

Arjeplogs kommun

Arjeplogs kommun är till ytan landets fjärde största kommun och avstånden är långa till andra större orter. Det medför ett mycket stort behov av fungerande trafikförsörjning för att möta kommunmedborgarnas behov av kommunal och regional kollektivtrafik. Bussförbindelsen längs riksvägen Silvervägen, Skellefteå – Bodö, är av största vikt liksom fungerande trafik mot Arvidsjaur, Piteå, Luleå och Boden. Möjligheter till arbetspendling till Arvidsjaur och till större byar är angelägna, liksom turlistor som möjliggör dagsbesök i kuststäderna.

För fortsatt utveckling och tillväxt i test- och besöksnäringarna är fungerande kollektivtrafik med rätt anpassade turlistor för anslutningar mycket viktiga. Anpassade anslutningar till flyg och tågtrafik behövs. Att upprätthålla en god turtäthet till och från flygplatsen i Arvidsjaur är exempelvis en utpekad åtgärd i kommunens tillväxtprogram, men det kan även gälla andra anslutningar som till inlandsbanan.

Förutom lösningar med anropstrafik satsar Arjeplogs kommun på att, i samverkan med andra aktörer, hitta nya innovativa helhetslösningar på servicen till landsbygden, där kollektivtrafiken är en viktig del.

Arvidsjaur kommun

Den kollektivtrafik som bedrivs i Arvidsjaur styrs i huvudsak av skolskjutsar, sjukresor och arbetspendling. Den inomkommunala trafiken har minskats de senaste åren p.g.a. få resande och höga kostnader och ligger idag på en rimlig nivå. Det är i huvudsak skolskjutsarna tillsammans med arbetspendling som styr vilken inomkommunala trafik som bedrivs inom Arvidsjaur kommun.

Stomlinjetrafiken har också minskat de senaste åren och bedöms inte behöva minska ytterligare. Malå kommun har kontakt med Arvidsjaur angående linje 24, som används för arbetspendling från Malå till Arvidsjaur, men under perioden 23 december – 9 januari minskas utbudet från två till en dubbeltur. Tiderna för avgång ändras under denna period så att den inte går att nyttja för arbetspendling. Önskemålet är att linjen trafikeras på så sätt att arbetspendlingen kan fortgå från Malå till Arvidsjaur.

Möjligheten till anropsstyrd trafik är viktig när mycket av den nuvarande kollektivtrafiken endast går under skoltid. Det måste finnas möjlighet för kommuninvånarna att resa även övrig tid, i synnerhet för de som inte har tillgång till egen bil. Denna trafik bedöms komma att öka i framtiden.

Kommunens uppfattning är att de linjer som nu bedrivs bör omfattas av allmän trafikplikt och säkerställas genom avtal.

Bodens kommun

I Bodens kommun har man ambitionen att förbättra kommunikationerna med hjälp av tågtrafiken. Förutom den dagliga nattågstrafiken vill man underlätta arbetspendlingen mellan Boden och Luleå. I och med Norrtågs etablering ser man också en utveckling gentemot Malmfälten och Umeå. Utbildningspendlingen är ett annat viktigt område, där man vill underlätta för studerande att kunna bo kvar på hemorten under studietiden. I Boden har en satsning gjorts för att samla buss-, taxi- och tågförbindelser på samma ställe. Det är därför angeläget att tidtabellerna synkroniseras.

I Boden har stora satsningar gjorts på utveckling av biogasdrift. Det finns tydliga behov av en fungerande natt- och helgtrafik i området. Man vill därför se över möjligheterna till en kombination av gods- och helg-/nattrafiken så att resenärer på ett enkelt sätt kan resa från kusten till Malmfälten.

För att skapa bättre tillgänglighet för funktionshindrade är det viktigt att arbeta för anpassning av bussar och hållplatser. När det gäller tågtrafiken bör spår 1 vid Bodens järnvägsstation anpassas för funktionshindrade.

I Boden bor en stor andel av invånarna på landsbygden, vilket ger ett grundläggande behov av god trafikförsörjning för att tillgodose kommuninvånarnas behov av arbetspendling, inköp, vårdbesök och andra privata ärenden i hela kommunen.

