

Förslag till nya

zoner och

taxor för

Skellefteå

buss

Datum: 2021-01-21

Eva Karlberg

Innehåll

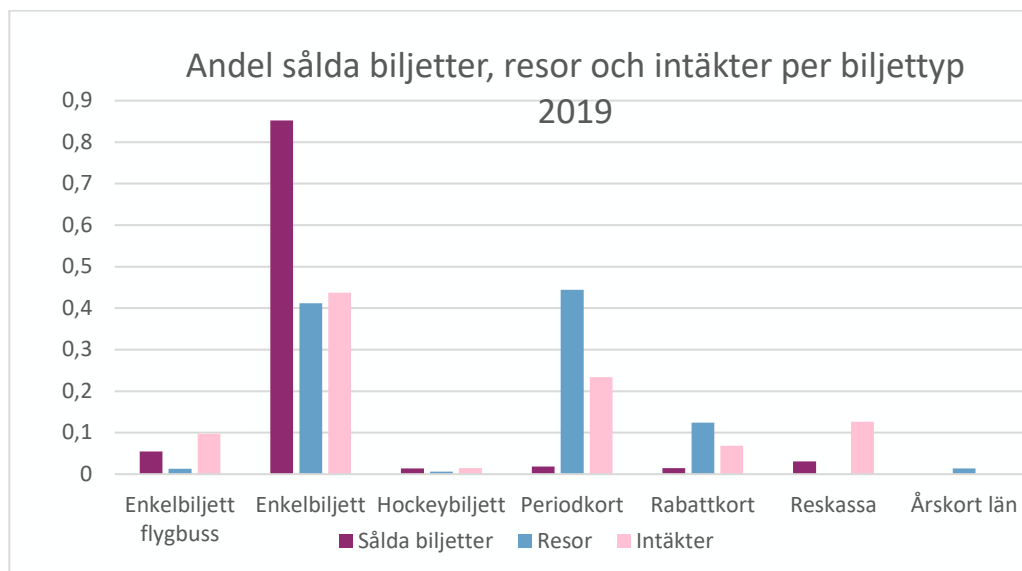
1. Sammanfattning	4
2. Inledning	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Utredningens uppdrag.....	6
2.3 Avgränsningar	7
3. Nuläge	7
3.1 Skellefteå buss	7
3.2 Omvärldsbevakning	8
3.2.1 Övriga bolag.....	8
3.2.3 Jämförelse	8
4. Resande med Skellefteå buss 2019 och 2020	10
4.1 Resande 2019	10
4.2 Utveckling 2020 – 2021	13
4.3 Problem	14
4.3.1 Resenären	14
4.3.2 Chauffören	15
4.3.3 Administratören	15
5. Trender	16
5.1 Coronapandemins effekter på framtida resande	16
5.1.1 Förändring av resvanor	16
5.1.2 Ökat hemarbete	16
5.1.3 Minskad tolerans för trängsel på hållplatser och i fordon	17
5.2 Klimat	17
5.2.1 Minskade inrikes transporter	17
5.2.2 Överenskommelse med Trafikverket	17
5.3 Skellefteås utveckling	18
5.4 Förväntad utveckling av resandet utifrån beskrivna trender	18
6. Förslag	19
6.1 Ökad enkelhet	20
6.2 Minskat resande på grund av mer hemarbete	21
6.3 Minskat resande under peaktider	22
6.4 Förändrade skoltider för gymnasieskolan (utanför uppdraget)	22
6.5 Minskad trängsel, realtidsinformation om fyllnadsgrad	23
6.6 Riktade provperioder	23
6.7 Åtgärder för att minska problem med biljetter	24

7. Slutord	25
Källor	27
Bilagor	28

1. Sammanfattning

Skellefteå buss har lämnat ett uppdrag att ta fram ny zonindelning och nya taxor för lokaltrafiken i Skellefteå kommun. Åtgärderna ska bidra till att resandet med kollektivtrafik ska fördubblas till 2030.

Jämfört med trafikföretag i närheten (Luleå lokaltrafik, Ultra i Umeå och lokalbussarna i Östersund) är Skellefteå buss det enda företag som har zonindelning. Det finns också väldigt många sätt att köpa biljetter på, särskilt enkelbiljetter, vilket innebär svårigheter för resenären att välja biljetter och för chauffören att prissätta på rätt sätt. Det skapar en stor osäkerhet och onödiga konflikter. Skellefteå buss har också fler tidsmässigt ”korta” biljetter medan de övriga företagen har fler biljetter som räcker en längre tid.



Det syns också i ovanstående diagram, enkelbiljetter utgör mer än 80 % av de sålda biljetterna. Flest resor görs med periodkortet och mest intäkter kommer från enkelbiljetterna. Vuxna står för hälften av resorna, barn för ¼ och ungdomar och seniorer för 1/8 var.

När de gäller resorna mellan zonerna sker 85 % av resandet från och i zon 1, centrala stan och Bergsbyn. Från Ursviken, zon 2, utgår 7 % av resorna och från Skelleftehamn zon 8 %. Från Skelleftehamn reser man i princip till centrala stan, från Ursviken sker resor både till Skelleftehamn och till centrala stan. Centrala stan reser till största delen till Skelleftehamn. Antalet resor per invånare är i stort sett lika i Skelleftehamn och centrala stan, ca 25 resor/år. De är betydligt lägre i Ursviken 18 resor/år. Resandet har från 2019 till början på 2021 minskat med 56 %, mer än hälften av resorna har försvunnit.

Tre stora trender påverkar resandet i dag och i framtiden.

Corona

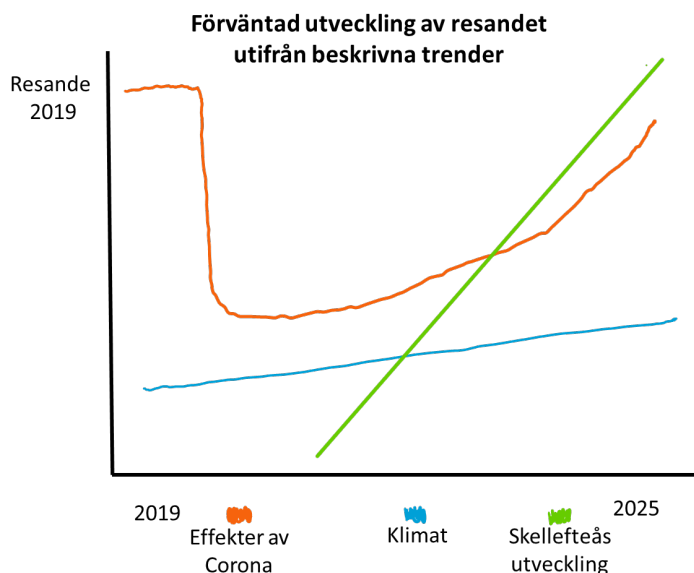
Då Coronapandemin troligen kommer att finnas kvar hos oss ytterligare ett antal år kommer dess effekter att finnas kvar.

- Förändring av resvanor
- Ökat hemarbete
- Minskad tolerans för trängsel i fordon och på hållplatser

Miljö

- Minskade inrikes transporter
- Överenskommelse med Trafikverket

Skellefteås utveckling



Konstateras kan att som resenär i Skellefteås lokaltrafik är det krångligt och ganska obegripligt när och var man ska köpa en biljett och särskilt hur mycket den kostar. Det går att göra något åt dessa problem. Genom att ta bort zonerna och minska ner antalet priser på samma biljett beroende på var och hur den köps kommer det att bli mycket enklare än i dag. En ytterligare biljettförändring föreslås också, att det ska bli billigare att resa mitt på dagen så att resandet under högbelastningstid minskar och trafiken kan jämnas ut under dagen. Resandet kommer att minska då fler jobbar hemma, det kan delvis kompenseras om periodkortet marknadsförs för en hel familj eller eventuellt en ny flexibel produkt tas fram

Något som också skulle kunna jämna ut trafiken under dagen och minska belastningen på vissa tider är om gymnasieskolans tider förändrades så att de inte infaller under den högsta belastningen.

Om den resande får information om hur trångt det är på bussen, om det finns lediga sittplatser, hur ser det ut på nästa buss kan hen själv välja vilken buss man vill åka med. Det ger en bättre service och ökad valfrihet till kunden.

