



DIN TUR



Trafikbokslut 2017

Dnr 18/00238



Tillsammans reser vi smartare

Sammanfattning

I Västernorrland har antalet påbörjade resor mellan 2016 och 2017 ökat med cirka fem procent inklusive skolkort och det är en generell trend i större delen av länet. Exklusive skolkort är ökningen ungefär tio procent. Antalet påbörjade resor har främst ökat i tätorterna och på de större pendlingslinjerna mellan huvudorter. Den positiva trenden med ökat antal påbörjade resor syns såväl i områden med subventionerade produkter som i områden som inte är subventionerade. Dessa områden har gemensamt en relativ god tillgänglighet till kollektivtrafik i form av linjedragning och turtäthet. Örnsköldsvik tätort är det område som har störst ökning i antalet påbörjade resor. Vi kan se att ökningen skett under vardagar, i centrala Örnsköldsvik, vid skolor, samt i anslutning till skolstart och skolslut. Ytterligare är det hos barn 1- 19 år som det skett en resandeökning i antalet påbörjade resor. Andra åldersgrupper minskar dock. Undantagen från ökningen i resor är några landsbygdsområden där antalet påstigande minskat. Minskningen i vissa landsbygdsområden har troligen ett samband med att antalet asylboenden har minskat på landsbygden.

Självfinansieringsgraden har minskat i Västernorrland då kostnaderna ökar medan biljettintäkterna minskat. Att intäkterna minskar beror till störst del på de subventionerade produkterna där speciellt det subventionerade ungdomskortet för barn (0-19år) i Örnsköldsviks kommun påverkat. I många områden med relativt bra tillgänglighet till kollektivtrafik och utan subventioner har biljettintäkterna däremot ökat på grund av ökat resande med betalande resenärer. Exempel på områden med en högre självfinansieringsgrad är Matfors/Sundsvall, Timrå/Njurunda och Sundsvall/Härnösand.

I framtiden är det viktigt att avväga olika satsningar i kollektivtrafiken mot varandra. Stora subventioner är kostsamma investeringar som gör kollektivtrafiken kostandsineffektiv. När stora summor satsas på några få resenärgrupper finns risk för att andra resenärgrupper trängs undan. Stor ökning i korta resor ökar belastningen på den befintliga kollektivtrafiken, vilket innebär stora kostnader och minskad bekvämlighet för andra resenärgrupper. Sämre bekvämlighet kan bestå av överfulla bussar och svårigheter att hålla körtider, vilket minskar det upplevda värdet av produkten. Det är därför viktigt att även väga in andra aspekter som utbud och bekvämlighet som ökar upplevelsen av värdet. Vi kan också se att den gemensamma nämnaren för ökat resande är bra utbud oavsett tillgången till kraftigt subventionerade produkter.

Trafikbokslutet för 2017 presenterar resandestatistik för året i form av antalet påstigande. I trafikbokslutet ingår även en ekonomisk del som går igenom biljettintäkter och trafik kostnader kopplade till trafikområden. I avsnittet om påbörjade resor finns två fördjupningar. Den första tar upp förändringar för påstigande i Örnsköldsvik i samband med införandet av ungdomskortet. Den andra fördjupningen undersöker det minskade resandet i Höga Kusten-området.

Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	1
2.	Aktiviteter.....	1
3.	Påbörjade resor	2
3.1	Övergripande trend.....	2
3.2	Fördjupning: Ungdomskortet i Örnsköldsvik.....	3
3.3	Fördjupning: Färre påbörjade resor i Höga kusten-området (O02).....	7
4.	Ekonomi	9
4.1	Intäkter och kostnader	9
4.2	Kostnadsförändringar uppdelat i kostnadsposter.....	11
5.	Källförteckning.....	14
6.	Bilagor	15
6.1	Avtalsförteckning (Bilaga 1)	15
6.2	Tabeller bakom figurer (Bilaga 2-18).....	16

1. Inledning

Trafikboks slutet för år 2017 är det tredje trafikboks slutet som Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län presenterar. Syftet med trafikboks slutet är att ge en övergripande beskrivning av resande-, intäkt- och kostnadsförändringar för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken.

Dokumentet är indelat i tre huvudområden:

- *Aktiviteter* - de största åtgärderna som förändrat kollektivtrafiken,
- *Påbörjade resor* - beskrivande statistik av antalet påbörjade resor och fördjupningar av Örnsköldsvik, samt Höga Kusten Syftet med fördjupningarna är att varje år analysera effekten av olika större åtgärder .
- *Ekonomi* - kollektivtrafikens förändringar när det gäller biljettintäkter och kostnader, samt självfinansieringsgrad.

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, som visar registrerade påbörjade resor. I huvudsak är statistiken redovisad utifrån de 17 trafikområden Västernorrlands kollektivtrafik är indelad i. (Trafikområdena presenteras mer detaljerat i bilaga 1.) Trafikboks slutet gör inte en djupare analys kring kollektivtrafikens marknadsandel som visar hur stor andel av antalet resor som sker med kollektivtrafik i länet. Kort sammanfattat har marknadsandelen i Västernorrland enligt Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR) ökat med tre procentenheter från 8 till 11 procentenheter mellan 2016 och 2017. Vid djupare intresse för kollektivtrafikens andel rekommenderas läsning av KOLBAR (Svensk Kollektivtrafik, 2018), samt resvaneundersökningar (ScandInfo, 2017; och Bästa resan, 2009). Årsboks slutet visar också den årliga utvecklingen över tid.

2. Aktiviteter

Aktiviteter innebär de åtgärder inom linjenät, infrastruktur, fordon, information, marknadsföring, prissättning och produktutbud som på kort eller lång sikt påverkar resande, trafik kostnader och intäkter i Västernorrlands län. I trafikboks slutet presenteras de aktiviteter som anses vara de viktigaste.

Aktiviteter med störst påverkan under 2017:

Örnsköldsviks kommun: ett helt år med det nya ungdomskortet samt ny tidtabell.

Härnösands kommun: nya informationstavlor.

Kontrollanter: biljettkontroller har börjat genomföras, främst i Sundsvalls kommun.

Flyktingboenden: ett minskat antal flyktingboenden påverkar resandet.

Matfors: förändrad trafik med ökad turtäthet.

Anslag: tryckt tidtabellsinformation sätts inte längre upp på hållplatserna.

3. Påbörjade resor

Här redovisas den övergripande utvecklingen kring påbörjade resor i de olika trafikområdena, samt två kortare fördjupningar om Örnsköldsvik och Höga Kusten. Anledningen till de två fördjupningarna är införandet av det subventionerade ungdomskortet i Örnsköldsvik, samt en dramatisk minskning av antalet påbörjade resor i Höga Kusten. 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. Eftersom det bara registreras när personer stiger ombord på bussarna går det inte veta hur långt resenärerna reser eller var de stiger av. 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. App-biljetter och passbiljetter som inte registreras som en resa finns däremot med inom försäljningsstatistiken.

3.1 Övergripande trend

Den övergripande trenden är en ökning i antalet påbörjade resor, där den totala ökningen inklusive skolkort är cirka fem procent (Tabell 1). Alla tätorter har en ökning och den största ökningen är koncentrerad till tätorterna Sundsvall, Härnösand och Örnsköldsvik. Antalet resor har också ökat i Örnsköldsviks och Härnösands landsbygdstrafik, Timrå/Njurunda, Matfors, Ådalen, Sundsvall/Sollefteå, samt Sundsvall/Härnösand. Undantagen och de områden som haft en minskning i antalet påbörjade resor är Höga Kusten, Sollefteå landsbygd, Sundsvall/Liden, Ånge samt Tvärflöjten.

Tabell 1: Påbörjade antal resor i trafikområden¹.

Trafikering	Antal påstigande		Resandeutveckling		
	2017	2016	2015	2014	2016-2017
Höga Kusten (inkl Nordvik)	78 083	99 843	90 268	69 598	-22%
Sollefteå tätort	72 411	69 906	61 703	59 766	4%
Sollefteå landsbygd	124 747	134 579	118 883	119 962	-7%
Örnsköldsvik tätort	114 8670	911 055	739 323	733 806	26%
Örnsköldsvik – Husum, Gideå, Trehörningsjö	115 022	108 339	89 465	89 536	6%
Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel, Bredbyn	147 938	140 861	135 774	129 891	5%
Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	148 986	145 822	140 756	146 875	2%
Härnösands tätort	494 883	440 559	372 488	320 986	12%
Sundsvall tätort	5 304 841	5 090 788	5 118 808	5 135 519	4%
Sundsvall, Holm och Liden	116 711	121 420	118 398	113 151	-4%
Njurunda – Sundsvall – Timrå	1187011	1 135 558	1 100 570	1 294 670	5%
Sundsvall – Matfors	202 554	182 358	180 114	189 979	11%
Sollefteå – Kramfors – Härnösand	379 091	374 478	338 149	321 182	1%
Härnösand landsbygd	104 904	98 303	92 227	98 367	7%
Ånge landsbygd	166 469	173 187	165 138	167 944	-4%
Linje 40/Tvärflöjten, Örnsköldsvik – Sollefteå – Östersund	23 865	33 216	30 607	28 970	-28%
Linje 331 Sollefteå – Sundsvall	19 641	17 115	16 938	15 054	15%
Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	215 006	200 542	195 504	206 970	7%
Linje 50 Härnösand – Örnsköldsvik (ny 2016)	43 021	1 380	-	-	-
Linje 10 (upphörde 2016)	-	82 371	82 478	100 602	-
Totalt	10 093 854	9 561 680	9 187 591	9 342 828	5%

¹ Urval är trafikområden, avtalsföretag och påstigande i Västernorrlands län. Mellan åren 2016 och 2017 har det i uttag skett ett databasbyte från FARA till ARKIV. Resande ingår inte från Jämtlands län. Påbörjade resor i Jämtlands län är: S3 49026, O16 4835, O04/O05 8172. Data uttaget 180228 ARKIV. December 2016 tillkom linje 50 och linje 10 utgick. Skolresor är inkluderade.

Att antalet påbörjade resor har ökat i stadsområden är inte förvånande då förutsättningarna i stadstrafiken ofta är bättre för att kunna åka kollektivt. I stadsområden finns ofta bättre turtäthet och täckning. Att Örnsköldsvik tätort haft den största resandeökningen procentuellt är inte förvånande med tanke på det kostnadsfria ungdomskortets popularitet. En kombination av relativt god tillgänglighet i tätorten och kostnadsfritt resande har skapat förutsättningar för ökat antal påbörjade resor bland barn. Härnösands och Sundsvalls ökning de senaste åren har troligen ett samband med en ökad medvetenhet att välja kollektivtrafik i kombination med en relativt bra tillgänglighet och smidighet i relation till täckning och turtäthet. Härnösand har också kostnadsfri kollektivtrafik på centrumlinjen vilket med stor sannolikhet påverkat ökningen av resor.

