

Bilaga 1. Linje- och utbudsanalys

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BILAGA 1. LINJE- OCH UTBUDSANALYS	1
1 INLEDNING	2
1.1 Trafikplaneringsprocessen	2
1.2 Möjlighet att göra tillköp av trafik	2
1.3 Behovet av utvecklade planeringsprinciper	3
2 RESBEHOV	4
3 UTBUDET AV KOLLEKTIVTRAFIK I LÄNET	6
3.1 Övergripande beskrivning	6
3.2 Utbudet av upphandlad kollektivtrafik.....	7
3.3 Stomstråken	10
3.4 Utbud i tätorter.....	14
4 PLANERINGSPRINCIPER FÖR REGIONTRAFIKEN	16
4.1 Trafikkoncept.....	16
4.2 Regionala stomlinjer.....	16
4.3 Interregionala busslinjer	17
4.4 Landsbygdslinjer	17
4.5 Närtrafik.....	17
4.6 Riktvärden för gångavstånd	18
4.7 Samplanering med skolresor.....	18
4.8 Evenemangstrafik.....	18
4.9 Trafikförsörjning av nya områden.....	19
4.10 Hantering av trafik med svagt resande.....	19
5 MÅLBILD FÖR UTBUDET AV KOLLEKTIVTRAFIK	20
5.1 Turutbud i stomstråk.....	21
5.2 Minsta turutbud för tätorter och landsbygd.....	23
BILAGA A. RESANDET PER LINJE I DEN UPPHANDLADE BUSSTRAFIKEN 2016-2019	24
BILAGA B. STATISTIK FÖR REGIONBUSSLINJER 2019	28

1 Inledning

Region Jämtland Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet och har ett politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade, allmänna kollektivtrafiken i länet. Ansvarsområdet ligger på den *regionala kollektivtrafiken* som är kollektivtrafik huvudsakligen avsedd för vardagsresande.

Trafikförsörjningsprogrammet visar mål och inriktning för hur kollektivtrafiken ska utvecklas i länet. Programmet utgör ett underlag för beslut om allmän trafikplikt, vilket är den trafik som samhället avser att upphandla.

Syftet med detta dokument är att tydliggöra utbudsnivåer och planeringsprinciper för länets kollektivtrafik. Fokus ligger på regiontrafiken. Detta ger ökad transparens mot andra aktörer i samhället för vilken trafik som regionen tar ansvar för och i vilka fall tillköp av trafik är aktuellt. Dokumentet utgör en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet, och beslutas av regionala utvecklingsnämnden.

1.1 Trafikplaneringsprocessen

Trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras bland annat genom årliga trafikplaner. Trafikplanerna innehåller förslag på förändringar av trafikutbudet. Beslut om trafikplaner fattas av regionala utvecklingsnämnden kollektivtrafiknämnden. I de fall det handlar om trafikförändringar av betydande karaktär eller då det finns behov av ökad finansiering behövs beslut även i regionfullmäktige.



Figur 1 Trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras i årliga trafikplaner för utbudsförändringar.

Den årliga trafikplanen innehåller de trafikförändringar som är planerade för det aktuella trafikåret. Ytterligare trafikförändringar kan komma att genomföras som en följd av oförutsedda händelser eller särskilda beslut, liksom mindre justeringar i utbudet.

Under trafikplaneringsprocessen sker löpande samråd med framför allt kommuner och trafikoperatörer. Vid större trafikförändringar krävs god framförhållning, då den årliga trafikplanen behöver beslutas av regionala utvecklingsnämnden kollektivtrafiknämnden 13–14 månader innan det nya trafikåret startar, vilket sker andra söndagen i december.

1.2 Möjlighet att göra tillköp av trafik

Om en kommun ser ytterligare behov utöver de åtgärder som Regionala kollektivtrafikmyndigheten avser att ta ansvar för, finns möjlighet att göra tillköp av trafik. Under trafikplaneringsprocessen kan detta lyftas.

Regionala utvecklingsnämnden har under 2017 (RUN 496/2017) beslutat om regler för tilläggsavtal i allmän kollektivtrafik. Beslutet innebär att:

1. Kommuner kan göra tilläggsköp
2. Kommunen har kostnadsansvar för eventuella utredningar som krävs för att genomföra tilläggsköpet.
3. Tilläggsköp ska vara förenliga med målen i trafikförsörjningsprogrammet
4. Region Jämtland Härjedalen avgör om tilläggsköpen är förenliga med mål och strategier i regionalt trafikförsörjningsprogram.
5. Tilläggsköp får inte vara systempåverkande, ex vis påverka priser/giltighet på befintliga färdbevis eller befintligt trafikutbudet på ett negativt sätt
6. Tilläggsköp prissätts utifrån bedömd nettokostnad vid varje aktuellt tillfälle.
7. Kollektivtrafik är en långsiktig investering, tilläggsköp kan därför omfatta flera år.

1.3 Behovet av utvecklade planeringsprinciper

Planeringen av kollektivtrafiken behöver vara **målstyrd** och gå i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål. För att kunna göra det krävs utvecklade planeringsprinciper.

Det finns behov av att **tydliggöra utbudsnivåer** för kollektivtrafiken. Vilket är minsta nivån och vad kan motivera ett större utbud? Planeringen av utbudet behöver vara målstyrt utifrån gällande ekonomiska ramar. Identifierade brister rör bland annat resmöjligheter kvällar och helger, möjligheter att arbetspendla, grundläggande tillgänglighet i glesare områden och säsongsvariationer i turismområden.

Principerna för kollektivtrafikförsörjning av **nya bostads- och verksamhetsområden** kan tydliggöras, liksom hanteringen av evenemangstrafik och beställningstrafik.

Prioriteringsgrunderna för trafiken behöver tydliggöras, för att vara ett stöd vid både trafikutökningar och trafikminskningar. Här behövs en avvägning mellan social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet.

Kollektivtrafikens struktur och koncept kan utvecklas för att upplevas mer attraktivt bland resenärerna, befintliga och potentiella. Enkelhet i linjestruktur (undvika varierande körvägar och slingor) och återkommande avgångstider gör det lättare att välja att resa kollektivt. Tågtrafiken och busstrafiken bedöms också kunna samordnas bättre. Kombinationsresor med andra trafikslag kan utvecklas (tex genom gång- och cykelbanor, pendlarparkeringar för bil och cykel).

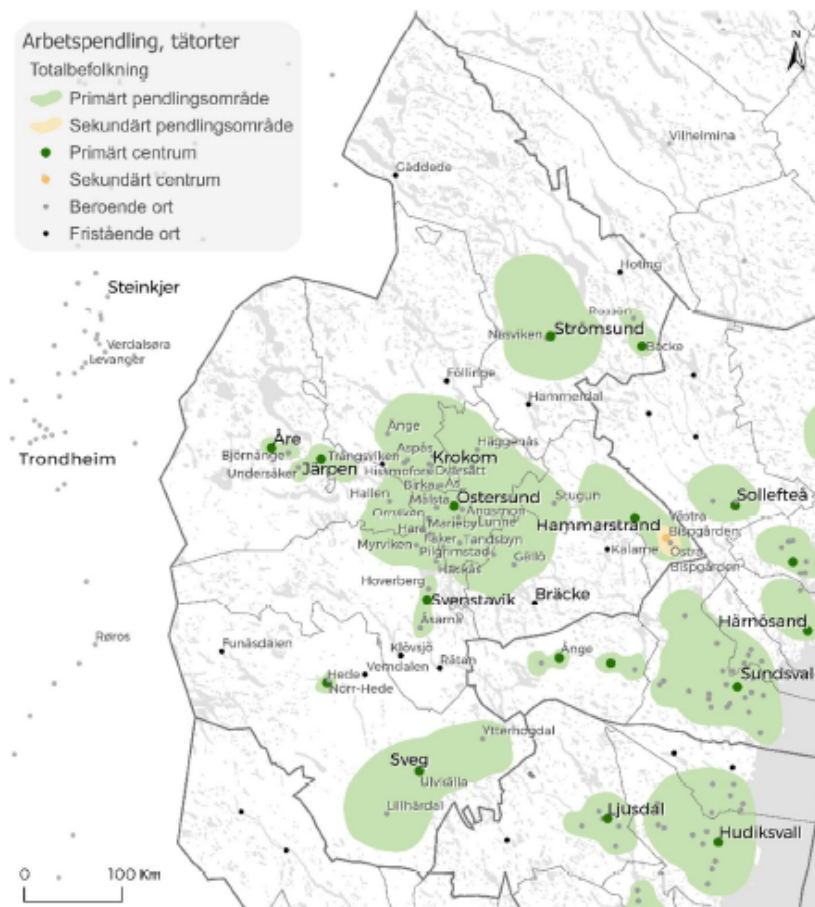
Konkurrenskraften för kollektivtrafiken är starkt utbudsrelaterad, men kan också stärkas genom framkomlighetsåtgärder, linjerätningar och lokalisering av hållplatser som ger kortare restider.

2 Resbehov

Arbets- och studiependling

Arbetspendlingen i länet karaktäriseras av tre lokala arbetsmarknader i Jämtland; Östersund, Strömsund och Härjedalen enligt SCB:s indelning. Regioncentrum Östersund utmärker sig som länets kärna men även mindre orter har betydelse för arbetspendlingen.

När restiderna blir för långa, och överstiger 45-60 minuter, avtar pendlingsbenägenheten, vilket också speglas av figuren nedan och hur pendlingsområden i länet ser ut.



Figur 48: Pendlingsområden baserat på SCB:s metod för kategorisering av lokala arbetsmarknader (LA), men med tätorter och omgivande landsbygder som byggsten istället för kommuner.

Figur 2. Pendlingsområden. Källa: Strukturanalys för Jämtlands län, WSP.

Den pågående digitaliseringen, som påskyndats av pandemin, innebär att en viss del av pendlingsresorna kan förväntas utebli då fler människor har möjlighet till distansarbete. Många jobb kommer dock fortsatt att vara platsberoende.

För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för arbetspendling behöver utbudet vara tillräckligt stort så att det finns en flexibilitet kring avgångar, samtidigt som restiderna är konkurrenskraftiga mot bilen. Att kunna arbeta på resan är också en faktor, vilket ställer krav på komfort och tillgång till internet.

För vissa arbetsplatser finns behov av arbetspendling utanför vanliga kontorstider, dvs även kvällstid och på helger. För besöksnäringen är behovet av arbetspendling säsongsbundet.

Arbets- och studiependling sker ibland även på veckobasis, där resmöjligheter fredagar och söndagar blir viktiga.