Det för Skellefteå buss viktigaste förslaget är att införa gratis provperioder för de som i dag inte åker kollektivt. Skellefteå står inför en stor förändring, med en beräknad befolkningsökning på 10 000 invånare. Om Skellefteåbuss tar fram en långsiktig och omfattande marknadsföringsplan som innehåller bland annat gratis provperioder till nyinflyttade, m fl kommer man kunna öka sina intäkter med ca 80 % (jämfört med 2019 innan pandemin slog till). Att rikta sig till nyinflyttade, de som byter jobb och är i förändring är enligt forskningen det bästa tillfället att få nya resenärer.

Det finns också ett antal kantigheter i biljetthanteringen som behöver justeras för att underlätta för resenären, chauffören och administratören.

Genom att förenkla biljetthanteringen och attrahera nya skelleftebor och de som byter jobb har Skellefteå buss just nu en gyllene möjlighet att bygga kollektivtrafiken i kommunen ännu starkare.

2. Inledning

2.1 Bakgrund

Skellefteå buss hanterar kollektivtrafiken i Skellefteå, både stadstrafiken och på länstrafikens uppdrag delar av länets linjetrafik, främst inom Skellefteå kommun. Även flygbuss och skolskjutsar ingår i företagens ansvar. Skellefteå buss är ett av de större bussföretagen i norra Sverige. Den totala fordonsparken består av cirka 130 fordon. De uppdateras stegvis till biogas- eller eldrivna bussar, med målet att 2021 vara helt fossilfria.

Företaget ägs till 100% av Skellefteå Stadshus AB, som i sin tur är helägt av Skellefteå kommun. Service och underhåll av fordonsparken sker vid egna verkstäder i Skellefteå och Burträsk. Fastigheterna i Skellefteå ägs av ett dotterbolag till Skellefteå buss. Garage, egna eller hyrda, finns på 13 orter inom trafikområdet.

2.2 Utredningens uppdrag

Målet med utredningen är att för lokaltrafiken ta fram förslag på:

- Ny zonindelning
- Nya taxor

Dessa åtgärder ska bidra till att kommunens mål i utvecklingsstrategin 2030 uppnås:

Resandet med kollektivtrafiken ska fördubblas till 2030.

Den förändrade zonindelningen och de nya taxorna ska ge följande nytta:

- Ökad kundnöjdhet
- Ökat resande
- Bättre arbetsmiljö för chaufförer och andra

2.3 Avgränsningar

I utredningen ingår inga förslag till förändring av turer, linjestreckningar eller liknande normala åtgärder inom Skellefteå buss ansvarsområde. Gymnasieresorna ingår inte heller i uppdraget då de upphandlas och finansieras på annat sätt.

3. Nuläge

3.1 Skellefteå buss

Skellefteå buss har utvecklats genom att ett antal bussföretag slagits samman, det innebär också att ett antal gamla linjer och därmed också zonindelningar ärvt in i bolaget. Zonindelningen finns fortfarande kvar i motsats till jämförbara trafikföretag i närheten.

Zon 1 Skellefteå centrum och Bergsbyn

Zon 2 Ursviken

Zon 3 Skelleftehamn

En enkelbiljett kan köpas på bussen och betala med kort, då finns inte någon fri övergång. Den kan köpas i Skellefteå buss app där man får en QR-kod som digitalt färdbevis och fri övergång en timme i Zon 1. Det går också att köpa biljetten i företagets webbshop men då måste man ha ett kort att ladda ner resan på. Det köps på bussen för 25 kr eller på Skellefteå busstation. Fri övergång i zon 1 gäller i en timme.

Förutom dessa möjligheter att köpa en enkelbiljett finns produkterna

- Reskassa
- Rabattkort för dej som åker då och då
- Periodkort 30 dagar
- Nattaxa för enkelbiljett på linje 8

Som framgår av ovanstående redovisning finns det många möjliga inköpsställen för biljetter. De kan köpas på bussen, i Skellefteå buss app, på busstationen i Skellefteå och i webbshopen (där genomförs också påfyllning av kort).

Priserna för de olika zonerna redovisas i avsnittet omvärldsbevakning.

I dagsläget är det inte enkelt att resa kollektivt framför allt när man rörs sig över geografiska och verksamhetsmässiga gränser i Skellefteå kommun. För att stimulera till ökat kollektivt resande bör åtgärder genomföras för att förenkla både resandet och

betalningen. Nuvarande zonindelning och taxesystem är krångligt för både resenärer och chaufförer. De känner sig osäkra kring prissättningen och får ofta diskutera priserna med resenärerna vilket ger ökat missnöje mot kollektivtrafiken och skapar en dålig arbetsmiljö för chaufförerna.

3.2 Omvärldsbevakning

3.2.1 Övriga bolag

Eftersom stadsbussarna i Sundsvall liksom hela Västernorrland, i samarbetet Din tur, har en helt annan biljettstrategi som helt och hållet bygger på avstånd finns de inte med i jämförelsen nedan. En grundbiljett vuxen där kostar 26 kr, nästa steg som kommer vid ca 9 km kostar 32 kr. Det kan vara svårt att veta exakt vad en resa kostar då man måste veta hur långt det är mellan två hållplatser som man måste veta namnet på. Prislister med långa uppräknig av avstånd i kilometer och pris är en stark kontrast gentemot till exempel Luleå lokaltrafik som på sin hemsida skriver:

” Oavsett om du åker med LLT på dagen eller natten, och oavsett var inom vårt linjenät du åker, kostar det alltid lika lite. Det som påverkar priset är ditt betalsätt och din ålder. Det billigaste alternativet är alltid att använda busskort.”

3.2.3 Jämförelse

En jämförelse har gjorts kring priser och zonindelning med lokaltrafiken i Luleå LLT, Umeå Ultra samt lokalbussarna i Östersund. Lokalbussarna i Sundsvall är inte med i jämförelsen på grund av den annorlunda prissättningen. Det finns likheter, men också stora skillnader.

Jämförelsen mellan de olika trafikbolagen är gjord för en resandekategori, vuxna 26 - 65 år .

	Skellefteå buss zon 1	Skellefteå buss zon 2	Skellefteå buss zon 3	LLT Luleå **	Ultra Umeå	Stadsbussarna Östersund
Vuxen 26-64 år						
Enkelbiljett ombordköp	30	40	50	36	37	
Nattaxa vuxen ombordköp	40	50	60			
Enkelresa annat inköpsätt, förköp, app mm	25	35	45	29	27	30
Enkelresa med reskassa	18	26	34			
Rabattkort 6 - 40 resor ombord *	22	30	38		27	
Rabattkort 6 - 40 resor webbshop/app *	18	26	34	20	21	
7 resor						200
12 resor						300
18 resor						400

24 resor						500
30 resor						600
Periodkort 30 dagar ***	520	675	810	680	600	710
Periodkort 60 dagar					1 020	
Periodkort 90 dagar				1 820	1 500	
Periodkort 120 dagar					1 950	
Periodkort 180 dagar				3 360		
Årskort				5 700	5 280	
72 timmar				150		
Flygbuss	80					90
Flygbuss 10 resor	680					750
Flygbuss 20 resor	1 360					

* För Skellefteå buss gäller rabattkortet specifik sträcka samt zon 1. I Luleå 6 - 30 resor.

Övergång 60 min från påbörjad resa (i Skeå inom zon 1)

** I Luleå finns inga flygbussar. 2 ordinarie linjer passerar flygplatsen

*** I Skellefteå gäller periodkort endast specifik sträcka samt zon 1.

Övergång 75 min från påbörjad resa

Gäller på flygbussarna

Den stora skillnaden mellan Skellefteå buss och övriga trafikföretag är att det finns zonpriser i lokaltrafiken. Det innebär att antalet alternativa priser blir tre gånger så många och risken för otydlighet för resenärerna och felaktig prissättning av chaufförerna ökar. Det effektivaste sättet att förenkla resandet bör därför vara att minska antalet eller helt ta bort zonerna i lokaltrafiken.