Bodens kommun har färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts i egen regi. Man vill utreda frågan om integrerad beställningstrafik, skolskjuts och arbetspendling på linjer med begränsat resandeunderlag för att åstadkomma bästa möjliga samordning, ekonomi och behovstäckning. Man bedömer det vara viktigt att även taxifrågor ses över i syfte att nå enhetliga taxor mellan läns- och lokaltrafik, gärna med nyttjande av ny teknik som t ex betalning via mobiltelefon.

Gällivare kommun

Gällivare kommun är en viktig ort för tågtrafik och tågtrafiken på Malmbanan och Inlandsbanan har stor betydelse för kommunen. Den regionala tågtrafiken för persontransporter utvecklas när Norrtåg inleder sin trafik, samtidigt som SJ fortsätter bedriva sin regionala trafik och upprätthålla nattågstrafiken. Under sommarperioden har turisttrafiken på Inlandsbanan stor betydelse. Ett hinder för en positiv utveckling av både person- och godstrafik är den bristande kapaciteten på Malmbanan. För att möjliggöra en fortsatt stark utveckling av näringslivet, med malm- gods- och persontransporter krävs en utbyggnad av ett dubbelspår på Malmbanan, en förstärkning av Inlandsbanan samt en utredning av en ny järnvägsförbindelse till Pajala och Finland.

Gällivare kommun står inför en stor samhällsomvandling på grund gruvornas expansion och planering av nya bostadsområden pågår. Mot denna bakgrund är det i dagsläget svårt att bedöma kollektivtrafikens utformning.

I planeringen måste ett antal frågor beaktas, bland annat direktbuss från Koskullskulle till Gällivare, busslinje till och från Gällivare flygplats och byggnad av nya bostadsområden. Man vill anpassa linje 52 så att fler skolelever kan använda bussen istället för taxi. Busslinjer som ankommer Gällivare och skall vidare till MalMBERGET bör trafikera enligt tätortstrafikens linjesträckning. Man vill också se över förändringen av linje 42, där anslutning till Gällivare togs bort. Vidare bör linjer och hållplatser som används av skolelever anpassas för detta ändamål.

Haparanda kommun

Haparanda kommun saknar persontågtrafik på svensk sida, i dagsläget finns endast finsk persontågstrafik till Haparanda/Torneå. Kommunen har en ambition om att persontågstrafik på sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda/Torneå beställs enligt den option finns inom ramen för Norrtåg, på samma sätt som beslutats och beställts på sträckan Umeå-Luleå. Trafikstart bör ske under år 2014. Kommunen har köpt järnvägsstationen i Haparanda och avser att utveckla den till ett modernt resecentrum.

När det gäller busstrafiken byggs ett gemensamt internationellt resecentrum i Haparanda/Torneå för svensk och finsk busstrafik, bussgods och taxi. Detta kommer att underlätta för arbetspendling och besöksnäring i regionen då trafiken kopplas samman längs Bottenviksbågen. Tillgången på personal till arbeten inom vården bedöms öka mot denna bakgrund. Resecentrumet tas i drift i december 2013.

Haparanda har avtal med Länstrafiken för bokning av färdtjänst. Service ges via taxi och via buss i tätortstrafik. Haparanda har en ringlinje med buss, där omfattningen är tre linjer inom centralorten. Vidare finns inomkommunala busslinjer enligt avtal med Länstrafiken. Busslinjer över kommun-/läns- och riksgrens bedrivs enligt avtal med Länstrafiken och på kommersiell bas för de privata finska bussbolag som kör trafik mellan Haparanda och orter i Finland. Vid en trafikering med persontågstrafik längs Bottenvikskusten kan eventuellt vissa busslinjer med målpunkter längs E4 tas bort.

Det finns i dagsläget ingen kollektivtrafik till sjöss i Haparanda skärgård, men beställningstrafik finns genom ett antal företag. Haparanda verkar inom samarbetet Bottenvikens skärgård med kustkommunerna längs Bottenviken för en framtida turbotrafik/kollektivtrafik i skärgården. Lämpliga hamnar för turbotåtar finns i orterna Haparanda, Haparandahamn, Seskarö och Sävis samt på öarna Hanhinkari och Sandskär.