Skolresor

En stor del av resandet i kollektivtrafiken utgörs av skolresor. Att eleverna tar sig till och från skolan är ett kommunalt ansvar. Planeringen av den linjelagda busstrafiken tar i möjligaste mån hänsyn till de resbehov som skolorna ger. Kollektivtrafiken utanför de starka stråken är i stor utsträckning uppbyggd kring skolresande vilket ger resmöjligheter på morgon och eftermiddag.

Fritidsresor

Fritidsresor sker till stor del kvällar och helger, men även dagtid. Resorna karaktäriseras av att de är mer spridda i tid och rum än arbetspendling och därför generellt svårare att fånga upp med kollektivtrafik.

Serviceresor och inköp

Resbehov kopplade till inköp och service någon gång i veckan.

Turism

I delar av länet är turismen betydande och säsongsberoende. Besökare har behov av att kunna resa kollektivt till Jämtland, och när de väl är på plats.

3 Utbudet av kollektivtrafik i länet

3.1 Övergripande beskrivning

Utbudet av kollektivtrafik i länet utgörs av:

- Norrtåg
- Länstrafiken
 - Regionbusstrafik
 - Stadstrafik Östersund
 - Närtrafik och anropsstyrd trafik
- Kommersiell trafik (tåg och buss)

Norrtågstrafiken

På Mittbanan trafikerar Norrtåg stråket Sundsvall-Östersund-Storlien. Vardagar trafikerar Norrtåg med 9 dubbelturer Sundsvall-Östersund, 5 dubbelturer Östersund-Åre/Duved och 2 turer till Storlien. Helger är utbudet mindre. I Jämtland trafikerar stationerna Bräcke, Stavre, Gällö, Pilgrimstad, Brunflo, Östersund C, Östersund västra, Krokomb, Mörsil, Järpen, Undersåker, Åre, Duved, Ånn, Enafors och Storlien. Vid Storlien finns bytesmöjlighet till Trondheim. Från 2023 kommer även den nya stationen som byggs i Näliden att trafikerar.

Länstrafiken

Ryggraden i Länstrafiken är stomstråken och stomlinjerna som binder samman kommunernas centralorter med regioncentrum Östersund. En stor del av den övriga busstrafiken är linjer som är anpassade efter skolornas ramtider, men samtidigt också möjliggör andra typer av resor. Till och från länet finns också ett antal interregionala busslinjer. I glesare områden finns Närtrafik och anropsstyrd trafik. I Östersunds tätort finns stadstrafik för det lokala resandet.

Kommersiell kollektivtrafik

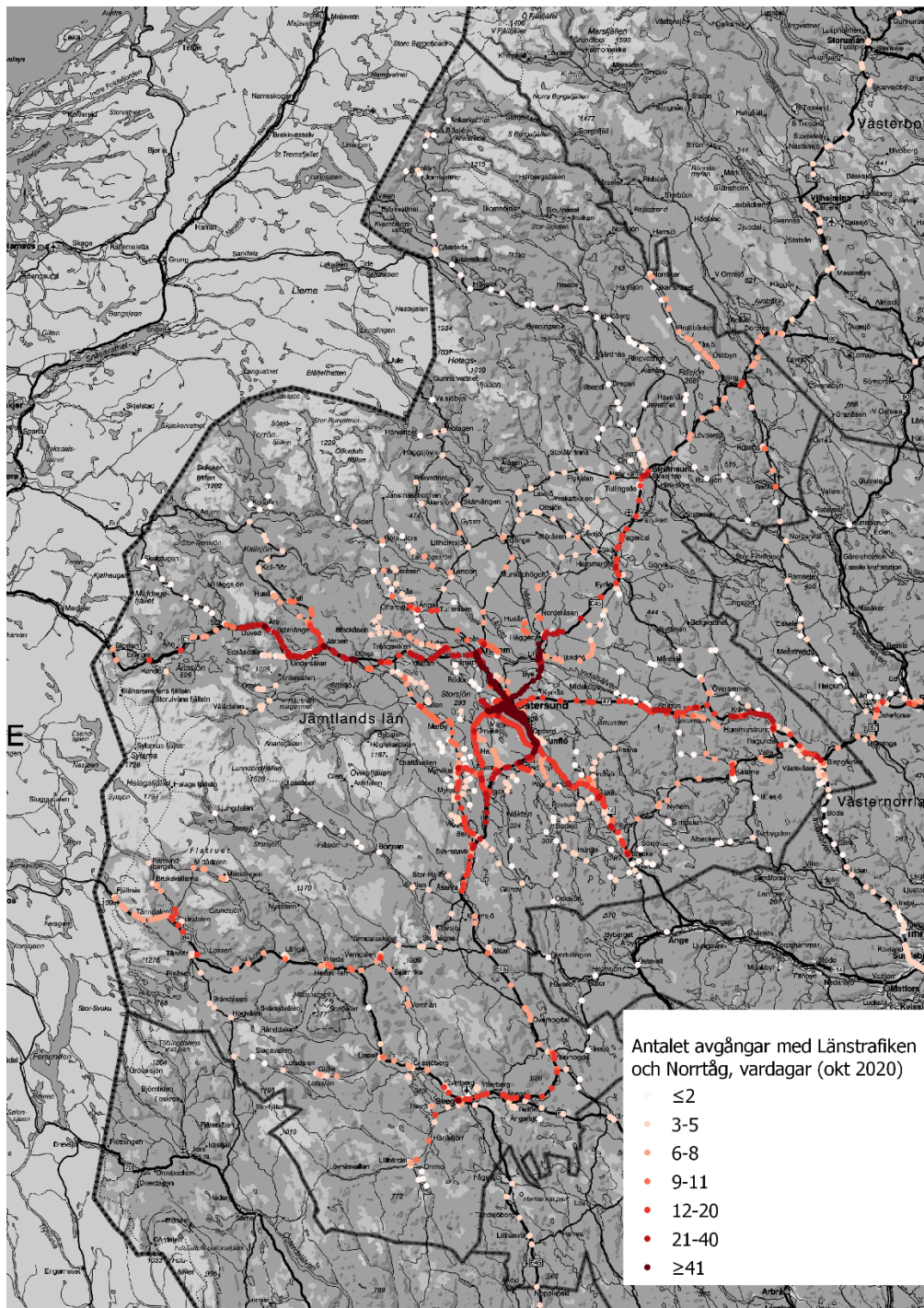
SJ bedriver dagtågstrafik på kommersiella grunder Stockholm-Östersund/Duved, via Norra stambanan och även via Sundsvall. Därtill finns nattågstrafik till Stockholm och Göteborg.

På Inlandsbanan är persontågstrafiken i huvudsak inriktad på turism under delar av året, och är i princip uppdelad på de två sträckorna Mora-Östersund och Östersund-Gällivare.

Viss busstrafik drivs på kommersiell grund. Trafiken finns främst i turismområden och är säsongsbetonad. Det finns även kommersiell mer långväga busstrafik.

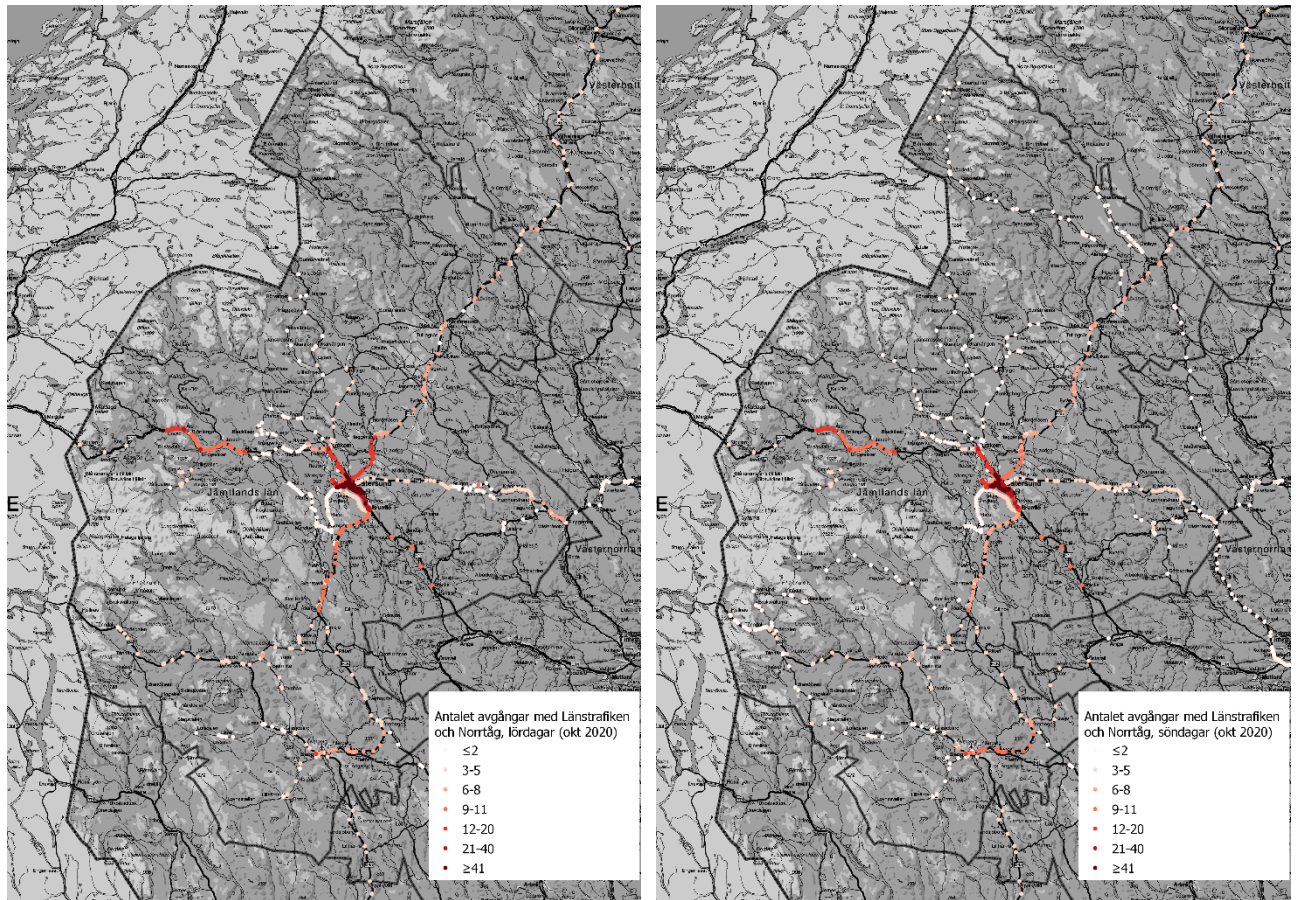
3.2 Utbudet av upphandlad kollektivtrafik

Figuren nedan visar utbudet av upphandlad kollektivtrafik i länet. Figuren visar ett mönster med ett starkt utbud i en radie runt Östersund (Lit-Brunflo-Krokom) som en följd av befolkningstäthet och närheten till regioncentrum. Utbudet är också relativt väl utvecklat i de så kallade stomstråken som binder samman länet, men där Inlandsstråket har ett glesare utbud söder om Åsarna som en följd av det längre avståndet till regioncentrum. Utanför stomstråken är resmöjligheterna mer sporadiska.



