



RASEBORG
RAASEPORI

RASEBORG.FI



Service­nivån för kollektivtrafiken i Raseborg 2026–2032



Förord

Raseborgs stad har varit behörig myndighet inom vägtrafiken sedan 1.4.2019 och svarat för servicenivån inom kollektivtrafiken på sitt område. Denna utredning är den andra definieringen av servicenivån för Raseborgs stad och gäller åren 2026–2032.

Målet med definieringen av servicenivån är att beskriva hurdan servicenivån inom kollektivtrafiken ska vara inom Raseborgs behörighetsområde med beaktande av invånarnas rörlighetsbehov, statens och kommunernas mål, utbudet av trafik på marknadsvillkor och tillgänglig finansiering.

Syftet är att definieringen av servicenivån ska hjälpa Raseborgs stad i dess uppgift som behörig myndighet inom kollektivtrafiken och i fortsättningen styra Raseborg i fråga om beslut om hur kollektivtrafiken ska ordnas samt i fråga om upphandling av trafik.

I arbetet att framställa den första servicenivån deltog representanter för Raseborgs stad och som konsult i arbetet fungerade WayStep Consulting Oy och dipl.ing., ekon. mag. Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy, ansvarade för arbetet. Den uppdaterade definieringen av servicenivån är framställd av kollektivtrafikchef Teresia Bergholm.

Innehåll

Förord

1. Behörig myndighet och definiering av servicenivån

- 1.1 Raseborg som behörig myndighet inom vägtrafiken
- 1.2 Myndighetens behörighet i kollektivtrafikfrågor
- 1.3 Kommunen som anordnare av kollektivtrafik
- 1.4 Målen och rollen för definieringen av servicenivån
- 1.5 Användningssyfte för definieringen av servicenivån
- 1.6 Innehåll i definieringen av servicenivån
- 1.7 Perioden för och ändringar i definieringen av servicenivån
- 1.8 Terminologi

2. Verksamhetsmiljö

3. Kollektivtrafikens nuläge och utvecklingsutsikter

- 3.1 Utbud av kollektivtrafik
- 3.2 Finansiering av kollektivtrafik
- 3.3 Utvecklingsbehov inom kollektivtrafiken
- 3.4 Drivmedel i kollektivtrafiken

4. Servicenivåkrav och analys

- 4.1 Servicenivåkrav
- 4.2 Servicenivån inom den regionala trafiken
- 4.3 Servicenivån inom Raseborgs stad

5. Mål för servicenivån

- 5.1 Service för olika användningsbehov
- 5.2 Trafikmässiga mål
- 5.3 Kvalitetsmål

6. Effekter

1. Behörig myndighet och definiering av servicenivån

1.1 Raseborg som behörig myndighet inom vägtrafiken

Behörig myndighet inom vägtrafiken är enligt EU:s kollektivtrafikförordning (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg) en myndighet eller grupp av myndigheter som har befogenhet att ingripa på väg- och järnvägstraiken inom ett visst geografiskt område. Den behöriga vägtrafikmyndigheten är kollektivtrafikmyndighet inom sitt område. De behöriga myndigheterna inom väg- och järnvägstraiken i Finland definieras i lagen om transportservice. Raseborgs stad har varit behörig myndighet inom vägtrafiken på sitt område sedan 1.4.2019. Den behöriga myndigheten för vägtrafik kallades tidigare behörig myndighet för kollektivtrafik.

1.2 Myndighetens behörighet i kollektivtrafikfrågor

Myndigheternas behörighet i kollektivtrafikfrågor grundar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) Nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg. I förordningen fastställs de åtgärder och förfaranden med hjälp av vilka den behöriga myndigheten får ingripa i marknadens funktion. Förordningen tillämpas på nationell och internationell offentlig persontrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt samt på väg. Det finns ingen annan lagstiftning om de behöriga myndigheternas uppgifter.

Fastställandet av servicenivån baserar sig på EU:s kollektivtrafikförordning. Lagen om transportservice (320/2017) förutsätter inte att den behöriga vägtrafikmyndigheten fastställer definieringen av servicenivån, men för att kunna fatta beslut om hur kollektivtrafiken ska ordnas i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) Nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg), ska den behöriga myndigheten ha en uppfattning om vilken servicenivå som eftersträvas.