Jokkmokks kommun

För kommunmedborgarna är goda möjligheter att nyttja tidsmässigt godtagbara pendlingsavstånd av stor vikt, exempelvis linjen Jokkmokk – Gällivare. För framtiden är en planering av linjetrafik mellan tätorten Jokkmokk och Randijaur (Kallak) av betydelse i händelse av en gruvetablering.

Också ur turisthänseende är kollektivtrafiken oerhört viktig. Det finns brister i Länstrafikens sommartidtabell avseende förbindelsen mellan Jokkmokk och Murjek samt anslutning till tåg söderut, då gällande tidtabell innebär långa väntetider både i Murjek och i Boden, vilket upplevs besvärande av resenärer.

Förändringar i tidtabellen på sträckan Jokkmokk – Luleå med avgång 17.15 innebär också svårigheter för vidare flygtider under kvällstid. Samtidigt saknas kvällstur till Jokkmokks kommun under vardagar vilket innebär att kunna stanna över dagen i exempelvis Stockholm och åka kollektivt från Luleå på hemresan samma dag är omöjligt.

Kalix kommun

Kollektivtrafiken är viktig del i infrastrukturen och för den fortsatta utvecklingen av kommunens attraktivitet, som vistelse- och boendeort, liksom en bra och tillgänglig infrastruktur som ger möjlighet att färdas snabbt, enkelt, tryggt och säkert och med minsta möjliga belastningar på miljön. För kommunen är det därför viktigt att möjliggöra att fler skulle kunna arbetspendla/gå utbildning och åka kollektivt in och ut ur kommunen, exempelvis genom att se över tidtabeller och enskilda turer i framtiden för att möta de behov som finns.

En stor och viktig fråga för kommunen är att Haparandabanan trafikeras med persontrafik för att ytterligare öka möjligheten till kollektivt resande.

Inom Kalix kommun så finns idag förutom Länstrafikens busstrafik även tätortstrafik. Tätortstrafiken har under de senaste åren ökat med nästan 50 %. Vad gäller Länstrafiken så finns det under

sommartid vissa linjer som endast har beställningstrafik och det är en miniminivå som måste hållas för att de som bor ute i byarna ska kunna bo och verka där.

Lokaliseringen av Kalix busstation, som även inrymmer lokaler för Bussgods, är under utredning och i översiktsplanen är nytt läge redovisat i anslutning till Kalix sjukhus. En flytt skulle även medföra att bussgodshandlingen skulle flytta med och på så sätt skulle en bättre trafikmiljö kunna planeras i centrum. I översiktsplanen har två platser pekats ut som möjliga lokaliseringar av ett resecentrum, dessa är vid Vitvattenvägen respektive vid befintlig bangård.

I Kalix kommun finns sedan länge renodlad kollektivtrafik till sjöss, däremot finns utflyktsbåtar som trafikerar skärgården.

Kiruna kommun

För en ort som Kiruna är goda kommunikationer av största vikt. Långa avstånd gör att flyg och tåg är avgörande för människors möjligheter att enkelt resa på ett tidsbesparande sätt. För de inom- och mellan kommunala resorna i länet är en välutbyggd och modern kollektivtrafik med buss mycket viktig i synnerhet för de byar som inte trafikeras av lokaltrafiken. Från kommunen välkomnar man Norrtågssatsningen som ökar resmöjligheterna med tåg till kusten och Gällivare.

Lokaltrafiken trafikerar Kiruna C och Tuolluvaara. Linjesträckningen är omgjord och ska justeras vid årsskiftet 2012/2013. Det har genomförts ett test fram till hösten 2012 med avgiftsfria bussresor inom kommunen för de som är folkbokförda i kommunen. För hundra kronor får man ett kort som berättigar till resor under ett år. Kommunen har beslutat att fortsätta med avgiftsfria resor. Resandet har ökat markant sedan detta infördes. Inom ramen för länstrafiken diskuteras just nu införandet av flygbussar. Idén har välkomnats av turistnäringslivet.

