

## Svar på fullmäktigemotion, Utvidgning av Byaskjussen: jämlika möjligheter för alla Borgåbor till trygga skolresor och smidiga resor i vardagen

Stadsutvecklingsnämnden 23.06.2026  
2175/00.02.03/2025

Beredning och tilläggsuppgifter:  
Kollektivtrafikingenjör Matias Leinonen  
matias.leinonen@borga.fi  
Planerare Annika Lundström  
annika.lundstrom@borga.f

Fullmäktigemotion, Emma Antell-Neem, Svenska folkpartiet

### Bakgrund och mål

Borgå har gjort betydande investeringar i kollektivtrafikens täckning och smidighet, men också i glesbygden och byar behöver man kollektivtrafik för att göra vardagen smidig.

Tjänsten Byaskjussen bör utvidgas och resurserna ökas för att säkerställa en heltäckande, fungerande, smidig och säker kollektivtrafik i byarna. Särskilt bör man beakta skolresor samt seniorers och andra utsatta gruppers behov. Konceptet och verksamhetsmodellen bör också förtydligas för att tjänsten ska vara genuint tillgänglig och jämlik.

### Nuläge

Byaskjussen fungerar enligt den s.k. principen på begäran (on demand) och en del av fordonen är reserverad för skolskjutsar. Dagtid fungerar Byaskjussen på ett lite annat sätt än på kvällar och lördagar. Det är svårt att förstå modellen, och den har inte marknadsförts tillräckligt. Dessutom räcker kapaciteten inte till för att betjäna alla byar i Borgå.

Anropsstyrd trafik (on demand) betyder att linjerna inte är exakt definierade. Detta möjliggör en flexibel, behovsbaserad service för byinvånarna. Den nuvarande kapaciteten (tre bussar) är ännu inte tillräcklig för att säkerställa jämlik tillgång till mobilitetstjänster i alla delar av Borgå.

Byaskjussen har också provats som lösning på problemen med byarnas skolresor. Vi kan nu använda "Byaskolskjussen" som arbetsnamn. Omfattande användning i alla byar är inte möjlig på grund av brist på fordon och resurser. Vi har den uppfattning att för närvarande är en av tre bussar reserverad för skolskjutsar till och från Hindhår bildningscentrum och en sköter trafiken från Tolkis till Emsalö. Det betyder att när skolorna börjar och slutar betjäna endast en buss andra användargrupper, t. ex. seniorer, enligt principen on demand. Modellen skulle kunna utvidgas för att till exempel underlätta den problematiska situationen med skolskjutsar till och från Kullo bildningscentrum (busslinjen har lagts ned vilket gör skolresan för många barn otrygg och oskäligt lång).

I byarna är avstånden långa och det finns nästan ingen annan kollektivtrafik. Därför är det med tanke på rättvisan och jämlikheten i trafiken nödvändigt att utveckla tjänsten i större utsträckning. Tröskeln till tjänsten bör vara låg och tjänsten bör vara flexibel och erbjudas på begäran, så att invånarna inte ska hamna i ojämlik ställning med tanke på deras möjligheter att röra sig. I Borgå vill man stärka kollektivtrafiken, och vi bör se till att det också i byarna finns möjlighet till trygga skolresor och smidiga resor i vardagen.

## Förslag

Vi undertecknade föreslår att tjänsten Byaskjussen utvidgas från tre bussar till sex och att 3–4 av dessa reserveras för skolskjutsar dagtid. På så sätt skulle det finnas 2–3 bussar kvar för att betjäna andra trafikgrupper enligt principen on demand.

Borgå måste marknadsföra Byaskjussen, och verksamhetsmodellen måste förtydligas så att användarna förstår hur tjänsten fungerar och när/var den finns tillgänglig. Man måste också ta hänsyn till att en stor del av användargrupperna inte är vana vid att använda digitala applikationer / mobilapplikationer (seniorer) och att ett barn inte nödvändigtvis har digitala betalningsmedel (t.ex. MobilePay eller bankkoder).

Samtidigt måste man styra resurser för att utvidga tjänsten så att användarna upplever att tjänsten är tillräckligt omfattande och nyttig. Utan tillräckliga resurser kommer användarna inte att bli intresserade av att använda tjänsten. Sommaren 2025 fanns det tidvis två veckors kö till bokningar, och det är för lång tid.

Eftersom Byaskjussen också skulle kunna vara en lösning på utmaningarna med barnens skolskjutsar i byarna, föreslår vi att stadsutvecklingen och sektorn för växande och lärande samarbetar i ärendet och delar kostnaderna/investeringarna. Det är viktigt att ta rätt intressenter med i planeringen så att servicen genuint betjänar byarna i vardagen och är lämplig för dem.

Vi ber att stadsutvecklingen kartlägger behövliga kostnader och gör upp en tidsplan för genomförandet. Stadsutvecklingen och sektorn för växande och lärande bör samarbeta för att man ska få information om var skolskjutsar behövs och när. Föräldrarna och sammanslutningarna i byar (t.ex. Borgå byar, byaföreningar, föräldraföreningar) kan ge värdefull information om byarnas behov och byspecifika utmaningar.