1.3 Kommunen som anordnare av kollektivtrafik

Kommunerna är inte skyldiga att ordna kollektivtrafik. Bestämmelser som förpliktar kommunerna att ordna eller ersätta persontransporter finns däremot i lagen om grundläggande utbildning (628/1998), socialvårdslagen (1301/2014), handikappservicelagen (675/2023), specialomsorgslagen (519/1977) och hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010). Dessutom förpliktar lagen om stöd för skolresor för studerande i gymnasieutbildning och yrkesutbildning (48/1997) staten att ersätta kostnaderna för skolresor för studerande vid dessa läroanstalter på det s.k. andra stadiet. Stödet betalas av Folkpensionsanstalten.

1.4 Målen för definieringen av servicenivån samt dess roll

Målet med definieringen av servicenivån är att beskriva hurdan servicenivån inom kollektivtrafiken ska vara inom Raseborgs behörighetsområde med beaktande av invånarnas rörlighetsbehov, statens och kommunernas mål för utveckling av kollektivtrafiken, utbudet av trafik på marknadsvillkor och tillgänglig finansiering.

1.5 Användningssyfte för definieringen av servicenivån

Definieringen av servicenivån styr i fortsättningen utvecklingen och upphandlingen av kollektivtrafik i Raseborg. Avsikten är att kollektivtrafiktjänster enligt definieringen av servicenivån ska upphandlas till den del de uppställda kvantitativa eller kvalitativa målen inte uppnås på marknadsvillkor.

Målet är att definieringen av servicenivån för sin del också ska styra planeringen av markanvändning och servicenät. Med tanke på ordnandet av kollektivtrafiken är det mest väsentliga att styra ökningen av markanvändningen till områden som är gynnsamma med tanke på kollektivtrafiken. Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och servicefunktioner bör placeras så att de är tillgängliga med kollektivtrafik, cykel och till fots.

1.6 Innehåll i definieringen av servicenivån

Definieringen av servicenivån gäller i första hand förbindelserna inom Raseborgs stad. NTM-centralen i Nyland har fastställt mål för servicenivån för trafiken mellan kommunerna. Definieringen gäller tåg- och busstrafik. [NTM-centralens servicenivå för kollektivtrafik](#)

1.7 Perioden för och ändringar i definieringen av servicenivån

Servicenivån fastställs för perioden 2026–2032. Raseborgs stad har som mål att vid upphandlingar övergå till något längre, fleråriga avtalsperioder och i definieringen av servicenivån ska riktlinjer därför anges över avtalsperioden.

Kollektivtrafikens verksamhetsmiljö och ramarna för ordnandet förändras snabbt. Definieringen av servicenivån kan vid behov kompletteras och uppdateras redan före slutdatumet. Definieringen av servicenivån ändras åtminstone i följande situationer:

- budgetramen ändras, prisnivån eller t.ex. kraven i fråga om materielen förändras väsentligt
- stora förändringar sker i utbudet av spårtrafik eller trafik på marknadsvillkor

1.8 Terminologi

Trafikavtalsförordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) Nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg. I förordningen fastställs de åtgärder och förfaranden med hjälp av vilka den behöriga myndigheten får ingripa i marknadens funktion. Förordningen tillämpas på nationell och internationell offentlig persontrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt samt på väg.

Behörig myndighet Myndighet eller grupp av myndigheter enligt trafikavtalsförordningen som har befogenhet att bedriva verksamhet inom väg- och järnvägstrafiken inom ett visst geografiskt område. De behöriga myndigheterna inom väg- och järnvägstrafiken i Finland definieras i lagen om transportservice.

Trafiktjänster på marknadsvillkor Tjänster på marknadsvillkor uppkommer utgående från trafikidkarens egen planering och prissättning utan offentlig finansiering.

Kontraktsbunden trafik Trafik som upphandlas i enlighet med bestämmelserna om offentlig upphandling.

Tilläggsköp Möjlighet för den behöriga vägtrafikmyndigheten att förbättra servicenivån för trafiken på marknadsvillkor på en viss linje eller ett visst geografiskt område genom att köpa tilläggs tjänster, såsom nya turer. Tilläggsköp förutsätter ett separat upphandlingskontrakt.

Kommunala persontransporttjänster Lagstadgade eller behovsprövade transporttjänster som ordnas av kommunerna och för vilka trafikavtalsförordningen inte tillämpas vid upphandling eller ersättning. Sådana transporter är t.ex. transporttjänster enligt lagen om grundläggande utbildning, handikappservicelagen och socialvårdslagen.

