

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN HAPARANDA KOMMUN 2016

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR	2
SAMMANFATTNING OCH BESLUTSFÖRSLAG	2
EKONOMI, DAGENS KOSTNADER OCH ENLIGT BESLUTSFÖRSLAGET	3
SYFTE	4
GENERELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOLLEKTIVTRAFIK HAPARANDA	4
PRIORITERINGAR FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN	5
ANALYS OCH ÅTGÄRDER PER TRAFIKSLAG/RESECENTRUM	5
BILJETTER, RABATTER, SKOLKORT MED MERA ..	13
BILAGA 1: INKOMNA YTTRANDE MED KOMMENTARER	14
BILAGA 2: FÖRSLAG TILL UTÖKAD TRAFIK	16
UTFÖRANDE	17

HANDLINGAR

- Kollektivtrafikplan
- Bilaga 1: Inkomna yttranden med kommentarer
- Bilaga 2: Förslag till utökad trafik

SAMMANFATTNING OCH BESLUTFÖRSLAG

Informationen om kollektivtrafiken bör göras bättre, ofta saknas linjekartor, tydliga tidtabeller och det blir svårt att se all trafik som faktiskt finns. Tidtabeller, linjer och hållplatser bör ses över kontinuerligt med fokus på skolpendling och arbetspendling.

Skollinjerna prioriteras så att skoleleverna får en så bra, kort och säker skolresa som möjligt samverkande med satsningen på Norrbottens bästa skola.

Ringlinjen bör utökas med fler turer vardagar. Detta kan uppnås med att man köper in trafik med en buss till. Ringlinjen och Torneås Kaupunkinlinja bör integreras bättre med varandra. Tidtabellen behöver justeras när tågtrafiken startar på Haparandabanan så att Ringlinjen kan användas på ett bättre sätt för att ta resenärer mellan järnvägsstationen - Haparanda centrum – HT Resecentrum för buss. Ringlinjen bör stärkas och nyttjas maximalt, i planen föreslås därför att resandet görs kostnadsfritt för alla under en försöksperiod på tre år med efterföljande utvärdering.

För de inomkommunala linjerna föreslås en ytterligare tur på linje 322, Haparanda- Nikkala-Vuopio-Västra Nikkala – Sesarö, för att möjliggöra arbetspendling från berörda byar till Haparanda.

Regional busstrafik längs stråken med väg 99 och E4 förbättras med bättre hållplatser, tidtabeller och marknadsföring. Utbudet för dem som bor i byarna längs väg 99 och E4 är relativt bra men kan vara svårt att förstå utifrån bristande information.

Ungdomsrådet framför mycket tydligt att de efterlyser senare kvällsturer ut till byarna från Haparanda, detta då mycket av aktiviteterna och träningar etc. finns i staden. Denna plan innehåller därför ett sådant förslag längs väg 99 och E4.

Persontågen är viktiga som ett komplement till busstrafiken och det är viktigt att kommunen fortsätter arbeta för persontågstrafik 2018 inom Norrtåg på sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda. Tågtrafiken kommer att förbättra för studiependling/arbetspendling samt öka tillgängligheten med en direktkoppling till Sunderby sjukhus. Nattågstrafiken är ett viktigt trafikutbud för övre Norrland och kommunens fortsatta arbete för att även Haparanda ska angöras av den statliga nattågstrafiken är fortsatt viktig.

Flygbilen har kommit igång med Haparanda kommun som en aktiv part och det är viktigt att kommunen arbetar för och medfinansierar fortsatt trafik med Flygbil till/från Luleå Airport. Flygbussen fungerar inte, kommunen måste tillsammans med övriga aktörer påverka Luleå Lokaltrafik så att flygbussen angör såväl Luleå busstation som järnvägsstation för att den regionala trafiken ska knytas samman med den regionala flygplatsen.

Resecentrumet HaparandaTornio är färdigställt, modernt och fungerande, inga nya åtgärder behövs. Järnvägsstationen från år 1920 behöver moderniseras för att passa dagens krav och behov.

Barn och ungdomar (7-19 år) i byarna föreslås att få ett kostnadsfritt busskort som gäller för fria resor inom kommunen under en försöksperiod på tre år med efterföljande utvärdering. En sådan förändring underlättar samtidigt den tidskrävande hanteringen av skolkort som delas ut till merparten av ungdomarna efter provning idag då provningen skulle utgå helt göra systemet mycket enklare.

EKONOMI, DAGENS KOSTNADER OCH ENLIGT BESLUTSFÖRSLAGET**Kollektivtrafik enligt 2016 års gällande beslut, ca: kostnader**

Ringlinjen, dagens trafik med 1 buss	1100 tkr
Intäkter från biljetter Ringlinjen	-50 tkr
Busslinje 320, Lapträsk – Haparanda	700 tkr
Busslinje 321, Lapträsk – Haparanda	700 tkr
Busslinje 322, Seskarö – Haparanda	500 tkr
Persontågstrafik på Haparandabanan, Haparandas andel	1000 tkr
Flygbil till Luleå airport, Haparandas andel	100 tkr
 Summa kollektivtrafik enligt 2016 års gällande beslut	 <u>4 050 tkr</u>

Kollektivtrafik enligt förslag på utökning, uppskattade kostnader

Ringlinjen, dagens trafik med 1 buss	1100 tkr
Busslinje 320, Lapträsk/Oja – Karungi	700 tkr
Busslinje 321, Pitkjärvi – Haparanda	700 tkr
Busslinje 322, Seskarö – Haparanda	500 tkr
Persontågstrafik på Haparandabanan, Haparandas andel	1000 tkr
Flygbil till Luleå airport, Haparandas andel	100 tkr
 Besparing Busslinje 321, Kortad tur, verkställd	 -180 tkr
Besparing Busslinje 322, Kortad tur, verkställd	-85 tkr
 Utökning: Ringlinjen ytterligare 1 buss	 1100 tkr
Ringlinje gratis resande	
Utökning: Linje 322 med arbetspendlingstur	235 tkr
Utökningar kvällstur Väg 99	250 tkr
Utökning: Kvällstur Väg E4	165 tkr
 Summa kollektivtrafik enligt förslag på utökning	 <u>5 585 tkr</u>

Utökning kostnader: **ca: 1 500 tkr**

Kostnaderna är uppskattade kostnader då de kan behöva förhandlas med trafikbolagen beroende på hur avtalen är upprättade.