Figur 3 Utbud vardagar med Norrtåg och Länstrafikens linjelagda trafik (ej Närtrafik och anropsstyrd trafik).

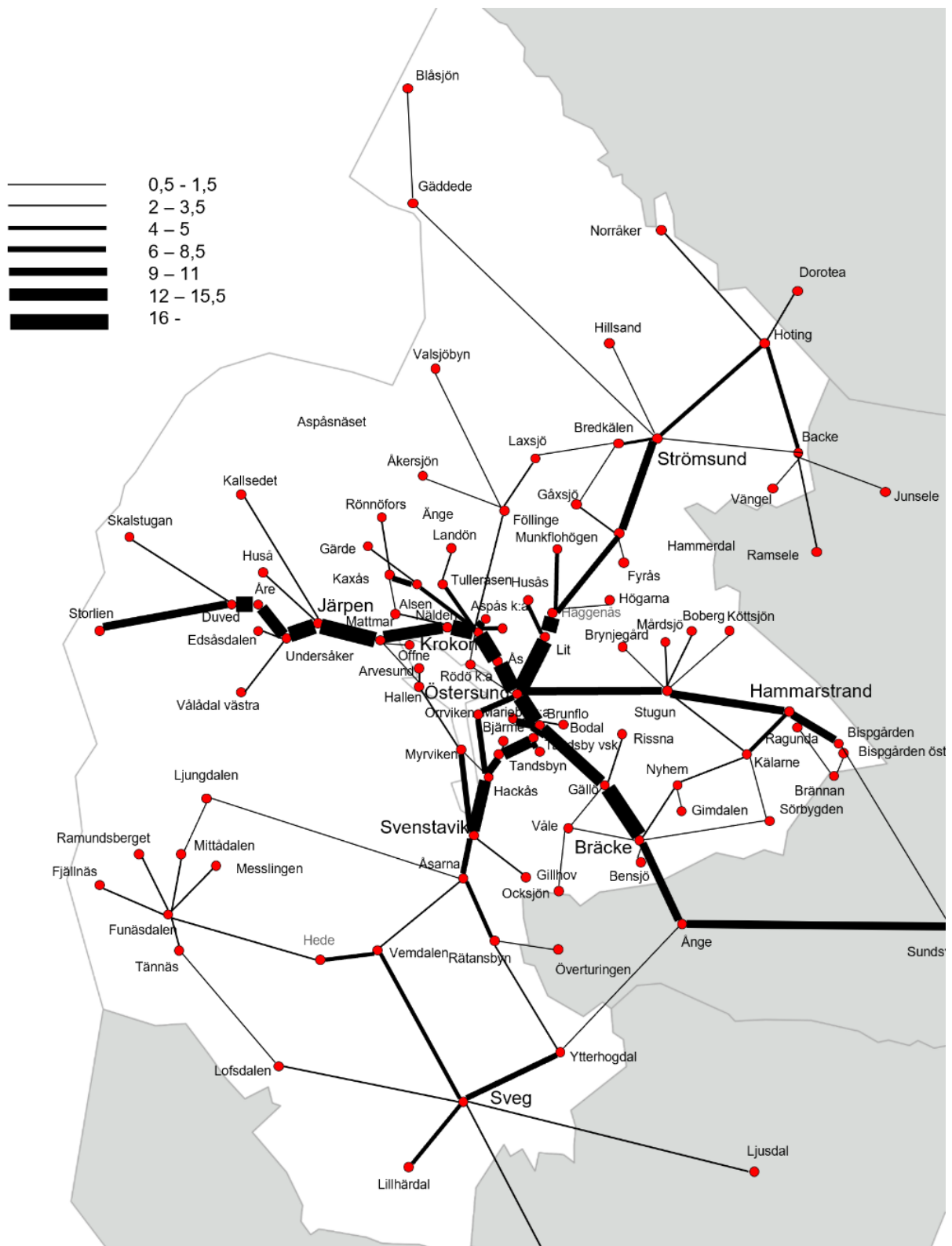
I en analys av helgtrafiken (lördag och söndag), se figur nedan, förstärks bilden av att trafiken är koncentrerad till stomstråken och till områden nära Östersund, men med färre turer som en följd av lägre resande. I stomstråken blir de interregionala busslinjerna särskilt viktiga för helgutbudet. I vissa områden finns turer under söndagar för att svara upp mot veckopendling. Områden som ligger utanför stomstråken saknar i många fall helt resmöjligheter under helgerna.



Figur 4 Utbud lördag och söndag med Norrtåg och Länstrafikens linjelagda trafik (ej Närtrafik och anropsstyrd trafik).

anropsstyrd trafik, vilket inte syns i figurerna ovan. Närtrafik är en typ av servicetrafik i glesare områden som syftar till att ge en grundläggande tillgänglighet till affärer och annan service, med resmöjligheter 1-3 dagar/vecka. Anropsstyrd trafik är ofta anpassad för byten till busstrafik. Denna typ av trafik måste förbeställas av resenären.

Figuren nedan visar antal dubbelturer mellan olika orter i länet.

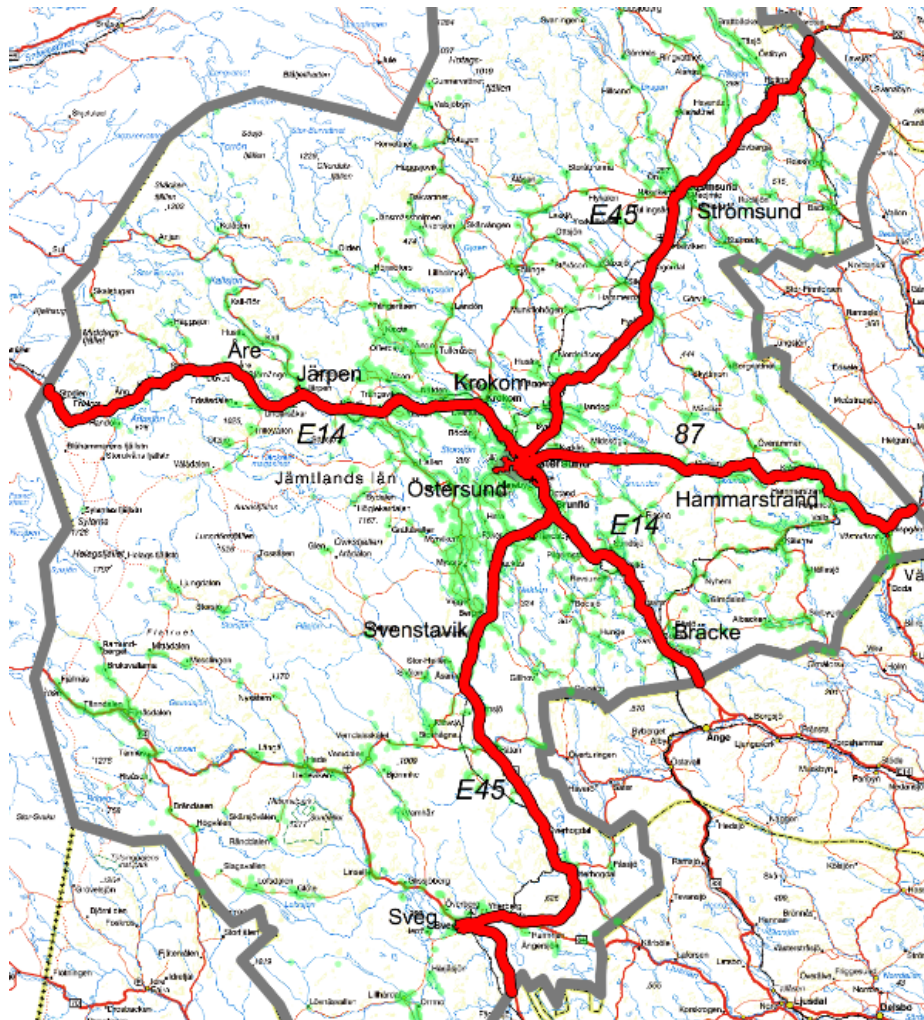


Figur 5 Antal dubbelturer vardagar (oktober 2020) med Länstrafiken och Norrtåg (ej anropsstyrt och Närtrafik)

3.3 Stomstråken

Stomstråken binder samman kommunernas centralorter med regioncentrum Östersund. Stomlinjetrafiken karaktäriseras av ett utbud som fungerar för arbets- och studiependling men även andra reseärenden, och kan utgöras av både buss- och tågtrafik.

Ett starkt utbud i stomstråken ger direkta resmöjligheter för många människor. Längs stomstråken bor närmare 70% av länets befolkning, se figur nedan. Stomstråken ger också tillgänglighet mer perifert genom anslutningstrafik och att kombinera kollektivtrafik med taxi, bil, cykel och gång.



Figur 6 Inom 1000 meter från stomstråken, inkl tätorter i stråken, bor närmare 70% av befolkningen. I länet som helhet har drygt 9 av 10 en hållplats inom 1000 meter.

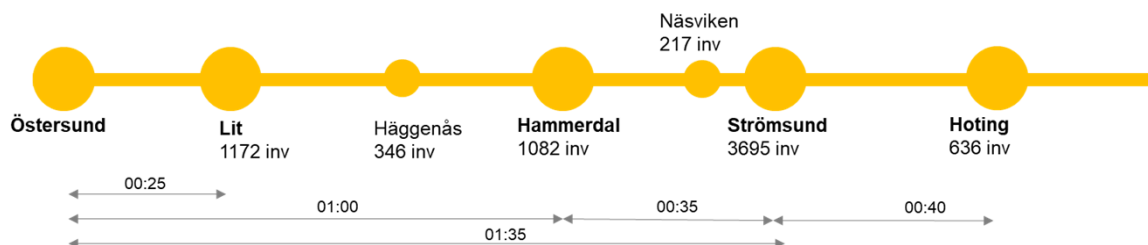
Utbudet i stomstråken varierar. Från alla kommuncentrum utom Sveg finns ca 9-12 dubbelturer till Östersund under vardagar. Krokom utmärker sig med ett högre utbud som en följd av närheten till Östersund och stort resande.