Kvalitativa servicefaktorer De egenskaper i resans servicenivå som resenären upplever och som inte kan mätas exakt. Kvalitativa servicefaktorer är t.ex. kvaliteten på kundservicen, säkerheten, resans kontrollerbarhet och resans bekvämlighet.

Kvantitativa servicefaktorer Mätbara servicefaktorer, såsom gångsträckans längd, restiden, tiden för trafiken och turtätheten i kollektivtrafiken.

Servicenivåkrav De klassificerade riktvärdena för servicefaktorn gällande utbudet och som bestämmer servicenivåklassen för den bedrivna trafiken.

Servicenivåklass Kollektivtrafikens servicenivå inom ett visst område vid en viss tidpunkt. För servicenivåerna fastställs kriterier, varvid servicenivåerna i olika områden kan jämföras.

Definiering av servicenivån Beskrivning av den servicenivå för kollektivtrafiken som eftersträvas på ett visst område med hjälp av de servicefaktorer som använts.

Servicenivåmål Den servicenivåklassvisa målnivån som i planeringen av kollektivtrafikförbindelserna ställts upp för varje granskad delfaktor, såsom exempelvis turtäthet eller gångsträcka.



2. Verksamhetsmiljö

Raseborg har 27 036 invånare (Statistikcentralen 30.12.2024). Under det senaste året har folkmängden minskat med 0,6 %. Av invånarna är 29 % över 64 år och 13,5 % under 15 år. De största tätorterna är Ekenäs, Karis och Pojo. Befolkningen koncentreras längs järnvägen/riksväg 25 och stamväg 111.

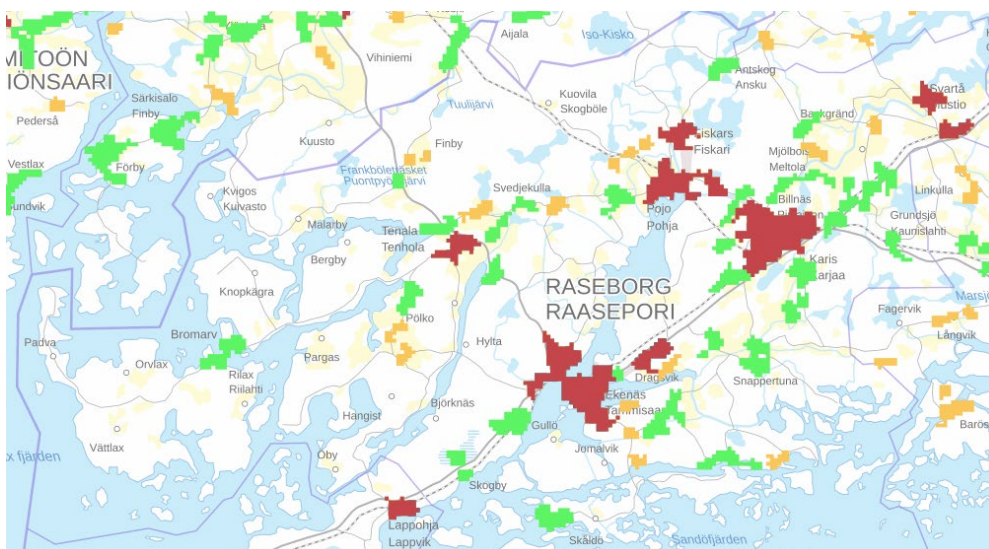


Bild: Raseborgs tätorter, byar och samhällen 2023. (Källa: paikkatietoikkuna.fi)

Raseborgarna pendlar flitigt. Ca 30 % av arbetande invånare, dvs ca 3 440 personer, reser dagligen utanför Raseborgs gränser. Inom området arbetar ca 8 028 personer.

I Raseborg finns 21 skolor som ger grundläggande utbildning. I Raseborg finns tre gymnasier: Ekenäs gymnasium, Karis-Billnäs gymnasium och Karjaan lukio



Bild 2. Läroanstalter i Raseborg.

3. Kollektivtrafikens nuläge och utvecklingsutsikter

3.1 Utbud av kollektivtrafik

Kollektivtrafikutbudet i Raseborg består av stadens interna kollektivtrafik, spårtrafik, kollektivtrafik på marknadsvillkor och NTM-centralens samupphandlade trafik. En central utmaning i den övergripande utvecklingen av transporttjänsterna är att samordna flera olika sätt att ordna trafiken.