Förslag på ändrat system, från skolkort till kommunkort för ungdomar 7-19 år

Dagens system med prövning av skolkort i varje enskilt fall föreslås slopas till förmån för att alla ungdomar som bor i byarna får ett kommunkort som gäller för kostnadsfritt resande inom kommunen. Dagens kostnad för skolkorten är ca 1 miljon sek + administration. Detta förslag bör införas endast om det parallella projekt som Länstrafiken utreder inte införs i närtid. Förslagets ekonomiska konsekvenser bör utredas ytterligare på såväl Länsnivå som kommunnivå.

SYFTE

Syftet med detta underlag är att beskriva dagens utbud av kollektivtrafik och kommunens kostnader för trafiken. Planen ska också ge förslag till snabba förbättringar och på sikt utgöra underlag till en mer formell kollektivtrafikplan för Haparanda som uppdateras regelbundet.

Samtliga kollektivtrafikslag som är aktuella för Haparanda omfattas.

Underlaget föreslår prioriteringar av trafik, åtgärder och resenärskategorier.

Planen har tagits fram i en process med en mängd arbetsmöten med medborgare, myndigheter, kollektivtrafikaktörer, grannkommuner etc. Mötena har dokumenterats och de kan ses på kommunens sida för kollektivtrafikplanen.

Utöver de inledande samtalen och avstämningarna har materialet varit på remiss till kommunens nämnder samt ungdomsrådet under 2016. Yttrandena samt kommentarer till dessa redovisas i detta underlag. Ett ytterligare möte har hållits med ungdomsrådet efter remissrundan för att stämma av deras synpunkter.

I arbetet har nuvarande utbud/tidtabeller för byarna och staden analyserats, dessa finns tillgängliga på kommunens sida för kollektivtrafikplanen. Analysen har gjorts på tidtabeller för vintern 2015/2016 vilket ger en bättre täckning än sommartidtabellerna som gäller utanför skolvermena. Sommarutbudet bör därför följas upp och bevakas så att den möjliggör arbetspendling och utbildningspendling för vuxenstudier/praktik.

Parallellt med framtagandet av denna kollektivtrafikplan har förändringar och översyner gjorts för att förbättra kollektivtrafiken med kortare skoltur på linjerna 321 och 322, införande av flygbil, påverkan för nattåg, Norrtåg och förbättrad flygbuss i Luleå etc. Med förbättringarna på kommunlinjerna har det även kommit en ekonomisk besparing när linjerna kortats, på linje 321 har besparingen blivit 180 000 sek och på linje 322 har besparingen blivit 85 000 sek.

GENERELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOLLEKTIVTRAFIK HAPARANDA

Kollektivtrafiken ska täcka centralorten och byarna längs stråken E4, 99 samt de större byarna med flerbostadshus.

Kommunen ska erbjuda möjlighet till skolskjuts för alla enligt gällande regelverk.

Skolskjutsen är en del av skoldagen och ska göras så bra som möjligt för eleverna.

Kollektivtrafiklinjerna ska ha lämpliga och attraktiva sträckningar utan långa omvägar och restidsförlängningar.

Kollektivtrafiklinjerna ska ha samma sträckning jämt, linjekartor ska finnas och tidtabeller ska vara så tydliga som möjligt för att serva resenären.

Kollektivtrafiken ska vara säker, miljövänlig och ha bra punktlighet.

Kollektivtrafiken ska marknadsföras tillsammans med övriga aktörer.

Resecentrum och hållplatser ska vara rätt placerade och utformade för att kunna användas på ett bra och säkert sätt.

PRIORITERINGAR FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Prioritering av resenärsgupper efter brukandegrad

- Kategori hög: Varje dags resenärer, skolbarn och ungdomar som måste åka varje dag och inte har egna alternativ, restid, punktlighet och kvalitet på resan blir mycket viktig, exempelvis pendlar 31 högstadieelever/gymnasieelever från Seskarö till Haparanda med linje 322.
- Kategori medel: Ofta resenärer, arbetspendlare som måste åka ofta/medel (kanske med egen bil ibland), restid, punktlighet och kvalitet på resan blir mycket viktig
- Kategori låg: Sällanresenären som åker någon gång emellanåt för aktiviteter, vårdbesök, handel etc. punktlighet på resan bedöms viktigare än restiden.

Prioritering av trafik

Nivå 1 är en grundläggande nivå för att upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik inom kommunen och bör uppfyllas på kort sikt inom 1-2 år.

Nivå 2 är en önskvärd nivå för att möjliggöra ett bättre utbud/tillgänglighet även för mindre orter och utbud av kvällstrafik för de större orterna. Nivån bör uppfyllas på medellång sikt, ca: 5 år.

Nivå 3 är en önskvärd nivå för att möjliggöra ett bättre utbud/tillgänglighet med bättre kollektivtrafik under helgerna för de större orterna/stråken. Nivån bör uppfyllas på längre sikt, ca: 5-7 år.