Inom en radie runt Östersund (Krokom-Lit-Brunflo) är resmöjligheterna mycket goda, med fler än 20 dt per dag, då många linjer tillsammans ger ett högt utbud.

Utbudet är mer anpassat för resor mot Östersund på morgonen och tillbaka på eftermiddagen, som en följd av länets struktur och lokalisering av arbetsplatser.

3.3.1 Inlandsstråket Östersund-Strömsund

Stråket karaktäriseras av Strömsund som den dominerande tätorten i norra delen, och därutöver ett antal tätorter med relativt stort avstånd emellan. Strömsund är en viktig nod som kommuncentrum och lokal arbetsmarknad. Hammerdal utmärker sig som en av de större tätorterna, liksom Lit på nära avstånd till Östersund.



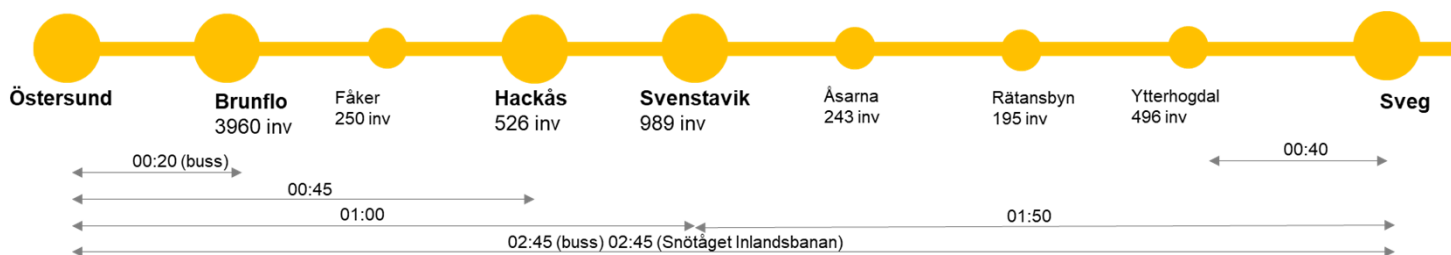
Restiderna är relativt långa i stråket vilket påverkar pendlingsbenägenheten. Från Strömsund till Östersund är exempelvis restiden med buss ca 1 tim 40 minuter.

Stråket Östersund-Strömsund trafikeras primärt av linje 142 Hoting-Strömsund-Östersund, linje 140 Lit-Östersund och linje 46 Östersund-Gällivare. Därutöver finns ett antal linjer i omlandet som ansluter till orter längs stråket.

3.3.2 Inlandsstråket Östersund-Sveg

Huvudsakligen går Inlandsstråket söderut längs med E45 från Östersund till Sveg. Stråket Östersund-Orrviken-Hackås utgör en parallell förbindelse närmast Östersund.

Restiderna är långa i stråket vilket också gör att resmarknaderna till stor del blir lokala. Sveg utgör en lokal arbetsmarknad och viktig nod för de omkringliggande orterna. I relationen Sveg-Östersund är restiden med kollektivtrafik närmare 3 timmar vilket gör arbetspendling svårt, och där är utbudet istället inriktat på att skapa möjlighet att nå regioncentrum för ärenden över dagen.



Mellan Östersund och Brunflo är utbudet starkt. Övriga stråket trafikeras primärt av linje 46 Östersund-Mora och ett antal ”160-linjer”. Länsöverskridande trafik finns även genom linje 26 Ånge-Ytterhogdal-Sveg och linje 56 Ljusdal-Ytterhogdal-Sveg. Därutöver finns ett antal linjer i omlandet som ansluter till orter längs stråket.

Mellan Östersund och Svenstavik/Åsarna är utbudet relativt väl utbyggt. Söder om Svenstavik är bebyggelsen och även utbudet av kollektivtrafik glesare. Förutom stråket längs E45 finns även ett mer västligt stråk längs väg 84 och 315/316 som ger kopplingar till Klövsjö, Vemdalen, Funäsdalen och Hede.

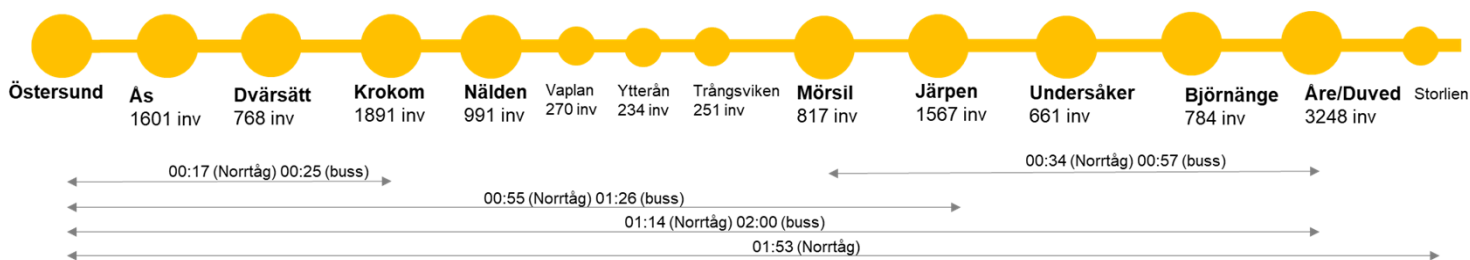
De västliga delarna av Härjedalens och Bergs kommuner karaktäriseras av stora säsongvariationer som en följd av besöksnäringen, men också en positiv befolkningsutveckling.

Kommersiell trafik finns genom skidbussar på destinationer, turisttrafik på Inlandsbanan och viss långväga busstrafik.

3.3.3 Mittstråket Östersund-Storlien

Stråket karaktäriseras av flera tätorter som ligger relativt tätt, och där besöksnäringen i fjällområdena sätter sin prägel på resandemönster och sysselsättning. I västra delen av stråket är säsongvariationerna betydande. Kommunerna i stråket avviker från övriga länet genom att visa en positiv befolkningsutveckling över en längre tid.

Tågtrafiken bidrar till att överbygga avstånden, och restiden Östersund-Järpen är exempelvis kring en timme vilket gör arbetspendling relevant.



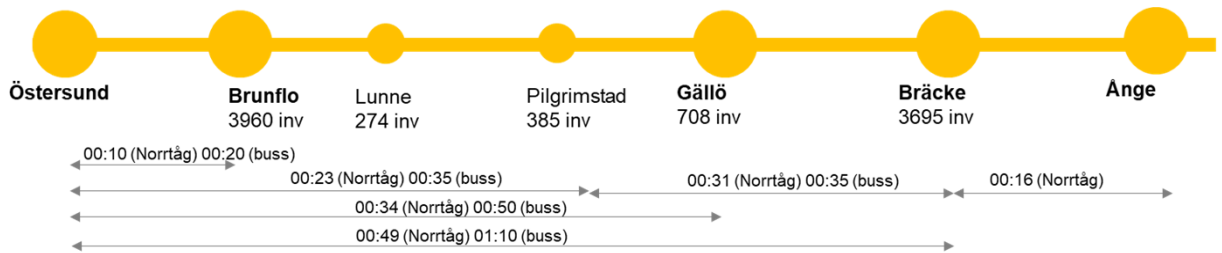
I stråket finns goda resmöjligheter med buss och tåg, med minst ca 12 dubbelturer per vardag, och närmast Östersund betydligt högre än så. I Storlien finns en koppling med Norrtågtrafiken till den norska sidan med två dagliga turer. Tågtrafiken längs Mittstråket ger relativt korta restider, och bra restidskvot i relation till bilen, vilket möjliggör pendling på längre avstånd och i första hand i riktning mot Östersund.

Linjerna 155-157 är de viktigaste busslinjerna i stråket. Därutöver finns ett antal linjer i omlandet som ansluter till orter längs stråket.

Kommersiell trafik finns i form av Skidbussar i Åredalen¹ (säsongstrafik), Snälltåget (säsongstrafik) och SJ-trafik.

3.3.4 Mittstråket Östersund-Bräcke

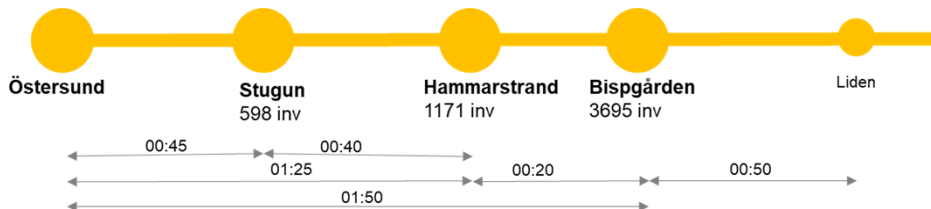
I sydlig riktning är Bräcke den utmärkande tyngdpunkten i stråket, men även Gällö är en relativt stor tätort. Tågtrafiken (Norrtåg och SJ) ger korta restider och Bräcke-Östersund tar under en timme i restid.



I stråket finns goda resmöjligheter med buss och tåg, med ca 15 dubbelturer per vardag. Linje 127 Bräcke-Gällö-Östersund är viktigaste busslinjen i stråket. Norrtågstrafiken har 9 dubbelturer Östersund-Sundvall.