Två landsbygdslinjer som ökat mycket är Matfors – Sundsvall och Sollefteå- Sundsvall. Att de har ökat har troligen att göra med en ökad medvetenhet och att det är populära och relativt smidiga orter att pendla kollektivt mellan. Resande mellan Matfors-Sundsvall har också med stor sannolikhet samband med en väsentligt bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken med ökad turtäthet våren 2017, där resandet speciellt med linje 141 ökat. Bättre turtäthet är ett av de mest effektiva sätten att öka resandet när det gäller marknadsandel men också påbörjade antal resor (SKL, 2012). Att landsbygdsområdena Ånge, Höga kusten, Sollefteå landsbygd, Sundsvall/Holm/Liden, samt Tvärflöjten minskat har troligen påverkats av ett minskat antal asylboenden.

3.2 Fördjupning: Ungdomskortet i Örnsköldsvik

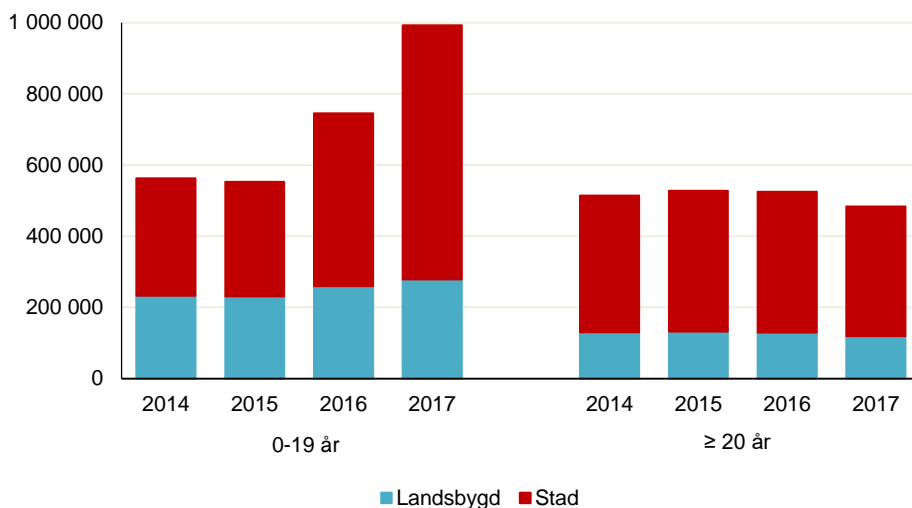
Ungdomskortet i Örnsköldsvik är ett politiskt åtagande med syfte att öka resandet bland barn. Ungdomskortet är ett fullt subventionerat busskort som infördes i augusti 2017 och innebär att barn upp till och med 19 år åker gratis i kollektivtrafiken i Örnsköldsviks kommun. Priset på kollektivt resande är en av många viktiga aspekter för att öka tillgängligheten till det kollektiva resandet (SKL, 2012). Sänkt pris kan förhoppningsvis minska de ekonomiska hindren för många med begränsad ekonomi. Andra förhoppningar är att flytta resandet från bilskjutsande föräldrar för att på så sätt minska klimatavtrycket eller att ge ungdomar på landsbygden större möjlighet att kunna delta i aktiviteter.

Det finns helt klart många fördelar med att införa subventionerade produkter, men att genomföra fullt subventionerade produkter innebär också stora kostnader och belastningar på befintlig trafik som i värsta fall kan minska tillgängligheten i andra avseenden. Några farhågor som lyfts i debatten kring ungdomskortet är att det kan bli så dyrt att andra viktiga aspekter som turtäthet och täckning prioriteras ner i satsningar. Ytterligare kan stora överbelastningar påverka tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet negativt (SKL, 2012) för andra resenärsgupper. SKL (2012) menar också att *”det är viktigt att komma ihåg att biljettsystems attraktivitet inte i första hand är avhängigt av hur lite det kostar, utan framförallt hur transparent och begriplig prissättningen är liksom att priset motsvarar det upplevda värdet av tjänsten”*(s.134).

Resvaneundersökningar visar att pris är en viktig faktor vid val av färdmedel, men att fler förbindelser väger tyngre. Det går också se att sammantaget väger tillgänglighet tungt där bekvämlighet, korta restider, närhet och punktlighet hopslaget har stor betydelse (Bästa resan, 2009). Mot denna bakgrund är en analys av resandet i Örnsköldsvik av stort intresse, för att få en förståelse av hur ungdomskortet används.

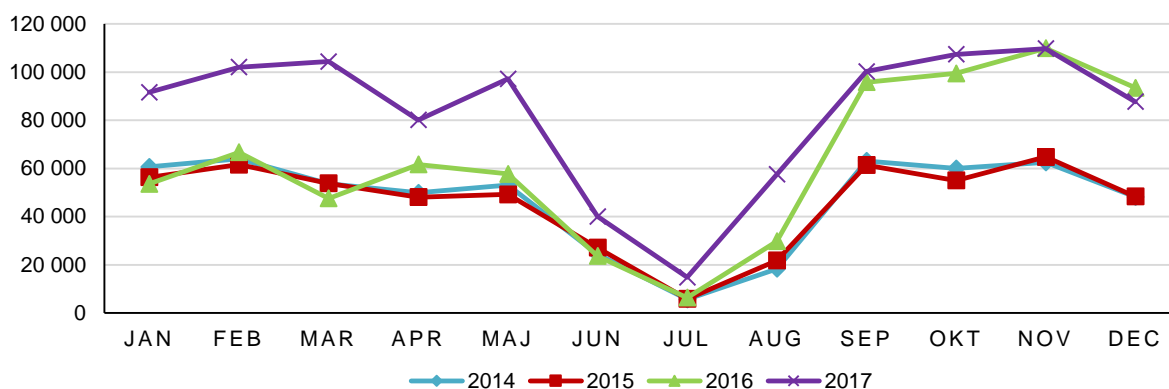
3.2.1 Påbörjade resor i Örnsköldsviks kommun

Sett till det totala antalet påbörjade resor i Örnsköldsviks kommun har ungdomskortet definitivt lett till ett ökat antal påbörjade resor. Mellan 2016 och 2017 är den totala ökningen 15 procent, varav 21 procent i stadstrafiken och 2 procent i landsbygdstrafiken. Det är i gruppen barn upp till och med 19 år som reseökningen sker, medan resandet minskat bland andra grupper både på landsbygden och i tätorten (Figur 1).



Figur 1: Antal påbörjade resor i Örnsköldsviks kommun, stad och landsbygd, barn och vuxna². (Figur baseras på data i Bilaga 2)

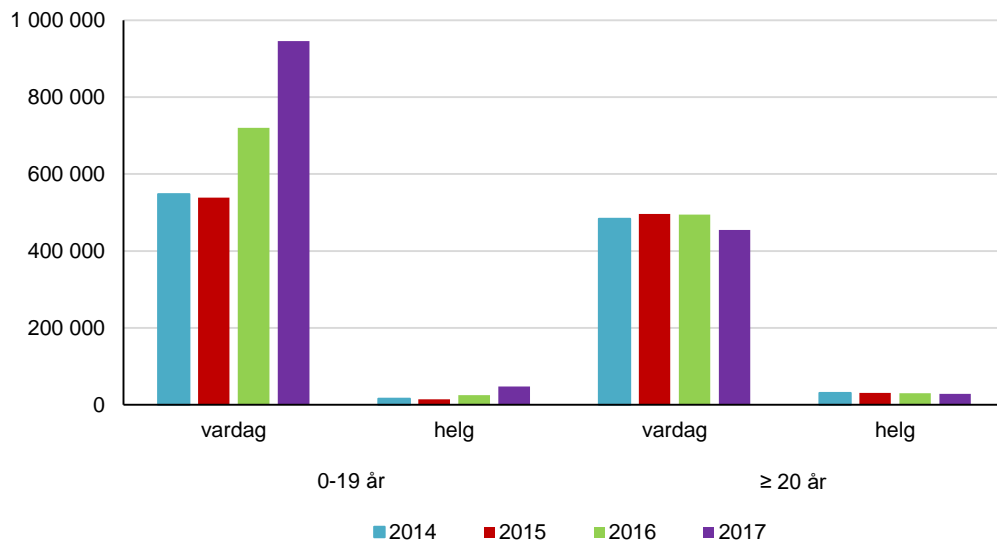
Att ungdomskortet haft en stor påverkan för resandet hos barn blir ännu tydligare när statistiken jämförs månadsvis (Figur 2). Månadskortet infördes i augusti 2016 och redan i september skedde en stor ökning med 34 467 fler påbörjade resor jämfört med samma månad 2015. Antalet påbörjade resor är sedan relativt konstant, med undantaget att resandet minskar under somrarna. Att antalet påbörjade resor minskar under somrarna, dels i antal men också i jämförelse med tidigare år är ganska naturligt eftersom en stor del av resandet sker i samband med skolan.



Figur 2: Antal påbörjade resor i Örnsköldsvik kommun. Ålderskategori 0-19². (Figuren baseras på data i Bilaga 3)

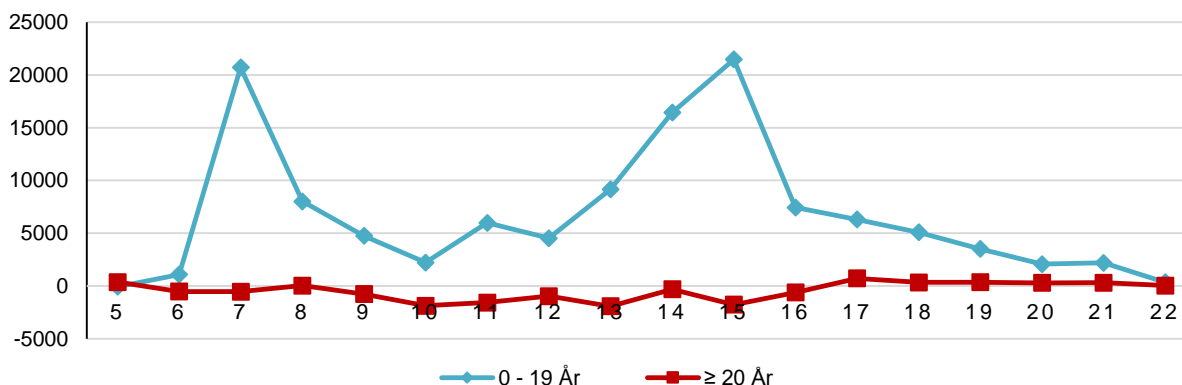
² Urval gäller påstigande: 2014-2017, Avtalsföretag (Mittbuss, Nobina, Veolia, Ceris, Din Tur drift, Kr-trafik), Områdena O06, O07, O08, O09 från LänY. Med stad menar påbörjade resor i O06, landsbygd O07, O08 & O09. Data uttaget 180305 FARA. I kategorin 0-19 år ingår alla resor gjorda med kort för denna ålderskategori. Vuxna ingår kort där ålder går spåra till 20 år och äldre. Kort som inte går att koppla till viss ålderskategori ingår i kategorin okänd.