ANALYS OCH ÅTGÄRDER PER TRAFIKSLAG/RESECENTRUM

Kollektivanläggningar inom kommunen

- Nivå 1: Trafiksäkert, tillgängligt och väl fungerande resecentrum för kollektivtrafik på järnväg. Ej uppfyllt, Järnvägsstationen från år 1920 behöver upprustas med varsam hand för att svara upp mot dagens krav på tillgänglighet för alla och brukarvänlighet. Arbetet har inletts 2016 och bedöms vara klart 2018. Ringlinjen justeras så att den kan användas för att ta resenärer mellan järnvägsstationen/Haparanda centrum/resecentrumet för buss.

- Nivå 1: Trafiksäkert, tillgängligt och väl fungerande resecentrum för kollektivtrafik på väg. Uppfyllt, Resecentrumet är färdigställt 2014 och bedöms svara upp mot dagens finska och svenska krav på ett väl fungerande sätt. HaparandaTornio resecentrum binder samman trafiken över gränsen som avsett.

- Nivå 2: Trafiksäkra, tillgängliga och väl fungerande hållplatser för kollektivtrafik på väg. Ej uppfyllt, vissa av hållplatserna har acceptabel standard medan andra på väg 99 och E4:an behöver omarbetas för att bli trafiksäkrare.

Åtgärd: Kommunen har inletts ombyggnation av järnvägsstationen för färdigställande 2018 och fortsätter påverka Länstrafiken och trafikverket för säkrare hållplatser längs de nationella vägarna. Åtgärden uppfyller Nivå 1 samt delvis Nivå 2. Åtgärden innebär kommunala investeringar i Järnvägsstationen om 7,6 miljoner sek varav EU-stöd utgår för 50% (3,8 miljoner sek) av investeringen. Åtgärden innebär även påverkansarbete gentemot Länstrafiken och Trafikverket genom kommunala tjänstemän och politiker.

Ringlinjen Haparanda Torneå, inom städerna

- Nivå 1: Bra och tydliga linjesträckningar, tidtabeller och information.

Uppfyllt: Tidtabell och linjekartor över nuvarande linjer finns och är tvåspråkiga och relativt tydliga. Resandet har mer än fördubblats mellan år 2008 till 2015 och uppgår nu till ca 21 000 resande per år.

- Nivå 1: Möjlighet att arbetspendla dagtid vardagar inom hela staden året om.

Ej uppfyllt: Hela staden täcks inte för arbetspendling och övrigt resande då nuvarande trafikinköp (1 buss inte räcker till).

- Nivå 2: Bra samordning med övrigt utbud.

Ej uppfyllt: Ringlinjen, Torneås Kaupunkilinja och de regionala bussarna behöver samordnas mer, ett sådant arbete bör startas i provinsens regi. När persontågstrafiken startar behöver ringlinjens tidtabell göra som så att den kan användas för att på ett bättre sätt kunna ta resenärer mellan Järnvägsstationen – Haparanda centrum – HT Resecentrum för buss. För att förbättra ringlinjen bör i första hand antalet turer och täckningen av staden förbättras vardagar.

- Nivå 3: Kvällsturer inom hela staden.

Ej uppfyllt: Inga turer erbjuds kvällstid efter 18:00.

- Nivå 4: Helgturer inom hela staden.

Ej uppfyllt: Inga turer körs helger.

Åtgärd: Kommunen beslutar att köpa in ytterligare trafik med en buss, bussen används till att förstärka Ringlinjens utbud skoltider och arbetstider samt ge viss förlängning kvällstid. Fortsatt samarbete med Torneå stad, Länstrafiken och Norrtåg behövs när persontågstrafiken startar för bättre samordning av tidtabeller etc. Åtgärden uppfyller nivå 1, 2 samt delvis nivå 3. Åtgärden ger en ökad årlig driftskostnad om ca 1 miljon sek.

Kollektivtrafik inom kommunen längs E4.**Prioriteringar av kollektivtrafik inom kommunen**

- Nivå 1: Bra och tydliga linjesträckningar, tidtabeller och information.

Ej uppfyllt: Tidtabellen bör göras tydligare (Länstrafiken), Tidtabellen finns endast på svenska Linjekartor saknas (Länstrafiken).

- Nivå 1: Möjlighet att arbetspendla dagtid vardagar längs E4.

Uppfyllt: Arbetspendling dagtid är möjlig med nuvarande bussutbud, Linje 20, 98, 100 samt kommunlinjerna 321 och 322.

- Nivå 2: Kvällsturer längs E4.

Uppfyllt: Helgturer finns i båda riktningarna i stråket (Linje 20, 98, 100). Bussarna går inte igenom byarna utan man måste gå/cykla/bli skjutsad till närmaste hållplats på väg E4.

- Nivå 2: Helgturer längs E4.

Uppfyllt: Helgturer finns i båda riktningarna i stråket (Linje 20, 98, 100). Bussarna går inte igenom byarna utan man måste gå/cykla/bli skjutsad till närmaste hållplats på väg E4.

Åtgärd och ekonomi för linjerna längs väg E4:

För att förbättra tillgängligheten bör hållplatserna göras så lättillgängliga och attraktiva som möjligt. Gångvägar/stråk från byarna till hållplatserna bör ses över och förbättras.