3.3.5 Stråket Östersund-Hammarstrand

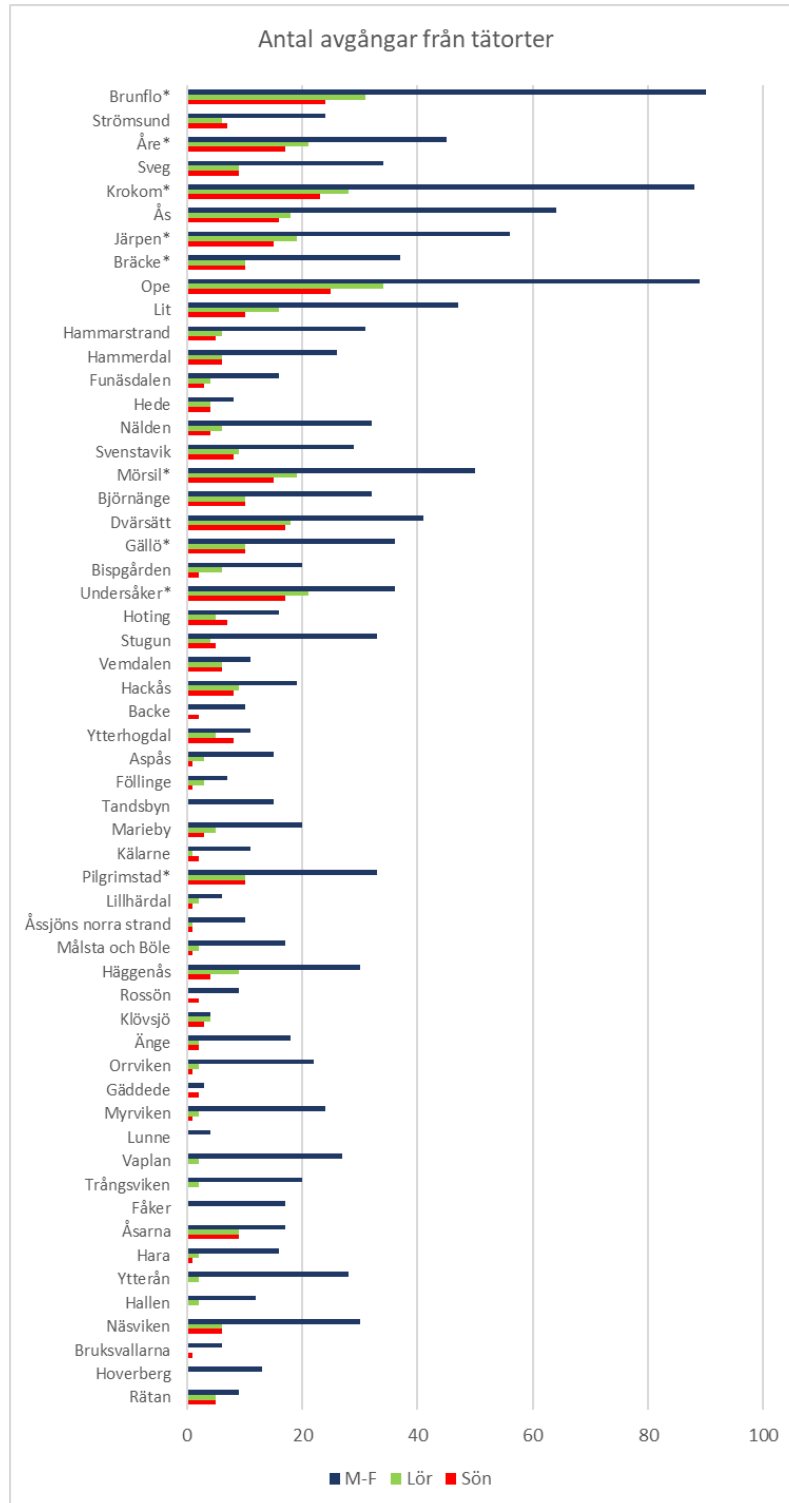
Viktigaste orterna i stråket är Stugun, Hammarstrand och Bispgården. Stugun ligger i ett geografiskt läge som ger acceptabla restider för arbetspendling både mot Östersund och Hammarstrand/Bispgården. Restiden från Bispgården till Östersund är dock närmare två timmar vilket gör att daglig pendling inte är aktuell.



¹ Ca 165 000 resor per år under vintersäsong

3.4 Utbud i tätorter

I Jämtland finns cirka 50 tätorter (enligt SCB tätortsdefinition 2019) och en stor del av dessa ligger i anslutning till stomstråken. Figurerna nedan visar utbudet av kollektivtrafik vardagar, lördagar och söndagar med Länstrafiken och Norrtåg för flera av länets tätorter.



*Figur 7 Antal avgångar med Länstrafik och Norrtåg (markerat med *) från tätorter i länet, sorterat efter tätortens storlek.*

Pärlandsstruktur gynnsamt för utbudet

Utbudet av kollektivtrafik har en viss korrelation med tätortens storlek, men tätortens läge i länets olika stråk avgör utbudsnivån. Det är det sammanlagda resandeunderlaget som styr behovet av kollektivtrafik. Små orter som ligger i ett starkt stråk nära Östersund får till exempel ett utbud som är betydligt större än vad ortens resandeunderlag i sig skulle kunna motivera. Östersund är enda tätorten med stadstrafik.

Många tätorter utanför de mer frekventa stråken har relativt få resmöjligheter över dygnet vilket gör att det blir begränsningar i hur trafiken kan användas för exempelvis arbetspendling. En förklaring är att kollektivtrafiken i stora delar är uppbyggt med skolresandet som bas.

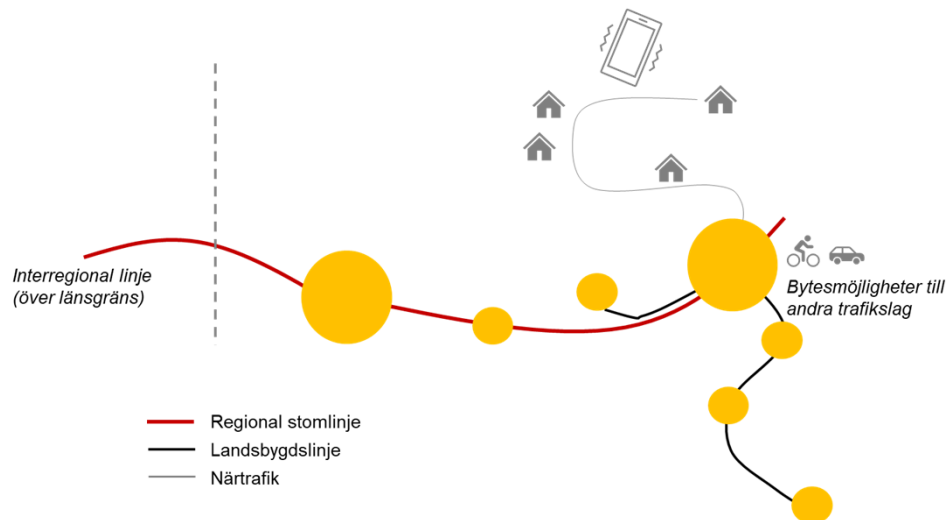
Avståndens betydelse

Sveg och Strömsund utmärker sig bland de stora tätorterna med ett relativt litet utbud av kollektivtrafik. En viktig förklaring är båda dessa områden utgör egna lokala arbetsmarknadsområden med långa restider till andra större orter. Orterna behöver därför i större utsträckning bära sitt eget resandeunderlag och är inte lägesgynnade i stråken. En ort som Gäddede, med två timmars restid till Strömsund, är ett annat exempel en ort som inte är lägesgynnad i ett stråk.

4 Planeringsprinciper för regiontrafiken

4.1 Trafikkoncept

Figuren nedan visar regionbusstrafikens principiella uppbyggnad med olika koncept anpassade efter resbehoven.



Figur 8 Struktur för kollektivtrafiken.

4.2 Regionala stomlinjer

De regionala stomlinjerna går i stråken som binder samman kommunernas centralorter med regioncentrum Östersund. Stomtrafiken kan utgöras av både buss- och tågtrafik. Stomlinjer kan trafikera delar av ett stråk.

Stomstråken och stomlinjerna utgör basen i kollektivtrafiksystemet. Övriga linjenätet byggs upp för att komplettera stommätet och för att mata till bytespunkter.

Regionaltågstrafiken med Norrtåg utgör basen i planeringen. Där det är lämpligt kompletterar stombusslinjerna tågtrafiken, och planeras för att möjliggöra byten mellan buss och tåg.

Takttrafik ska eftersträvas för att skapa en enkelhet mot resenärer och även möjliggöra byten i systemet.

Stomlinjetrafiken karaktäriseras av:

- Stort resande
- Längsiktighet
- Hög tillgänglighet och attraktivt utbud
- Fungerar för arbets- och studiependling men även andra reseärenden
- Enkelhet (avgångar på fasta minuttal, undvika varierande körvägar för samma linje)
- Gen linjedragning, snabba resor och god konkurrenskraft mot bil
- När viktiga målpunkter

- Riktvärde på 800 meter för acceptabelt gångavstånd till hållplats, eftersom stomlinjerna ska karaktäriseras av snabbhet
- Landsbygdslinjer kan ofta ansluta till stomlinjetrafiken

Till stomlinjenätet finns behov av utvecklade noder som möjliggör byten till annan kollektivtrafik, men också pendlarparkering, gång- och cykelvägar och olika former av service.

4.3 Interregionala busslinjer

De interregionala busslinjerna förbinder Jämtland med omgivande län. Linjerna fyller dels en funktion för långväga resor men ger även mer lokala resmöjligheter.²

4.4 Landsbygdslinjer

Landsbygdslinjerna är linjelagd busstrafik som framförallt syftar till att ge resmöjligheter utanför stomstråken, även om de delvis kan trafikera stråken.

Landsbygdslinjerna karaktäriseras av:

- Ofta uppbyggt kring skolresande, men bör passa andra resbehov och även ha trafik under skolledigheter.
- Mer yttäckande än stomlinjer
- Förändringar sker mer behovsstyrt
- Anropsstyrda turer när resandet blir för litet/oregelbundet
- Riktvärde på 600 meter för acceptabelt gångavstånd till hållplats

4.5 Närtrafik

Närtrafik ger grundläggande tillgänglighet till affärer och annan service. Konceptet har funnits länge och det finns behov av att utveckla produkten. Informationen om utbud och resmöjligheter behöver synliggöras enklare för resenärerna (reseplanerare etc), och beställningen av resor kan göras enklare, idag måste beställning ske med telefon en dag innan.

För Närtrafiken är närhet av stor betydelse vilket innebär att ett kort gångavstånd ska eftersträvas.

² De linjer som delfinansieras av Trafikverket genom systemet *Samverkande inland* är: Linje 40 Östersund-Örnsköldsvik, linje 164 Östersund-Funäsdalen, linje 45 Mora-Östersund, linje 46 Östersund-Gällivare och linje 56 Sveg-Ljusdal.

4.6 Riktvärden för gångavstånd

Tabellen nedan anger riktvärden för gångavstånd. Riktvärdena är tillämpliga vid exempelvis planering av nya bostads- och verksamhetsområden men också vid planering av linjedragning och hållplatser för busstrafiken. För de regionala stomlinjerna accepteras ett längre gångavstånd än landsbygdslinjerna för att skapa snabbare resor.

Om det krävs av trafiksäkerhetsskäl eller andra lokala förutsättningar kan kortare avstånd behöva accepteras. En förutsättning för att kunna glesa ut antalet hållplatser är att det ska vara möjligt att gå och cykla till sin hållplats, vilket är en brist i många delar av länet.

Tabell 1 Riktvärden för gångavstånd till hållplats.

	Riktvärde för gångavstånd (meter)
Regionala stomlinjer	600-800
Landsbygdslinjer	400-600
Närtrafik	Nära bostaden

4.7 Samplanering med skolresor

Resandet till och från skolor lägger idag grunden för en stor del av kollektivtrafikens utbud, framförallt landsbygdslinjerna. Grunden är dock att trafiken även ska fungera för andra typer av resande. Upphandlad skolskjuts kan övervägas att göras linjelagd för att skapa resmöjligheter för fler.