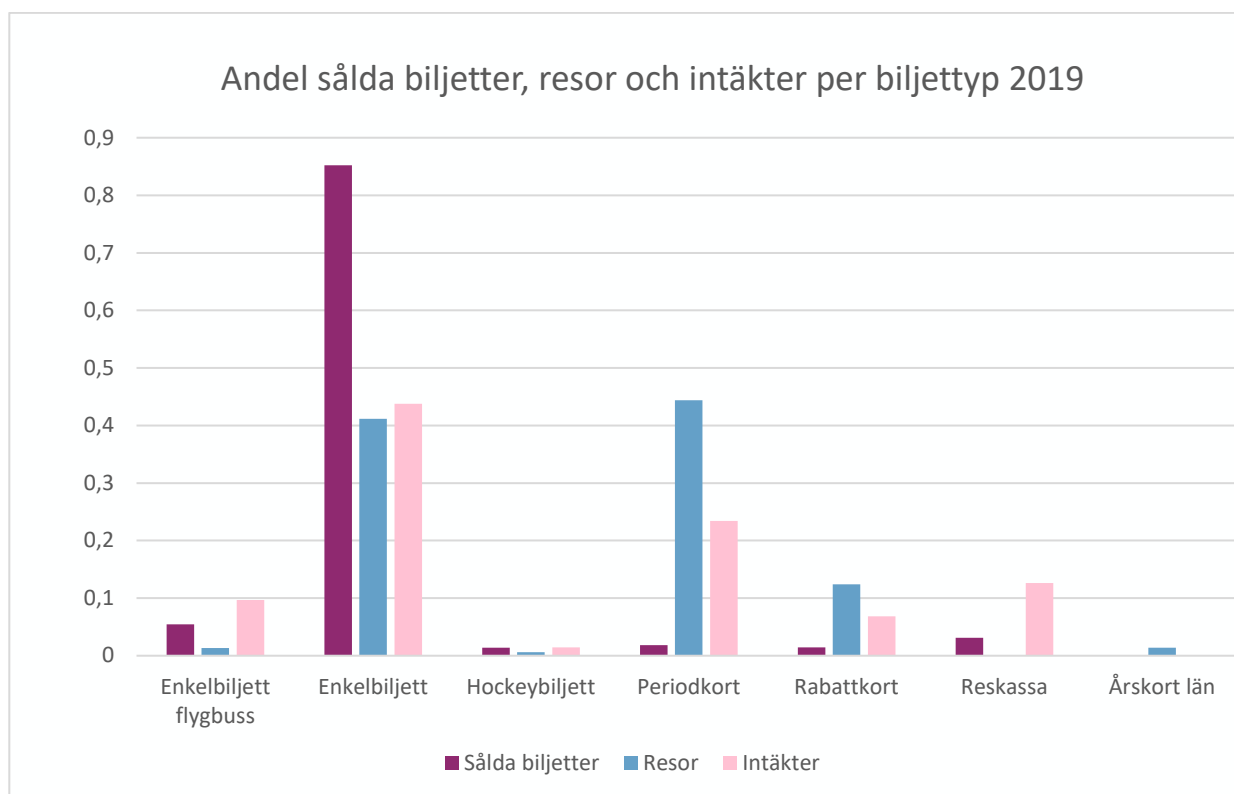
Konstateras kan att LLT och Ultra har betydligt färre biljettalternativ när det gäller enstaka eller få resor. Däremot har de betydligt fler "längre" produkter som periodkort från 30, ända upp till 180 dagar. Båda har också årskort. Skellefteå buss har också ett årskort med det finns inte med i deras prislista utan hanteras av Länstrafiken och finns därför inte med i redovisningen. Att fokusera på enstaka eller få biljetter är också något som gör resandet krångligare. En biljett som gäller längre är alltid enklare och om den dessutom inte är begränsad till en viss sträcka minskar enkelheten ytterligare.

Både LLT och Ultra har många biljettyper för längre perioder vilket visar att företagen har ett byggt upp en stark kundrelation under en lång period och att man är villig att ge mig som resenär en så bra och enkel resa som möjligt. Att det också säljs längre biljetter är ett tecken på förtroende från resenärerna, de litar på att få en bra service under den period de köpt sin biljett. Att göra tvärt om, fokusera på de korta biljetterna kan ge en bild av ett företag som inte själv känner att de har en långsiktig strategi och kan ge ett sådant löfte till resenärerna. Det kan leda till att resenärerna inte får det förtroende som behövs för att binda sig en längre tid.

4. Resande med Skellefteå buss 2019 och 2020

4.1 Resande 2019

Hur Skellefteå buss försäljning av biljetter, antal resor och intäkter fördelas i procent redovisas i nedanstående diagram. Det är enkelbiljetter som står för flest sålda biljetter och de största intäkterna. Flest resor står periodkortet för och de genererar också näst mest intäkter. Rabattkortet är den tredje största kategorin och på fjärde plats kommer reskassan, men de redovisar inte några resor. De räknas i statistiken som enkelbiljetter och kan inte särskiljas från övriga enkelbiljetter.

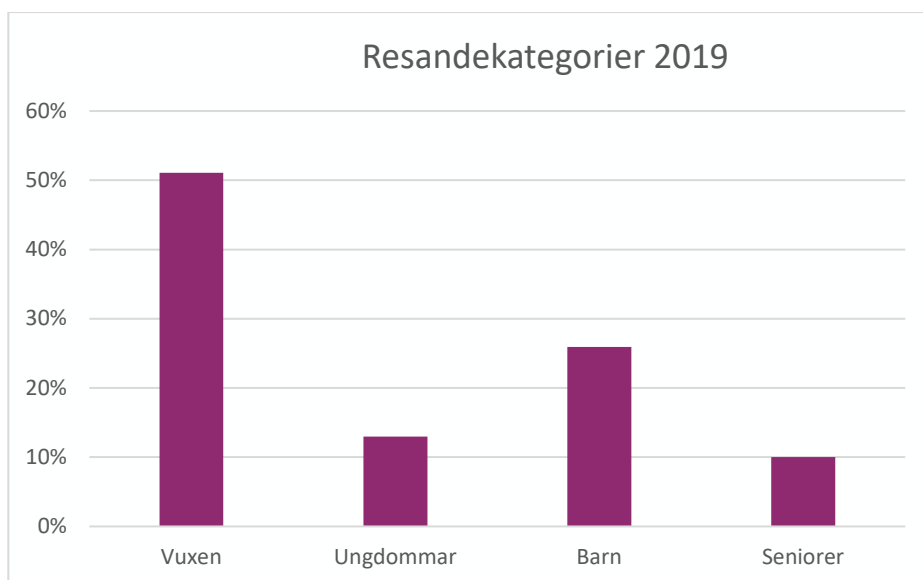


I avsnitt 3.2.2. görs en jämförelse med närliggande trafikföretag av vuxenbiljett.

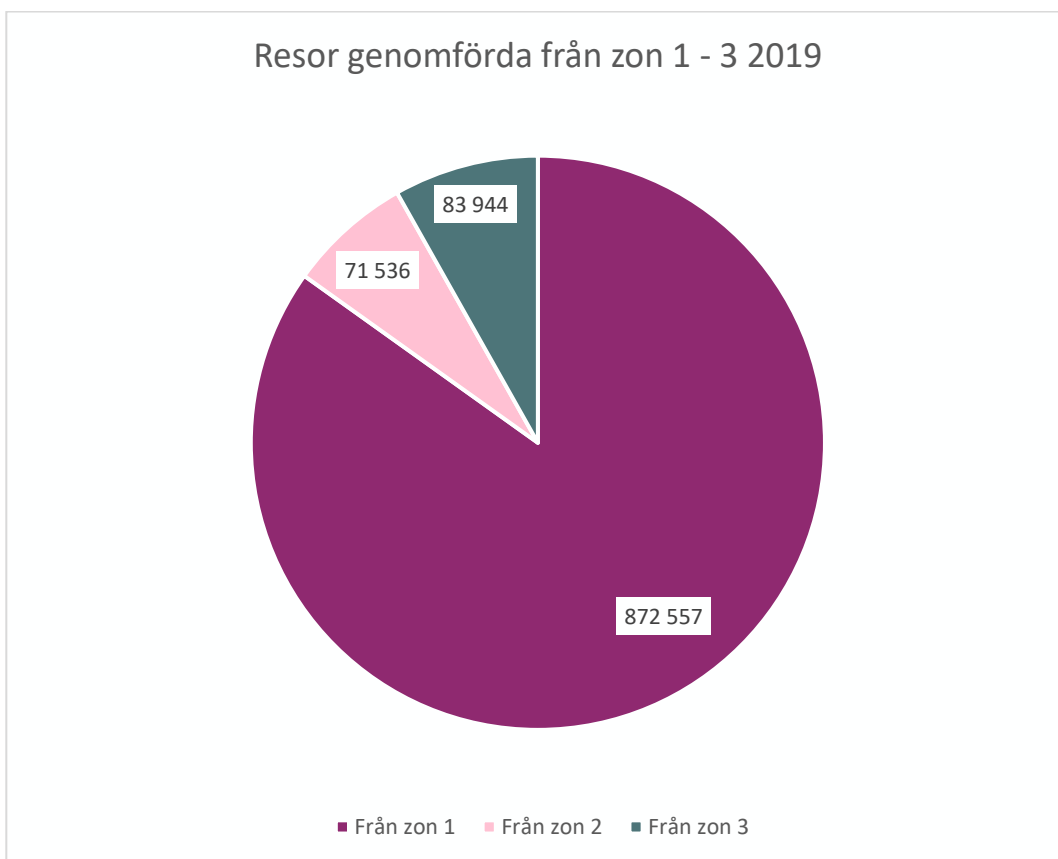
Vuxen (26-64 år)
Senior (65+ år)
Ungdom (20-25 år)
Barn (7-19 år)
Nattaxa (Vuxen)

Alla biljetter som säljs har de biljettkategorier som visas i bilden till vänster. Det innebär att det finns många biljettalternativ då de dessutom finns för alla tre zoner.