Hållplatsernas placering blir viktig för att gångavståndet från olika byadelar skall hållas nere, placering, utformning och "genvägar" till hållplatserna bör tas fram av Länstrafiken, kommunen och de boende i byarna. Bättre och tydligare tidtabeller och linjekartor. Åtgärden innebär påverkansarbete gentemot Länstrafiken och Trafikverket genom kommunala tjänstemän och politiker. Kommunala investeringskostnader kan uppstå om det visar sig att det behövs anslutande kommunala gång och cykelstråk till hållplatserna.

Ungdomsrådet framför mycket tydligt att de efterlyser senare kvällsturer ut till byarna från Haparanda, detta då mycket av aktiviteterna och träningar etc. finns i staden. Denna plan innehåller därför ett sådant förslag längs väg 99 och E4.

Kollektivtrafik inom kommunen längs 99**Prioriteringar av kollektivtrafik inom kommunen**

- Nivå 1: Bra och tydliga linjesträckningar, tidtabeller och information.

Ej uppfyllt: Tidtabellen bör göras tydligare (Länstrafiken), Tidtabellen finns endast på svenska
Linjekartor saknas (Länstrafiken).

- Nivå 2: Möjlighet att arbetspendla dagtid vardagar längs 99.

Uppfyllt: Arbetspendling dagtid är möjlig med nuvarande bussutbud, Linje 53, 54.

- Nivå 2: Kvällsturer längs 99.

Uppfyllt: Kvällsturer finns i båda riktningarna i stråket (Linje 53 och 54). Bussarna går inte igenom byarna utan man måste gå/cykla/bli skjutsad till närmaste hållplats på väg 99.

- Nivå 3: Helgturer längs 99.

Uppfyllt: Helgturer finns i båda riktningarna i stråket (Linje 53 och 54). Bussarna går inte igenom byarna utan man måste gå/cykla/bli skjutsad till närmaste hållplats på väg 99.

Åtgärd och ekonomi för linjerna längs väg 99:

För att förbättra tillgängligheten bör hållplatserna göras så lättillgängliga och attraktiva som möjligt. Gångvägar/stråk från byarna till hållplatserna bör ses över och förbättras.

Hållplatsernas placering blir viktig för att gångavståndet från olika byadelar skall hållas nere, placering, utformning och "genvägar" till hållplatserna bör tas fram av Länstrafiken, kommunen och de boende i byarna. Bättre och tydligare tidtabeller och linjekartor. Åtgärden innebär påverkansarbete gentemot Länstrafiken och Trafikverket genom kommunala tjänstemän och politiker. Kommunala investeringskostnader kan uppstå om det visar sig att det behövs anslutande kommunala gång och cykelstråk till hållplatserna.

Ungdomsrådet framför mycket tydligt att de efterlyser senare kvällsturer ut till byarna från Haparanda, detta då mycket av aktiviteterna och träningar etc. finns i staden. Denna plan innehåller därför ett sådant förslag längs väg 99 och E4.

Kollektivtrafik inom kommunen från de större byarna utanför stråken E4, 99, Seskarö

I detta sammanhang har endast Seskarö räknats in som större by utanför stråken E4 och väg 99, exempelvis Nikkala och Karungi beräknas kunna nyttja trafiken på E4 respektive väg 99.

- Nivå 1: Bra och tydliga linjesträckningar, tidtabeller och information för linje 322.

Ej uppfyllt: Tidtabellen bör göras tydligare (Länstrafiken), Tidtabellen finns endast på svenska Linjekartor saknas (Länstrafiken).

- Nivå 2: Möjlighet att arbetspendla dagtid vardagar till Seskarö.

Ej uppfyllt: Arbetspendling in till Haparanda fungerar inte då det saknas en tur som går ut till Seskarö efter arbetstid.

- Nivå 2: Kvällsturer till Seskarö.

Ej uppfyllt: Inga turer erbjuds kvällstid.

- Nivå 3: Helgturer längs till Seskarö.

Ej uppfyllt: Inga turer körs helger.

Åtgärd och ekonomi för trafik Seskarö-Haparanda:

Utbudet bör kompletteras med köp av ytterligare en tur som möjliggör arbetspendling från Seskarö till Haparanda. Bättre och tydligare tidtabeller och linjekartor. Åtgärden uppfyller nivå 1 för skolpendling och arbetspendling till Haparanda. Åtgärden innebär påverkansarbete gentemot Länstrafiken och Trafikverket genom kommunala tjänstemän och politiker. Åtgärden medför att trafik kostnaden ökar med ca: 250 000 sek.

Kollektivtrafik inom kommunen från de mindre byarna utanför stråken E4, 99.

I detta sammanhang avses byarna i kommunens inland, de som inte kan nyttja trafiken vare sig på E4 eller väg 99. Dessa områden har två linjer att tillgå, Linje 320 och 321. Utbudet är mycket begränsat för dessa byar.

Linje 320: Matarlinje från Oja/Lappträsk till Karungi samt väg 99 trafiken

Linjen servar främst skolelever och fungerar idag för skolpendling in till Karungi samt via bussbyte in till Haparanda vardagar. Arbetspendling in till Haparanda fungerar inte då det saknas en tur som går ut till Lappträsk efter arbetstid. Inga turer erbjuds kvällstid och inga turer körs helger.

Åtgärd och ekonomi för linje 320:

Linjen trafikeras endast under skolterminer.

Kostnaden för linjen är idag ca 700 000 sek/år.

En förbättring av denna trafik kräver att trafiken körs året om samt att det utökas med en tur som är anpassat till arbetspendling vardagar.

Resandeunderlaget bedöms som mindre än på linjen 322 varför åtgärder görs i en etapp 2 efter att de linjer som har ett större resandeunderlag genomförts.

Åtgärden uppfyller nivå 1 för skolpendling.

Åtgärden uppfyller inte nivå 1 för arbetspendling.