Uppdelat veckodagsvis (Figur 3) är det bland barn en ökning alla veckodagar med den absolut största ökningen vardagar. Så stor del som 91 procent av resandeökningen har skett på vardagar. För de resenärer som är 20 år och uppåt har antalet påbörjade resor minskat både vardagar och helger, mellan 2016 och 2017.



Figur 3: Antal påbörjade resor, helger och vardagar i Örnsköldsviks kommun². (Figuren baseras på data i Bilaga 4)

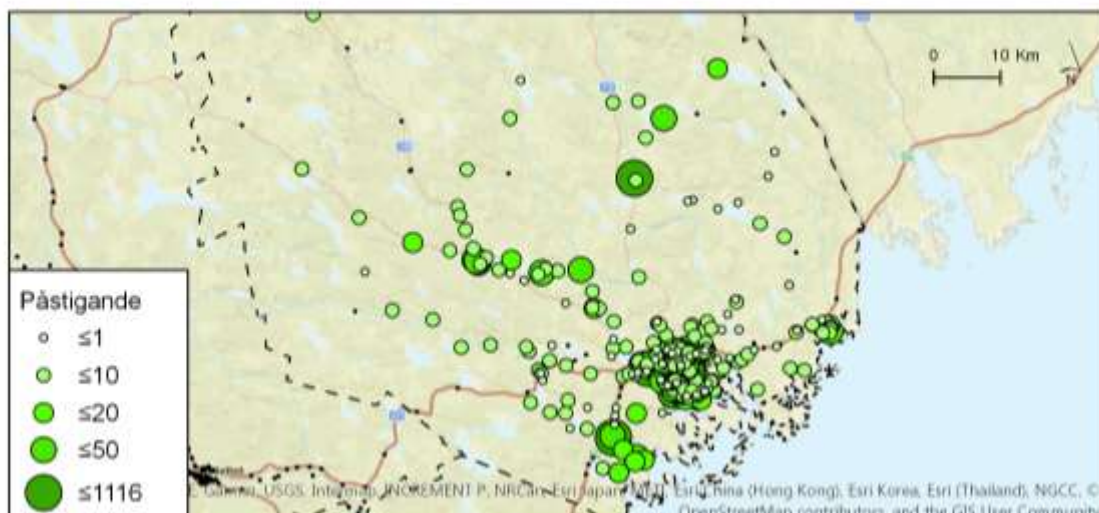
I Figur 4 presenteras skillnaden i antalet påbörjade resor timvis mellan första kvartalet år 2016 och första kvartalet år 2017 för barn och vuxna. Den generella trenden är att den stora ökningen är koncentrerad kring skolstart och skolavslut. Att resandet hos barn ökat under skoltid syns eftersom det är störst skillnad i antalet påbörjade resor mellan klockan 6-7 och 13-16, kontra övrig tid. Hos vuxna sker en generell resandeminskning under arbetsdagen, men där resandet är relativt stabilt kvällstid.



Figur 4: Förändring i antal påstigande mellan 2016 och 2017, barn. Uppdelat på timmar under dygnet, första kvartalet³. (Figuren baseras på data i Bilaga 5)

³ Urval gäller påstigande: 2015-2017, Avtalsföretag, Områdena O06, O07, O08, O09 från LänY. Data uttaget 180305 FARA.

Vart resor sker geografiskt i genomsnitt en vardag presenteras i Figur 5. De populäraste hållplatserna är till största delen koncentrerade till skolor och centrala Örnsköldsvik. Exempelvis är Örnparken den absolut populäraste hållplatsen för påstigning, men också Nola- och Parkskolan är populära. Vanliga hållplatser utanför centrum är Bjästa busstation och Björna centrum som båda ligger nära skolor.



Figur 5: Karta över påstigande barn, första kvartalet. I genomsnitt under ett dygn en vardag⁴. (Ytterligare kartor fördelat över dygnet finns i bilagorna 6, 7, 8 och 9.)

Delas påstigningarna in tidsmässigt, där resandet ökat mest morgon (kl 7.00-8.00), eftermiddag (kl 13.00-16.00) samt övrig tid går det skapa en helhetsbild av när och var resorna sker. I Bilaga 8 som visar morgon, syns det att resorna är utspridda över större geografiska områden, troligen för att elever ska till sina skolor. Under eftermiddagen (Bilaga 7) är det kring centrum och skolorna resandet sker. Geneskolan, Nolaskolan, Parkskolan, Högländskolan och Örnparken har alla mer än 50 påstigande i genomsnitt per dag, också Björna, Bjästa och Bredbyn har upp emot 20 påstigande per dag. Under övrig tid är det betydligt färre resande och den största delen är här från Örnparken och Örnsköldsvik resecentrum (Bilaga 6).

3.2.2 Analys

Det nya ungdomskortet i Örnsköldsvik har lett till en stor ökning i antalet påbörjade resor för barn. Den största andelen är koncentrerade till Örnsköldsviks tätort, vardagar skoltid och är troligen skolrelaterade resor. Att antalet resor kring skolstart och skolslut, vid skolor och i centrala Örnsköldsvik ökat indikerar att en stor andel av resandeökningen beror på att elever som tidigare inte tog bussen i samband med skolan nu gör det. Det kan vara så att barn tar bussen istället för att skjutas av föräldrar men det kan också vara så att barn tar bussen istället för att gå eller cykla. Med stor sannolikhet består resandeökningen av ett ökat antal korta resor dvs resor där individer åker buss mellan några få hållplatser.

Risken med det här resmönstret är dels att barns motion minskar men också att bussar blir överbelamrade, vilket påverkar bekvämlighet, tidhållning och tillförlitlighet. På grund av resandeökningen, som kan antas bestå av ungas ökade resande, har förstärkningstrafik behövts i

⁴ Urval gäller påstigande: 2017, Avtalsföretag, Områdena O06, O07, O08, O09, från Örnsköldsvik kommun. Data uttaget 180307 ARKIV. Enbart barn 0-19 år. Första kvartalet. Vardagar.

centrala Örnsköldsvik. Resultatet bör dock tolkas med försiktighet, detta eftersom det från och med 2017 finns mer detaljerad statistik på hållplatsnivå som inte fanns 2016. Då statistiken på hållplatsnivå är mer begränsad under 2016 är det svårt att visa exakt vart och när förändringarna i påbörjade resor skett mellan 2016 och 2017.

Det är svårt att se om resandet lett till ökad rörlighet med kollektivtrafik på fritiden eller på landsbygden. För att kunna säga om så är fallet behövs fördjupad analys kring resandet.

En oroande trend är att resenärgruppen vuxna har visat på ett minskat antal påbörjade resor. Det här kan vara de första indikationerna på att andra resenärskategorier väljer bort att resa kollektivt. En troligen orsak bakom det är i sådana fall minskad tillförlitlighet och bekvämlighet, delvis på grund av överbelastade turer. Andra orsaker kan vara försämringar i linjenätstillgängligheten eller för trafikboks slutet okända externa påverkansfaktorer i Örnsköldsvik. För att bättre kunna förstå varför vuxna reser mindre och om det här är en framväxande trend behövs djupare analyser och analys över en längre tidperiod. Trots att det är svårt att dra slutsatser om varför vuxna minskat sitt resande är det viktigt att snabbt verka för att öka resandet även bland vuxna då trenden nationellt är ett ökat kollektivt resande i tätorter på grund av en ökad medvetenhet.

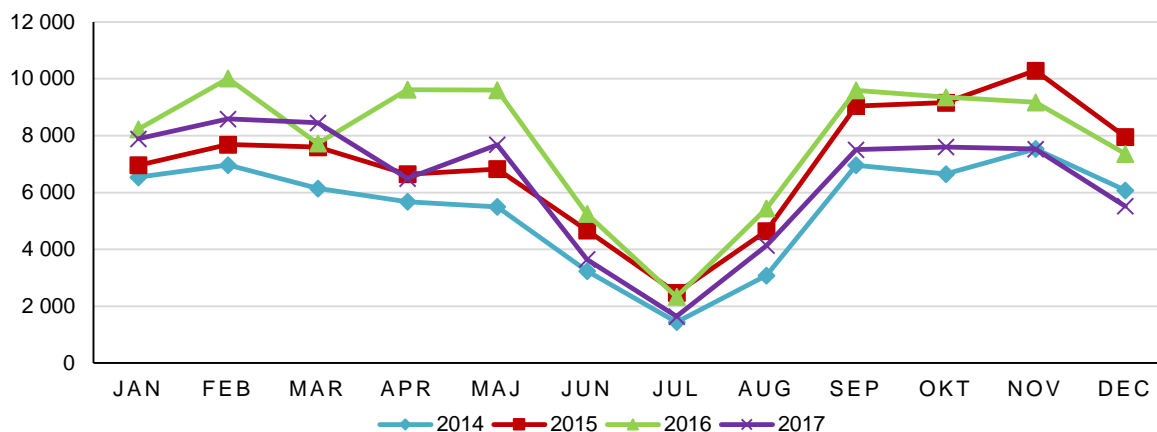
Billig kollektivtrafik för resenären sänker trösklar för att resa kollektivt, men det är viktigt att vara medveten om att ett lågt pris inte är ett tillräckligt incitament för att börja resa kollektivt. Att öka kollektivt resande inom alla åldersgrupper kräver också att andra värden som bekvämlighet, tillgänglighet, turtäthet och tillförlitlighet vägs in. Ska resandet vara kostnadsfritt för vissa grupper måste det nog avvägas vilken påverkan det har på andra resenärsgupper och andra betydelsefulla aspekter av kollektivtrafiken. Tas inte väl avvägda beslut baserade på faktaunderlag finns risken att det här i slutänden blir kostsamma satsningar som försämrar tillgängligheten i kollektivtrafiken för andra resenärsgupper.