Det gör att risken för chauffören att göra fel blir ännu större. Dessutom finns det som tidigare nämnts minst fyra olika sätt att köpa en biljett som alla ger olika priser.



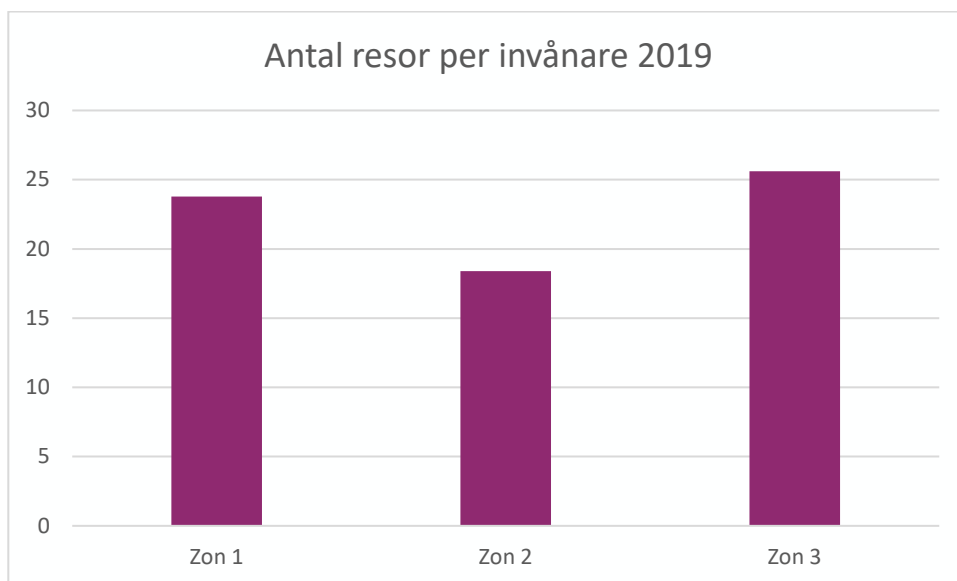
Vuxna genomför drygt hälften av resorna, ungdomar och seniorer ca 10 %. Då är gymnasieresorna borträknade, de utgör ca 18 % av det totala resandet men ingår inte i underlaget för utredningen. Barn är den näst största kategorin och står för ca ¼ av resandet.



Son framgår i diagrammet ovan sker de flesta av resorna, 85 %, från zon 1, och 85 % av dessa reser inom zon 1. De som reser utanför reser till största delen till Skelleftehamn, zon 3. Från Ursviken zon 2, som har 7 % av resorna sker största resandet till zon 1, men det finns också resor inom den egna zonen och till zon 3. Zon 3 har en andel på 8 % av resorna, väldigt få resor i den egna zonen och de flesta resorna till zon 1.

Antalet resor från och till de tre zonerna är i stort sett lika. Det är en liten skillnad för Ursviken som har 6 000 resor färre till än från.

För en mer detaljerad beskrivning av resor mellan zoner och biljettyper, se bilaga.



Flest resor av invånare i centralorten görs i Skelleftehamn och minst i Ursviken. Skellefteå C ligger nästan på samma nivå som Skelleftehamn. Varför Ursviken har så få resor är svårt att säga. Ursvikens geografiska utseende kan vara en del av förklaringen, orten har en lång geografisk utsträckning vilket kan bidra till att det upplevs långt till närmaste busshållplats.

Något som blir uppenbart vid en genomlysning av prissättningen av Skellefteå buss tjänster är att det verkar saknas en prissättningsstrategi för resor mellan zonerna. Det medför att priserna skiljer sig stort när det gäller den tillkommande kostnaden för zonerna. En vuxenbiljett köpt på bussen är 33 % dyrare för zon 2 och 67 % dyrare för zon 3. Om samma biljett köps på annat sätt, är den 25 respektive 50 % dyrare, medan ett rabattkort 6 – 40 resor köpt via webbshop har ett påslag på 44 respektive 89 %. Det handlar inte om att få priser som är enkla att hantera, såsom jämna 5-kronor, det finns priser som 18, 22 och 38 kronor. Det ojämna prispåslaget för zonerna försvårar ytterligare resenärens möjligheter att jämföra priser och välja rätt biljett.

4.2 Utveckling 2020 – 2021

Covidpandemin har haft stor effekt på resandet med all kollektivtrafik, även Skellefteå buss under 2020. En sammanställning av Skellefteå buss resor visar en minskning med 32 % till 68 % av resandet under 2019. Den statistik som finns tillgänglig för 2021 gäller endast 5 veckor. Under denna tid har resandet minskat ytterligare och ligger på endast 65 % av resandet 2020. I reella tal innebär det att resandet från 2019 till 2021 har minskat med 56 % jämfört med 2019. Fem veckor är en kort tid att dra långtgående slutsatser och det dröjer innan vi ser vilka långsiktiga effekter Coronapandemin får, men det är tydligt att resandet 2021 ligger på en väldigt låg nivå liksom för övriga trafikföretag i landet.

4.3 Problem

4.3.1 Resenären

Det har under den senaste tiden framkommit synpunkter från resenärer att det inte går att köpa vissa biljetter. Se insändare ur Norran nedan:

Uppgiven bussresenär: Har nu gett upp och kör bil

INSÄNDARE

Som uppgiven bussresenär läser jag insändare om försenade bussar som körs av Skellefteå buss. Jag kan även tillägga att det är omöjligt att köpa övergångsbiljetter på bussarna. Chaufförerna verkar inte ha någon aning om vad det är.

Jag har flera gånger försökt köpa biljett mellan Ursviken och Bodbusund,

men det har inte lyckats en enda gång. Det är helt sant faktiskt. Har nu gett upp och kör bil istället.

Min uppmaning till Skellefteå buss är: Gör inte reklam för något som inte fungerar. Informera och se till att chaufförerna får information om övergångsbiljetterna.

**Brittan Henriksson,
Bodbusund**

Svar direkt

Vill börja med att tacka för en väldigt träffande och oerhört aktuell insändare. Efter att ha kollat runt i verksamheten kring det du beskriver kan jag konstatera att det finns stora brister. Både tekniska samt i tillhörande processer.

Det är nu uppstartat en utredning kring detta för

att möjliggöra ett enkelt resande, oavsett vilken trafik man åker med i kommunen. Syftet och målet med utredningen är att det ska vara lätt att göra rätt, både för resenärer och chaufförer.

**Kristoffer Hedenström,
trafikchef,
Skellefteå buss**

Att inte kunna köpa en biljett dit man ska åka, eller att inte kunna köpa biljetten till rätt pris är ett alvarligt problem för resenärerna. De vill betala för en samlad resa i stället för två enkelresor, men det är omöjligt enligt de regler som gäller för länstrafiken i Västerbotten.

Det största problemet när det gäller resor är enkelbiljetterna där övergång till en annan buss inte ingår. Det togs för ett antal år sedan ett strategiskt beslut av Skellefteå buss att genom att försämra enkelbiljetterna skulle man locka över fler resenärer till periodkort eller olika typer av rabattkort. Det kan konstateras att beslutet inte haft avsedd effekt då enkelbiljetterna står för den största delen av sålda biljetter.

Det innebär att i dag går det att köpa en biljett från Anderstorp till Kåge men inte en från Kåge till Anderstorp. Den biljett som säljs i Kåge gäller bara fram till Skellefteå, den innehåller inte någon övergång för att åka vidare till Anderstorp. Om någon form av övergång ska införas måste beslut om finansiering tas.