För att få en kostnadseffektiv trafik är en samplanering med kommunerna och skolorna nödvändig. Genom att anpassa skolornas ramtider kan kollektivtrafikens fordon utnyttjas mer effektivt. Vid förändringar i skolstruktur behöver konsekvenser för kollektivtrafiken beaktas. I de fall skolorna har behov av tillkommande trafik för till exempel friluftsdagar hanteras det som beställningstrafik.

I Jämtlands län har majoriteten av kommunerna gjort tillköp av ungdomskort som ger barn och ungdomar fria resor med kollektivtrafiken.

4.8 Evenemangstrafik

Vid olika typer av evenemang kan det finnas behov av mer kollektivtrafik. Inriktningen är att det då sker förstärkningar i det ordinarie utbudet. En tidig dialog är en förutsättning.

4.9 Trafikförsörjning av nya områden

Vid planering av nya bostads- och verksamhetsområden behövs en tidig dialog kring behovet av kollektivtrafik för att säkerställa goda förutsättningar för trafiken. Genom att lokalisera nya verksamheter i stråk som redan har kollektivtrafik ökar möjligheterna att skapa attraktiva lösningar som också gynnar befintliga resenärer. Att trafikförsörja enstaka villabebyggelse eller nya områden utanför befintliga kollektivtrafikstråk är ofta mer utmanande och inte sällan för kostsamt.

Inriktningen är att kollektivtrafiken ska finnas på plats i samband med att inflyttning av boende sker eller att verksamheten startar. En avvägning behöver dock ske mellan utbud och resandeefterfrågan. I samband med förändringar kring boendesituation och arbete är det strategiskt att även jobba med Mobility management-åtgärder för att främja hållbart resande.

4.10 Hantering av trafik med svagt resande

Trafik som har svagt resande och låg kostnadstäckning behöver successivt ses över, enligt stegen nedan, i syfte att hitta trafiklösningar som är hållbara och styra resurser till platser där nyttan är störst.

1. Linjer med låg kostnadstäckning och litet resande identifieras.
2. Hitta åtgärder som kan öka resandet
 - Kan tidtabellen justeras för att bättre passa resbehoven?
 - Behöver linjen marknadsföras bättre?
 - Kan arbetsplatser/skolor förändra sina tider?
3. Pröva anpassning av utbudet
 - Ersätt trafiken med anropsstyrda turer eller Närtrafik (vid lågt och oregelbundet resande)
 - Omläggning av linjen (annan körväg, avkortning etc)
 - Dra in turer med för litet resande
 - Linjen läggs ner
4. Följ upp genomförd åtgärd

5 Målbild för utbudet av kollektivtrafik

Kollektivtrafiken behöver ses som ett verktyg för regional utveckling och vara framåtblickande. **Det faktiska resbehovet** lägger grunden för vilket utbud som blir aktuellt.

De utbudsnivåer som anges i detta avsnitt ska ses som en inriktning för utbudet. Utbudsnivåerna är ett sätt att skapa ett mer likvärdigt och förutsägbart utbud i länet. Kartläggningen av dagens utbud visar att det finns brister i resmöjligheter och även geografiska skillnader som inte helt enkelt låter sig förklaras.

Det kan finnas flera skäl till ett annat utbud, exempelvis:

- Resandet är så stort att det behövs fler turer av kapacitetsskäl
- Specifika behov kopplat till lokalisering av arbetsplatser och verksamheter
- Socioekonomiska avvägningar
- Säsongsvariationer i resandet på grund av besöksnäring etc
- Orten ligger geografisk gynnsamt längs ett starkt stråk och får på det sättet mer kollektivtrafik än vad orten bär på egen kraft
- Det finns en potential för ökat resande, exempelvis i samband med nya bostads- och verksamhetsområden
- Linjelagd skoltrafik som ger resmöjligheter för andra
- En kommun gör tillköp av trafik

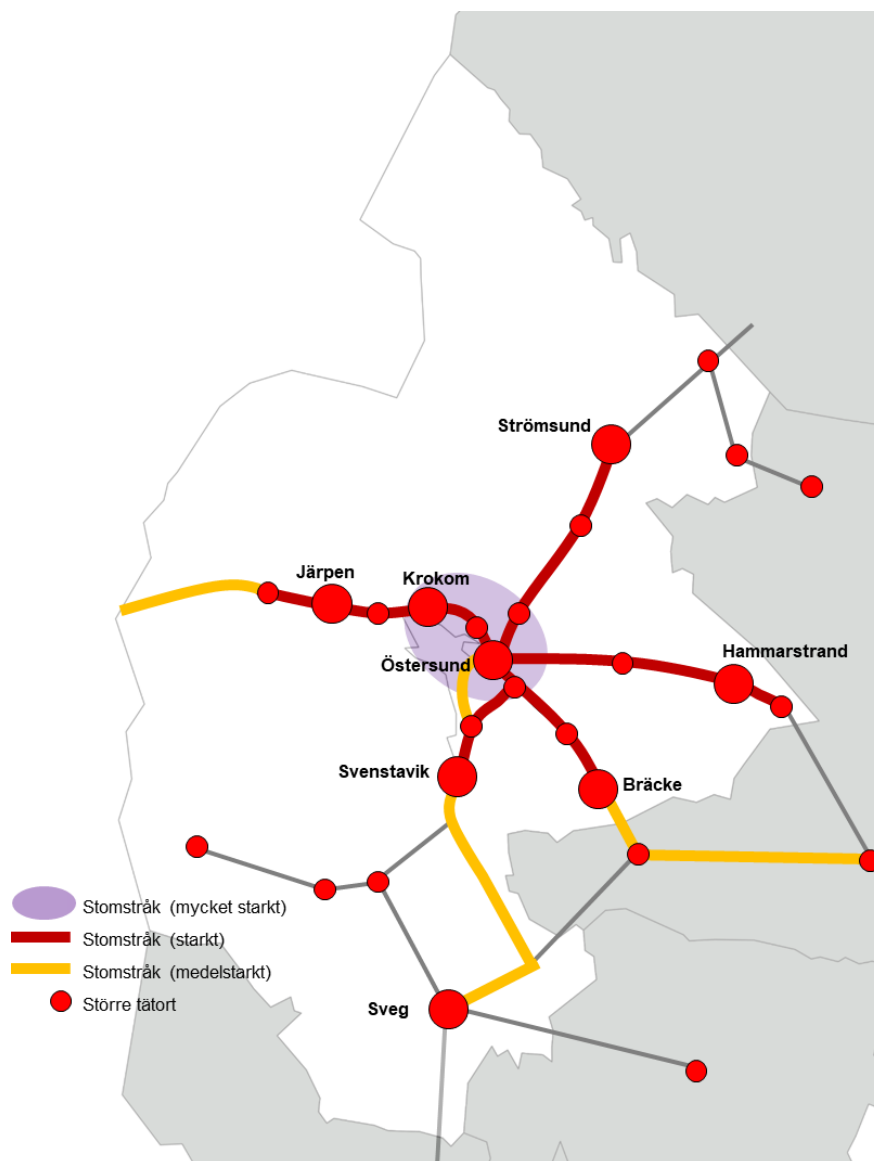
Det faktiska utbudet för specifika linjer behöver utredas närmare och hanteras i den ordinarie trafikplaneringsprocessen.

5.1 Turutbud i stomstråk

Eftersom befolkning och verksamheter till stor del är lokaliserade nära stomstråken har en satsning på utökat utbud i dessa stråk stor potential att ge förbättrad tillgänglighet för många resenärer.

För att vara relevant för arbets- och studiependling och fritidsresor behöver stomstråken ha ett utbud från morgon till kväll. Det behöver vara möjligt att resa på varierande tider för att ha en flexibilitet i vardagen.

Stomstråken är heterogena och resandeunderlag och förutsättningar varierar kraftigt geografiskt. Utöver stomstråken kan trafiken även delas in i stråk av olika styrka för att ytterligare detaljera bilden kring utbudet, se nedan.



Figur 9 Stomstråken uppdelat i mycket starka, starka och medelstarka stråk. I figuren syns kommuncentrum och större tätorter i länet (>500 invånare).

Regioncentrum Östersund utmärker sig som den stora tyngdpunkten i länet. I ett område kring Brunflo-Lit/Krokom kan utbudet i stråken klassas som **mycket starkt** med över 20 dubbelturer.

En målbild är att **de starka stomstråken bör ha minst 12 dubbelturer** i pendlingsrelationer där restiden inte överstiger en timme. Nedan en principiell bild av hur ett sådan utbud kan fördela sig över trafikdygnet. Principen bygger på timmestrafik i högtrafik och utglesning till tvåtimmarstrafik övrig tid.

Tabell 2 Principitidtabell

06:00	07:00	08:00	09:00	11:00	13:00	15:00	16:00	17:00	18:00	20:00	22:00
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Detta mål ger relativt god tillgänglighet längs stråken för många av länets tätorter och kommuner. Tillgängligheten till regioncentrum är god från alla kommuncentrum, förutom från Sveg där utbudet istället blir inriktat på att möjliggöra ett antal dagliga resor som en följd av det långa avståndet.

I de yttre delarna, som klassas som **medelstarka**, accepteras en lägre utbudsnivå som en följd av lägre resandeunderlag.

I stomstråken varierar konkurrenskraften mot bil beroende på om trafiken sker med tåg eller buss. Restidskvoten bör inte överstiga 1,5 för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett alternativ.

5.2 Minsta turutbud för tätorter och landsbygd

Tabellen nedan visar en inriktning för minsta turutbud för tätorter av olika storlek. Nivåerna ska ses som en inriktning för planeringen. Avseende resmöjligheter till kommun- eller regioncentrum och pendlingsturer gäller utbudsnivån för resrelationer där restiden är under en timme.

Tabell 3 Inriktning för minsta utbud kopplat till tätortsstorlek

	Antal avgångar per vardag	Resmöjlighet till kommun- el regioncentrum (dubbelturer) vardag	Pendlingsturer till kommun- el regioncentrum (ankomst 6-9, resp avgång 15-18)	Helg- och kvällstrafik, antal avgångar
Större tätorter (minst 2000 inv)	24	Minst 12 dt	2-3 turer per dag, i båda riktningar	Helg: 5 Kvällstrafik
Mellanstora tätorter (1000-2000 inv)	18	Minst 9 dt	2-3 turer per dag, i båda riktningar	Helg: 3 Kvällstrafik
Mindre tätorter (500-1000)	12	Minst 6 dt	2 turer per dag i huvudsaklig pendlingsriktning	Helg: 2 Kvällstrafik
Små tätorter (-500 inv)	6	Minst 3 dt	2 turer per dag i huvudsaklig pendlingsriktning	Helg: 2
Landsbygd	-	Möjlighet att resa till serviceort minst 2 vardagar per vecka	-	-

Bilaga A. Resandet per linje i den upphandlade busstrafiken 2016-2019

Sammanställning av resandet åren 2016-2019 i den upphandlade regionala kollektivtrafiken (ej Närtrafik och Anropsstyrd trafik). Siffrorna visar antal påstigande där resan börjar och/eller slutar i Jämtland.