3.3 Fördjupning: Färre påbörjade resor i Höga Kusten-området (O02).

Mellan åren 2016 och 2017 finns det också några landsbygdsområden som haft ett minskat antal påbörjade resor och därmed är ett undantag från den generella trenden med ett ökat antal påbörjade resor. Ett tydligt exempel på minskningen i antalet påbörjade resor är trafikområdet Höga Kusten där antalet påbörjade resor mellan åren 2016 och 2017 har minskat med 22 procent. Anledningarna till minskningen kan vara många men troligen finns ett samband med ett minskat antal asylsökande. Under hösten 2016 och under hela 2017 har antalet asylsökanden minskat drastiskt vilket lett till att många asylboenden framförallt på landsbygden stängts.

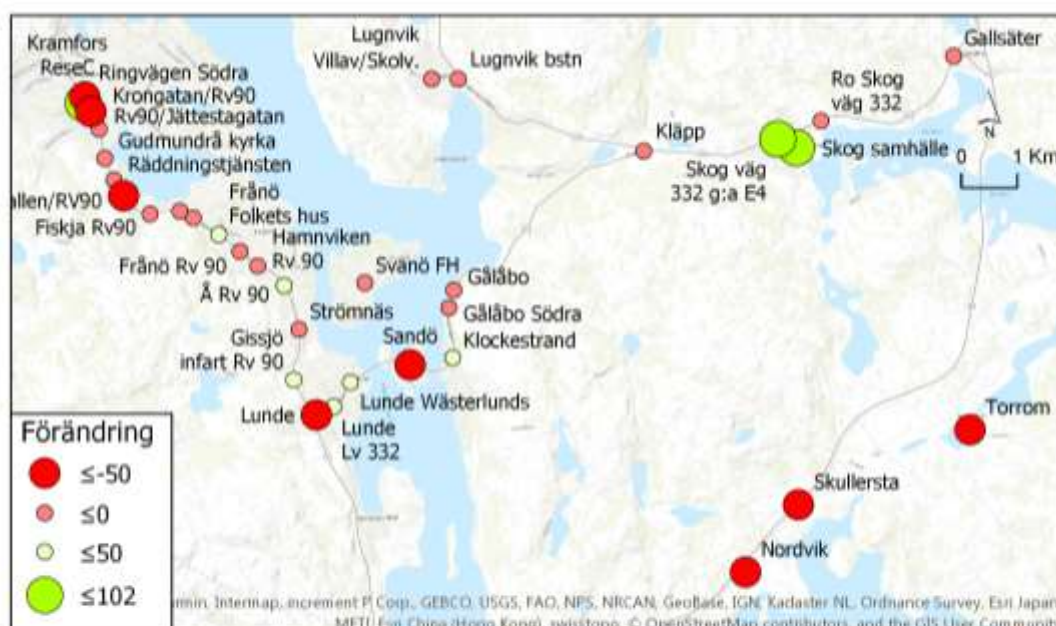
3.3.1 Påbörjade resor i Höga Kusten-området över tid

Delas antalet påbörjade resor upp årsvis och månadsvis i Höga Kusten-området, stämmer förändringarna i antalet påbörjade resor överens med förändringar i asylsökanden. Under hösten 2015 ökar antalet påbörjade resor, följt av en avmattning hösten 2016 och senare en större nedgång våren 2017 (Figur 6). Intressant är också att antalet påbörjade resor i slutet av 2017 är på ungefär samma nivåer som år 2014 vilket tyder på en återgång till tidigare normala nivåer i antalet påbörjade resor.



Figur 6: Totalt antal påbörjade resor i Höga Kusten (O02)⁵. (Figur baserad på data i Bilaga 10)

Sett till hållplatsnivå och hur antalet påstigande förändrats mellan februari och oktober 2017 (Figur 7) har de större minskningarna skett från hållplatser vid centrala Kramfors, Sandö, Torrom och Skullersta. Sandö och Torrom (Noraström) har båda tidigare haft asylboenden i närheten. Centrala Kramfors en viktig nod som de asylsökandena i stor utsträckning rest till och från.



Figur 7: Förändring antal påstigande per hållplats, jämförelse februari månad mot oktober månad (totalt)⁶.

3.3.2 Analys

Att ökningen och senare minskningen av antalet asylsökande i länet påverkat kollektivtrafiken är sannolikt en stor del av förklaringen till resandeminskningen i Höga Kusten- området då antalet påbörjade resor följer utvecklingen kring flyktingboendena i Höga Kusten. Att flyktingmottagandet också påverkat andra landsbygdsområden är troligt eftersom dessa haft en liknande utveckling. Det går däremot inte att utesluta att andra faktorer påverkat resandet. För att veta de långsiktiga resandetrenderna i landsbygdsområdena krävs analys över en längre tidsperiod.

⁵ Urval av påbörjade resor: 2014-2017, Område O02, Avtalsföretag. Data uttaget 180302 FARA. Alla resande.

⁶ Urval av påbörjade resor: 2017, februari & oktober. Område O02, avtalsföretag. Data hämtat 180302 ARKIV.

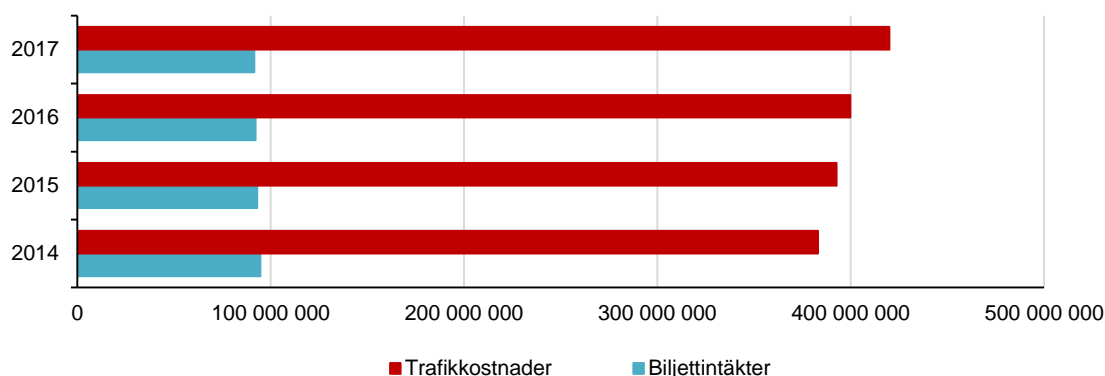
4. Ekonomi

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, skolresor eller fördelade intäkter.

Hur stora biljettintäkterna är beror på antalet påbörjade resor samt biljettyp. Enbart biljettintäkter presenteras för att visa hur mycket av kollektivtrafiken som är resenärsfinansierad jämfört med samhällsfinansierad, det vill säga betald via skattemedel eller ej. Med självfinansieringsgrad menas hur stor andel av trafiken som finansieras med biljettintäkter. Att mäta självfinansieringsgraden ger också 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 är den övergripande trenden i länet en minskning av biljettintäkter och en kostnadsökning (Figur 8). Konsekvenserna av lägre intäkter och högre kostnader är att en större del av kollektivtrafiken finansieras med skattemedel istället för biljettintäkter och därav följer en lägre självfinansieringsgrad.



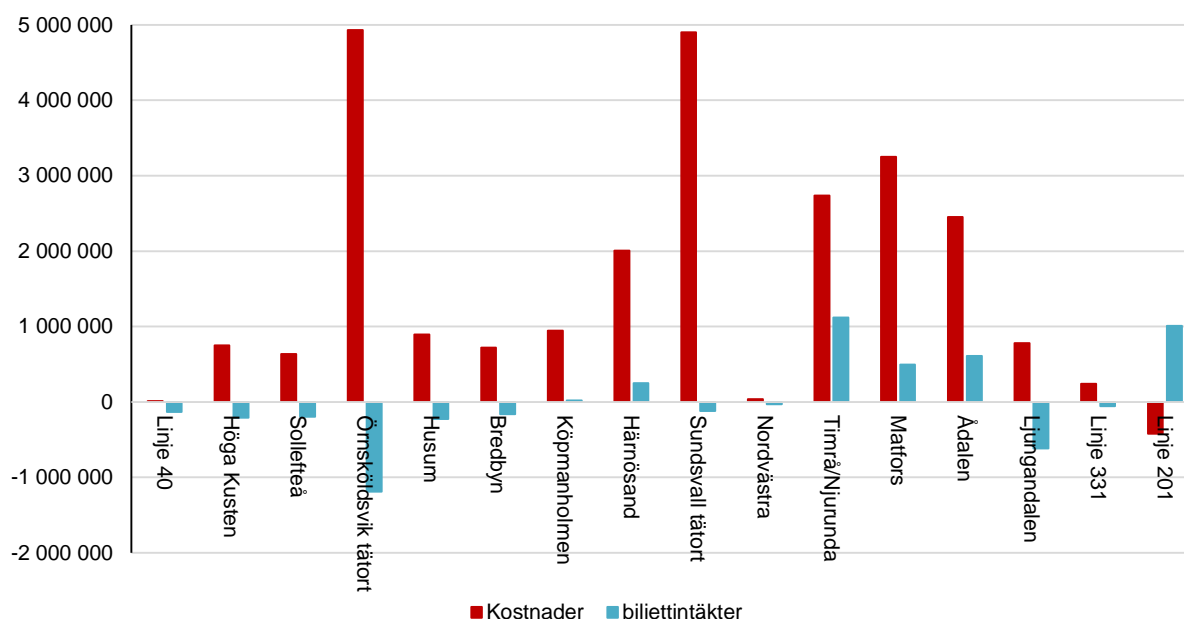
Figur 8: Totala utvecklingen av trafik kostnader och biljettintäkter från 2014-2017⁷. (Figur baserad på data i Bilaga 11.)

Nedbrutet på avtalsområden (Figur 9) syns en varierad utvecklingstrend i kostnads- och intäktsförändringar mellan åren 2016 och 2017. Örnsköldsvik, Sundsvall och många landsbygdsområden har kostnadsökningar och intäktsminskningar. Vi ser att en markant skillnad har uppstått i Örnsköldsvik tätort där ungdomskortet bidragit till biljettintäktsbortfall i kombination med stora kostnader.

