

# Utredning gällande intern kollektiv- och anropstaxitrafik



## Arbetsgrupp:

Benjamin Donner  
Tomas Eklund  
Sara Ingman  
Kaj-Johan Karlsson  
Annukka Koskinen  
Mona Lehtonen

## 1. Bakgrund; nuvarande läge och förbindelser

Goda förbindelser är av avgörande betydelse för att hålla skärgården levande. Staden har cirka 100 öar med fast bosättning året om och dessutom finns det en mängd öar med livligt deltidsboende och/eller turism.

Tidtabellerna gällande landsvägs- och förbindelsefartyg kan vara svåra att tyda och ändras inte bara varje år utan även under året. Att kombinera busstrafiken med fartygsförbindelserna är en stor utmaning som gör skärgården svårtillgänglig även för den som bor och lever i skärgårdsförhållanden. Fritidsboende och turister har det ännu svårare att få en klar bild av hur man kan ta sig fram i skärgården.

Förbättrad tillgänglighet är därför av stor vikt för att få både en ökad inflyttning och för att förstärka turismen. Vi får ett bättre serviceutbud och fler konsumenter av de tjänster som produceras. Allt detta gör det möjligt att leva och bo i skärgården.

Behovet av förbättrade förbindelser är stort och gäller hela vår skärgård inklusive kommundelen Pargas där vi också har fast bosatta och deltidsboende som bor långt utanför centrum och som saknar bil.

Pargas stads allmänna kollektivtrafik sköts i samarbete med NTM-centralen. Pargas stad har dessutom en betydande intern trafik, såsom interna busslinjer, skolskjutsar och anropstaxin.

Den kommunala ekonomin har varit ansträngd de senaste åren och man har av ekonomiska skäl varit tvungen att dra in på en del av den interna trafiken. Klara principer saknas gällande vilken trafik som bör anses som nödvändig och vilken man kan undvara. Fullmäktige beslöt därför på sitt möte den 7 december 2021 att godkänna att en utredning över kollektiv- och anropstaxitrafiken görs i samarbete med områdesnämnderna och att denna utredning görs inom budgetramen.

Stadsstyrelsen beslöt i sin tur på sitt möte den 28 februari 2022 att en arbetsgrupp tillsätts för att göra utredningen och att den görs i samarbete med områdesnämnderna. Till arbetsgruppen utsågs planerare Annukka Koskinen, trafikassistent Sara Ingman, turismchef Benjamin Donner och näringslivschef Tomas Eklund samt styrelserepresentanterna Mona Lehtonen och Kaj-Johan Karlsson

## 2. Stadens nuvarande interna trafik

### Intern busstrafik

Serviceinjen (bilaga 1) trafikerar 3 ggr i veckan, måndag, onsdag och fredag. Den startar kl. 7.30 på morgonen från Pjukala och kör via skolor, Malmkulla, busstation, apoteket, osv. Linjen är förmånligt prissatt och skjutsen ska beställas på kördagen. Se bilagorna x och för närmare beskrivning av serviceinjen.

Dessutom trafikeras de interna busslinjerna Pargas-Våno/Granvik, Pargas-Mustfynn/Sydmo samt Brattnäs-Pargas (bilaga 2) vilka är i central roll speciellt gällande skolskjutsarna.

## Anropstaxi

- I **Pargas** kommunområde har anropstaxiturerna fallit bort men i stället finns att tillgå ovannämnda interna busslinjer.
- I **Nagu** finns anropstaxi till Pärnäs, Mattnäs, Vikom och Kirjais (bilaga 3 och 4)
- **Korpo** kör från och till Rumar på fredagar, och har en Norrskata-tur på onsdagar.
- **Houtskär** har en tur från och till Hyppeis på torsdagarna.
- **Iniö** har onsdagar tur-retur från Helgö/Keistiö till Norrby samt Kannvik-Norrby (bilaga 5).

Ovannämnda anropstaxin ska beställas föregående dag.

Taxan går enligt bussbiljett för kunden, staden står för mellanskillnaden.

## 3. Enkät våren 2022

En enkät ordnades på stadens hemsida för att få en uppfattning var de största bristerna finns och vilka de främsta önskemålen är. Enkäten fick ca 100 svar, en komprimerad sammanfattning av svaren finns som bilaga 6. Dessutom ordnade Houtskär en egen enkät för att utreda de lokala önskemålen.