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Interregional busstrafik					
26 Ånge - Ytterhogdal - Sveg	4 000	4 000	2 000	2 000	-50%
30 Sundsvall - Bispgården - Hammarstrand	5 000	6 000	5 000	5 000	0%
39 Hoting - Backe - Ramsele - Sollefteå	1 000	8 000	7 000	4 000	300%
40 Örnsköldsvik - Sollefteå - Hammarstrand - Östersund	54 000	54 000	50 000	47 000	0%
41 (Hoting) - Backe - Junsele	-	-	-	-	
45 Gällivare - Storuman - Dorotea - Östersund	36 000	35 000	35 000	36 000	0%
46 Mora - Sveg - Östersund	72 000	70 000	68 000	61 000	-15%
47 Dorotea - Hoting	3 000	2 000	-	1 000	-67%
56 Sveg - Älvros - Ytterhogdal/Vänsjö - Kårböle - Ljusdal	14 000	13 000	12 000	11 000	-21%
63 (Östersund) - Dorotea - Umeå	130 000	158 000	151 000	152 000	0%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Berg					
161 Östersund - Orrviken - Hackås - Svenstavik	58 000	60 000	62 000	65 000	12%
162 Östersund - Brunflo - Myrviken - Hallen - Höglekardalen	28 000	30 000	30 000	31 000	11%
163 Östersund - Brunflo - Hackås - Svenstavik - Åsarna - Rätan	41 000	44 000	46 000	41 000	0%
608 Hackåsen - Vattjom - Oviken - Myrviken	-	-	-	-	0%
609 Myrviken - Hackås	11 000	11 000	12 000	13 000	18%
610 Oviken - Funäs - Matnåset	1 000	1 000	1 000	1 000	0%
611 Oviken - Myrviken - Vigge - Svenstavik	15 000	19 000	18 000	17 000	13%
612 Vigge - Dalåsen - Myrviken	5 000	6 000	6 000	6 000	20%
613 Svenstavik - Åsarna - Ljungdalen	17 000	15 000	16 000	15 000	-12%
615 Svenstavik - Rätan - Handsjöbyn - Överturingen	25 000	20 000	19 000	14 000	-44%
616 Svenstavik - Gillhov - Dödre	6 000	6 000	7 000	6 000	0%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Bräcke					
127 Bräcke - Gällö - Östersund	114 000	101 000	97 000	88 000	-23%
211 Sidsjö - Bodsjöbyn - Revsund - Gällö	4 000	3 000	4 000	3 000	0%
212 Gällö - Rissna - Åsgård	8 000	12 000	11 000	9 000	0%
213 Ede - Marsätt - Samsta - Ede	-	-	-	-	0%
215 Sörböle - Höviken - Bergvik - Revsund - Hållborgen - Pilgrimsta	-	-	-	-	
221 Ocksjön - Våle - Bräcke	5 000	4 000	5 000	4 000	-20%
222 Sörbygden - Bräcke	3 000	3 000	4 000	3 000	0%
223 Löningsberg - Bensjö - Bräcke	1 000	-	-	-	-100%
224 Kälarne - Gimdalen - Nyhem - Sösjö - Bräcke	6 000	10 000	7 000	5 000	-17%
228 Ljungå - Sörbygden - Kälarne	3 000	3 000	2 000	1 000	-67%
231 Kälarne - Stugun	10 000	11 000	11 000	8 000	-20%
233 Kälarne - Hammarstrand	4 000	4 000	4 000	3 000	-25%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Härjedalen					
164 Östersund - Funäsdalen	46 000	43 000	44 000	41 000	-11%
620 Ljungdalen - Funäsdalen	-	-	-	-	
621 Funäsdalen - Mittådalen - Messlingen	2 000	3 000	3 000	3 000	50%
622 Funäsdalen - Bruksvallarna - Ramundberget	9 000	8 000	9 000	10 000	11%
623 Funäsdalen - Tännaldalen - Fjällnäs	7 000	5 000	6 000	6 000	-14%
631 Sveg - Vemdalen - Funäsdalen	21 000	23 000	22 000	18 000	-14%
633 Sveg - Linsell - Lofs dalen - Tännäs - Funäsdalen	4 000	5 000	4 000	3 000	-25%
634 Östansjö - Lillhärdal - Herrö - Sveg	20 000	20 000	19 000	19 000	-5%
636 Lofs dalen - Vemdalen	-	-	-	-	
639 Ytterhogdal - Älvros - Ytterberg - Sveg	16 000	14 000	12 000	8 000	-50%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Krokom					
91 Östersund - Krokom - Nälden NATTBUSS	6 000	7 000	4 000	4 000	-33%
150 Östersund - Ås - Krokom	135 000	137 000	133 000	133 000	-1%
151 Östersund - Krokom - Aspås - Aspåsnäset	62 000	61 000	61 000	60 000	-3%
153 Östersund - Föllinge - Skärvången/Åkersjön - Valsjöbyn	40 000	39 000	42 000	30 000	-25%
154 Östersund - Kaxås - Rönnöfors	58 000	56 000	59 000	55 000	-5%
159 Östersund - Ås	117 000	122 000	122 000	121 000	3%
521 Änge - Landön - Rönnöfors - Änge	11 000	11 000	9 000	9 000	-18%
522 Änge - Oxböle - Valla	-	-	-	-	
530 Östersund - Frösön - Rödön	2 000	2 000	3 000	3 000	50%
531 Tängtorpet - Dille - Kännåsen - Östersund	6 000	5 000	5 000	5 000	-17%
532 Nälden - Alsen - Änge	17 000	21 000	22 000	21 000	24%
533 Östersund - Nälden - Alsen	7 000	6 000	6 000	5 000	-29%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Ragunda					
132 Hammarstrand - Höglunda/Strömsnäs - Stugun - Östersund	50 000	52 000	48 000	45 000	-10%
311 Hammarstrand - Färsån - Överammer	9 000	9 000	8 000	6 000	0%
312 Hammarstrand - Ragunda - Brännan - Bispgården	14 000	14 000	10 000	7 000	0%
315 Bispgården - Hammarstrand	45 000	42 000	33 000	27 000	-40%
321 Stugun - Mårdsjön - Borgvattnet	2 000	2 000	1 000	-	-100%
322 Boberg/Köttsjön - Överammer - Stugun	7 000	9 000	7 000	9 000	29%
323 Stugun - Torsgård - Brynjugård	1 000	1 000	1 000	4 000	300%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Strömsund					
142 Hoting - Strömsund - Hammerdal - Östersund	118 000	107 000	102 000	100 000	-15%
413 Hammerdal - Fyrås - Kilen	1 000	1 000	-	-	-100%
414 Yxskaftekälen - Gåxsjö - Sikås - Hammerdal	7 000	5 000	4 000	3 000	-57%
421 Hoting - Backe - Vängel	1 000	2 000	2 000	2 000	100%
422 Hoting - Backe - Strömsund	12 000	8 000	9 000	8 000	-33%
425 Gäddede - Lidsjöberg - Strömsund	8 000	6 000	5 000	5 000	-38%
427 Postviken - Äspnäs - Strömsund	2 000	2 000	2 000	2 000	0%
428 Öhn - Tullingsås - Strömsund	2 000	2 000	2 000	2 000	0%
429 Svaningen - Hillsand - Strömsund	1 000	1 000	1 000	1 000	0%
431 Strömsund - Laxsjö - Föllinge	6 000	6 000	8 000	9 000	50%
444 Norråker - Kyrktåsjö - Hoting	11 000	10 000	11 000	9 000	-18%
445 Norråker - Lövvik - Tåsjödet (-Hoting)	1 000	1 000	1 000	1 000	0%
472 Ankarede - Stora Blåsjön - Gäddede	3 000	4 000	4 000	4 000	33%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Åre					
155 Östersund - Järpen - Åre - Duved	116 000	121 000	122 000	119 000	3%
156 Östersund - Trångsviken - Mattmar - Järpen	138 000	127 000	124 000	121 000	-12%
157 Mörsil - Järpen - Åre - Duved	245 000	237 000	234 000	245 000	0%
541 Vålje - Hallen - Järpen	16 000	16 000	15 000	14 000	-13%
542 Mattmar - Offne - Mattmar	5 000	4 000	4 000	6 000	20%
543 Hammarnäs - Mattmar	3 000	3 000	3 000	3 000	0%
544 Hallen - Sundsbacken - Hammarnäs	12 000	11 000	10 000	10 000	-17%
551 Kallsedet - Järpen	19 000	16 000	16 000	15 000	-21%
553 Huså - Järpen - Mattmar	4 000	4 000	4 000	4 000	0%
561 Undersåker - Edsåsdalen	2 000	2 000	3 000	3 000	50%
562 Järpen - Undersåker - Ottsjö - Vålådalen	13 000	12 000	13 000	11 000	0%
571 Duved - Ånn - Enafors - Storlien	-	2 000	2 000	1 000	
572 Duved - Skalstugan	2 000	2 000	2 000	2 000	0%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Stadstrafik Östersund					
1 Odenskog - Körfältet - Centrum - Valla	660 000	690 000	694 000	716 000	8%
2 Östra Odensala - Centrum - Solliden	691 000	690 000	463 000	465 000	-33%
3 Frösö Park - Frösö Kyrka - Valla C - Centrum	84 000	86 000	90 000	94 000	12%
4 Ängsmon - Centrum - Härke - (Frösö Kyrka - Frösö Park)	714 000	699 000	695 000	703 000	-2%
5 Frösö Zoo - Centrum	42 000	47 000	48 000	49 000	17%
6 Ängsmon - Torvalla C - Centrum - Lugnvik - Brittsbo	677 000	712 000	981 000	1 007 000	49%
8 Tegelman - Centrum - Norr - Lugnvik	49 000	51 000	51 000	49 000	0%
9 Valla C - Lövssta - Centrum - Ösd jvstn - Odenskog	484 000	485 000	499 000	495 000	0%
14 Norr - Centrum - Torvalla C - Ängsmon	277 000	300 000	325 000	367 000	32%
15 Industritur Lugnvik	2 000	2 000	7 000	7 000	250%
16 Torvalla centrum - Valla centrum	-	-	-	-	0%
21 Östersund - Valla Nattbuss	4 000	4 000	3 000	4 000	0%
22 Östersund - Lugnvik - Brittsbo Nattbuss	-	-	-	1 000	0%
24 Östersund-Torvalla Nattbuss	6 000	7 000	6 000	6 000	0%
31 Extra Söndag och Helgdagstrafik	3 000	3 000	4 000	4 000	33%
32 Extra Söndag och Helgdagstrafik	3 000	3 000	4 000	4 000	33%