Att många landsbygdsområden haft minskade intäkter beror på ett minskat resande. De områden som haft en intäktsökning är Timrå/Njurunda, Matfors, Ådalen, Härnösand och Linje 201. För Timrå/Njurunda, Matfors och linje 201 beror intäktsökningen på ett ökat antal påbörjade resor. Att Härnösand och Sundsvall haft en marginell intäktsökning eller minskade intäkter trots ett ökat antal påbörjade resor beror på fördelningen av biljettyper. Det kan exempelvis bero på att intäktsbringande resor inte ökat eller att en stor del av ökningen skett på biljettyper som gett låga eller inga intäkter. Det

⁷ Bokförda kostnader relaterade till trafikområdena. Intäkter enbart biljettförsäljning, exkl. skolkort och subventioner.

kan även bero på att människor som reser på månadskort reser fler resor. Dessa kort ger en fast intäkt oavsett hur många resor som genomförs med dem.



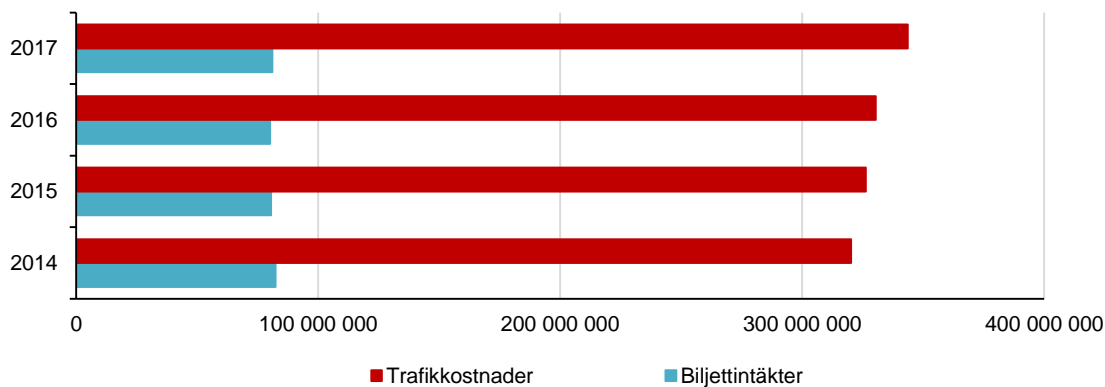
Figur 9: Intäkt- och kostnadsförändringar mellan 2016 och 2017⁷. (antal mnkr) (Figur baserad på data i Bilaga 12Bilaga 15Bilaga 16.)

Självfinansieringsgraden i Västernorrland följer samma mönster som förändringarna i intäkter och kostnader där självfinansieringsgraden minskar i de flesta trafikområdena (Tabell 2). Minskningen beror på högre kostnader, samt intäkter som inte ökar i samma takt, alternativt minskar. I procentenheter är Örnsköldsvik tätort, följt av Ljungandalen och Husum, de avtalsområden som minskat mest i självfinansieringsgrad mellan åren 2016 och 2017. Att Örnsköldsvik och Husum har de största minskningarna förklaras med det subventionerade ungdomskortet. Att Ljungandalen haft en minskning går troligen att koppla till minskningen i antalet påbörjade resor. Undantagen från den minskande trenden är Härnösand, Timrå/Njurunda, Matfors, Ådalen som har en ökad självfinansieringsgrad kopplat till en ökning av intäktsbringande resor.

Tabell 2: Självfinansieringsgrad⁷. (Baserad på data i Bilaga 15 och Bilaga 16.)

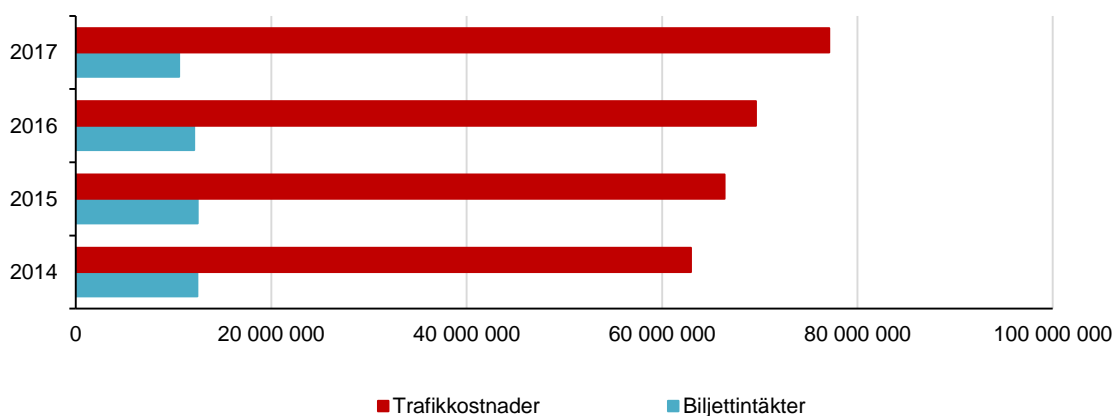
Område	2016	2017	Förändring procent	Förändring procentenheter	Bokförda kostnader	Intäkter
Linje 40/Tvärflykten*	11%	10%	-12%	-1,3%	9 915 787	961 029
Höga Kusten*	12%	9%	-21%	-2,5%	11 095 924	1 053 907
Sollefteå*	16%	14%	-10%	-1,6%	17 444 317	2 468 902
Örnsköldsvik tätort	22%	16%	-26%	-5,7%	39 301 934	6 258 937
Husum	15%	11%	-21%	-3,1%	11 030 795	1 265 606
Bredbyn	14%	12%	-13%	-1,9%	13 442 369	1 644 036
Köpmanholmen	11%	11%	-4%	-0,4%	13 331 153	1 408 957
Härnösand*	11%	11%	2%	0,2%	27 008 076	2 894 102
Sundsvall tätort	35%	33%	-4%	-1,4%	120 052 290	40 067 933
Nordvästra	8%	7%	-1%	-0,1%	15 490 695	1 159 914
Timrå/Njurunda	24%	25%	4%	0,9%	51 607 231	12 874 550
Matfors	14%	15%	4%	0,5%	16 334 392	2 370 615
Ådalen	19%	19%	3%	0,5%	30 112 606	5 765 232
Ljungandalen	12%	8%	-30%	-3,6%	18 472 935	1 553 357
Linje 331	18%	16%	-12%	-2,2%	3 919 473	620 377
Linje 201	48%	56%	16%	7,7%	14 416 984	8 034 110
Linje 50	-	17%			7 123 130	1 226 057

Då Örnsköldsvik är det område med störst minskning i självförsörjningsgrad indikerar detta att Örnsköldsvik har en påverkan på den totala kostnadsbilden. Om områdena i Örnsköldsviks kommun exkluderas, hade intäktsökningen mellan 2016 och 2017 i Västernorrland varit cirka en miljon kronor⁸ (se Figur 10).



Figur 10: Totala utvecklingen av trafik kostnader och biljettintäkter, exklusive Örnsköldsvik⁷. (Figur baserad på data i Bilaga 15.)

Sett enbart till Örnsköldsviks kommuns intäkts- och kostnadsutveckling blir det ännu tydligare att kostnaderna stiger samtidigt som intäkterna minskar (Figur 11). Mellan åren 2014 och 2016 är utvecklingen relativt stabil för att sedan snabbt öka på kostnadssidan mellan 2016 och 2017, samtidigt som intäkterna minskar.



Figur 11: Totala utvecklingen av trafik kostnader och biljettintäkter, enbart Örnsköldsvik⁷. (Figur baserad på data i Bilaga 16.)

4.2 Kostnadsförändringar uppdelat i kostnadsposter

Den totala trafik kostnaden i länet har från 2010 till 2017 haft en genomsnittlig ökning på 2,2 procent från år till år (Bilaga 18). Undantaget är mellan åren 2013 och 2014 då det skedde neddragningar i utbudet av busstrafik.

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

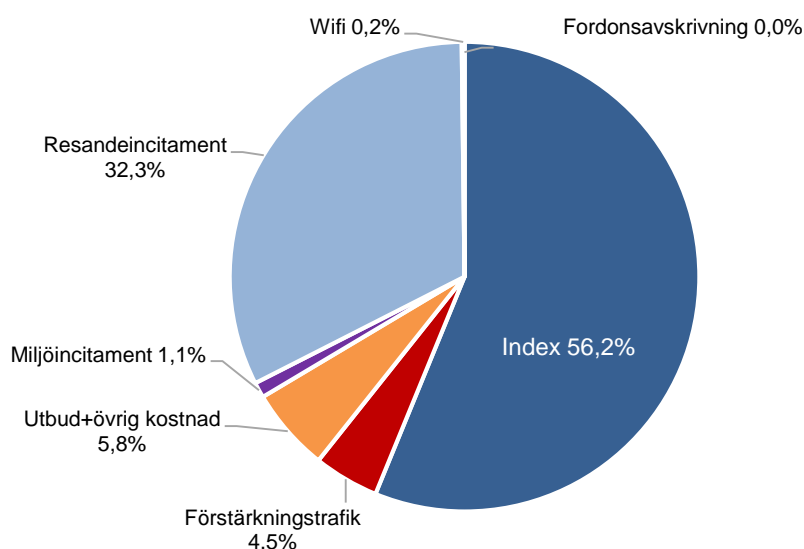
⁸ Räknas Örnsköldsviks kommun bort i jämförelsen mellan 2016 och 2017 är biljettintäkter + 982834 kr, kostnader + 12652436.

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 % biodrivmedel av den totala tankade volymen i avtalsområdena.

Figur 12 visar fördelningen av kostnadsökningarna mellan åren 2016 och 2017 proportionerligt. Index är den i särklass största kostnadsökningen med 56 procent följt av resandeincitament med 32 procent. Trafikförändringar har ökat med 6 procent, förstärkningstrafik med 5 procent, och miljöincitament med 1 procent.



Figur 12: Kostnadsökning mellan 2016 och 2017, uppdelat i proportionerliga kostnadsposter. (Figur baserad på data i Bilaga 17.)

Kostnadsförändringar per avtalsområde och kostnadsposter mellan åren 2016 och 2017 presenteras i detalj i Tabell 3. Den totala kostnadsförändringen mellan åren 2016 och 2017 är en ökad kostnad på 20,7 mnkr, varav index utgör 11,7 mnkr, resandeincitament 6,6 mnkr, förändringar i trafikutbud 1 mnkr, förstärkning 0,9 mnkr och miljöincitament 0,2 mnkr.