Åtgärden uppfyller inte nivå 2 och 3 med kvälls och helgturer till/från Haparanda.

Linje 321: Pitkäjärvi- Kattilasaari – Keräsjoki - Nikkala - Haparanda

Linjen servar främst skolelever och fungerar idag för skolpendling in till Nikkala och Haparanda vardagar. Inga turer erbjuds kvällstid och inga turer körs helger.

Åtgärd och ekonomi för linje 321:

Linjen trafikeras endast under skolterminer.

Kostnaden för linjen är idag ca 570 000 sek/år.

Åtgärder för arbetspendling bedöms inte aktuella på grund av för lågt förväntat resandeunderlag

Åtgärden uppfyller nivå 1 för skolpendling.

Åtgärden uppfyller inte nivå 1 för arbetspendling.

Åtgärden uppfyller inte nivå 2 och 3 med kvälls och helgturer till/från Haparanda.

Prioriteringar av den regionala och nationella kollektivtrafiken

- Nivå 1: Tillgång till svenska och finska regionala bussar

Uppfyllt, båda ländernas trafik angör det gemensamma resecentrumet färdigställt 2014 som svarar mot dagens finska och svenska krav. HaparandaTornio resecentrum binder samman trafiken över gränsen som avsett.

- Nivå 1: Tillgänglighet till svensk persontågstrafik från Haparanda/Torneå

Ej uppfyllt, närmaste svenska persontåg angör Boden.

- Nivå 1: Direktkoppling till nattågstrafiken vardagar och helgdagar.

Ej uppfyllt, närmaste svenska person-nattåg angör Boden.

- Nivå 1: Tillgänglighet till finsk persontågstrafik från Haparanda/Torneå

Ej uppfyllt, närmaste finska persontåg angör Kemi.

- Nivå 1: Möjlighet att skol/studiependla längs norrbottenskusten, väg E4 vardagar till/från Haparanda

Uppfyllt: Skol/studiependling till och från Kalix är möjlig.

- Nivå 1: Möjlighet att arbetspendla dagtid längs norrbottenskusten, E4 vardagar till/från Haparanda.

Uppfyllt: Arbetspendling till och från Kalix är möjlig.

- Nivå 1: Möjlighet att skol/studiependla längs Tornedalen, väg 99 vardagar från/till Haparanda.

Uppfyllt: Skol/studiependling till och från Övertorneå är möjlig.

- Nivå 1: Möjlighet att arbetspendla dagtid längs Tornedalen, väg 99 vardagar från/till Haparanda.

Uppfyllt: Arbetspendling till och från Övertorneå är möjlig.

- Nivå 1: Möjlighet att skol/studiependla mellan Torneå och Haparanda i båda riktningarna

Uppfyllt, Skol/studiependling möjliggörs med Ringlinjen/Kaupunkinlinja samt beställningstrafik

- Nivå 1: Direktkoppling till regionsjukhuset i Sunderbyn vardagar

Ej uppfyllt, direktlinje saknas och byte av buss krävs i Luleå. Persontågen som har hållplats för Sunderbyns sjukhus går ej till/från Haparanda.

- Nivå 1: Direktkoppling till Luleå airport vardagar och helgdagar

Uppfyllt med hjälp av Flygbilen. Trafikstart för flygbil har tagits under april månad 2016 vilket skapar två direktkopplingar per dygn till Luleå Airport med kollektivtrafik. Koppling med buss saknas.

Regionala bussar och regionala tåg har ingen direktkoppling till flygbussarna i Luleå utan kräver att man går från respektive station till Smedjegatan för att nå flygbussen. Flygbussen bör angöra såväl busstationen i Luleå som järnvägsstationen för att knyta samman det regionala behovet av åtkomst till den regionala flygplatsen och så många flygavgångar som möjligt.

- Nivå 2: Direktkoppling till KemiTornio Airport med kollektivtrafik.

Ej uppfyllt, kollektivtrafik till flygplatsen KemiTornio saknas.

- Nivå 2: Kvällstur till/från Haparanda längs norrbottenskusten, väg E4.

Uppfyllt: Kvällsturer finns i båda riktningarna i stråket.

- Nivå 2: Kvällstur till/från Haparanda längs Tornedalen, väg 99.

Uppfyllt: Kvällsturer finns i båda riktningarna i stråket.

- Nivå 3: Helgturer till/från Haparanda längs norrbottenskusten, väg E4.

Uppfyllt: Helgturer finns i båda riktningarna i stråket.

- Nivå 3: Helgturer till/från Haparanda längs Tornedalen, väg 99.

Uppfyllt: Kvällsturer finns i båda riktningarna i stråket.

Åtgärd och ekonomi för regionala och nationella kollektivtrafiken:

Haparanda stad har beslutat medfinansiera tågtrafiken Luleå – Haparanda med 1 000 000 sek/år.

Åtgärden med persontågstrafiken genom Norrtåg på Haparandabanan uppfyller:

- Nivå 1: Tillgänglighet till svensk persontågstrafik från Haparanda/Torneå
- Nivå 1: Möjlighet att skolpendla längs norrbottenskusten vardagar till/från Haparanda
- Nivå 1: Möjlighet att arbetspendla dagtid längs norrbottenskusten vardagar till/från Haparanda
- Nivå 1: Direktkoppling till regionsjukhuset i Sunderbyn vardagar
- Nivå 2: Direktkoppling till nattågstrafiken vardagar och helgdagar

Trafikstart för persontågstrafik på sträckan Luleå-boden-Kalix-Haparanda planeras till år 2018.