Av stadens enkät framgick att det överlägset största behovet finns gällande Pärnäs med 30 svar med önskan om förbättrade förbindelser. Utö-förbindelsen har blivit mycket populär men tyvärr är bussförbindelserna dåligt synkroniserade med fartygsförbindelsen och det finns ett stort behov av att ordna vidareförbindelse speciellt mot Nagu/Pargas men också mot Korpo.

## 4. Behov per kommun del

Behovet av interna transporter varierar från år till år. Landsvägsfärjornas och förbindelsebåtarnas tidtabeller ändras, också inom kalenderåret, och det samma gäller busstidtabellerna. Det behövs därför en aktiv fortlöpande bevakning av var de största utmaningarna finns. Kostnaderna för att sköta den interna trafiken är höga och användningsgraden är i regel relativt låg. Det är av största vikt att trafiken som ordnas via NTM-centralen är genomtänkt och optimerad så att behovet av kompletterande förbindelser är så litet som möjligt.

Förutom enkäten som gjordes har behovet utretts i samarbete med områdesnämnderna.

### Nagu

Pärnäs är den stora utmaningen vilket också framgick av enkäten. Det är viktigt att få bussförbindelsen att passa ihop med Utö-rutten, och till den del det inte lyckas så bör anropstaxi finnas som ett alternativ. Speciellt sommartid har det funnits ett stort behov för kompletterande anropstaxitrafik.

### Korpo

Områdesnämnden i Korpo har i sitt möte hösten 2022 framfört att anropstaxi från Pärnäs till Korpo måste ordnas en gång i veckan. Nuvarande turer, dvs. Norrskata och Rumar en gång i veckan fungerar bra och behövs också i fortsättningen.

### Houtskär

Områdesnämnden har betonat att anropstaxin behövs också under skolornas sommarlov. Detta gäller rutterna Näsby-Mossala och Näsby-Hyppeis. Dessutom behöver anropstaxin mot Mossala vara koordinerad med förbindelsebåtens tidtabell.

## Iniö

Den största utmaningen gällande Iniö är att bussen kör till busshållplatsen vid Heponiemi, Gustavs men fortsätter inte därifrån med färjan till Iniö-sidan. Det finns därför ett behov av anropstaxitrafik som kombinerar till bussturerna i Heponiemi. Iniönämnden har betonat att anropstaxiturer som är anpassade till färjturen mellan Heponiemi (Gustavs) och Iniö speciellt behövs i samband med veckosluten dvs. fredagar och söndagar.

## Pargas

Pargas har intern busstrafik vilken fungerar ganska bra och sköter den mest viktiga interna trafiken. Fokus bör sättas på förbättrad marknadsföring för att ytterligare höja användningsgraden. Pargas har inte haft en egen områdesnämnd, i den nya organisationen kan till exempel livskraftsutskottet vid behov ta ställning till hur den kompletterande interna kollektivtrafiken ska ordnas.

## 5. Användningsgrad nuvarande förbindelser

Servicelinjen i Pargas sålde 117 biljetter i oktober 2022 och i november 156 (bilaga 7). Användningsgraden har varit på samma nivå under detta år, oktober 2023 hade exakt samma antal passagerare som året innan dvs. 117 (bilaga 8). Anropstaxitrafiken i Pargas har använts knappt alls under senare år, varför den interna busstrafiken har skött förbindelserna under år 2023.

Pärnäs-Pargas har passagerare året runt men speciellt under sommaren. Under sommarmånaderna juni-augusti i år har 70 passagerare utnyttjat taxiförbindelsen från Pärnäs, vilket kostat staden drygt 3 800 euro.

Under samma tid hade Kirjais 29 taxipassagerare till en kostnad på 1445 euro.

I övrigt är användningen av anropstaxi på en låg nivå. I Houtskär och Iniö är det i regel 1–3 personer som använder möjligheten att ta sig till centrum för att göra inköp. Norrskata-Korpo har enstaka kunder. Detsamma gäller Rumar- Korpo kyrkby vars förbindelse används sporadiskt av sommargäster.