## Modell som föreslås:

I några byar / glesbygdsområden inleds ett begränsat pilotförsök där planeringen av busslinjer enligt principen on demand samt den anropsstyrda trafiken bevaras. Samtidigt utvidgas modellen Byaskjussen så att den också svarar mot behoven av skolskjutsar. Byaskjussen används både för skolresor och mobilitetsbehov i vardagen (on demand).

Dimensioneringen samt fordon och personalen anpassas enligt beställningsefterfrågan; skolresorna prioriteras, mobiliteten i vardagen tryggas.

Säkerhet, tillgänglighet och nåbarhet prioriteras: lämpliga fordon inklusive väglednings- och informationsspråk.

Uppföljning och indikatorer: täckningsgrad, användning, pålitlighet av tidtabeller, kundtillfredsställelse samt förhållande mellan kostnader och fördelar.

Finansiering: Från budgeten för stadsutvecklingen och för sektorn för växande och lärande, därtill eventuella statliga stöd / EU-bidrag.

Förvaltning: en styrgrupp bestående av stadens samt skolors och byars representanter som ansvarar för planering, genomförande och uppföljning. Linjerna och tidtabellerna planeras tillsammans med skolor, föräldrar och bygemenskaper. Samarbete med till exempel Borgå byar och Porvoon vanhempainyhdistykset ry Föräldraföreningar i Borgå rf (POFF) så att rätt intressenter fås med i planeringen och för att information om tjänsten kan spridas via byarnas nätverk.

Tydlig information: Informations- och samarbetskanaler för bygemenskaper, skolor, föräldraorganisationer och seniorer. Målet är att användarna lätt ska kunna hitta tjänsten och boka skjuts självständigt.

Marknadsföring och kommunikation samt "varumärkning" och förtydligande av Byaskjussen on demand och skolskjutstjänsten.

Indikatorer och uppföljning

Centrala indikatorer: täckningsprocent, ökad användning, skolresornas punktlighet och säkerhet, användartillfredsställelse, förhållande mellan kostnader och fördelar.

Genomförandet följs upp med hjälp av en halvårs- och årsplan och korrigeringar görs vid behov.

Stadsinfrans svar på motionen:

Öppen kollektivtrafik

Borgå stad är inte en behörig myndighet med tanke på ordnandet av öppen kollektivtrafik, utan trafiken planeras, utvecklas och upphandlas tillsammans med marknadsbaserade aktörer och den behöriga myndigheten Traficom. Borgå stad har sedan år 2022 tagit en större roll i ordnandet av kollektivtrafiken i Borgå, när marknadsbaserade aktörer avsevärt minskade sin egen trafik. Sommaren 2024 började Borgå stad ordna kollektivtrafiken enligt en bruttomodell, dvs. med egna biljettprodukter och så att biljettintäkterna kommer till staden.

Ruttplanering och tidtabellerna för linjerna inom den öppna kollektivtrafiken påverkas av flera logistiska utmaningar och användarnas olika mobilitetsbehov. Skolornas start- och sluttider är kända för alla aktörer och beaktas i mån av möjlighet. Skolorna har också i mån av möjlighet planerat och beaktat trafiklogistiken.

I enlighet med den servicenivå som stadsfullmäktige beslutat om 2025–2027, de avtal som ingåtts med trafikbolagen och det anslag som stadsutvecklingsnämnden godkänt för kollektivtrafiken upphandlar och utvecklar staden linjetrafik som är öppen för alla i Borgå, där det redan finns många befintliga kollektivtrafikanvändare och många potentiella nya användare. I områden där invånarna och potentiella kollektivtrafikanvändare är fördelade på stora områden har anropstjänsten utvecklats.

### Byaskjussen

Byaskjussen är ett samarbetsprojekt som grundades 2018–2019 med finansiering från Sitra för att utreda om de transporter som samhället ordnar kan kombineras på nya sätt; genom att utnyttja digitala teknologier så att det uppstår regionala mobilitetstjänster som är lämpliga för olika användargrupper och öppna för alla. Mer om projektet kan läsas i Sitras arkiv: <https://arkisto.sitra.fi/sv/projekt/offentliga-och-privata-mobilitetstjanster-serverade-pa-samma-fat/>

Borgå stad har efter att detta projekt avslutats utvecklat och utvidgat tillgängligheten av Byaskjussen i regel ur stadsinfrans budget samt med understöd från Nylands NTM-central för pilotprojekt för trafik tjänster. De senaste reformerna i oktober 2024 var att servicetrafiken Passeli som staden och NTM-centralen i Nyland upphandlat tillsammans slogs samman till en del av Byaskjussens verksamhet, när det tio år långa avtalet om servicetrafik gick ut sommaren 2024.