Resenärens andra problem,

- Vid dubbelbetalning (Vid betalning i buss, om betal- eller kreditkortet tas bort från betalmaskinen för snabbt kan det hända att betalningen inte överförs till busskortet och en dubbelbetalning kan uppstå)
- Om resan eller kortet är såld med fel kategori
- Om resan har sålts med fel sträcka

Vid alla dessa situationer, eller om ett busskort är borttappat måste resenären bege sig till Hedensbyn för att få kompensation via sitt busskort. Den personal som finns tillgänglig på busstationen tillhör Regiontrafiken och kan inte hjälpa till med dessa frågor

då utrustning saknas för att göra rättelser på busskort. Om inköpet gjorts med betalkort via app måste betalkortsuppgifter lämnas till Skellefteå buss, något som många kunder är tveksamma att göra. (Borttappat busskort kan hanteras på busstationen men eftersom många har bråttom kommer de ofta till Hedensbyn ändå.)

4.3.2 Chauffören

Skellefteå buss har ett väldigt omfattande och krångligt biljettsystem med ett otal varianter. Det är begripligt att det inte är helt enkelt för alla chaufförer att klara av alla olika val, hantera köer, se till att inte någon smiter på och om det blir fel, rätta till det på ett korrekt sätt i en stressig situation där tidtabellen ska hållas.

Om chauffören råkar slå in en resa eller ett kort som kontantbetalning och inte korrigerar det så kan kunden åka på t ex sitt periodkort en månad, men inga pengar kommer in till Skellefteå buss.

Skellefteå buss är en arbetsplats som består av människor från många olika nationaliteter, något som är positivt. Men de som ännu inte hunnit lära sig svenska så bra kan ha svårt att hantera biljettmaskinerna. För att hitta Bodbysund ska chauffören bläddra i en lista med alla busshållplatser i Västerbotten (inklusive lokaltrafikens hållplatser) samt alla hållplatser i de två närmaste länen, dvs Norrbotten och Västernorrland.

Chaufförerna behöver kontinuerlig utbildning i systemet och en framtida biljettlösning måste bli enklare.

4.3.3 Administratören

Så fort ett fel har uppstått och resenären ska kompenseras blir det pappersarbete i bakgrunden. Dubbelbetalningar har ökat betydligt sedan påstigning på mitten av bussen infördes, vilket innebär mer korrigeringsarbete för administratören.

En stor pappershantering finns kring rekvisitioner beställda via Länstrafiken. Om någon ska åka på en voucher och rätt nummer inte läggs in måste Skellefteå buss betala till Länstrafiken. En bättre lösning med mindre papper bör kunna tas fram.

Statistiken för vilka biljetter som är sålda kommer inte förrän månaden efter de är sålda vilket innebär en stor eftersläpning och gör det svårt att ha ett uppdaterat läge kring resandet.

Ett annat problem är att de kort och den app som Skellefteå buss använder i dag inte har någon knytning till varandra. De har inte heller inte samma möjligheter till kundservice. För busskortet finns all information om återstående resor mm i "molnet" men det går inte att hantera frågor kring kompensation den vägen utan resenären måste med sitt kort komma till Skellefteå buss kontor. Korrigeringar för köp i appen är enklare, där kan felköp hanteras direkt. Återbetalning borde kunna lösas via de "molntjänster" som används. Dessutom bör tjänsterna kopplas ihop eller på annat sätt samordnas när en ny lösning ska köpas.

5. Trender

5.1 Coronapandemins effekter på framtida resande

Enligt Sveriges vaccinsamordnare Richard Bergström, är Kovid-19-pandemin något vi, mer eller mindre, får lära oss att leva med under flera år framöver. Det innebär att befintlig situation med lägre resefrekvens och en större känslighet för trängsel kommer att bestå en längre tid.

Resandet har minskat påtagligt enligt både Trafikanalys, Svensk kollektivtrafik och en rad forskningsaktörer. Resandet kommer troligen gradvis att öka men det kommer att ta tid innan det nått upp till nivåerna innan pandemin. Coronapandemin har haft stora effekter på svenskarnas resande under 2020, både korta och långa resor. Uppmaningar har kommit från regeringen och Smittskyddsinstitutet att om det är möjligt arbeta hemma. Kollektivtrafiken har uppmärksamats som ett av de största riskområdena för smittspridning och i skrivande stund krävs det munskydd under vissa tider för att åka kollektivt i storstäderna. Antal resande har minskat drastiskt och så också intäkterna.

Det har också kommit uppmaningar från kollektivtrafiken själv att undvika att åka kollektivt på grund av smittorisken. Det sänder dubbla signaler och kan komma att ha effekter på det framtida resandet.

5.1.1 Förändring av resvanor

Något som pandemin mycket tydligt visar är att det som tidigare antogs var väldigt svårt att ändra, nämligen resvanor, verkligen är förändringsbart. Trots många års diskussion om vikten för miljön att resa kollektivt och alla mål kring miljön som satts upp, har inte resvanorna förändrats nämnvärt. Det har de däremot gjort under Coronapandemin. Minskad användning av kollektivtrafik, ökat bilresande men också cykel och gång har ökat. Distansarbetet har självklart också påverkat resorna.

Pandemin påverkar oss just nu, vilket inte miljökrisen gör, den ligger delvis fortfarande i framtiden och är därför inte lika påtaglig. Men den visar att vi som samhälle kan göra stora förändringar om det är nödvändigt.

5.1.2 Ökat hemarbete

Coronapandemin har inneburit att många av de personer som har möjlighet till hemarbete har övergått till att arbeta helt eller delvis hemifrån. Det rör sig om en ökning från ca 5 % till 29 % som arbetar hemifrån ungefär hälften av sin tid. Det är främst tjänstemän där närmare två tredjedelar arbetar hemma. Lägst är siffran hos arbetare där endast 11 % har möjlighet till hemarbete.

Hemarbetet är större i privat sektor än offentlig och sammanfaller med höginkomst-hushåll, högre utbildning och boende i städer, särskilt storstäder. Dessa uppgifter

framgår av undersökningen Svenskarna och internet 2020 som gjort en särskild undersökning av pandemins effekter. Man har också ställt frågan: Vill du fortsätta jobba hemma efter pandemin? Svaret är att ca 45 % vill fortsätta att arbeta hemifrån minst hälften av sin arbetstid.

Om Skellefteå följer de nationella siffrorna både för hemarbete och alla dessa skulle åka kollektivt skulle det innebära ett minskat resande med ca 13 %. Skellefteå brukar ligga någon procent lägre än det nationella snittet för Svenskarna och internet. Andelen resande i kollektivtrafiken är också något lägre, men det skulle kunna innebära en minskning av resandet med 5 – 10 %.

5.1.3 Minskad tolerans för trängsel på hållplatser och i fordon

I K2:s skrift Omstart för kollektivtrafiken, idéer för en hållbar framtid diskuteras bland annat den minskade toleransen för trängsel. Risken för smitta gör att trängsel kommer att bli en hindrande faktor för kollektivtrafiken. Det som behöver göras är att minska den upplevda trängseln. Det kan göras genom att förändra restider och därigenom sprida ut resandet utöver peaktider. Det ger också möjligheter att minska kostnader genom att behovet av bussar i under högtrafiktid inte blir lika stort. Se avsnitt peaktider.

5.2 Klimat

Det finns mål på alla nivåer från globala hållbarhetsmål, EU:s klimatmål, Sveriges mål och till Skellefteå kommun som också mål har gällande klimatomställning och minskat utsläpp av fossila gaser. Sveriges mål är att inrikes transporter ska minska med 70 % jämfört med 2010.

5.2.1 Minskade inrikes transporter

Att minska de inrikes transporterna innebär att en större övergång måste göras från enskilt åkande till kollektivtrafik. Troligt är enligt K2 att kostnader för ägande av bil kommer öka, vilket kommer att utesluta fler från bilägande. Dessutom kommer allt fler, framför allt ungdomar att välja bort bil. Kollektivtrafiken är på god väg att bli helt fossilfri. Nästan 80 procent av busstrafiken körs dag på förnybara bränslen, tågtrafiken är eldriven till omkring 90 procent och spårvägs- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el. Kollektivtrafiken har redan överträffat branschens mål om att 90 procent av den regionala kollektivtrafiken ska köras med förnybara drivmedel år 2020. Så att öka resandet med kollektivtrafik ger en mycket positiv effekt för miljön.