Raseborgs kollektivtrafik betjänar tågtrafiken som är en viktig del av resekedjan. Tågen mellan Helsingfors och Åbo stannar i Karis med 1–2 timmars mellanrum. Restiden till Helsingfors är 55 min. Mellan Ekenäs och Karis går ett regionaltåg med 2–3 timmars mellanrum. Restiden är 12 min. I tågförbindelsen från Ekenäs till Helsingfors ingår ett byte. Restiden med tåg från Ekenäs till Helsingfors är 1 h 15 min.

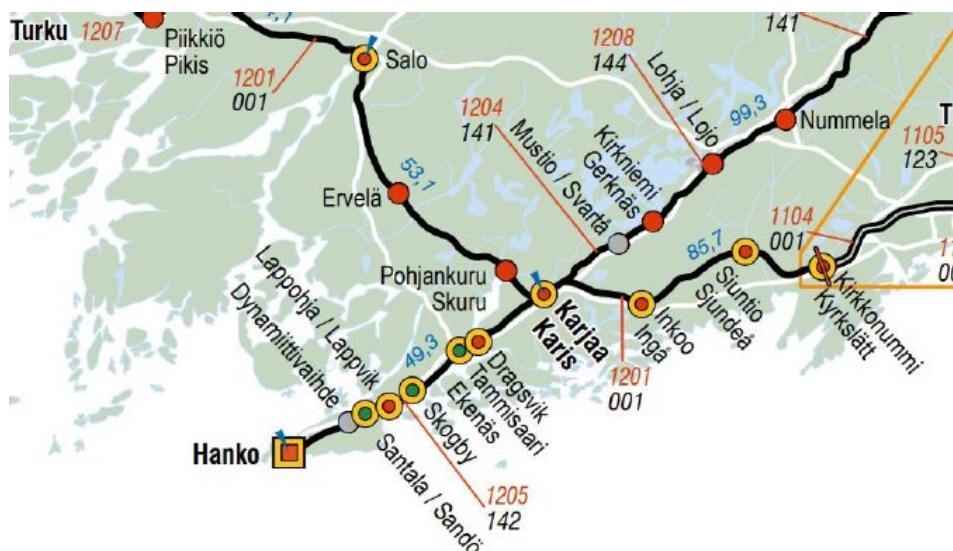


Bild 3. Statens järnvägsnät och trafikplatser. Lähde: Väylävirasto

Utbudet av trafik på marknadsvillkor varierar, men störst är utbudet under skollåret. NTM-centralen köper tillsammans med kommunerna (inkl. Raseborg) kollektivtrafik som går över kommungränserna. Köpta turer är bl.a. turer från Hangö via Ekenäs till Karis och Lojo, från Karis via Ingå och Kyrkslätt till Helsingfors samt från Karis till Lojo.

Turer i Raseborgs stads interna kollektivtrafik under vintersäsongen (avtal 2023–2025) är:

- På rutten Fiskars–Karis 11 turpar
- På rutten Bromarv–Ekenäs 5 turpar
- På rutten Ekenäs–Karis 11 turpar

Turer i Raseborgs stads interna kollektivtrafik under sommarsäsongen (avtal 2023–2025) är:

- På rutten Fiskars–Karis 5 turpar
- På rutten Bromarv–Ekenäs 3 turpar
- På rutten Ekenäs–Karis 7 turpar

Raseborgs stad har förbättrat servicenivån inom kollektivtrafiken genom att öppna en del av skoltransportrutterna. Av bildningens införskaffade 27 bussrutter är 7 st öppnade för alla passagerare. Detta ger möjligheten till resor från ett utvidgat område under skolarbetet.

- 904 Gamla kustvägen vsk –Törvesbro – Karis
- 905 Backgränd–Karis
- 915 Ekenäs– Prästkulla–Tenala
- 918 Finby post – Svedjekulla – Tenala
- 925 Snappertuna skola – Ekenäs
- 926 Harparskog–Ekenäs
- 927 Gammelboda–Ekenäs–Langansböle–Ekenäs

Möjligheten till anropsstyrd trafik undersöks bland annat genom deltagande i Gemini-projektet under år 2025, vilket utreder arbetsresor till huvudstadsregionen med användning av anropsstyrd trafik inom Raseborgsområdet som en del av resehelheten.

