

## Godkännande av servicenivån på kollektivtrafiken 2025 - 2027

Stadsutvecklingsnämnden 19.03.2024 § 35

Beredning och tilläggsuppgifter:

Kollektivtrafikingenjör Matias Leinonen, trafikplaneringschef Hanna Linna-Varis, stadsinfradirektör Kari Hällström, stadsutvecklingsdirektör Dan Mollgren, fornamn.efternamn@borga.fi

### Bakgrund

I årtionden har kollektivtrafiken i Borgå stad varit nästan helt marknadsbaserad fram till det senaste årtiondet. Under denna period har minskningen av kollektivtrafikresenärer, Cvid-19-epidemin och stigande kostnader lett till en gradvis minskning av marknadsbaserad kollektivtrafik på landsbygden och i innerstaden. Den interurbana busstrafiken mellan Borgå och Helsingfors har förblivit självförsörjande. På senare tid har staden tillsammans med NTM-centralen i Nyland upphandlat ersättningstrafik genom kortvariga avtal. I fortsättningen är det mest ekonomiskt förnuftigt att upphandla busstrafiken genom långfristiga avtal, vilket också gör det möjligt att kräva fordon av högre kvalitet och med lägre utsläpp av operatörerna. Detta är också transportföretagens önskan. Att möjliggöra hållbar mobilitet är en del av Borgås strategi, liksom att skapa en smidig och problemfri vardag för sina invånare. I strategin fastställs målet för ett effektivt och heltäckande kollektivtrafiksystem.

Den behöriga myndigheten för kollektivtrafiken i Borgå är Nylands NTM-central, som i samarbete med kommunerna fastställer servicenivån om linjerna går genom flera kommuner. I detta fall har NTM-centralen bidragit med 50 % av kostnaderna. Kollektivtrafiken inom kommunerna sker enligt respektive kommuns prövning och på respektive kommuns ansvar. Borgås egen definition av servicenivån gäller därför i första hand intra-citytrafiken, men naturligtvis beaktas all regional kollektivtrafik, inklusive NTM-centralens upphandlingar.

### Motiveringar

Borgå stad har för närvarande ingen fastställd servicenivå för kollektivtrafiken på grund av den marknadssituation som rådde tidigare. Den nuvarande nivån på kollektivtrafiken har uppnåtts främst genom konkurrensutsättning av korta kontrakt på rutter och tidtabeller som drivs av den tidigare marknadsbaserade trafiken. De viktigaste argumenten för beslutet om servicenivån sammanfattas nedan.

I den nuvarande situationen har staden inga historiska uppgifter om kollektivtrafikens prestanda, så att delta i stadens trafikupphandlingar är en mycket riskabel verksamhet för trafikoperatörer. Särskilt när stadens kollektivtrafik har varit tvungen att upphandlas på nettobasis, dvs. operatören har fått behålla biljettintäkterna. Denna situation kan avhjälpas genom att man förbinder sig till en servicenivå under minst tre år och därefter

upphandlar kontraktet på bruttobasis, dvs. staden får biljettintäkterna. Detta beslut kommer att säkerställa kontinuiteten i tjänsten och samtidigt tillhandahålla jämförbara trafikdata under en tillräckligt lång tidsperiod för vidareutveckling av tjänsten.

### Smidiga förbindelser med kollektivtrafik och Eastern Railway

Ungefär en fjärdedel av Borgås arbetande befolkning pendlar till arbetet i huvudstadsregionen, oftast med bil. Med hållbara kollektivtrafik- och pendlingslösningar skulle Borgå stad ta ett stort steg mot att bli en koldioxidneutral stad. Staden kan påskynda tillväxten genom att utveckla och förbättra smidiga kollektivtrafikförbindelser både inom staden och till huvudstaden. Staden behöver en nivå på kollektivtrafiken som skapar smidiga förbindelser både inom staden och till huvudstaden.