Något som är väldigt viktigt när det gäller utvecklingen av kollektivtrafiken är att ha särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer såsom funktionsnedsättning, äldre, barn, kvinnor m fl.

5.2.2 Överenskommelse med Trafikverket

Trafikverket och Skellefteå kommun har träffat överenskommelser som innebär att ett antal åtgärder ska vidtas för att statliga investeringar ska kunna ske på E4, ny förbifart Skellefteå. En särskilt viktig åtgärd av dessa är att Skellefteå kommun ska strukturera om kollektivtrafiken för ett ökat resande. Kommunen skapar därför ett nytt effektivare linjenät med frekventa avgångar som ska locka nya resenärer och avlasta vägtransportsystemet.

5.3 Skellefteås utveckling

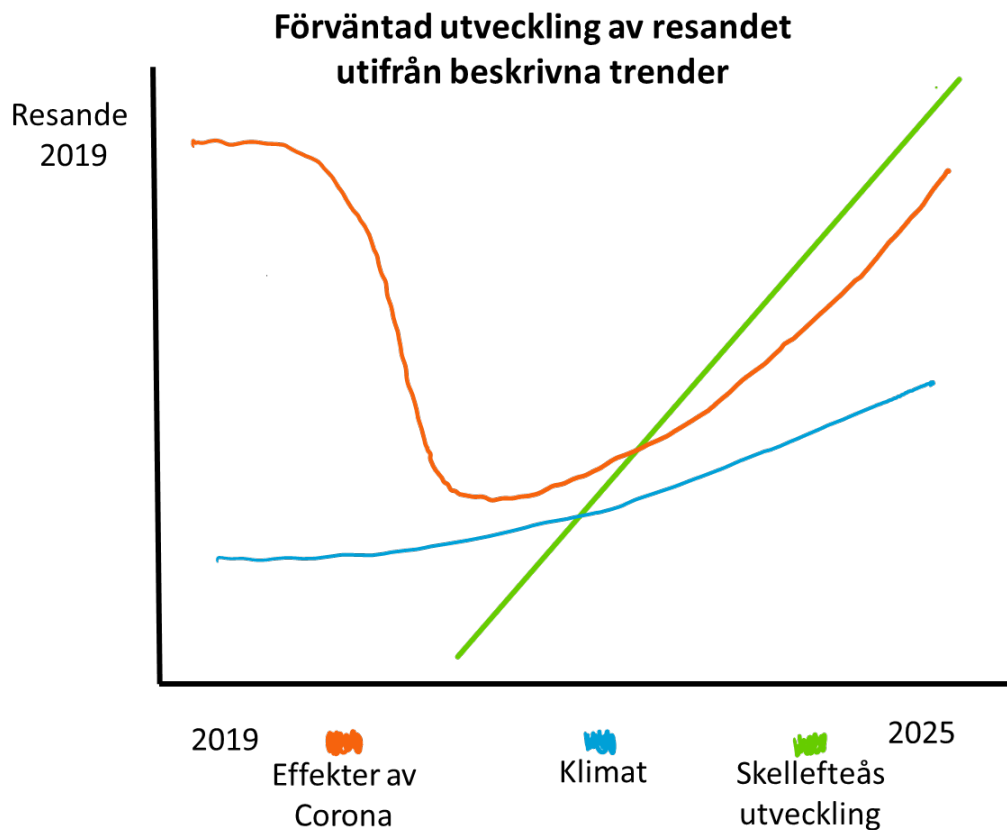
I Skellefteå pågår för närvarande den största svenska industrietableringen på decennier genom utbyggnad av Northvolts batterifabrik. Den kommer att förändra hela samhället, infrastruktur, skolor, förskolor och bostäder är bara några av de områden som kommer att påverkas. Just nu investerar Skellefteå kommun mest per capita i Sverige. Det innebär prioriteringar för att klara en stor samhällsomvandling för hela norra Sverige. Stora utbyggnader sker också i Luleå så landets norra delar är i stor expansion. Samtidigt planeras Norrbottniabanan och Testbanan Jörn-Arvidsjaur har fått klartecken.

Antalet invånare kommer att öka, bara batterifabriken beräknas ge en ökning med minst 10 000 invånare. Det kommer att byggas ett tusental lägenheter under de närmaste åren. De kommer främst att placeras i centrala stan, men även Bureå och Kåge kommer att få ytterligare bostäder. Antalet anställda på fabriken beräknas till cirka 3 000 personer år 2025 vilket skulle kunna ge upphov till ett stort antal resande med Skellefteå buss.

En effekt som utvecklingen kommer att medföra är att det blir trångt på vägar och parkeringsplatser både vid fabriksområdet i Bergsbyn och i centrala Skellefteå. Det borde skapa incitament för ökat resande med kollektivtrafik.

5.4 Förväntad utveckling av resandet utifrån beskrivna trender

De beskrivna trenderna har olika stor effekt på resandet och också olika riktning, ökning eller minskning av antalet resor. En uppskattning av det framtida resandet presenteras i diagrammet nedan. 2019 har varit utgångsår för utredningen.



6. Förslag

Ett antal förslag redovisas i kapitlet. De är mer eller mindre enkla att kostnadsberäkna. Genomförandet är på samma sätt, vissa åtgärder är enkla och kan genomföras direkt, medan andra kan kräva mer omfattande både för- och efterarbete. Men det finns några punkter som är gemensamma för de flesta förslagen och som är en viktig grund för att lyckas.

- Utgå från resenärens behov
- Genomför planerade marknadsföringsinsatser vid förändringar
- Förenkla och förbättra kontaktvägarna till och från resenärerna, app, webb, telefon
- Gör allt så enkelt som det bara går för resenären
- Följ upp kundnöjdheten

OBS! I de beräknade effekterna nedan finns inte kostnader eller intäkter som berör bemanning, förändring av tidtabeller eller i övrigt eventuell förändring av kapacitet eller investeringar i fordon.

Alla beräkningar är gjorda utifrån de priser som gäller 2021-02-01. Någon anpassning för eventuella prisjustering har inte gjorts.

6.1 Ökad enkelhet

Något som förhindrar resande är att inte förstå hur prissättning fungerar och hur man köper biljetter, särskilt när det går att köpa biljetter i förväg via hemsida eller app. Om inte det är tydligt vad man ska köpa eller hur det går till kommer inte en ny resenär att börja åka kollektivt.

Att ha tre zoner inom lokaltrafiken gör det svårare att åka, i och med att det ger många prisalternativ och också osäkerhet hos chaufförerna vilket pris de ska ta vid försäljning i buss.

Ett ökat pris för zon 1 skulle motverka återgången till den tidigare nivån av resande när pandemin släpper sitt grepp. En normalisering bör vara enklare om samma prisnivåer som tidigare kan gälla.

Förslag:	Alla zoner tas bort och inga ”längre” biljetter gäller bara en viss sträcka	
	Pris för zon 1 gäller i hela lokaltrafiken	
Åtgärder:	Marknadsföring av förändringen. Skellefteå kommun beslutar om omfattningen av lokaltrafiken. Om någon ort känner sig orättvist behandlad hänvisas de dit.	
Effekt:	Minskade intäkter med	2 034 000 kronor
	20% fler resor till och från zon 2 och 3	1 144 000 kronor
	Netto	890 000 kronor

En upphandling av nytt betalsystem med en ny app kommer att genomföras inom kort. Det är mycket viktigt att enkelheten och användbarheten i betalsystemet och appen blir bättre än i de lösningar som finns i dag. En förutsättning för att få den nya lösningen enkel för resenärerna är att minska antalet biljetter som kunden kan välja mellan.

I jämförelse med övriga kommuner har Skellefteå fyra olika priser för enkelbiljetter medan Umeå och Luleå har två och Östersund har ett. Det kan inte finnas någon rationell förklaring till varför det behövs fler biljettyper i Skellefteå än i övriga städer. De biljettalternativ Skellefteå buss erbjuder (förutom periodkort och flygbuss) har i dag sex olika priser för två produkter, det finns fem olika biljettkategorier och tre olika zoner. Det innebär totalt 90 möjliga biljetter som resenär och chaufför ska hålla reda på. Motsvarande antal i Luleå är $2 * 4$, alltså 8 st och i Umeå 12 st.

Förslag: Antal möjliga biljettyper minskas ner till samma nivå som övriga bolag, dvs 8 st.