Index förklarar den största delen av kostnadsökningen i de flesta avtalsområdena. Undantaget är Örnsköldsvik tätort där resandeincitamentet ger den största kostnadsökningen, vilket är ett resultat av det totalt subventionerade ungdomskortet. Resandeincitament är också en stor del av kostnadsökningen i Sundsvall och Timrå/Njurunda som är två områden med ett ökat resande. Sundsvall hade också från tidigare år minus i resandeincitament vilket påverkar plusresultatet år 2017. Matfors och Härnösand har ökade kostnader i trafikutbudet vilket för Matfors del är en följd av satsningar i trafikutbudet.

Tabell 3: Kostnadsförändring 2016 -2017 i kostnadsposter. (Observera att Linje 10 upphörde 2016, S6 tillkom dec 2016).

Område	Förändring 2016-2017	Index	Förstärknings- trafik	Utbud+övrig kostnad	Miljöincit ament	Resande- incitament	Wifi
Linje 10	-11847739	-604 218	-220 000	-10 913 664	-109 857	0	0
Linje 40// Tvärflöjten	10 751	226 029	-2 696	-128 064	-38 006	0	-46 513
Höga Kusten	748 652	368 929	-1 800	369 950	13 421	0	-1 849
Sollefteå	634 764	579 413	-108 257	140 430	25 530	0	-2 353
Örnsköldsvik tätort	4 930 121	1 037 609	655 927	279 331	0	2947139	10 115
Husum	893 901	389 546	135 355	349 983	20 194	0	-1 177
Bredbyn	720 964	349 719	9 223	344 184	19 351	0	-1 513
Köpmanholmen	945 890	461 615	4 860	464 768	16 664	0	-2 017
Härnösand	2 006 588	953 598	-1 050	1 023 047	33 514	0	-2 521
Sundsvall tätort	4 899 495	3 011 842	4 405	-593 662	0	2475718	1 192
Nordvästra	37 694	370 190	-73 378	-282 298	24 861	0	-1 681
Timrå/Njurunda	2 736 343	1 098 181	232 998	514 208	0	860016	30 940
Matfors	3 248 512	450 651	219 004	2 117 244	0	443771	17 842
Ådalen	2 452 081	1 276 716	195 224	900 337	82 829	0	-3 025
Ljungandalen	781 587	604 524	-127 835	279 020	27 894	0	-2 017
Linje 331	241 122	136 570	2 011	96 897	5 980	0	-336
Linje 201	-420 544	534 334	584	-971 305	0	-29157	45 000
Linje 50	7 717 305	407 763	8 432	7 202 644	98 466	0	0
Totalt	20 737 488	11 653 010	933 007	1 193 051	220 841	6697487	40 092

5. Källförteckning

Regional attityd- och resvaneundersökning – en sammanställning av resultat från 13 kommuner i 4 län, Länsstyrelsen Västernorrland” (Bästa Resan, 2009)

Trafikbokslut 2016 (Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, 2017)

Årsredovisning 2016 (Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, 2017)

Resvanor i Sundsvall: Resultat från resvaneundersökning i Sundsvalls kommun (ScandInfo, 2017)

Biljettprisundersökning 2017 (Svensk Kollektivtrafik, 2017)

Kollektivtrafikbarometern – årsrapport 2017 (Svensk Kollektivtrafik, 2018)

Kol-TRAST: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv trafikplanering (Sveriges Kommuner och Landsting, 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 / Tvärflöjten	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 stadstrafik 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 stadstrafik och landsbygdstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O14/O15	Sundsvalls tätort	Sundsvalls stadstrafik	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 stadstrafik	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 stadstrafik	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 Tours 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 Tabeller bakom figurer

Bilaga 2: Totalt resande landsbygd och stad samt ålderskategori. Örnsköldsvik

Ålder	År	Landsbygd	Stad	Kommunen
0-19	2014	232 550	330 691	563 241
0-19	2015	230 673	322 530	553 203
0-19 år	2016	259 726	485 948	745 674
0-19 år	2017	278 646	714 097	992 743
>20 år	2014	130 309	384 257	514 566
>20 år	2015	131 848	395 603	528 451
>20 år	2016	128 929	396 000	524 929
>20 år	2017	119 276	364 263	483 539
Okänd ålder	2014	3 428	18 858	22 286
Okänd ålder	2015	3 474	21 190	24 664
Okänd ålder	2016	6 367	29 107	35 474
Okänd ålder	2017	5 126	25 211	30 337

Bilaga 3: Antal påbörjade resor i Örnsköldsvik kommun, månadsvis.

Resande 0-19 år jämfört med äldre än 20 år uppdelat på landsbygd och stad.														
Ålder	År	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt
0-19	2014	60 624	64 011	53573	49 865	53 055	24 396	5 653	18 339	63 125	59 960	62 492	48 148	563 241
0-19	2015	56 314	61 585	53 836	48 065	49 247	27 067	5 843	21 791	61 347	54 981	64 781	48 346	553 203
0-19	2016	53 597	66 715	47 545	61 642	57 708	23 667	6 381	29 744	95 814	99 469	109 909	93 483	745 674
0-19	2017	91 584	102 060	104 354	80 108	97 165	40 025	14 814	57 504	100 278	107 381	109 747	87 723	992 743
>20	2014	48 398	49 704	51 353	45 233	42 751	32 886	22 030	32 302	45 738	50 948	49 374	43 849	514 566
>20	2015	47 291	50 173	53 620	45 306	43 215	35 310	22 537	33 404	45 961	50 171	52 425	48 038	527 451
>20	2016	48 115	56 034	53 619	51 380	46 500	35 623	21 162	33 635	42 050	43 687	49 740	43 384	524 929
>20	2017	45 868	47 941	54 672	39 629	41 824	30 487	17 633	31 548	39 056	45 287	48 548	41 046	483 539
Okänt	2014	1 738	1 815	1 779	1 591	1 976	1 328	644	1 560	2 661	2 290	2 286	2 618	22 286
Okänt	2015	2 578	2 432	2 249	1 779	1 919	1 546	1 029	2 535	2 419	2 265	2 156	1 748	24 664
Okänt	2016	2 224	2 467	2 372	2 751	2 836	2 379	882	7 442	3 852	2 986	2 719	2 564	35 474
Okänt	2017	2 449	2 790	3 203	2 484	2 938	1 700	1 060	2 020	3 092	2 813	3 206	2 582	30 337

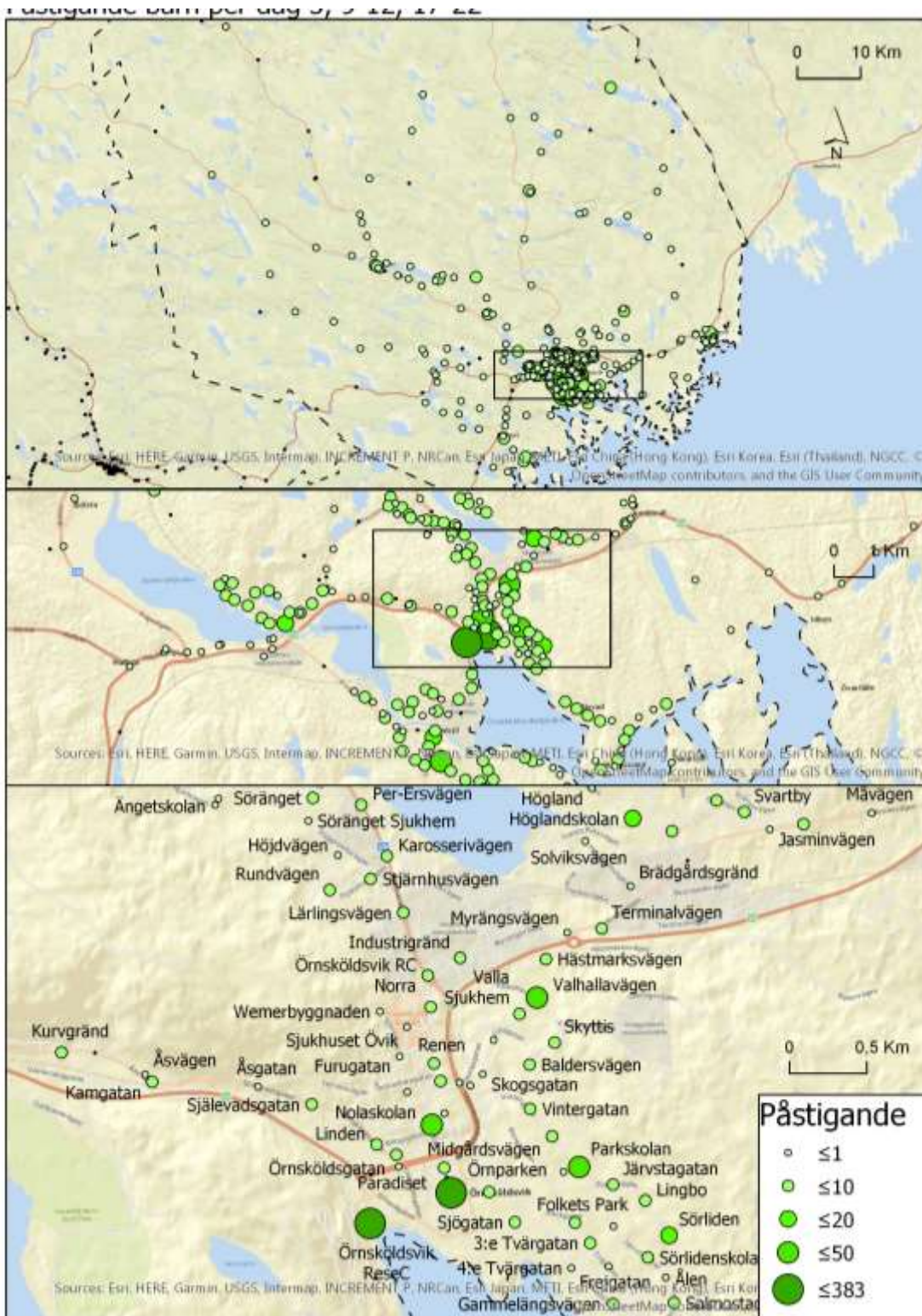
Bilaga 4: Antal påbörjade resor, helger och vardagar i Örnsköldsviks kommun

Resande 0-19 år jämfört med över 20 år för landsbygd och stad						
År	0-19 år		>20 år		Okänd ålder	
	Vardag	Helg	Vardag	Helg	Vardag	Helg
2014	547 733	15 508	483 668	30 898	20 495	1 791
2015	538 915	14 288	496 437	31 014	22 898	1 766
2016	720 204	25 470	494 551	30 378	33 250	2 224
2017	945 580	47 163	454 818	28 721	28 203	2 134
Ökning mellan 2016-2017	225 376	21 693	-39 733	-1 657	-5 047	-90
Total ökning barn	247 069					
Del av ökning hos barn	91%	9%				