Med anledning av att LKAB:s gruva utökas påverkas Kiruna C och järnvägen av markdeformationer. Inom en 5-årsperiod ska ett stationsläge för tåg byggas. Utredningen görs av Trafikverket. Kommunen förespråkar ett läge öster om Lombolo. Målet är att knyta samman trafikslag till ett resecentrum och på så sätt bidra till en hållbar destinationsutveckling för Kirunas turistnäring. Till järnvägsstationen är målet att det läget blir centrumnära i en nära framtid då stadsomvandlingen år 2030 har förflyttat ca 4000 till området öster om Kurravaaravägen i ett nytt centrum. Ett nytt centrum ska börja byggas år 2015 med stadshuset på plats hösten 2016. Ett nytt centrum ska vara mindre bilberoende än det som finns idag och mer anpassat till kollektivtrafik.

Kommunen arbetar på en trafikstrategi som i kort sammanfattning bygger på att öka kollektivresandet och de aktiva transporterna.

Luleå kommun

I arbetet med vision Luleå 2050, riktningar och program har kollektivtrafiken lyfts fram på flera sätt för att bidra till att Luleås utveckling går i hållbar riktning. I visionen står "Det dagliga livet går att klara utan egen bil. Det är möjligt för alla att ta sig fram kollektivt eller till fots." I de riktningar som antogs 2011 anges bland annat att Luleå ska "Agera för att kraftigt öka andelen lokala resor med kollektivtrafik, cykel och till fots."

Luleå kommun har ansvar/bedriver kollektivtrafik på flera sätt. Tåttortstrafik som är tilldelad Luleå Lokaltrafik AB, LLT, enligt tjänstekoncessionsavtal från hösten 2011, landsbygdstrafik i form av

finansieringsansvar för den inomkommunala landsbygdstrafiken som planeras och upphandlas av Länstrafiken i Norrbotten AB, färdtjänsttransporter och sjötrafik i Luleå skärgård.

Kommunens och LLT:s övergripande mål är att öka antalet resande med kollektivtrafik i det geografiska område som omfattas av tjänstekoncessionsavtalet. I tätortstrafiken trafikerar fem stomlinjer de större bostadsområdena inom Luleå tätort. Linjerna går under högtrafik med 20 minuters turtäthet vilket resulterar i att det från vardera område finns trafik var 10:e minut in till centrala Luleå med möjligheter till byte till annan linje. Fem lokallinjer trafikerar de övriga bostadsområdena och det finns direktlinjer till Sunderby Sjukhus, Luleå Tekniska Universitet, Gymnasiebyn samt SSAB.

Helgfri natt mot lördag och helgfri natt mot söndag körs tre nattbussar. (Linje 401,402 och 403) Linjerna kör fyra turer vardera från Luleå centrum och en tur till Luleå centrum från ytterområdena. Nattrafik körs även vid större helger. Linje 65 är en mindre buss som trafikerar platser inom centrumkärnan som vårdcentral, äldreboenden och delar av centrum som har längre gångavstånd till huvudhallplatsen, Smedjegatan.

För 2012 är total trafikproduktion 2.533.810 tkm.

Kommunen har ambitionen att kollektivtrafikresandet ska fördubblas. Detta ska ske genom samverkan mellan alla inblandade aktörer och gäller samhällsplanering, trafikutbud, attitydpåverkan etc. Ett första steg tas 2012 genom att kommunen från vintertidtabellen 2012 anslår ytterligare medel så att LLT kan inrätta en ny linje Björkskatan – Notvikens järnvägsstation – Storheden, utöka eftermiddagstrafiken under sommartid, införa kvälls- och helgtrafik på linje 6 och succesivt införa biogasbussar i fordonsflottan.

Från vintertidtabellen 2013 planerar kommunen att låta LLT trafikera Luleå flygplats genom att förlänga linje 4. Denna förändring kommer att innebära mycket högre turtäthet mellan Luleå centrum och flygplatsen samt att Luleå Tekniska Universitet får en direktförbindelse med flygplatsen. Detta kommer att innebära förbättringar för både det lokala och regionala resandet till flyget.