Kommunen fortsätter påverka för att den svenska nattågstrafiken på Övre Norrland utökas till att omfatta även östra Norrbotten och förlängs till Haparanda.

Kommunen fortsätter påverka för att den finska persontågstrafik som i dagsläget vänder i Kemi förlängs till Torneå.

Kommunen fortsätter påverka för att svenska och finska tidtabeller för kollektivtrafik, lokalbuss, regionalbuss och persontågstrafik samordnas bättre.

Kommunen fortsätter medfinansiera trafiken med Flygbil till/från Luleå Airport med 100 000 sek/år.

Kommunen fortsätter påverka för kollektivtrafik från Torneå och Kemi till flygplatsen KemiTornio.

BILJETTER, RABATTER, SKOLKORT MED MERA**Biljetter, Rabatter, skolkort med mera**

Skolelever med mer än 3 km till skolan erhåller skolkort, detta blir aktuellt främst från byarna till skolorna i Haparanda men även resor från mindre byar till skolorna i Nikkala och Karungi.

Kommunen har fastställt vissa rabatter redan idag på Ringlinjen där pensionärer åker gratis och barn/ungdomar utan skolkort har rabatter.

Länstrafiken ger rabatter till barn/ungdomar och seniorer. Länstrafiken utreder hur kollektivtrafikresandet påverkas av biljettpriser, rabattsystem, etc.

Vid mötena som hållits med medborgare framkommer olika önskemål om rabatter för olika åldersgrupper, kundgrupper etc. Ska man göra byarna attraktiva för barnfamiljer kanske ungdomsrabatter och låga priser på arbetspendlarkort (månadskort) är viktigast medan andra kan se att pensionärsrabatter baserat på ålder (utan prövning mot inkomst) är viktigast. Många äldre bor i byarna och är en viktig kundgrupp för kollektivtrafiken om deras resande ökar.

Åtgärd: För att kompensera att mycket av kommunens fritidsaktiviteter, aktivitetsutbud är inne i staden bör man utreda att slopa systemet och handläggningen av skolkort och istället ge gratis resandekort för bussresor inom kommunen till samtliga barn och ungdomar i åldern 7-19 år som bor i byarna. Beslutet skulle kunna avse en försöksperiod på tre år med efterföljande utvärdering. Förslagets ekonomiska konsekvenser för utredas ytterligare innan införande. I realiteten skulle det även medföra en besparing i handläggningstider samt ge ökad trygghet för barnfamiljerna som väljer att bo i byarna i kommunen när de vet att kollektivtrafiken kan lösa en del av resandebehovet till fritidsaktiviteter, arbete etc.

Länstrafiken utreder ett liknande förslag där alla Norrbottens ungdomar mellan 6-19 år skulle få ett busskort och ovanstående kommunala lösning skulle tillämpas endast om Länstrafikens förslag inte går att realisera.

Avseende ringlinjen kunde motsvarande väg vara att kommunen beslutar att Ringlinjen är kostnadsfri för alla. Dagens biljettintäkter är begränsade och det är även kostnader förenat med handläggning av skolkort, rabattkort, biljetter och biljettsystem. Beslutet skulle kunna avse en försöksperiod på tre år med efterföljande utvärdering. Dagens biljettintäkter är ca 50 000 sek/år.

BILAGA 1: INKOMNA YTTRANDE MED KOMMENTARER

Socialnämnden tar del av förslaget och har inget att erinra i ärendet.

***Kommentar:** Inga ändringar till följd av socialnämndens yttrande.*

Barn- och ungdomsnämndens arbetsutskott beslutar att ställa sig positiva till förslaget på ny kollektivtrafikplan med följande tillägg: Busslinjen till Haparanda hamn bör återinföras till det ursprungliga. Barn- och ungdomsnämnden ser behovet av kommunikation till hamnen främst för elever, sommarboende och turister.

***Kommentar:** Resandet från Haparanda hamn har varit mycket lågt under en följd av år, på årsbasis har antalet påstigande varit som följer: 2012- 8 påstigande, 2013- 2 påstigande, 2014- 4 påstigande, 2015- 35 påstigande, (icke skolelever) siffrorna avser hela kalenderåret. Det innebär alltså att under toppåret var det långt ifrån en resande per vecka. Detta trots att det är 6 turer/dag*12 månader * 22 dagar = 1584 turer/år. Det är inte ett underlag av resande för en fullstor buss.*

Den negativa sidan med att köra bussen från Seskarö via hamnen är att de skolelever som ska till högstadiet och gymnasieskolan inne i Haparanda får sin skoldag förlängd, morgon och kväll, varje dag i sex år. Det rör sig om 31 elever (HT2016) som inte har något annat alternativ än skolbussen att tillgå. De elever som bor i närheten av Haparanda hamn har fått skolskjuts med en av de taxibilar som nyttjas för elever som bor relativt enskilt. Förändringen skapar en mycket bättre skolresa för Seskaröbarnen och en attraktivare och rakare busslinje även för övriga. Detta är en del i arbetet med Norrbottens bästa skola för de barn som bor långt från centralorten. Den som vill resa till/från Haparanda hamn har fortfarande möjligheten att göra så men avståndet till hållplatsen är längre. Generellt försöker vi undvika att busslinjerna ska gå i omvägar eftersom det förlänger restider och försämrar attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att se positivt på framtagandet av en kollektivtrafikplan. Ur ett hållbarhetsperspektiv står vi inför stora utmaningar när det gäller att skapa en hållbar utveckling. Haparanda kommun har antagit ett miljömål om begränsad klimatpåverkan, största delen av växthusgasutsläppen i Haparanda orsakas av transporter. Det är därmed viktigt att det finns alternativ till bilen. Samhällsbyggnadsnämnden ser positivt på kollektivtrafikplanens förslag till förbättringar gällande kollektivtrafiken i kommunen. Det är vidare positivt att man i planen tar upp att informationen kring kollektivtrafiken behöver ses över. Det behövs lyftas att det krävs ett ändrat beteende i dagens resmönster om vi skall gå i riktningen mot att skapa ett hållbart samhälle.