Regionbuss Östersund	2016	2017	2018	2019	Diff. 2016-19
92 Östersund - Lit - Häggenås NATTBUSS	2 000	2 000	1 000	1 000	-50%
93 Östersund - Brunflo NATTBUSS	5 000	5 000	3 000	3 000	-40%
100 Östersunds sjukhus - Östersund bstn	-	-	-	-	
101 Östersunds jvg - Östersunds bstn	-	-	-	-	
108 Brunflo - Torvalla	10 000	11 000	10 000	11 000	10%
109 Östersund - Odenskog - Brunflo	58 000	59 000	58 000	59 000	2%
110 Östersund - Ope - Brunflo	176 000	181 000	187 000	194 000	10%
111 Brunflo - Marieby - Östersund	47 000	47 000	48 000	52 000	11%
115 Loke - Tandsbyn - Brunflo	24 000	24 000	19 000	21 000	-13%
116 Börön - Brunflo	7 000	7 000	7 000	6 000	-14%
118 Bodal - Brunflo	1 000	1 000	1 000	-	-100%
140 Lit - Östersund	52 000	50 000	49 000	51 000	-2%
141 Högarna - Jämtlands Nyby - Lit	10 000	9 000	9 000	10 000	0%
143 Häggenås - Lit - Östersund	40 000	41 000	40 000	40 000	0%
144 Munkflohögen - Norderåsen - Häggenås - Lit	10 000	9 000	10 000	11 000	10%
145 Husås - Östersund	16 000	16 000	16 000	15 000	0%
601 Orrviken - Fåker - Brunflo	11 000	11 000	10 000	12 000	9%
602 Fåker - Lerån - Klockåsen	-	-	-	-	
603 Norderön - Orrviken	2 000	3 000	4 000	4 000	100%

Bilaga B. Statistik för regionbusslinjer 2019

Planerat utbud och påstigande år 2019.

Linje	Resandet					Utbud					Nyckeltal	
	Elev och ungdomsk	Konsument	Länsöverskridan	Övrig	Antal res	Andel ungdom/elev	Kilometer/år	Turer, lördag	Turer, söndag	Turer, totalt	Påstigande per tur	Påstigande per dygn (3)
26	664	1 210	95		1 969	34%	133 537	0	180	1 043	2	5
30	1 202	2 172	1 033	368	4 775	25%	92 987	0	120	1 235	4	13
39	4 084	229	8		4 321	95%	194 678	0	176	1 997	2	12
40	19 364	17 644	8 037	2 086	47 131	41%	555 847	108	181	3 094	15	129
41	1	1			2	50%	25 104	0	0	510	0	0
45	4 546	25 545	5 790	58	35 939	13%	871 491	216	256	1 492	24	98
46	21 942	38 972	61		60 975	36%	611 468	270	316	2 116	29	167
47	587	256	436		1 279	46%	8 465	0	0	374	3	4
56	4 261	6 374			10 635	40%	187 777	108	126	1 911	6	29
91	2 008	2 469			4 477	45%	11 019	212	0	416	11	12
92	344	603			947	36%	6 166	106	0	208	5	3
93	1 212	2 091			3 303	37%	7 907	106	0	208	16	9
100		72			72	0%	264	0	50	305	0	0
108	9 350	1 378			10 728	87%	27 822	0	0	2 408	4	29
109	28 428	30 223	2		58 653	48%	92 651	432	0	4 116	14	161
110	101 213	92 558	427		194 198	52%	253 331	1 233	1 088	13 867	14	532
111	29 333	22 648	1		51 982	56%	127 801	195	177	5 265	10	142
115	16 479	4 975	2		21 456	77%	58 572	0	0	3 218	7	59
116	6 127	242			6 369	96%	25 416	0	0	1 033	6	17
118	128	27			155	83%	3 577	0	0	652	0	0
127	57 622	30 855	8		88 485	65%	280 397	0	0	4 080	22	242
132	20 385	24 609	4		44 998	45%	322 609	108	50	3 799	12	123
140	24 843	26 594			51 437	48%	137 393	323	360	5 341	10	141
141	8 316	1 187			9 503	88%	70 742	0	0	2 410	4	26
142	27 112	72 163	706		99 981	27%	475 789	108	122	4 981	20	274
143	19 842	20 614			40 456	49%	131 362	320	120	3 874	10	111
144	11 317	118			11 435	99%	72 169	0	0	3 312	3	31
145	10 426	4 223			14 649	71%	56 699	0	0	2 525	6	40
150	80 632	52 159			132 791	61%	169 814	267	640	7 031	19	364
151	37 884	22 230	1		60 115	63%	96 531	0	0	3 870	16	165
153	18 005	12 484			30 489	59%	209 772	353	169	3 356	9	84
154	36 447	19 009			55 456	66%	178 675	108	183	3 566	16	152
155	58 317	60 644	1		118 962	49%	238 299	44	52	2 096	57	326
156	62 043	58 662	8		120 713	51%	308 098	590	256	5 914	20	331
157	163 898	80 662	1		244 561	67%	283 947	717	842	7 860	31	670
159	78 109	42 404	1		120 514	65%	122 310	0	0	9 027	13	320
161	45 670	19 045	3		64 718	71%	147 539	0	0	3 111	21	177
162	15 380	15 379	1		30 760	50%	199 448	152	74	2 881	11	84
163	18 576	22 199	4		40 779	46%	230 760	0	0	3 500	12	112
164	20 715	20 002	4		40 721	51%	294 252	216	166	1 402	29	112
211	2 883	52			2 935	98%	38 664	0	0	840	3	8
212	7 985	831			8 816	91%	36 204	0	0	1 303	7	24
221	4 051	37			4 088	99%	21 213	0	0	370	11	11
222	3 256	212			3 468	94%	23 702	0	0	450	8	10
223	324	3			327	99%	11 911	0	0	555	1	1
224	4 269	779			5 048	85%	89 927	0	0	2 620	2	14
228	918	3			921	100%	13 728	0	0	370	2	3
231	5 737	1 925	1		7 663	75%	72 903	0	101	1 631	5	21
233	2 129	714	4		2 847	75%	54 045	108	175	1 631	2	8
311	6 466	26			6 492	100%	17 422	0	0	653	10	18
312	6 874	73			6 947	99%	44 086	0	0	1 201	6	19
315	20 821	6 185	1		27 007	77%	64 954	214	0	2 353	11	74
321	191	99			290	66%	19 514	0	0	410	1	1
322	9 117	157			9 274	98%	47 080	0	0	1 167	8	25
323	4 468	8			4 476	100%	11 175	0	0	462	10	12
414	3 303	184			3 487	95%	95 117	0	0	1 637	2	10
421	1 645	408			2 053	80%	28 744	0	0	681	3	6
422	4 723	3 077	12		7 812	60%	47 942	0	0	510	15	21
425	2 002	2 746	28		4 776	42%	104 664	20	120	752	6	13
427	1 806	54			1 860	97%	10 473	0	0	370	5	5
428	1 990	57			2 047	97%	7 389	0	0	424	5	6
429	485	101			586	83%	36 177	0	0	454	1	2
431	8 388	653			9 041	93%	71 184	0	42	1 695	5	25
444	7 883	1 251	4		9 138	86%	73 779	0	106	1 619	6	25
445	1 015	5			1 020	100%	21 186	0	42	412	2	3
472	3 339	383			3 722	90%	56 316	20	120	1 664	2	10
521	8 260	1 170			9 430	88%	55 620	0	0	1 071	9	26
530	2 279	573			2 852	80%	17 292	0	0	510	6	8
531	3 179	1 354			4 533	70%	15 931	0	0	935	5	12
532	19 708	812			20 520	96%	36 938	108	0	1 305	16	56
533	3 621	1 537			5 158	70%	34 175	0	80	1 168	4	14

Linje	Resandet					Utbud				Nyckeltal		
	Elev och ungdomsk	Konsument	Länsöver skridan	Övrig	Antal res	Andel ungdom/elev	Kilometer /år	Turer, lördag	Turer, söndag	Turer, totalt	Påstigande per tur	Påstigande per dygn (3
541	10 527	3 087			13 614	77%	31 135	0	0	648	21	37
542	5 460	380			5 840	93%	14 040	0	0	440	13	16
543	3 276	13			3 289	100%	3 828	0	0	370	9	9
544	9 933	78			10 011	99%	12 880	0	0	502	20	27
551	11 882	3 525			15 407	77%	92 331	0	0	1 900	8	42
553	2 952	1 318			4 270	69%	47 695	0	0	1 186	4	12
561	2 201	419			2 620	84%	9 943	0	0	1 016	3	7
562	8 778	2 426			11 204	78%	65 019	216	256	1 408	8	31
571	642	116			758	85%	82 784	0	0	1 435	1	2
572	2 360	27			2 387	99%	20 311	0	0	454	5	7
601	11 560	645			12 205	95%	33 447	0	0	1 384	9	33
603	4 307	7			4 314	100%	7 727	0	0	555	8	12
609	13 230	69			13 299	99%	5 830	0	0	370	36	36
610	180	564			744	24%	26 987	0	0	765	1	2
611	13 249	3 738			16 987	78%	97 216	0	0	3 535	5	47
612	5 635	419			6 054	93%	24 128	0	0	880	7	17
613	13 610	944	1		14 555	94%	92 765	0	120	844	17	40
615	14 006	182			14 188	99%	26 866	0	0	482	29	39
616	6 204	85			6 289	99%	31 522	0	0	1 250	5	17
621	3 358	83			3 441	98%	59 410	10	62	1 804	2	9
622	7 415	2 792			10 207	73%	53 376	10	62	1 870	5	28
623	4 061	2 139			6 200	66%	42 766	10	62	1 898	3	17
631	10 251	8 014	7		18 272	56%	272 034	160	314	4 414	4	50
633	2 481	380			2 861	87%	179 948	150	188	2 896	1	8
634	16 576	2 625		3	19 204	86%	110 720	160	62	3 996	5	53
639	4 416	3 950			8 366	53%	63 178	0	0	1 275	7	23