Rent allmänt har användningen av anropstaxi minskat speciellt sedan coronapandemins utbrott då många äldre personer i samband med den beviljades personliga taxikort. Behovet av anropstaxi för att sköta butiksärenden har minskat kraftigt.

Kostnaderna år 2022 var enligt följande:

Anropstaxi	22 612 €
Servicelinjen	25 459 €
Intern buss (skolskjuts)	167 733 €

## 6. Skolskjutsar

I Pargas åker sammanlagt cirka 700 elever skolskjuts. Cirka 600 av dem har rätt till skolskjuts och resten, cirka 100 elever har köpt en plats i taxibil eller ett busskort.

Skolskjutsarna körs av sammanlagt cirka 20 skoltaxibilar/minibussar och två bussar inom den interna trafiken i hela Pargas stad. En del av eleverna använder Skärgårdsbussens turer eller turer mellan Åbo och Pargas för skolresor.

Trafikassistenten vid Pargas stad ansvarar för ordnandet och planeringen av skolskjutsarna. Hon är också kontaktperson mellan skolor, vårdnadshavare och trafikföretag när det gäller skolskjutsar. Planeringen av skjutsarna underlättas sedan 2023 av transporthanteringsprogrammet Movit som möjliggör en optimal ruttplanering av skolresor, effektiv hantering av ändringar och transparent uppföljning av skjutsarna.

Vårdnadshavarna ser via programmet uppgifterna om elevernas skjutsar, bland annat när taxin kommer för att hämta eleven, och via programmet är det också möjligt att avboka skjuts som inte behövs. Informationen om avbokningen går direkt till förarens display och på så sätt undviker man onödiga körningar.

Skolskjutsarna har i viss mån kombinerats med anropstaxikörningar särskilt i skärgården. Till exempel i Houtskär och Norrskata har anropstaxikunderna kunnat ta skoltaxin tillbaka hem på eftermiddagarna efter ett besök i kyrkbyn. I och med coronapandemin har antalet kunder som åker anropstaxi dock minskat och inte återgått till samma nivå som tidigare. Kundkretsen för anropstaxin består främst av äldre personer och sommarturister. Sommarturisternas transportbehov infaller ofta under veckoslut och kvällar då det till exempel inte finns lämpliga bussturer.

För att transporter i större utsträckning ska kunna kombineras med skolskjutsarna borde kundkretsen vara sådan som kan färdas med taxi till hållplatserna på egen hand och bära sina egna saker till och från taxin. Skoltaxibilar har ofta strikta tidtabeller och bråttom till färjor och man kan inte lämna små elever ensamma i bilen.

Skoltaxibilarna har i allmänhet skött mattransporter och andra sociala transporter under pauser när eleverna är i skolan. I och med övergången till Varha har dessa körningar nu överförts till välfärdsområdet och staden kan inte längre ordna dem. Detta kan vara bra att beakta vid nästa konkurrensutsättning av skolskjutsarna (de nya avtalen träder i kraft från och med 2026) och utreda om man under dessa pauser till exempel kan sköta anropstaxitrafik. Också sådana saker som kraven på betalutrustning borde beaktas vid konkurrensutsättningen, alla skoltaxibilar har inte nödvändigtvis sådan utrustning annars.

## 7. Slutsatser, hur gå vidare

### Allmänna principer

Behovet av intern trafik, speciellt anropstaxin, har förändrats under senare år. Tidigare var äldre personer och rörelsehindrade en viktig kundgrupp. Dessa har nu tillgång till taxikort via välfärdsområdet varför deras behov av att använda anropstaxi har i praktiken försvunnit.

En annan kundgrupp består av enstaka personer, ofta deltidsboende, som oftast har butiksresa eller likande som orsak till användandet av anropstaxi. Här kan man ställa sig kritisk till om ett verkligt behov finns, eller om vanlig taxi kan sköta trafiken.