Byaskjussen har under hela sin tid varit mycket kraftigt subventionerad (över 90 %) tjänst, eftersom den totala användningsgraden har varit mycket låg. Sedan augusti 2025 har man försökt korrigera denna subvention genom att flytta Byaskjussens bilar delvis till linjetrafiken för att köra den öppna tidtabellsenliga linjetrafiken för linjerna 1E och 2A, som är anslutningslinjer efter linjerna 1 och 2H.

Byaskjussen i sin nuvarande form och omfattning kostar cirka 39 000–45 000 €/månad för stadsinfran (moms. 0 %) och de månatliga biljettintäkterna från anropstrafiken var 2 080–3 078 € (moms. 0 %) år 2025.

Stadsinfran konstaterar att förslaget i motionen om att avsevärt öka den nuvarande fordons mängden för Byaskjussen är omöjligt att genomföra med den nuvarande budgeten för kollektivtrafiken. Budgeten för kollektivtrafiken är bunden till den servicenivå för kollektivtrafiken 2025–2027 som fullmäktige beslutade om i maj 2024. Dessutom är det inte ekonomiskt hållbart att öka kostnaderna för Byaskjussen, för trots att

tjänsten har utvecklats och marknadsförts redan i flera år visar antalet passagerare inte tillräckliga tecken på en ökning.

Den nuvarande optionsperioden för avtalet för Byaskjussen löper ut 1.11.2026.

Kommentar av sektorn för växande och lärande:

Bestämmelser om stadens skyldigheter i anslutning till skolskjutsar finns i 32 § i lagen om grundläggande utbildning.

Bildningsnämnden har fastställt Borgå stads principer för skolskjuts inom förskoleundervisningen och den grundläggande utbildningen. I principerna för skolskjuts fastställs praxis för ansökan, beviljande och ordnande av skolskjuts mera noggrant än i lagen om grundläggande utbildning.

Skolskjuts är inte en transportform.

Enligt lagen om grundläggande utbildning har utbildningsanordnaren rätt att välja mellan att själv ordna avgiftsfria skjutsar eller att betala ett understöd för transport eller ledsagande. Staden har under alla omständigheter möjlighet att ersätta skjutsarna med ett understöd som enligt lagen ska vara tillräckligt stort. I lagen stadgas inte heller att avgiftsfri skjuts är ett förstahandsalternativ i förhållande till understöd. Därför beviljas största delen av de elever som har rätt till skolskjuts en kostnadsersättning i form av ett resekort eller en mobilbiljett inom kollektivtrafiken, med vilken de kan resa med buss på bekostnad av sektorn för växande och lärande.

Sektorn för växande och lärande konkurransutsätter och upphandlar beställningstrafik optimalt för sådana transporter där eleven inte kan använda kollektivtrafiken under hela resan eller en del av resan. Transporterna beställs centraliserat och körs enligt rutt och tidtabell.

Att öppna den trafik som ordnas som beställningstrafik för skolskjutsar så att det blir en avgiftsbelagd trafik öppen för alla är inte en ändamålsenlig verksamhet för sektorn för växande och lärande. Responserna från skolskjutsarna som ordnats som beställningstrafik har varit positiv och samarbetspartnern har varit erfaren och pålitlig under flera avtalsperioder.

Förskoleelever som har rätt till skolskjuts beviljas i första hand transportersättning i form av ledsagande och vårdnadshavarna skjutsar förskoleeleverna på det sätt som de själva anser vara bäst. I andra hand är också transportformen för förskoleelever en kostnadsersättning i form av Matkahuoltos resekort för användning i bussar inom kollektivtrafiken som är öppna för alla.

Motionen är dock uppenbarligen inte avsett att gälla egentliga skolskjutsar, utan att erbjuda transportmöjligheter för dem som inte har rätt till skolskjuts enligt lagen om grundläggande utbildning eller principerna för skolskjuts i Borgå, där man för barn i årskurserna 0–2 beaktar till exempel vägarnas

farlighetsklassificeringar samt avståndsgränserna som är lägre för beviljande av förmån för skolresor än vad som föreskrivs i lagen.

Sektorn för växande och lärande anser att det är viktigt att kollektivtrafiken som är öppen för alla fortsättningsvis subventioneras både av Traficom och staden och kollektivtrafiken ordnas också i områden där antalet passagerare är lågt eller kollektivtrafiken är till exempel ekonomiskt vettig bara under rusningstid. Staden strävar efter att upprätthålla en grundläggande servicenivå i den reguljära kollektivtrafiken. Avsikten är att säkerställa regelbundna anslutningar bland annat för skol- och arbetsresor samt för uträttande av ärenden, och av bussresenärer är andelen elever i grundskolan fortfarande betydande.

Bilaga: Fullmäktigemotion

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden föreslår stadsstyrelsen att det som sägs ovan ges som svar på fullmäktigemotionen och ger det vidare till stadsfullmäktige för kännedom.

Beslutet justeras genast.