Åtgärder:	Utvärdera utifrån resenärernas behov vilka biljetter som behöver finnas kvar	
Effekt:	5 % fler enkelresor efter förenkling	417 000 kronor

6.2 Minskat resande på grund av mer hemarbete

En effekt som Coronapandemin skapat är ökat hemarbete. Troligen kommer fler att jobba hemma även efter pandemins slut. En effekt av ökat hemarbete är att resenärerna inte längre kommer att efterfråga produkter av typen periodkort med längre bindningstider. Det kan vara till fördel för Skellefteå buss då en ytterligare resa med ett periodkort inte ger någon ökad intäkt. Om kunden i stället använder reskassa eller rabattkort kommer varje resa ge en intäkt.

Resenären kommer i stället att efterfråga ökad flexibilitet, möjlighet att på ett enkelt sätt kunna köpa biljett som ger frihet att resa när man har behov, till ett lågt pris. Det finns ett utrymme för en ny typ av biljett som kan täcka det behovet.

Periodkortet har fördelar som inte alltid är kända för resenären. Det är inte personligt och två vuxna i en familj kan dela på ett periodkort om man arbetar hemma växelvis. Det är också möjligt att ett periodkort vuxen kan användas av barn för att åka till exempelvis träning när inte den vuxne använder det. Genom att marknadsföra periodkortet som en produkt för hela familjen kan effekterna av hemarbetet bli mindre

Enligt befintliga undersökningar och en uppskattning hur situationen ser ut i Skellefteå är det möjligt att 10 % av resandet inte återkommer efter pandemins slut. De föredrar i stället att arbeta hemma. Det skulle ge gruppen möjlighet att fortsätta resa med buss till ett attraktivt pris i stället för att de går över till andra transportsätt.

Förslag:	Förändrad marknadsföring av periodkortet för hela familjen och eventuellt en mer flexibel ny produkt. Förändringen skulle minska Skellefteå buss förlust när fler börjar jobba hemma delar av sin arbetstid.	
Åtgärd:	Ökad marknadsföring kring periodkort för familjen. Resvaneundersökning för att se om intresset för att fortsätta arbeta hemma verkligen fortsätter också när pandemins effekter minskar.	
Effekter:	Minskad intäkt på grund av att fler arbetar hemma, minskning av periodkort med 10 %	457 000 kronor
	Ökad intäkt med period för familj och ev ny produkt	264 000 kronor
	Nettoförlust	193 000 kronor

6.3 Minskat resande under peaktider

Något som utmanar all kollektivtrafik, busstrafik i synnerhet, är att utjämna de mest belastade tidsperioderna. Peaktiderna i samband med framför allt start men också slut av arbete och skola innebär behov av fler bussar och chaufförer. Det är trångt både i fordonen och på hållplatserna vilket upplevs som negativt av resenärerna. Problemet är globalt och är tydligt kopplat till hur vårt samhälle ser ut.

Det finns i huvudsak två principiellt olika sätt att hantera utmaningen:

1. Fokusera på peaktiden. Genomföra åtgärder som leder till jämnare resande under dygnet genom att resande flyttas till andra tider, punkt 2 se nedan.

Sveriges kommuner och regioner har i en skrift (2019) gått igenom ett antal möjliga, redan genomförda åtgärder eller scenarion för att minska de negativa effekter peak-tide har på kostnaden för kollektivtrafiken

Det skulle vara möjligt att införa biljetter som styr om resandet från hög- till lågtrafik. Det kan göras via nya priskonstruktioner som ger ett lägre pris för samma biljett under lågtrafik. Så kallad prisdifferentiering när biljettpriset varierar över dygnet kan göras för alla eller för vissa resenärsgupper. Prismodellen är vanlig i andra länder och en uppskattning av effekterna visar att om priset sänks med 10 % ökar resandet med 5 %. I mindre kommuner med låg efterfrågan och reservkapacitet vid lågtrafik kan en differentierad taxa att intäkterna kan öka. Fler åker till lägre pris vid lågtrafik, men det vägs upp av minskade kostnader vid högtrafik.

Att ha ett lägre pris vid lågtrafik kan också bidra till att minska den upplevda trängseln vid högtrafik och bidra till ett ökat resande.

Förslag: Lägre pris för (enstaka biljetter) och reskassa kl 10 – 14

Åtgärder: Undersökning av reseffekter och resvanor

Marknadsföring för att öka resandet under lågtrafiktider

Effekt: Minskad intäkt med 10 % 834 000 kronor (zon 1-pris)

Ökat resande med 5 % 417 000 kronor (zon 1-pris)

Minskat behov av trafik i peaktid. Kommer att täcka det uppkomna under-skottet. Beräknas av trafikplaneringen

6.4 Förändrade skoltider för gymnasieskolan (utanför uppdraget)

Peaktider är skapade av samhället, de är skapade av tider för arbete och skolor. Det kan vara svårt att påverka arbetstiderna i samhället (förutom för Skellefteå kommun som skulle kunna ändra tiderna för en del av sina anställda). Det kan vara lättare att

göra förändringar i tiderna för gymnasieskolans start och sprida den så att inte alla börjar samtidigt.

- Förslag:** Se över om mer differentierad start av gymnasieskolan kan minska behov av trafik i peaktider
- Åtgärder:** Göra resvaneundersökning hos gymnasielever för att få fram resemönster. Eventuella konsekvenser för skolskjutsar behöver också ses över.
- Effekt:** Minskat resande under peaktid, besparing beräknas av trafikplaneringen

6.5 Minskad trängsel, realtidsinformation om fyllnadsgrad

Punkt 2 i SKR:s skrift lyder:

2. Kompensera för peaktiden. Genomföra åtgärder som skapar mer intäkter under mellan- och lågtrafik eller minskar marginalkostnader under högtrafik.

En åtgärd som kan genomföras är att med hjälp av realtidsinformation via appar eller annan lösning meddela resenärerna när nästa buss kommer och bussen efter den. Resenären ska också se vilken fyllnadsgrad det är på bussen, om det är trångt, eller om det går att få en sittplats. Informationen måste vara tillförlitlig för att få till en beteendeändring. Informationen kan också användas i planeringen av bussturer, den ger ett underlag för kvalitetsarbete och förbättrad service.

- Förslag:** Införande av visning av fyllnadsgrad för resenärer
- Åtgärder:** Investering i mätutrustning på fordon, bör ingå i upphandling
- Effekt:** Förbättrad planering och rätt antal fordon vid rätt tid. Nettokostnad beräknas av trafikplaneringen.

6.6 Riktade provperioder

Inställningen till kollektivtrafik är alltid mer positiv hos de som åker än de som betraktar kollektivtrafiken utifrån. Ett mycket effektivt sätt att få fler att åka är att se till att fler prövar att åka kollektivt. Det ger nya insikter hos de flesta som försöker. Det har genomförts ett antal tester med provperioder främst riktade till vanebilister med gratis åkande under en kortare tid. Det har också bekräftats i forskning att riktade provperioder har effekt. Ett antal studier har visat att kollektivtrafikresandet i genomsnitt ökade med 115 % under provperioden för att sedan sjunka till ca 36 % sex månader efter perioden avslutats. De slutsatser som kan dras är att provperioder är effektiva, de kan riktas mot vanebilister och att de kan resultera i en bestående effekt.

Några viktiga lärdomar har dragits som kan påverka utfallet av provperioder.

1. Kampanjerna bli mer effektiva om de också siktar på att förbättra målgruppens attityder och förmåga att resa kollektivt. Till exempel genom skraddarsydd information om hur kollektivtrafiken fungerar samt tips för deltagarna.
2. Vanebilister med någorlunda bra inställning till kollektivtrafiken är mer mottagliga än de som har en negativ inställning.
3. Om deltagaren är i ett omstartsläge, ny bostad, nytt jobb påverkar det effekten av provperioden positivt. Man har då inte hunnit utveckla vanor som behöver brytas.
4. Provperioder riktade mot arbetsresor är mer effektiva än mot övriga resor

Om provperioder dessutom sammanfaller med ökad turtäthet eller höjda parkeringsavgifter blir effekten högre tillsammans än var för sig.

Västtrafik har genomfört ett antal kampanjer och 2014 vände de sig till 40 000 vanebilister med ett erbjudande om gratis resande i 2 veckor. Det har resulterat i 8 400 nya resenärer, över det mål man hade och medfört intäkter med 25 miljoner kronor per år.