3.2 Finansiering av persontransporter och kollektivtrafik

Den interna kollektivtrafiken i Raseborg, BOSSE, inledde sin verksamhet sommaren 2023 genom att upphandla trafik för sommar- och vintersäsongen. Dessutom deltar staden i en gemensam upphandling tillsammans med NTM-centralen. Tabellen visar hur den interna trafiken upphandlades som köpt trafik fram till maj 2023.

År	Intern trafik, KOS	NTM, KOS	BOSSE, brutto	Totalt
2022	140 440,10	178 057,17	-	318 497,27
2023	99 429,00	205 663,83	754 752,00	1 059 844,83

2024	NTM, KOS	NTM, Brutto	BOSSE, brutto	Totalt
1.1.–2.6.	79 489,89	-	712 632,00	
3.6.–31.12.	-	278 131,77	759 554,40	1 829 808,06

NTM-centralen i Nyland beviljar statligt stöd till kommuner och samkommuner inom sitt behörighetsområde. Enligt förordningen kan statligt stöd beviljas för upphandling av trafik eller kompensation för biljettstöd samt för planering, utveckling eller pilotprojekt inom trafikservice.

År	2021	2022	2023	2024
Summa	102 000,00	47 944,80	242 800,00	302 992,50

Som intäkter för kollektivtrafiken räknas biljettintäkter från den interna trafiken och från trafiken som ordnas av NTM-centralen. Dessutom ersätter FPA resor för andra stadiets studerande som använder stadens kollektivtrafik. År 2024 uppgick de totala intäkterna och ersättningarna till 365 800 euro.

3.3 Utvecklingsbehov inom kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken utvecklas kontinuerligt genom att följa upp kundrespons och genom regelbunden kontakt med trafikoperatörerna. Trafikanterna upplever att samarbetet med Raseborgs stad har fungerat mycket väl. Kontakten är regelbunden och har fungerat smidigt. Man betonar vikten av både formell och informell dialog för att kunna utveckla trafiken även i framtiden.

Vid planeringen av den interna trafiken anses det vara viktigt att beakta skolbarn, studerande och arbetspendlare samt att betjäna turister, särskilt under sommaren. Skolskjutsarna fungerar ur skolornas perspektiv, men skapar utmaningar för övriga resenärers tidtabeller när det gäller ärendetrafik. För långa väntetider vid resmålet minskar efterfrågan på skolskjutsar för andra ändamål.

BOSSE-dagen har fastställts till den 5 juni, som är dagen då BOSSE-trafiken inleddes. Under denna dag är resor inom Raseborgsområdet avgiftsfria.

Upphandlingskriterierna utvecklas kontinuerligt. Förutom pris har andra viktiga faktorer lyfts fram, såsom krav på fordonsstandard, miljövänlighet, delaktighet från samarbetspartners, samarbete med bildningsväsendet i samband med upphandling samt andra värden som påverkar säkerhet och trivsel.

3.4 Drivmedel i kollektivtrafiken

Kollektivtrafikens drivkrafter förnyas. Lagen om miljö- och energieffektivitetskrav för upphandling av fordon och trafik tjänster fastställer krav för offentliga upphandlingar inom kollektivtrafiken. Vid offentliga upphandlingar ska upphandlande enheter säkerställa att de tjänster som upphandlas för trafikproduktion uppfyller gällande lagstiftning.

Elbussar är det mest miljövänliga och driftsekonomiskt fördelaktiga alternativet inom busstrafiken. Den lagstadgade minimiandelen kan i upphandlingar fortfarande uppfyllas även med andra alternativa drivkrafter eller bränslen, såsom biobränsle, gas eller vätgas.



För små trafikföretag kan investeringar i elbussar och infrastruktur för laddning av dessa vara för stora. I Raseborg är det möjligt att poängsätta alternativa drivkrafter i anbudsförfaranden, vilket uppmuntrar operatörer att erbjuda sådana lösningar.

4. Servicenivåkrav och analys

4.1 Servicenivåkrav

Servicenivåkrav är de klassificerade riktvärden för servicefaktorn gällande utbudet som bestämmer servicenivåklassen för den bedrivna trafiken. Med trafikeringstid avses ankomsttiden för den första avgången till resmålet och avgångstiden för den sista avgången från resmålet. Servicenivåkraven tolkas som riktgivande och enligt efterfrågan. Trafikeringstiderna kan vid behov vara flexibla.