Kommunens mål är att i samverkan med RKM, Landstinget och Länstrafiken utveckla kollektivtrafiken på landsbygden så att det även där blir en ökning av resandet. Kommunens önskan är att i samverkan med RKM och Landstinget även förbättra kollektivtrafikutbudet på stomlinjerna.

I det programarbete (ny form av översiktsplan) som pågår inom kommunen pekas tre noder ut på landsbygden; Råneå, Persön och Antnäs. Dessa bör också kunna pekas ut som noder för kollektivtrafiken.

Kommunen har i dagsläget inför 2013 inga konkreta planer på större trafikförändringar förutom att linje 230 hösten 2013 upphör och ersätts av LLT:s linje 4. Denna förändring kommer att innebära mycket högre turtäthet mellan Luleå centrum och flygplatsen samt att Luleå Tekniska Universitet får en direktförbindelse med flygplatsen. Detta kommer att innebära stora förbättringar för både det lokala och regionala resandet till flyget.

Det pågår resonemang med Länstrafiken om möjligheterna att utveckla mer trafik i likhet med linje 222 som går med en mindre taxibuss som matartrafik till E4 och/eller i likhet med linje 965 som är

anropsstyrd trafik och endast går vid behov. Detta kan innebära att fler delar av landsbygden får tillgång till kollektivtrafik i begränsad omfattning eller en förtätning av befintlig trafik.

Inom några år förväntas bebyggelsestrycket i Bensbyn bli större då VA-kapaciteten där har förbättrats vilket bör medföra att ett större utbud av kollektivtrafik bör övervägas.

Luleå kommuns socialförvaltning har tagit fram ett förslag på "Trafikförsörjningsplan för färdtjänst och riksfärdtjänst", som ska antas efter samråd med RKM.

När det gäller sjötrafiken är kommunens mål att möjliggöra för Luleåbor utan egen båt att kunna besöka/se Bottenvikens skärgård med dess unika fauna, djurliv och kultur. Det samma gäller besökare och turister. För fastboende i skärgården och sommarstugeägare ska skärgårdstrafiken vara ett alternativ till egen båt och medföra en reducerad belastning i miljön av avgaser, oljespill m.m. från många båtmotorer. Den ska också möjliggöra för boende på öarna att arbeta eller gå i skola på fastlandet. För fastlands boende ska trafiken möjliggöra arbete ute på öarna. Detta ska gälla året runt.

Trafiken är i dag dels "turbåtstrafik" med två fartyg med en passagerarkapacitet på cirka 150 passagerare vardera. Den trafiken går från slutet av maj till slutet av september. Turer sker till öar i skärgården och havsbadanläggningen Klubbviken.

"Arbetsbåttrafiken" omfattar i dag två mindre båtar som går tur och retur mellan fastlandet och öarna morgon och kväll. Trafiken går så länge det finns isfritt vatten. "Förfallstrafiken" är en beställningstrafik som ska möjliggöra för Luleåbor att komma till och från öarna även under perioder då isarna vare sig "bär eller brister". Detta sker i första hand med isbrytande båt, därefter med svävare eller hydrokopter och vid speciella tillfällen med helikopter. Denna trafik omfattar normalt några veckor på senhösten och några veckor innan islossningen i april-maj.

Kommunen har upphandlat ovanstående trafik till och med år 2014 med möjlighet till förlängning till och med år 2016. Inom upphandlad volym kommer förändringar att ske utifrån det behov resandet indikerar. Efter år 2014 eller år 2016 kan en förändring ske.

Pajala kommun

Pajala kommun genomgår en omfattande samhällsomvandling i och med gruvetableringen i Kaunisvaara. Antalet arbetstillfällen ökar markant och därmed finns även förutsättningarna för en befolkningsökning. Kommunens målsättning är att öka befolkningen från 6 259 personer (april 2012) till 10 000 personer år 2020.

Det är svårt att i dagsläget med någon större säkerhet förutspå var människor väljer att bosätta sig, bland annat för att det ännu inte är klart vilken väg som malmtransporterna ska gå. När de börjar rulla vid årsskiftet 2012/2013 kommer de att gå längs den befintliga vägen via Autio mot Svappavaara, men förhoppningen är att regeringen ska skjuta till medel till en ny väg mellan Kaunisvaara och Junosuando, samtidigt som avståndet blir kortare för arbetspendlare från Junosuando med omnejd. "Genvägen" kan således öka de västra kommundelarnas attraktivitet.