Skellefteås utveckling erbjuder en perfekt bas för provperiodskampanjer. Att fånga så många som möjligt av de nyinflyttade och nyanställda borde bli ett stort fokusområde för Skellefteå buss åren framöver.

Förslag: Genomföra riktade provperioder för vanebilister, nyinflyttade och nyanställda

Åtgärder: Ta fram ett långsiktigt marknadsföringsprogram för provperioder med de enligt forskningen nödvändiga innehåll. Marknadsföringen kan med fördel samordnas med ett välkomstpaket till Skellefteå.

Resultat: Skellefteå beräknas få 10 000 nya invånare. Om lågt räknat 20 % av dessa skulle resa kollektivt till och från arbetet skulle det innebära ca 600 000 resor/ år. (2019 hade Skellefteå buss ca 1 miljon resor)

Intäkter om nyinflyttade blir bussåkare:

5 % av de nyinflyttade	4 400 000 kr
10 % av de nyinflyttade	8 790 000 kr
20 % av de nyinflyttade	17 590 000 kr

Ökade kostnader beräknas av trafikplaneringen.

6.7 Åtgärder för att minska problem med biljetter

Det ska naturligtvis vara möjligt att köpa en biljett från Ursviken till Bodbysund och också både biljett från Anderstorp – Kåge (går att köpa i dag) och från Kåge – Anderstorp (går inte att köpa). När det gäller Ursviken – Bodbysund är problemet kompetensen hos chaufförerna. Alla chaufförer utbildas i hur biljettmaskinen fungerar, men eftersom det inte verkar fungera att köpa biljetten till Bodbysund så räcker det inte med ett utbildningstillfälle. Det bör i stället ges kontinuerlig utbildning. Vid intervjuer har det

framkommit att det är ovanligt att resenärer vill ha övergångsbiljetter, just därför är det viktigt att känna till att de finns och hur försäljningen går till.

Det andra exemplet, att det bara går att köpa biljett en väg mellan Kåge och Anderstorp, något som är väldigt svårt att förklara för resenären, har att göra med avsaknaden av övergång på enkelbiljetter. Biljetten som säljs i Kåge av Länstrafiken gäller bara fram till Skellefteå, det finns inte någon övergång till lokaltrafiken på den. Resenären måste då köpa en lokaltrafikbiljett för att komma till Anderstorp. I Luleå lokaltrafik läggs en tilläggsbiljett till en kostnad av 9 kr på länstrafikens biljett som tillfaller lokaltrafiken och resenären kan åka vidare på den första biljetten.

Det skulle bli mycket enklare för kunden om den utrustning som används för att kompensera för felaktiga betalningar eller resor kunde flyttas från Hedensbyn till busstationen. Ett alternativ skulle vara att ytterligare en utrustning för busstationen infördes.

Något som är mycket tydligt vid genomgången av de problem som de olika intressenterna inom området har, är det dåliga stöd som de digitala systemen ger. Allt kan dock inte skyllas på systemen. Den omfattande prismodellen som Skellefteå buss har gör att alla problem multipliceras och gör allt ännu krångligare, så första prioritet är att förenkla prismodellen, se avsnitt 6.1. Men det går inte komma ifrån att även erfarna chaufförer tycker att biljettmaskinerna är krångliga, att det administrativa arbetet genererar väldigt mycket pappersarbete som upplevs som onödigt. Därtill kommer att Länstrafikens rutiner är väldigt papperstunga och också skapar väldigt mycket administration. Resenärerna är inte särskilt förtjusta i den app som Skellefteå buss erbjuder. För resenärerna finns ett antal olika halvbra alternativ, men inget som är riktigt bra. Under 2021 ska en gemensam upphandling av en ny betalösning med stödsystem genomföras av de fyra nordligaste länen, LLT och Skellefteå buss. Det blir då otroligt viktigt att den lösning som köps verkligen gör att biljettområdet tar ett steg framåt för alla inblandade.

- Förslag:**
1. Genomför punkt 6.1 gör biljettsystemet enklare för resenären, då blir det enklare för alla inblandade.
 2. Kontinuerlig utbildning av chaufförer
 3. Inför en tilläggsbiljett av samma typ som i Luleå för resor som går från Länstrafiken till lokaltrafiken.
 4. Utrustning för att hantera kort på busstationen
 5. Genomför en bra upphandling som tar området framåt

7. Slutord

Resandet i kollektivtrafiken har på grund av pandemin sjunkit så radikalt att det är väldigt svårt att göra ett uttalande om hur det framtida resandet kommer att se ut. Kommer vi fortfarande att behöva tänka på avstånd på grund av smittorisk om tre år eller

kan vi utan behöva tänka på det sätta oss på ett säte bredvid en annan passagerare. Vill vi trängas och vara i närheten av andra eller ligger rädslan för att bli smittad kvar? Dessa frågor kan vi inte svara på i dag.

Vi vet att klimatarbete och miljön blir allt viktigare för fler och det borde leda till ökat kollektivt resande. Frågan är hur fort det kommer att gå. Något som vi däremot vet kommer att gå fort är Skellefteås förändring. Det byggs överallt, och Skellefteå ligger inte längre i bakvattnet. Det blir väldigt viktigt för Skellefteå buss att vara en part i den pågående utvecklingen för att ge en bra service till gamla och nya skelleftebor.

Det är just nu ett gyllene tillfälle att genomföra förändringar. Förenkla biljettsystemet och samtidigt införa förbättringar för resenären genom den upphandling av betalsystem som planeras. Då kan de få en mer begriplig bild över vad en biljett kostar och vad som passar bäst för dem. Samtidigt förbättras servicen genom visning av bussarna i realtid och om det finns sittplatser kvar på nästa buss. Om dessutom de kantigheter som i dag finns i biljetthanteringen tas bort blir resandet ännu enklare för kunden.

Genom att ta tillvara möjligheten att få de nya skellefteborna att åka kollektivt kan Skellefteå buss bidra till att de uppfylla kommunens miljömål. Om ett strukturerat och långsiktigt arbete utförs kommer det definitivt att vara möjligt.

Källor

www.skebuss.se

www.llt.lulea.se

www.tabussen.nu/ultra/

www.dintur.se

[www.Stadsbussarna Östersund - Xtrafik i samarbete med VY/Nettbuss \(bussbiljetter.nu\)](http://www.Stadsbussarna Östersund - Xtrafik i samarbete med VY/Nettbuss (bussbiljetter.nu))

IIS Internetstiftelsen (2020) Svenskarna och internet 2020

K2 (2021) Omstart för kollektivtrafiken, idéer för en hållbar framtid

Sveriges kommuner och regioner (2019). Peaktider i kollektivtrafiken

[Klimat och miljö \(svenskkollektivtrafik.se\)](http://Klimat och miljö (svenskkollektivtrafik.se))

[Northvolteffekten – en positiv laddning för hela Skellefteå - Etablera i Skellefteå \(skelleftea.se\)](http://Northvolteffekten – en positiv laddning för hela Skellefteå - Etablera i Skellefteå (skelleftea.se))

Intervjuer med personal i Skellefteå buss

Intervjuer med personal i Skellefteå kommun

Intervjuer med personal i trafikföretag i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland

Bilagor

Antal resor till och från zoner

		zon 1	zon 2	zon 3	Summa
Från zon 1	Enkelbiljett	293 966	26 547	24 132	344 645
	Flygbuss	26 163			26 163
	Hockeybuss	4 723	96	255	5 074
	Periodkort	315 770	19 931	46 683	382 384
	Rabattkort	97 145	7 410	5 402	109 957
	Rabattkort flygbuss	18			18
	Räkneknapp *	4 010	111	195	4 316
		741 795	54 095	76 667	872 557
Från zon 2	Enkelbiljett	26 330	3 478	4 378	34 186
	Hockeybuss	242	12	20	274
	Periodkort	23 572	930	3 857	28 359
	Rabattkort	7 269	640	566	8 475
	Räkneknapp *	118	102	22	242
		57 531	5 162	8 843	71 536
Från zon 3	Enkelbiljett	25 607	5 080	964	31 651
	Flygbuss	2			2
	Hockeybuss	63	7	3	73
	Periodkort	45 093	861	558	46 512
	Rabattkort	5 033	426	77	5 536
	Räkneknapp *	146	13	11	170
		75 944	6 387	1 613	83 944
		875 270	65 644	87 123	

* I beteckningen ingår övergångsresor, gruppbiljetter mm

1 028 037

www.skelleftea.se