Talviliikenne	Soveltamis-aika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöinti-aika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00/8.00–17.00	8.00/9.00–15.00/16.00
	Pe	5.30–01.30	6.00–23.30	7.00–21.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00/8.00–17.00	8.00/9.00–15.00/16.00
	La	6.00–01.30	7.00–23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 6.30–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 45–60 min	yht. yli 5 vuoroa/suunta	3–5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointi-yhteys)	1–2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointi-yhteys)
	Arkipäivä n. klo 10–15	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	2–3 vuoroa/suunta	–	–
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 2–3 vuoroa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–	–
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–4 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Sunnuntai-sin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Varhais-aamu ja myöhäisilta	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–

Bild 6. Riktvärden för servicenivån

Målen för servicenivån gäller trafik under vardagar vintertid. Inom sommartrafiken minskas utbudet i fråga om skolturerna. Basförbindelserna för att ta sig till och från jobb och uträdda ärenden bör fungera med oförändrade tidtabeller och rutter året runt.

4.2 Servicenivån inom den regionala trafiken

I NTM-centrals servicenivådefinition för åren 2025–2028 har förbindelserna från Karis till Helsingfors och Åbo samt mellan Karis och Ekenäs klassificerats i nivå IV. Förbindelserna mellan Karis och Ingå samt mellan Karis och Lojo hör till nivå V. Förbindelserna mellan Ekenäs och Hangö är också klassificerade i nivå IV.

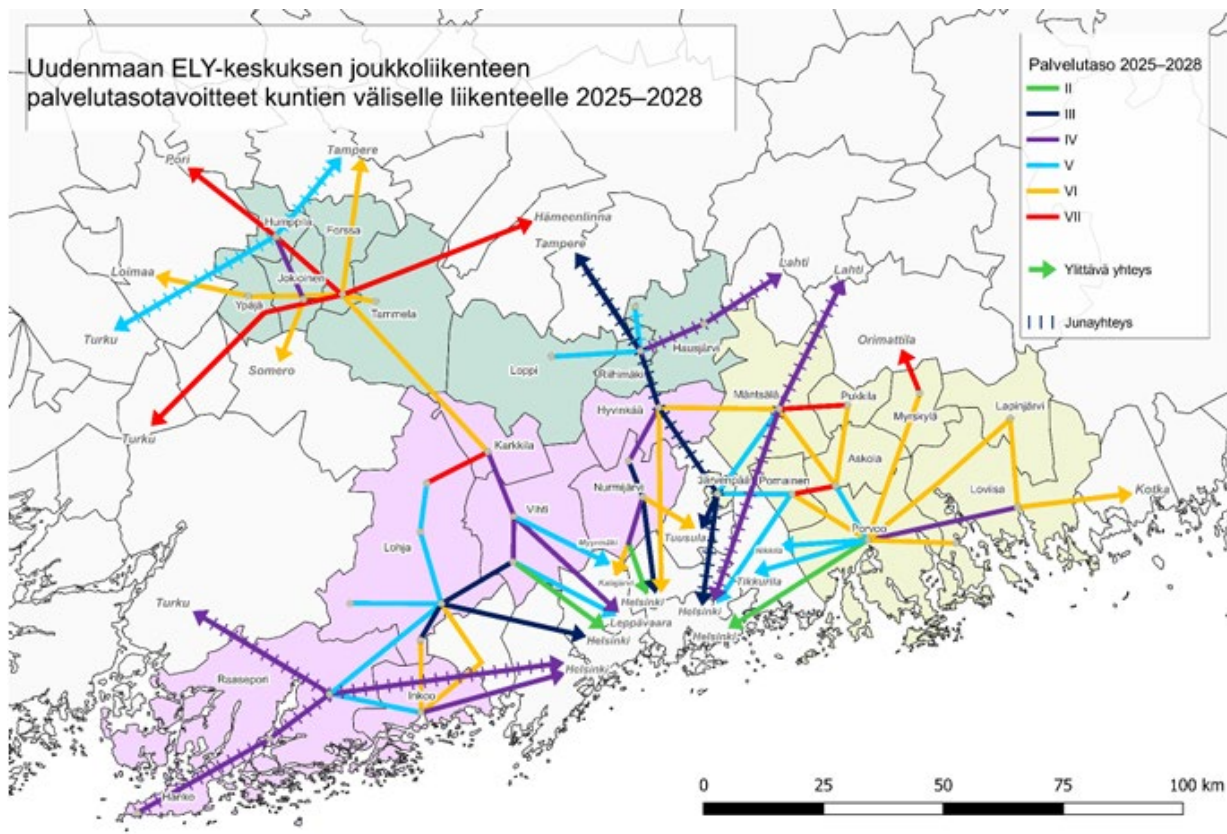
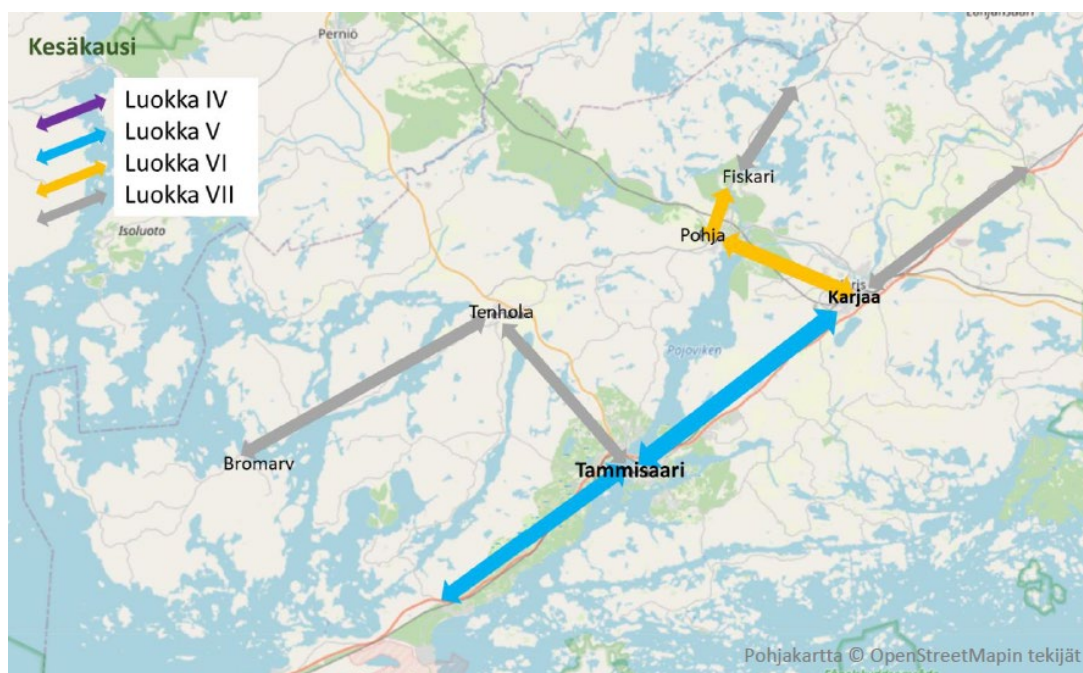


