härnösand - Sundsvall	Sundsvall-Härnösand L201	S5
50	Härnösand-Örnsköldsvik	Härnösand-Örnsköldsvik L50	S6
241	Härnösand-Nora-Skule	Världsarvsbussarna	
242	Nordingrå	Världsarvsbussarna	
243	Skule	Världsarvsbussarna	
244	Nordingrå	Världsarvsbussarna	