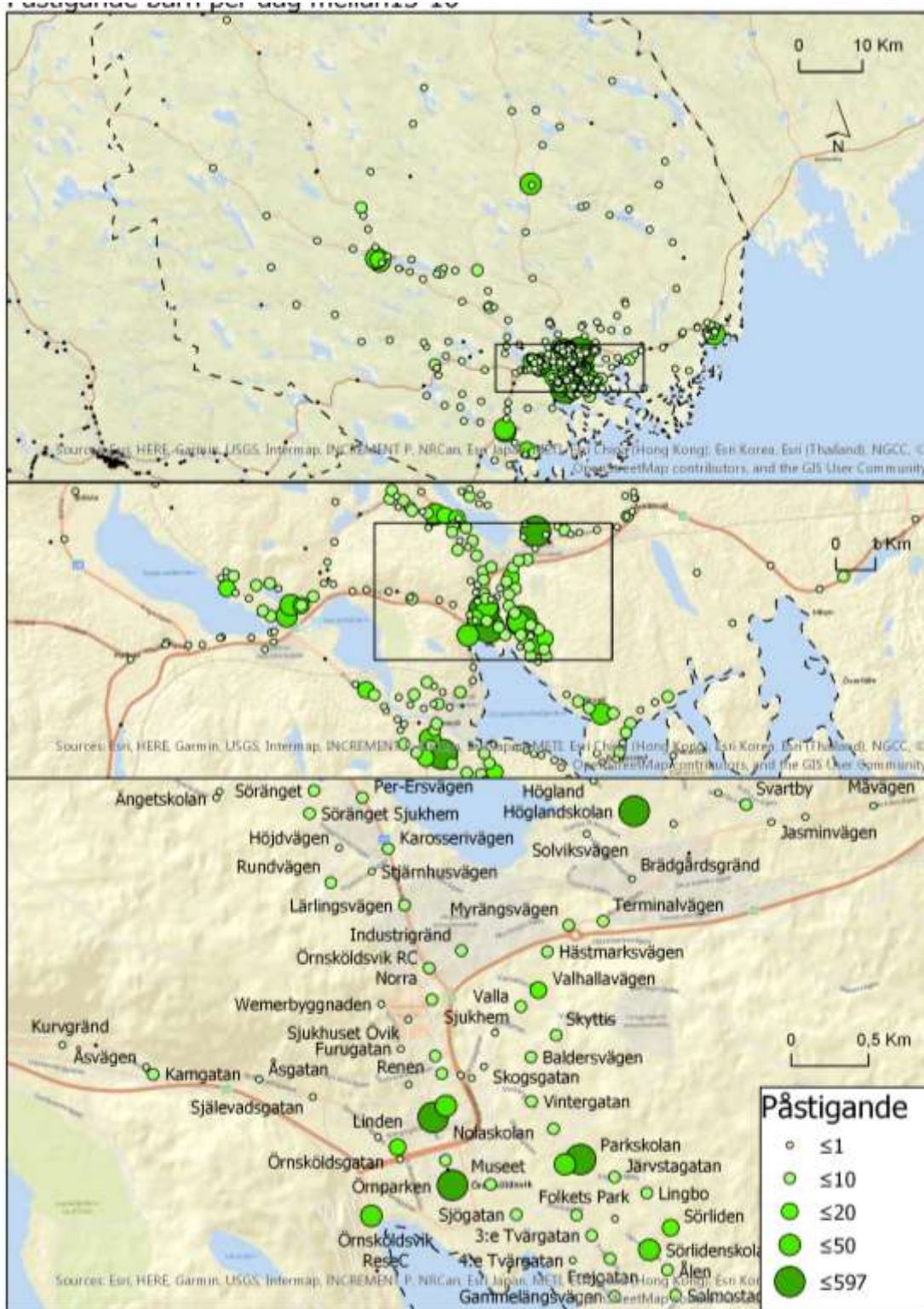
Bilaga 5: Förändring i antal påstigande mellan 2016 och 2017, barn. Uppdelat på timmar under dygnet.

Timme på dygnet	0-19 år		> 20 år	
	2015-2016	2016-2017	2015-2016	2016-2017
5	-27	-68	-279	366
6	-708	1 088	89	-521
7	321	20 714	2031	-545
8	-1030	8 021	859	40
9	311	4 762	-233	-766
10	260	2 221	214	-1 870
11	557	5 977	721	-1 576
12	246	4 527	968	-959
13	-68	9 160	-53	-1 925
14	-835	16 442	707	-306
15	-970	21 479	1778	-1 763
16	-723	7 438	238	-611
17	-127	6 309	-290	719
18	-297	5 087	67	343
19	-235	3 518	-167	358
20	-74	2 077	35	289
21	-22	2 196	-65	303
22	-26	358	-32	39

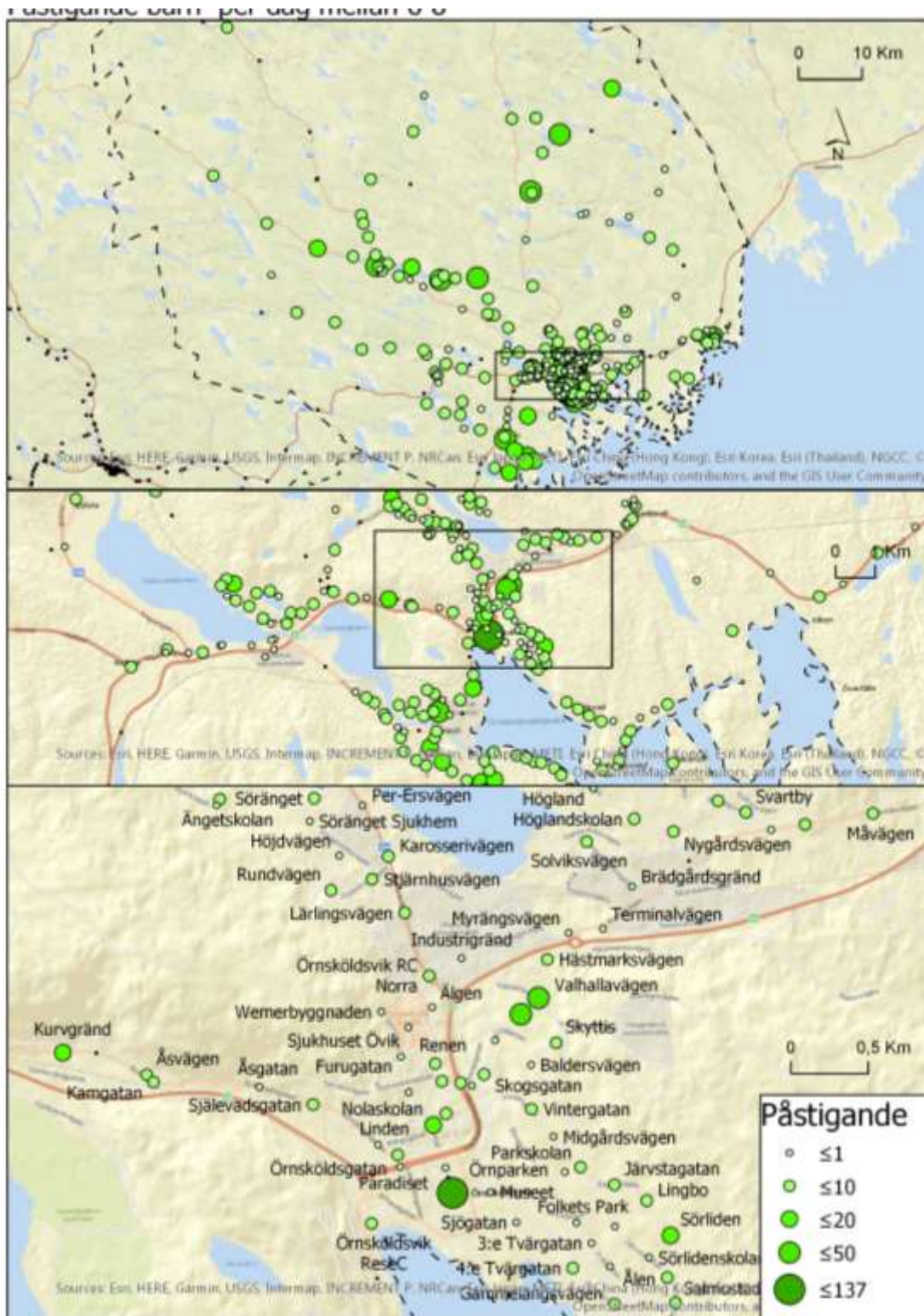
Bilaga 6: Karta, påstigande barn per dag klockan 5, 9-12, 17-22