Bild 8. Servicenivån för de regionala förbindelserna enligt NTM-centralen i Nylands definiering av servicenivån (2025–2028). Källa: NTM-centralens definiering av servicenivån.



4.3 Servicenivån i trafiken inom Raseborg

I kommunens interna trafik bildar Ekenäs–Karis–Pojo–Fiskars en stark kollektivtrafikkorridor. Bäst är servicenivån inom kollektivtrafiken mellan Karis och Ekenäs, där servicenivån nästan motsvarar klass III. I fråga om förbindelserna Bromarv–Tenala–Ekenäs och Svartå–Karis motsvarar servicenivån klass VI och i fråga om övriga förbindelser klass VII på skoldagar.



*Servicenivåklasser för Raseborgs kollektivtrafik i sommar- och vintertrafiken.
Pohjakartta © OpenStreetMap*

5. Mål för servicenivån

Servicenivåfaktorer kan delas in i kvalitativa och kvantitativa faktorer.

Med kvalitativa servicenivåfaktorer avses sådana faktorer som inte kan mätas direkt eller entydigt. De beskriver hur resenärerna upplever resan. Exempel på kvalitativa faktorer är tillgänglighet, resebekvämlighet, komfort, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt upplevelsen av kontroll över resan.

Kvantitativa servicenivåfaktorer är däremot mätbara. Dessa omfattar till exempel beställningstid, restid, gångavstånd, trafikeringstid, antal byten, väntetid, punktlighet samt utbud och turtäthet i den tidtabellsbundna kollektivtrafiken. Förutom servicenivån påverkar även biljettpriset upplevelsen av resans totala kvalitet.