***Kommentar:** Punkten om att förbättra information/attityd kring kollektivtrafik noteras särskilt.*

Ungdomsrådet anser att prioriteringen av kollektivtrafiken borde ses om. Kvällstrafik och kvällsturer inom staden och ut i byarna bör prioritera på nivå 1, då vi anser att efterfrågan på sena kvällsturer in i byarna är större än morgonpendling. Detta eftersom Ungdomsrådet tycker att kollektivtrafiken bör vara lättillgänglig och på så sätt fokusera på kvällsturer som går in i byarna. Ungdomsrådet håller med förslaget om att det bör gå linjebussar till byar inom kommunen och angränsande kommuncentra. Men då anser vi att det bör finnas fler senare kvällstider på helger och vardagar. Därför tycker vi i Ungdomsrådet att tiderna borde vara efter skola och arbetstider som passar det fritidsaktiviteter som finns i staden. Ungdomsrådet ser gärna tider som måndag till torsdag kring 18.00 till 21.30 och fredag till lördag mellan 18.00 och 23.00. Detta eftersom att det är ett sätt för till exempel ungdomar och barn ute i byarna att komma in till Haparanda och vara delaktiga i det kvällsaktiviteter om finns ämnade för dem. Men det gynnar inte bara ungdomarna utan även andra i kommunen som är pendlare med sena arbetstider.

Prioritering för kollektivtrafiken

Ungdomsrådet anser att prioriteringen av kollektivtrafiken borde ses om. Tidsramen satta för nivåerna tycker vi låter rimligt och hållbart. Men Ungdomsrådet och dess medlemmar anser att skolpendling under dagtid fungerar bra och inte är något som bör prioriteras på nivå 1. Kvällstrafik och kvällsturer inom staden och ut i byarna bör prioriteras på nivå 1, då vi anser att efterfrågan på sena kvällsturer in i byarna är större än morgonpendling. Detta eftersom Ungdomsrådet tycker att kollektivtrafiken bör vara lättillgänglig och på så sätt fokusera på kvällsturer som går in i byarna.

Ringlinjen Haparanda

Ungdomsrådet håller med förslaget, vi tycker att ringlinjen idag påverka ungdomar som bor i Marielund. Mest under vinterhalvåret där allt från barn, vuxna och ungdomar åker med Ringlinjen. Klockan 07:30 tänker två skolungdomar ta bussen till skolan från västra Marielund. Då har de möjlighet att åka med två bussar, ringlinjen eller med en buss som åker till Stockholm som åker förbi skolorna som Marielundskolan, Gränsskolan och Språkskolan. Det gör inte heller alltid att betala för resan på bussen som går mot Stockholm om personen inte redan köpt biljett. Många andra som inte pendlar till skolan åker från Marielund till industriområdet söder Haparanda, där går bussen bara två gånger på eftermiddagen kl 14:00 och 16:00 vilket betyder att det finns två alternativ antingen att åka med bussen eller att gå 4,2 kilometer.

Linjebussar till byar inom kommunen och angränsande kommuncentra

Ungdomsrådet håller med förslaget om att det bör gå linjebussar till byar inom kommunen och angränsande kommuncentra. Men då anser vi att det bör finnas fler senare kvällstider på helger och vardagar. Därför tycker vi i Ungdomsrådet att tiderna borde vara efter skola och arbetstider som passar det fritidsaktiviteter som finns i staden. Ungdomsrådet anser att det borde finnas kvällsturer som går mellan öppettiderna på Station, Ungdomens Hus. Ungdomsrådet ser gärna tider som måndag till torsdag kring 18.00 till 21.30 och fredag till lördag mellan 18.00 och 23.00. Detta eftersom att det är ett sätt för till exempel ungdomar och barn ute i byarna att komma in till Haparanda och vara delaktiga i det kvällsaktiviteter om finns ämnade för dem. Men det gynnar inte bara ungdomarna utan även andra i kommunen som är pendlare med sena arbetstider. För att se efterfrågan på vilka kvällsturer föreslår Ungdomsrådet en testperiod på en till två månader.

Persontågstrafik längs Bottenviksbågen, finsk och svensk

Ungdomsrådet håller med förslaget.

Direktkoppling till Luleå Airport

Ungdomsrådet håller med förslaget men ser gärna att direktkopplingen med flygbilen visar tydligt vilka hållplatser som finns utöver HaparandaTornios resecentrum. Vi ser gärna att det klargörs om flygbilen stannar på E4an vid vägskälen till byarna och var den kan stanna inne i Haparanda.

Tillgång till finska lokala och regionala bussar - Ungdomsrådet håller med förslaget.

Direktkoppling till Kemi Torneå flygplats - Ungdomsrådet håller med förslaget.

Resecentrum väg Haparanda Torneå - Ungdomsrådet håller med förslaget.

Resecentrum järnväg Haparanda - Ungdomsrådet håller med förslaget.