### Hållbar tillväxt

Under den pågående fullmäktigeperioden har Borgå möjlighet att skapa förutsättningar för fortsatt tillväxt. Tillväxten ska dock vara hållbar med tanke på invånarna, stadsmiljön, naturen, klimatet, serviceutbudet och ekonomin. En trivsamt, vacker och trygg miljö, en smidig vardag samt en jämlik, respektfull och gemenskapsorienterad atmosfär uppmuntrar invånare och företag att förbinda sig till Borgå. En bättre servicenivå på kollektivtrafiken än vad den är just nu, skapar förutsättningar för en hållbar tillväxt, både när det gäller befolkningsunderlag och stadsstruktur.

Vi stöder tillväxt genom smidig planering av markanvändningen. Det är viktigt att skapa förutsättningar för konkurrenskraftiga affärsdistrikt, nya och attraktiva bostadsområden, förtätning av staden, nybyggnation anpassad till Borgås särpräglade miljö samt ett varierat utbud av bostäder och service.

Vi strävar inte efter tillväxt på bekostnad av hållbar utveckling, klimatarbete eller biologisk mångfald. Att höja servicenivån inom kollektivtrafiken är viktigt från början för att koppla framtida markanvändningsreservationer till behoven av rörelse i vardagen. Tillväxt som är baserad på privatbilism är inte hållbar

### Enkel och smidig vardag

Vardagen för företag och människor i olika åldrar ska vara enkel och smidig i bekväma bostadsmiljöer såväl i centrum, förorter, landsbygden och i skärgården. Kollektivtrafiken inom staden bör förnyas för att bättre kunna tillgodose invånarnas behov. En viktig synvinkel är att en god servicenivå inom kollektivtrafiken förebygger segregation och förbättrar vardagslivet för alla målgrupper.

### Klimatsmarta företag och invånare

Vi uppmuntrar och stödjer företag och industrier i regionen att göra klimatsmarta val. En klimatsmart stad gör det också enkelt för invånarna att göra koldioxidsnåla val. Skolor, förskolor, hushåll och företag lever hållbara vardagsliv. I enlighet med strategin stöder

staden hållbara livsstilar och uppmuntrar till gröna val. Bra kollektivtrafik är en av stadens mest synliga klimatsmarta lösningar. En god servicenivå uppmuntrar till en hållbar livsstil.

### Studier av kollektivtrafik

Borgå stad har tillsammans med konsulterna Linea Konsultit Oy och WSP Finland Oy utarbetat flera studier för att förbättra kollektivtrafiksituationen. Dessa studier har behandlat lämpliga servicenivåer för kollektivtrafiken, busslinjer, biljett- och prissystem för staden. Syftet med dessa studier är att skapa en utvecklingsväg som, genom att engagera sig i den, kommer att höja stadens kollektivtrafiksystem för att stödja stadens strategi för hållbar utveckling och ge Borgåborna en högkvalitativ och pålitlig form av transport.

För att bedöma effekterna och jämföra olika servicenivåer skapades tre olika alternativ för servicenivå. Vart och ett av dessa alternativ ökar kvaliteten på kollektivtrafiksystemet jämfört med den nuvarande situationen. Dessa alternativ kallas Måttlig, Måttlig och utvecklad samt Ambitiös. Dessa alternativ bygger på uppskattningar, eftersom staden inte har tillförlitliga och exakta uppgifter om det marknadsbaserade transportsystem som har fungerat tidigare.

### Alternativ för servicenivåer

Det första alternativet, Måttlig, är i linje med den tidigare servicenivån och ruttplanen. Närtrafikens servicenivå utvecklas måttligt i Borgå centrum och kollektivtrafikens servicenivå i byarna bibehålls på nuvarande nivå. I detta alternativ börjar utvecklingen av kollektivtrafiken med utvecklingen av biljettprissättningen. Detta innebär att trafiken inte ökar i någon större utsträckning, men målet är att öka antalet passagerare i kollektivtrafiken genom en reform av biljett- och prissättningssystemet.