Raseborgs stad strävar efter att bevara den nuvarande regionala servicenivån, som uppfyller målen i servicenivådefinitionen.

5.1 Service för olika användningsbehov

Arbetsresor

I Raseborg finns den bästa resepotentialen mellan Ekenäs och Karis samt i förbindelserna till huvudstadsregionen. Vid planeringen av trafiken beaktas den interna trafikens behov, såsom en smidig arbetspendling kl. 8–16 och anslutningar till tågen i riktning mot huvudstadsregionen och Åbo.

Skol- och studieresor

Skoleleverna är den viktigaste användargruppen inom kollektivtrafiken. I samband med de bussturer som betjänar grundskoleeleverna och vid sidan av dessa säkerställs tillgängligheten till läroanstalterna i den egna kommunen i kollektivtrafikskorridoren Ekenäs–Karis–Pojo–Fiskars samt i de största tätorterna (Tenala, Bromarv och Svartå).

Resor för uträttande av ärenden

Målet är att göra det möjligt att minst en gång i veckan komma från kommunens olika delar till den närmaste tätorten som tillhandahåller kommersiella tjänster för att uträtta ärenden. Förbindelserna kan erbjudas som en del av skoltransportruterna, men man bör försäkra sig om att tiden för att uträtta ärenden inte blir för lång. Förbindelser för att uträtta ärenden behöver också ordnas under skolornas semesterdagar.

Fritidsresor

Enligt uppskattning kommer behovet av fritidsresor att öka. Förbindelser som möjliggör fritidsresor på kvällar och veckoslut kan tillhandahållas huvudsakligen i kollektivtrafikskorridoren Ekenäs–Karis–Pojo–Fiskars samt som en del av den regionala trafiken. Även i fråga om fritidsförbindelser strävar man efter att samordna utbudet med tågtidtabellerna.

5.2 Trafikmässiga mål

Kvalitativa faktorer spelar en viktig roll för kollektivtrafikens övergripande servicenivå och attraktivitet. Centrala utvecklingsbehov inkluderar tillgång till korrekt och lättillgänglig information, smidiga resehelheter, användning av högklassiga och kostnadseffektiva fordon samt att trafiken genomförs enligt plan och pålitligt.

Stadscyklar möjliggör smidiga resehelheter till stationerna i Karis och Ekenäs samt underlättar närtransporter i Raseborgs viktigaste tätorter. Målet är att upprätthålla och eventuellt utvidga nätverket av stadscyklar.

Upphandling av trafik

Som behörig myndighet har Raseborgs stad beslutat att upphandla kollektivtrafik enligt bruttomodellen. I denna modell köper myndigheten trafikoperatörens tjänst att köra en viss rutt eller en regional trafikhelhet enligt en fastställd tidtabell och kvalitetsnivå. Myndigheten ansvarar för trafikplaneringen och bär risken för biljettintäkterna. Det pris som trafikoperatören anger i sitt anbud täcker alla trafikrelaterade kostnader. Bruttomodellen följer upphandlingslagstiftningen.

Sedan 2023 använder staden biljett- och produktsystemet Waltti Solutions. Systemet möjliggör olika biljettalternativ, såsom enkel-, dags- och månadsbiljetter för olika åldersgrupper. Med hjälp av mångsidiga rapporterings redskap kan vi följa trafiken, passagerarantal och andra viktiga nyckeltal – till och med i realtid.

Marknadsföring och information

Den regelbundna marknadsföringen av BOSSE har intensifierats, vilket också syns i det kraftigt ökade antalet påstigningar. Genom sociala medier når vi allt fler resenärer i olika åldersgrupper, men vi använder även andra kanaler såsom tidningar, tryckt material och deltagande i olika evenemang i Raseborg. Målet är att kontinuerligt förbättra kollektivtrafikens användningsgrad och image i Raseborg.

För detta ändamål har en kommunikationsplan utarbetats och tas i bruk. Avsikten är att involvera den valda trafikoperatören i utvecklingen av marknadsföring och information redan i avtalsfasen.

6. Effekter

Genom de föreslagna åtgärderna ökar kollektivtrafikens attraktivitet och tillförlitlighet, samtidigt som servicenivån bibehålls med hjälp av effektiv information och marknadsföring. Den statistiska uppföljningen av trafiken har förbättrats tack vare det nya biljettsystemet, vilket – utöver att stödja servicenivåutredningen – ger betydande nytta i trafikplaneringen.