Klart är att gruvorna i Kaunisvaara kommer att bli stora arbetsplatser till vilka människor kommer att arbetspendla. Pajala centralort kommer sannolikt att stärkas befolkningsmässigt. Många som arbetspendlar från andra kommuner har veckoboende i centralorten eller ute vid gruvområdet.

Trycket på bostäder har ökat markant och det råder bostadsbrist framför allt i centralorten. Det finns ännu bostäder ibland annat Korpilombolo, vilket är en möjlighet som kan tas tillvara med bra pendlingsförhållanden. Korpilombolo är idag kommunens största by näst centralorten.

Bra förbindelser för arbetspendling och annat resande är viktigt för att Pajala kommun ska bli en attraktiv kommun att bo i, inte minst för att en del av dem som förväntas flytta in sannolikt är återvändare som vill bo i sin hemby. Från byarna går det idag att resa till och från Pajala centralort i samband med skolskjutsarna. Tiderna är anpassade efter skolans tider (8.40 – 15.30) och passar inte för arbetspendling. Affärsidkare i de norra kommundelarna, som inte trafikeras av stomlinjer från andra kommuner, får problem med varutransporterna när skolbussarna inte går under sommaren.

När det gäller reseströmmarna till och från gruvområdet i Kaunisvaara kommer trafiken idag antingen från öst eller från väst för att sedan passera Autiobron mot norr. Det kommer förmodligen att finnas befolkningsunderlag för bussar från öst. Kommunen skulle gärna se en linje som går från Korpilombolo, via Sattajärvi och Pajala till Kaunisvaara. Möjligen skulle bussen kunna starta redan i Överkalix. En sådan busslinje kan även anpassas för arbetspendling till centralorten både från södra och norra kommundelarna.

Gruvbolaget och deras underentreprenörer bussar idag ut personal från Pajala centralort till gruvområdet tidigt på morgonen och hem igen på kvällen. Idag är det bara egen personal som får åka och kommunen ser positivt på möjligheterna till ett framtida samarbete i dessa frågor.

I centralorten finns tankar på att dra in bussarna genom byn för att öka attraktiviteten att ta bussen samt för att skapa mötesplatser. Det skulle också kunna bli aktuellt med någon form av resecentrum. Vad gäller övrig trafik är flyget mellan Pajala Airport och Luleå Airport en viktig transportlänk för att nå i första hand Luleå och Stockholm, men även anknytning till Umeå är av intresse.

Kommunen ser det som mycket viktigt med bra trafikförbindelser, men har i dagsläget svårt att bekosta en utökad lokaltrafik.

Piteå kommun

Piteå kommun har som målsättning att antalet resor med kollektivtrafiken ska öka. I Piteå kommuns Översiktsplan för Stadsbygd finns utpekade nya bostadsområden i Bergsviken, Pitholm och Djupviken, där Djupviken har påbörjats. Tillgängligheten till dessa områden med tätortstrafik blir då aktuell. Kommunen vill också trycka på det viktiga i regionförstoring och möjlighet till arbetspendling, inom det lokala arbetsmarknadsområdet Luleå men också mellan Luleå och Skellefteå. Pendling inom kommun är också central och möjligheten att arbets- och studiependla med kollektivtrafik avgörs av att man hittar helhetslösningar. För Piteå kommun är det viktigt att man vid planering av kollektivtrafik tar extra hänsyn till minimala väntetider vid eventuella byten mellan linjer eller transportsätt.

I Piteå Kommun finns också nu planer på att upprätta ett nytt resecentrum i centrala staden, Norrfjärden och Rosvik. Alla är kopplade till när Norrbotniabanan förverkligande och Trafikverkets järnvägsutredning.

I Piteå kommun bedrivs stomlinjetrafik mot Luleå, Älvsbyn, Arvidsjaur och Skellefteå samt målpunkter bortanför dessa, exempelvis Umeå. Flest resmöjligheter finns mot/från Luleå och

Älvsbyn. De flesta av stomlinjerna angör byar längs linjestråken och är därför viktiga även för de inomkommunala resorna.

