

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 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.

Dessutom trafikerar de interna busslinjerna Pargas-Våno/Granvik, Pargas-Mustfenn/Sydmo samt Brattnäs-Pargas 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 (Ms Baldur), Mattnäs, Vikom och Kirjais (Ms Falkö).
- **Korpo** kör från och till Rumar på fredagar, och har en Norrskata-tur på onsdagar.
- **Houtskär** har en tur från och till Hypeis på torsdagarna.
- **Iniö** har onsdagar tur-retur från Helgö/Keistiö till Norrby samt Kannvik-Norrby

Ovannämnda anropstaxin ska beställas föregående dag.

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

Aktuella tidtabeller finns på stadens hemsida; Stadens interna trafik (under Boende och Miljö).

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. 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 kommundel

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, och efter organisationsreformen med skärgårdsnämnden.

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 Näsby-Hypeis också behövs under skolornas sommarlov.

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 färjturerna 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 är den dyraste interna förbindelsen men har också störst antal sålda biljetter, totalt 1345 under år 2023.

Många av förbindelserna har användare speciellt under sommaren såsom Pärnäs- och Rumarförbindelserna, medan till exempel Iniö trafiken är jämnt fördelad under hela året.

Kostnaderna år 2023 var enligt följande:

Anropstaxi	31 884 €
Servicelinjen	47 086 €

Servicelinjen kostar staden 35 euro per användare medan anropstaxitrafikens motsvarande kostnad är 64 euro. En noggrannare statistik över kostnader och användning på de skilda rutterna; se bilaga Användare och kostnader.

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.

Skoltaxibilar 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 överförs till välfärdsområdet och staden kan inte längre ordna dem. Detta är viktigt 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 praktiska saker som kraven på betalutrustning borde beaktas vid konkurrensutsättningen, alla skoltaxibilar har inte nödvändigtvis sådan utrustning annars.

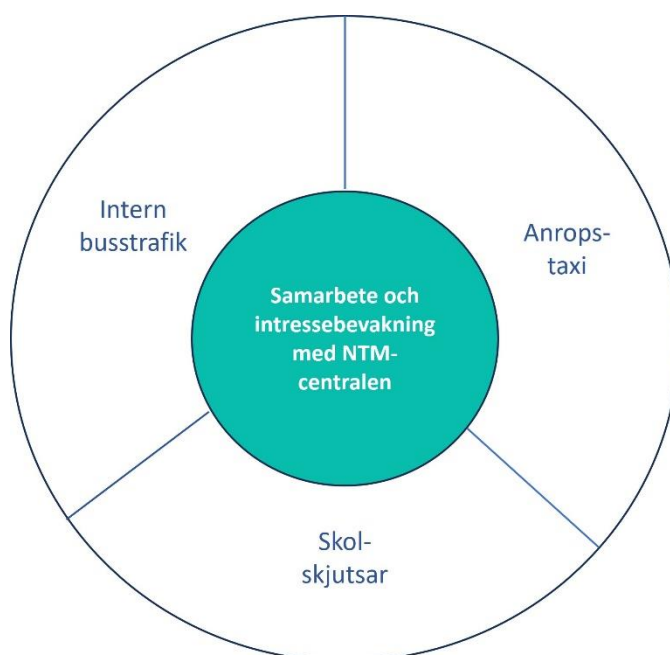
7. Slutsatser, hur gå vidare

Ny organisation

Pargas stad har en förnyad organisation från och med år 2023. 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 hört till 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.



Behov nu och framledes

Behovet av intern trafik, speciellt anropstaxin, har i viss mån förändrats under senare år. I samband med pandemin var det många rörelsebegränsade som fick tillgång till taxikort varför denna kundgrupp har minskat (nya har inte tillkommit) och därmed också behovet av anropstaxi.

En kundgrupp består av personer som saknar eget färdmedel och behöver besöka centrum till exempel för inköp i den lokala butiken. Ofta är det deltidsboende, dessa är liksom turisterna viktiga för att upprätthålla privat och offentlig service.

En stor utmaning är knutpunkterna, 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 behöver staden vara aktiv och bidra med egna lösningar.

Skärgårdsnämnden har behandlat utredningen på sina möten 06 02 2024 och 11 03 2024.

Nämnden framhåller att det viktigaste i nuläget är att den nuvarande anropstaxitrafiken kvarstår. Som en generell linjedragning konstaterades att anropstaxin är viktig för "alla", dvs. skillnad görs inte mellan fast bosatta, deltidsboende eller turister men speciellt fokus bör sättas på knutpunkter såsom Pärnäs.

Vidare framhäver nämnden att:

- skolskjutsarna och anropstaxitrafiken måste kombineras och koordineras bättre (ekonomiska och servicemässiga fördelar). Detta är viktigt att beakta i kommande upphandlingar.
- anropstaxitrafiken måste fungera även under skolloven
- en förbindelse mellan Roslax och Näsby behövs ca en gång i veckan då båten inte går till Näsby (för besök i hälsocentral, butik och annan service)
- förbindelsebåtstrafiken på Nagu södra rutt och Korporutten läggs om från och med maj 2024 och båten trafikerar då mellan Nagu och Verkan eller Korpoström, vilket kan leda till behov av anropstaxi från Korpoström/Verkan till servicen i Korpo kyrkby för icke bilburna.
- Iniö saknar helt busstrafik varför det finns ett behov att få anropstaxi till veckosluten, fredagar och söndagar. Tilläggskostnaden uppskattas vara på ungefär samma nivå som nuvarande trafik på Iniö, ca 7000 euro.

Utveckling och upphandlingar

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

2. **Skolskjutsarnas möjlighet att sköta även anropstaxitrafik** behöver utnyttjas så långt det går och behöver beaktas då kriterierna slås fast i nästa upphandling av intern trafik.

3. **Samåkning** har i många kommuner blivit populärt och det finns färdiga lösningar där till exempel Facebook, hemsida eller en mobil app används. Samåkning är dessutom bra för klimatet och är speciellt i orter med bristfällig kollektivtrafik ett beaktansvärt alternativ. Ett bra exempel finns i Österbotten där man utvecklat en tjänst där olika transportalternativ, även samåkning och taxi, finns samlat på ett och samma ställe (www.kulukuri.com).

4. Behovet av kompletterande trafik kan ändra mycket snabbt, **fartygens och bussarnas tidtabeller och rutter lever i ständig förändring**. Att förutsäga dessa omställningar i en rapport är helt omöjligt och de är svåra att beakta också i upphandlingsskedet. Därför bör det finnas en beredskap att snabbt reagera på ändrade förhållanden. Här har skärgårdsnämnden en viktig roll att i samarbete med stadens ansvariga tjänsteman och trafikassistenten fästa uppmärksamhet på förändrade omständigheter.

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 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 måste förbättras. Pargas stads informationstidning Nytt kommer att under år 2024 ersättas med en **invånartidning** där speciellt fokus sätts på att förbättra folks kännedom om vilka olika tjänster staden har att erbjuda. Ett bra exempel är den interna trafiken vilken är obekant för många. Servicelinjens synlighet kan förbättras med att **skylta hållplatserna**. Staden visuella utseende har förnyats och det kommer också att inverka på **stadens hemsida** där de interna förbindelserna kommer att uppmärksammas på ett bättre och tydligare sätt.