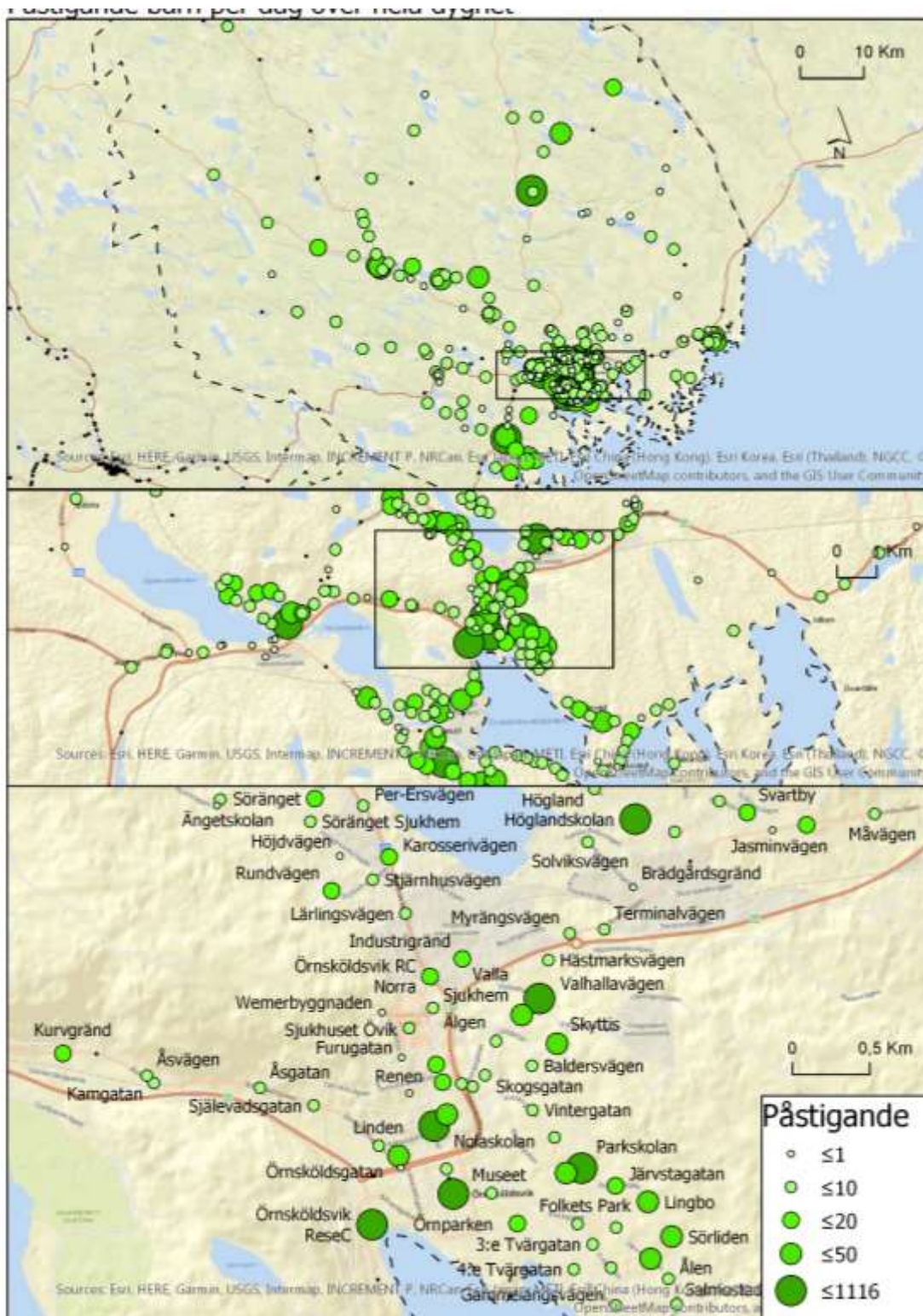
Bilaga 7: Karta påstigande barn per dag kl 13.00 – 16.00



Bilaga 8: Karta påstigande barn per dag kl 06.00 – 08.00



Bilaga 9: Karta påstigande barn per dag över hela dygnet.



Bilaga 10: Totalt antal påbörjade resor i Höga Kusten (O02).

Resande månadsvis område Höga Kusten (O02)													
	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totalt
2014	6 536	6 968	6 145	5 677	5 499	3 240	1 446	3 084	6 962	6 650	7 532	6 076	65 815
2015	6 959	7 684	7 596	6 648	6 824	4 670	2 469	4 645	9 046	9 159	10 288	7 959	83 947
2016	8 229	10 014	7 724	9 618	9 599	5 250	2 335	5 442	9 595	9 351	9 172	7 358	93 687
2017	7 888	8 586	8 451	6 493	7 680	3 653	1 640	4 136	7 507	7 601	7 528	5 518	76 681

Bilaga 11: Totala utvecklingen av trafik kostnader och biljettintäkter mellan 2014 och 2017

	2014	2015	2016	2017
Biljettintäkter	94 774 274	93 027 262	92 195 074	91 627 620
Trafikkostnader	383 163 392	39 271 9720		
Differens	288 389 118	299 692 458	307 761 704	328 472 471

Bilaga 12: Intäcks- och kostnadsförändringar mellan 2016 och 2017

Kortnamn	Område	Förändring 2016 - 2017	
		Kostnader	Intäkter
S3/Tvärflojten	Linje 40/Tvärflojten*	10 751	-130 267
O02	Höga Kusten*	748 652	-208 932
O345	Sollefteå*	634 764	-195 101
O06	Örnsköldsvik tätort	4 930 121	-1 186 846
O07	Husum	893 901	-224 208
O08	Bredbyn	720 964	-159 840
O09	Köpmanholmen	945 890	20 605
O10/O22	Härnösand*	2 006 588	248 761
O14/O15	Sundsvall tätort	4 899 495	-117 900
O16	Nordvästra	37 694	-29 241
O17/21	Timrå/Njurunda	2 736 343	1 118 951
O18	Matfors	3 248 512	495 206
O20	Ådalen	2 452 081	612 467
O23	Ljungandalen	781 587	-615 510
S4	Linje 331	241 122	-54 287
S5	Linje 201	-420 544	1 009 862

Bilaga 13, Intäktsutveckling över tid och förändringar. åren 2014- 2017.

Område	2014	2015	2016	2017	Förändring 2016-2017	Procentuell förändring
Linje 10	3 066 067	2 419 017	2 377 233		-2 377 233	
Linje 40/Tvärflöjten	1 192 495	1 210 492	1 091 296	961029	-130 267	-12%
Höga Kusten	904 881	1 118 739	1 262 839	1 053 907	-208 932	-17%
Sollefteå	2 274 730	2 428 488	2 664 003	2 468 902	-195 101	-7%
Örnsköldsvik tätort	7 660 317	7 693 110	7 445 783	6 258 937	-1 186 846	-16%
Husum	1 386 767	1 440 933	1 489 814	1 265 606	-224 208	-15%
Bredbyn	1 816 541	1 888 267	1 803 876	1 644 036	-159 840	-9%
Köpmanholmen	1 567 333	1 444 156	1 388 352	1 408 957	20 605	1%
Härnösand	2 652 266	2 474 995	2 645 341	2 894 102	248 761	9%
Sundsvall tätort	42 116 704	42 094 671	40 185 832	40 067 933	-117 900	0%
Nordvästra	1 082 210	1 176 207	1 189 154	1 159 914	-29 241	-2%
Timrå/Njurunda	12 751 962	11 333 891	11 755 599	12 874 550	1 118 951	10%
Matfors	2 103 484	2 045 207	1 875 409	2 370 615	495 206	26%
Ådalen	4 635 316	4 596 062	5 152 765	5 765 232	612 467	12%
Ljungandalen	1 871 583	2 150 788	2 168 867	1 553 357	-615 510	-28%
Linje 331	703 613	699 308	674 664	620 377	-54 287	-8%
Linje 201	6 988 005	6 812 931	7 024 248	8 034 110	1 009 862	14%
Linje 50				1 226 057	1 226 057	
Summa	94 774 274	93 027 262	92 195 074	91 627 620	-567 454	-1%

Bilaga 14: Kostnadsutveckling över tid och förändringar, åren 2014- 2017.

Område	2014	2015	2016	2017	Förändring 2016-2017
Linje 10	11 594 108	11 981 182	11 847 739	0	-11 847 739
Linje 40/Tvärflöjten	4 273 457	9 449 643	9 905 037	9 915 787	10 751
Höga Kusten	9 741 035	10 127 512	10 347 273	11 095 924	748 652
Sollefteå	16 540 128	16 447 441	16 809 554	17 444 317	634 764
Örnsköldsvik tätort	29 115 692	32 175 778	34 371 813	39 301 934	4 930 121
Husum	10 099 922	9 855 954	10 136 894	11 030 795	893 901
Bredbyn	12 188 050	12 305 012	12 721 405	13 442 369	720 964
Köpmanholmen	11 574 506	12 077 401	12 385 263	13 331 153	945 890
Härnösand	22 623 595	24 432 539	25 001 488	27 008 076	2 006 588
Sundsvall tätort	118 298 423	115 988 488	115 152 795	120 052 290	4 899 495
Nordvästra	13 826 446	14 893 497	15 453 001	15 490 695	37 694
Timrå/Njurunda	62 812 773	48 474 754	48 870 887	51 607 231	2 736 343
Matfors	13 629 458	12 627 153	13 085 880	16 334 392	3 248 512
Ådalen	25 463 398	26 622 918	27 660 525	30 112 606	2 452 081
Ljungandalen	17 902 244	17 186 702	17 691 349	18 472 935	781 587
Linje 331	3 480 158	3 584 030	3 678 351	3 919 473	241 122
Linje 201	0	14 489 721	14 837 528	14 416 984	-420 544
Linje 50				7 717 305	7 717 305
Summa	383 163 392	392 719 720	399 956 778	420 694 266	20 737 488

Bilaga 15: Totala utvecklingen av trafikknaster och biljettintäkter exklusive Örnsköldsvik.

	2014	2015	2016	2017	Skilnad 2016-2017
Biljettintäkter	82 343 316	80 560 795	80 067 250	81 050 084	982 834
Trafikknaster	320 185 223	326 305 576	330 341 404	342 993 839	12 652 436
Differens	237 841 907	245 744 781	250 274 154	261 943 756	11 669 602

Bilaga 16: Totala utvecklingen av trafikknaster och biljettintäkter, enbart Örnsköldsvik.

	2014	2015	2016	2017	Skilnad 2016 - 2017
Biljettintäkter	12 430 959	12 466 466	12 127 824	10 577 536	-1 550 288
Trafikknaster	62 978 169	66 414 144	69 615 374	77 106 251	7 490 877
Differens	50 547 211	53 947 677	57 487 549	66 528 715	9 041 166

Bilaga 17: Totala kostnadsfördelningen mellan kostnadsposter

Varav av totalkostnaderna	2015	2016	2017	Förändring	Procentuell förändring	% av helheten
Index	7 187 575	14 115 214	25 768 224	11 653 010	83%	56%
Förstärkningstrafik	4 155 034	2 797 931	3 730 938	933 007	33%	4%
Utbud + övrig kostnad	377 080 959	376 938 800	378 131 851	1 193 051	0%	6%
Miljöincitament	0	937 353	1 158 194	220 841	24%	1%
Resandeincitament	106 493	947 812	7 645 299	6 697 487	707%	32%
Wifi	1 245 000	1 276 008	1 316 100	40 092	3%	0%
Fordonsavskrivning	2 944 659	2 943 659	2 943 659	0	0%	0%
Summa	392 719 720	399 956 778	420 694 266	20 737 488	5%	100%

Bilaga 18: Totala trafik kostnaden över år

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2010-2017 genomsnitt	Genomsnitt
Summa år	357537106	362475275	382599267	387861687	383163392	392719720	399956778	420694266	63157160	7894645
Förändring sedan tidigare år	1,38%	1,38%	5,55%	1,38%	-1,21%	2,49%	1,84%	5,18%	17,66%	2,21%