Inomkommunala linjer förser byarna på landsbygden med kollektivtrafik främst anpassad till skolornas behov. I de större byarna i Infjärden och i den södra kommundelen finns dock även möjlighet till arbetspendling och serviceresor med buss. De större byarna i norra kommundelen och byarna mot Älvsbyn förses med hjälp av stomlinjetrafiken.

Tätortstrafiken i Piteå försörjer centrum och de närliggande stadsdelarna/byarna inom en mils radie med trafik anpassad till arbetspendling samt fritids-, service- och skolresor under vardagarna. Viss kvälls- och helgtrafik bedrivs. I centrum finns under dagtid en gratis servicelinje som bland annat trafikerar alla stormarknader och äldreboenden i centrum samt förbinder centrum med det centrumnära externhandelsområdet på Backen, ett industriområde väst om Piteå centrum. Resandestatistiken var 2011 378190 resenärer inom tätortstrafiken. Trafiken har en positiv trend där resandet ökat med 26 % sedan 2006.

Sommartid bedrivs sjötrafik mellan centrum och några av de största utflyktsmålen i skärgården.

I Piteå kommun är färdtjänsten i dag organiserad i två avdelningar i socialtjänsten, Stöd och omsorg (stöd till personer under 65 år) och Äldreomsorgen (stöd till personer över 65 år). Det finns långtgående planer att organisera färdtjänsten under en nyupprättad förvaltning, Samhällsbyggnadsförvaltningen (träder i kraft 1/1 2013). Detta ska utredas hösten 2012.

Älvsbyns kommun

Älvsbyns kommun har en befolkning av ca 8300 invånare. Av dem pendlar 950 kommuninvånare till arbete i annan kommun samtidigt som 450 personer pendlar in till arbete inom kommunen. Fyrkanten är en viktig arbetsmarknad för Älvsbyns kommun, därför finns ett 50-procentigt stöd till arbetspendling med buss för kommuninvånare. Stödet gäller även högskolestudier.

Älvsbyns kommun förväntas genomgå en samhällsomvandling med bakgrund till en planerad etablering av en koppargruva i Laver. Antalet arbetstillfällen kommer att öka markant och det finns förutsättningar för en befolkningsökning. Kommunen är väl förberedd med en ny översiktplan och tre nya bostadsområden inom tätorten, dessutom finns tomter tillgängliga i byar. Det finns önskemål om evenemangbussar till större kultur- och idrottsevenemang inom fyrkanten. Trafiken mellan Piteå och Jokkmokk via Älvsbyn bör finnas året om med minst en tur per dag.

Målet är att resande med kollektivtrafik ska öka i såväl volym som kostnadseffektivitet. Trafikens emissioner (utsläpp) ska samtidigt minska.

Ett nytt resecentrum planeras. Konceptet baseras på att flytta busstationen till den befintliga järnvägsstationen. Förhandlingar har genomförts under det gångna året med intressenter, inklusive Länstrafiken, allt enligt intentionerna i kommunens nya översiktplan.

Busstrafiken inom kommunen är främst anpassad till skolans behov, en viss helg och kvällstrafik bedrivs dessutom. I de större byarna finns även möjlighet till arbetspendling. Busstrafiken från Älvsbyn till Vidsel/ Storforsen är en viktig linje dels för kommuninvånarna men även för turismen.

Med en etablering av ny gruva i Laver bör trafiken Älvsbyn – Laver via Visträsk förstärkas med tanke på de antal arbetstillfällen som en gruva i den storleken medför. Dessutom kommer behovet av

persontransporter Älvsbyn – Luleå Airport att öka. Det är viktigt med bra kommunikationer till flygplatser särskilt för de kommuner som saknar egen flygplats. Tågtrafiken till och från Umeå är också viktig för kommuninvånarna.