Kommentar: Det tydliga önskemålet om turer även kvällstid noteras särskilt, I yttrandet lyfter Ungdomsrådet även behovet av helgtider, något som till viss del går att uppnå med dagens trafik längs E4 och väg 99 men inte utanför dessa. Prioriteringen av arbetspendling som steg 1 kommer av att möjligheten att arbeta inne i Haparanda i mångt och mycket är en förutsättning för att kunna bo i byarna då det finns relativt få arbetstillfällen i byarna. Skolpendlingen måste vara fortsatt prioriterad och hålla en god kvalitet avseende bekvämlighet, säkerhet och ha så korta restider som praktiskt och ekonomiskt möjligt. Flygbilen har två hållplatser inom kommunen, HaparandaTornio resecentrum och Seskarö vägskäl.

BILAGA 2: FÖRSLAG TILL UTÖKAD TRAFIK**Bilaga 2: Förslag till utökad trafik**

Nr	Sträcka	Karaktär	Linje/Beställningstrafik	Aktuella dagar	Avgång	Km	Pris sek/km	Pris sek/tur	Turer/år	Pris sek/år
	Arbetspendlartur linje 322									
1	Haparanda - Seskarö - Busslinje	Jobbpendling	Linjetur, alla dagar	Vardagar	17:00	36	13,00 kr	468 kr	251	117 468 kr
2	Seskarö - Haparanda - Busslinje	Jobbpendling, returtur	Linjetur, alla dagar	Vardagar	17:50	36	13,00 kr	468 kr	251	117 468 kr
										234 936 kr
	<i>Alt 1 med tidtabell och buss för kvällstur längs väg 99 och väg E4</i>									
7	Haparanda - Korpikylä (väg99) - Busslinje	Kvällstur ut	Linjetur, alla dagar	Vardagar	21:30	40	12,50 kr	500 kr	251	125 500 kr
8	Korpikylä - Haparanda (väg99) - Busslinje	Kvällstur, returtur	Linjetur, alla dagar	Vardagar	22:00	40	12,50 kr	500 kr	251	125 500 kr
										251 000 kr
9	Haparanda - Sävis (E4) - Busslinje 20	Kvällstur ut	Linjetur, alla dagar	Vardagar	22:30	27	12,00 kr	324 kr	251	81 324 kr
10	Sävis - Haparanda (E4) - Busslinje 20	Kvällstur, returtur	Linjetur, alla dagar	Vardagar	23:00	27	12,00 kr	324 kr	251	81 324 kr
										162 648 kr
	<i>Alt 2 med kvällstur som beställningstrafik (bortvalt alternativ)</i>									
3	Haparanda - Korpikylä (väg99) - Minibuss/taxi	Kvällstur ut	Beställningstrafik	Vardagar	21:30	40	30,59 kr	1 224 kr	125	152 950 kr
4	Korpikylä - Haparanda (väg99) - Minibuss/taxi	Kvällstur, returtur	Beställningstrafik	Vardagar	22:00	40	30,59 kr	1 224 kr	125	152 950 kr
5	Haparanda - Sävis (E4) - Minibuss/taxi	Kvällstur ut	Beställningstrafik	Vardagar	22:30	27	30,59 kr	826 kr	125	103 241 kr
6	Sävis - Haparanda (E4) - Minibuss/taxi	Kvällstur, returtur	Beställningstrafik	Vardagar	23:00	27	30,59 kr	826 kr	125	103 241 kr
	Om man räknar med att beställningstrafiken går varannan vardag så blir det i samma kostnadsnivå som en busslinje som går varje vardag. Förslaget utgår därför från att utökningen görs med busstrafik.									
	Summa med förslagets ökning (en arbetspendlartur för Linje 322 och ökning med en kvällstur längs väg 99 och en kvällstur längs väg E4)									648 584 kr

UTFÖRANDE

Kollektivtrafikplanen har upprättats av Göran Wigren på uppdrag av Kommunstyrelsen 2015-02-09 § 44a.

HAPARANDA STAD

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen
2015-02-09

KS § 44a

Förslag angående upprättande av kollektivtrafikplan för Haparanda kommun**Beslut:**

Kommunstyrelsen beslutar att uppdra planeringschefen Göran Wigren att ta fram förslag till kollektivtrafikplan för kommunen.

Ärendebeskrivning

Göran Wigren föredrar.

Kommunikationer och kollektivtrafik blir allt viktigare vid företags val av etableringsort och privatpersoners val av bostadsort.

Kommunen är en viktig aktör för kollektivtrafiken vid sidan av staten och länstrafiken samt privata aktörer.

Kommunen agerar som påtryckare, sakkunnig, beställare, finansiär och ibland som utförare av kollektivtrafik för de olika transportslagen.

För att effektivisera de insatser och ekonomiska medel som satsas i dagsläget bör en sammanhållande kollektivtrafikplan för kommunen tas fram för att stärka möjligheterna till utbildnings- och arbetspendling, besöksnäring, näringsliv, etc.

Planen bör se på förbindelser med/till/från flyg, flygbil, flygtaxi, tåg, buss i ett kommunalt och regionalt perspektiv.

Med tanke på Haparandas läge bör planen beakta tillgången till både svensk och finsk kollektivtrafik.

Kollektivtrafikplanen tas i ett första skede fram av kommunens egen personal och redovisas till kommunstyrelsen, därefter kan eventuella erforderliga externa tjänster köpas in för fördjupade studier.

Planen tas fram i dialog med Ungdomsråd, Pensionärsråden, Kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket, Länstrafiken, Länsstyrelsen, Grannkommuner, Lapin linja-autoliike och de entreprenörer som kommunen anlitar för sin kollektivtrafik i dagsläget.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att uppdra planeringschefen Göran Wigren att ta fram förslag till kollektivtrafikplan för kommunen.

Beslutsunderlag

KS 2015/10

Protokoll KsAu § 8, 2015-01-26

Beslutsexpediering

Göran Wigren

Justerare