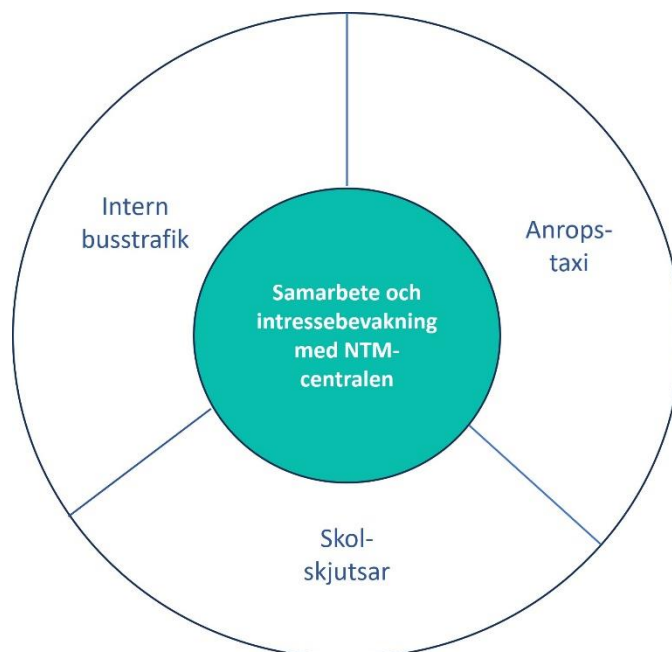
Den största utmaningen är knytpunkterna, allmän kollektivtrafik finns till exempel ordnad på tur-resan men på retur-resan uppstår problem. Ett bra exempel är Pärnäs som har bussförbindelse till Pärnäs varifrån man kan ta färjan till Utö. På retur-resan uppstår problem, då färjan tar i land i Pärnäs finns det ingen bussförbindelse vidare mot fastlandet. Dessa utmaningar behöver lösas för att förbättra tillgängligheten till vår skärgård. I första hand via allmän kollektivtrafik, men ibland måste staden vara aktiv och bidra med egna lösningar.

### Ny organisation

Pargas stad har en förnyad organisation från och med detta år. Kollektivtrafiken, som tidigare låg under bildningssektorn, är i den nya organisationen under Livskraft. Sektorn livskraft är i sin tur indelad i flera ansvarsområden varav ett är "förbindelser och kollektivtrafik" som leds av livskraftschefen.

Orsaken till att kollektivtrafiken varit under bildningen är den att skolskjutsarna alltid är i centrum, dessa måste enligt lag skötas av kommunen och ges därför högsta prioritet.

Pargas har dessutom två nya organ, skärgårdsnämnden som har ersatt områdesnämnderna och ska höras i frågor gällande skärgårdstrafiken och livskraftsutskottet som mera allmänt behandlar frågor som berör stadens livskraft.



## Upphandling inför 2026

Det allra viktigaste är få trafiken som bra som möjligt ordnad via den externa upphandlingen som sköts av NTM-centralen. Att få landsvägsfärjorna, förbindelsefartygen och bussförbindelserna att komplettera varandra på bästa möjliga sätt är både mest kostnadseffektivt och det mest överskådliga för både fast bosatta och deltidsboende/turister.

Skolskjutsarnas möjlighet att sköta även anropstaxitrafik behöver utnyttjas så långt det går och behöver beaktas då kriterierna slås fast i nästa upphandling inför år 2026.

Samåkning har i många kommuner blivit populärt och det finns flera färdiga lösningar via till exempel Facebook eller en app. Samåkning är dessutom bra för klimatet och är speciellt i orter med bristfällig kollektivtrafik ett beaktansvärt alternativ.

## Användaren i fokus

Utvecklandet av den egna interna kollektivtrafiken är i grund och botten en budgetfråga. Goda förbindelser är av stor betydelse, men samtidigt blir kostnadsnivån lätt väldigt hög i en utbredd skärgårdsstad såsom Pargas. Det är viktigt att de begränsade resurserna används där de mest behövs.

Användarna behöver känna till de alternativ som finns att tillgå, marknadsföringen av den interna buss- och anropstaxitrafiken behöver förbättras. Pargas stads informationstidning Nytt kommer att under år 2024 ersättas med en invånartidning där speciellt fokus sätts på att höja folks kunskap om vilka olika tjänster staden har att erbjuda. Ett bra exempel är den interna trafiken som är okänd för många. Dessutom kommer stadens hemsida att förnyas under året och även där kommer förbindelserna att tas upp både synligare och tydligare.