Överkalix kommun

Överkalix kommun är till befolkningsmängd en av landets minsta kommuner, belägen mellan kust och fjäll. Arbetsmarknaden i kommunen uppgår, enligt tillgänglig statistik från Statistiska Centralbyrån, till 1297 personer som bor och arbetar i kommunen/länet. Kommunens yta är dock stor, och pendlingen från kommunens byar till arbetstillfällena i centralorten är hög. Förutom pendlingen från byarna uppgår inpendlingen från andra kommuner till 192 personer och utpendlingen till 223 personer. Detta påvisar vikten av en bra kollektivtrafik som möjliggör kollektiva arbetsresor såväl inom kommunen som till andra kommuner i länet, och vad gäller Överkalix kommun främst med buss.

Vad gäller möjligheten till arbetspendling med buss inom kommunens gränser är den idag starkt begränsad. Detta då det till många av byarna endast går skolbussar, och tid-tabellen för dessa är inte kompatibel med arbetstiderna för förvärvsarbetande. Viss möjlighet till arbetspendling med buss finns för de som bor längs väg E10 och väg 392.

Även möjligheterna till kollektiv utpendling är begränsad. Detta då man med buss t.ex. inte är framme i Luleå förrän kl. 09:35. Busspendling till Kalix är möjlig under skoltermin då bussen är framme i Kalix ca kl. 08:00, men när inte skolbussarna går är man framme i Kalix först kl. 09:45. Ungefär samma förhållanden råder vid returesor, då man med en normal arbetstid inte kan vara tillbaka i Överkalix före ca kl. 19:00. Detta medför t.ex. problem för småbarnsföräldrar. Kollektiv arbetspendling till Pajala och Övertorneå är i dagsläget inte alls möjlig.

I och med satsningarna som görs inom gruvnäringen, bl.a. i malmfälten och Pajala, torde utpendlingen till dessa arbetstillfällen öka. Överkalix kommun anser därför att möjligheterna till kollektiv arbetspendling med buss, där tiderna är anpassade till näringens behov, bör tillskapas till dessa orter.

Även möjligheterna till arbetspendling till kusten, då främst Luleå och Kalix, bör främjas. Dessa orter är belägna inom ett godtagbart pendlingsavstånd och särskilt Luleå är i en expansiv period varvid arbetskraft behövs. Även möjligheten till studier vid Luleå Tekniska Universitet uppmuntras med god kollektivtrafik.

Övertorneå kommun

I slutet av 1990-talet debatterades den lokala kollektivtrafiken i Övertorneå kommun flitigt. Politiska initiativ och ett intensivt lobbyarbete av ungdomar i kommunen föregick ett kommunstyrelsebeslut år 2000 om försök med gratis bussresor inom kommunens gränser. Som basår för det första avtalet mellan kommunen och Länstrafiken användes statistik från det lokala resandet år 1999. Under 1999 försåldes 12 775 lokalbiljetter, det vill säga att det företogs i genomsnitt 35 lokala bussresor per dag. När försöket drog igång i januari 2001 ökade det lokala resandet kraftigt, med varierande 100-300 % beroende på vilken linje det handlade om. Merparten av de nya resenärerna var arbets- och studiependlare, men även pensionärerna nyttjade lokalbussarna flitigt. Under dessa år upptäckte också medelålders och äldre män i kommunen för första gången fördelarna med den lokala kollektivtrafiken.

Intresset för gratis - eller numera subventionerade - bussresor fortsatt stort. År 2008 infördes s.k. kommunkort med avgifter som varierat mellan åren. Exempelvis såldes 429 kommunkort år 2011. För personer 20 år och äldre kostade korten 1 000 kr per styck. Ungdomar, pensionärer och vuxenstuderande i kommunen betalade 300 kr för sina kort. Det totala antalet lokalresor var 30 812, det vill säga i genomsnitt 84 resor per dag. En kvarstående ökning av det lokala bussresandet med 250 %. Samtidigt blev kommunens subvention av det lokala bussresandet 2011 nästan 1, 2 mkr, en ökning med 400 % jämfört med startåret 2001.

Sedan 2001 har strukturen för stomlinjer och lokala linjer varit i stort oförändrad. En linje (lokala linjen 364) har avvecklats. Linjernas tidtabeller styrs i huvudsak av skolornas terminer och tider. En "Arbetartur" Pello-Övertorneå-Hedenäset med anpassad tidtabell står i första hand till förfogande för arbetspendlare och vuxenstuderande.