Det andra alternativet, Måttlig och utvecklad, utvecklar lokaltrafiken mer än det måttliga alternativet. Detta alternativ ändrar linjenätet något så att linjerna i större utsträckning går längs samma sträckor. Detta innebär att när flera linjer använder samma hållplatser kommer det att finnas fler möjligheter till byte. Detta är avsett att förbättra kundupplevelsen, till exempel genom att ge mer frekvent tillgång till stadens centrum från samma hållplats med en högre turtäthet. Bussarna kommer att gå via busstationen, vilket stärker transportnavet mellan de lokala riktningarna och Helsingfors. Utöver utvecklingen av bussflottan kommer även biljett- och betalningssystemet att förbättras.

Det tredje alternativet, Ambitiös, betonar utveckling, särskilt när det gäller bytransporter, men även när det gäller transporter inom staden. Genom att anpassa bussnätet så att det bättre betjänar byar och stadsnära områden kommer det att stödja stadens tillväxt.

### Slutsats

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att servicenivåalternativet, Måttlig och utvecklad, är det bästa av de alternativ som presenteras i det nuvarande läget för stadens kollektivtrafiksystem. I detta alternativ förbinder sig staden till en mer omfattande utveckling av den centrala busstrafiken och biljett- och prissystemet. Båda dessa områden är i behov av utveckling i Borgå och genom att investera i tydligare linjer, tidtabeller, prissättning och rabattgrupper kommer utvecklingen av kollektivtrafikens servicenivåer att främjas effektivt. Genom att binda sig till denna servicenivå i tre år kommer den nya bussflottan och biljett- och betalsystemet dessutom att ge staden värdefulla trafikdata som kan användas för att vidareutveckla kollektivtrafiken.

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att staden strävar efter en servicenivå och tjänsteproduktion i linje med alternativet ” Måttlig och utvecklat” när det ekonomiska programmet för åren 2026–2027 utarbetas.

Behandlingen

När ärendet var uppe till behandling gjorde föredraganden följande tekniska ändring i den svenskspråkiga rubriken: Godkännande av servicenivån på kollektivtrafiken.

Beslut

Stadsutvecklingsnämnden beslutade att föreslå för stadsstyrelsen att staden strävar efter en servicenivå och tjänsteproduktion i linje med alternativet ” Måttlig och utvecklat” när det ekonomiska programmet för åren 2026–2027 utarbetas.

Stadsstyrelsen 06.05.2024 § 152

tf. Stadsdirektör

Stadsutvecklingsnämnden beslutade att föreslå för stadsstyrelsen att staden strävar efter en servicenivå och tjänsteproduktion i linje med alternativet ” Måttlig och utvecklat” när det ekonomiska programmet för åren 2026–2027 utarbetas.

Beslut

Stadsstyrelsen beslutade enhälligt föreslå för stadsfullmäktige att staden strävar efter en servicenivå och tjänsteproduktion i linje med alternativet ”måttlig och utvecklat” när det ekonomiska programmet för åren 2026–2027 utarbetas.

Kevin Servin föreslog att den nuvarande servicenivån ändras inte. Förslaget förföll i brist på understöd. Kevin Servin lämnade en protokollsanteckning i ärendet.

Stadsfullmäktige 29.05.2024 § 47  
590/02.08.00/2024

Kevin Servin föreslog understödd av Kari Pauloaho, att fullmäktige godkänner den "måttliga" modellen.

#### Beslut

Stadsfullmäktige beslutade efter omröstning, med rösterna 47-3 (1 borta), att staden strävar efter en servicenivå och tjänsteproduktion i linje med alternativet "måttlig och utvecklat" när det ekonomiska programmet för åren 2026–2027 utarbetas enligt stadsstyrelsens förslag.