



Utredning av kollektivtrafiken i Västra Nyland

Fastställande av servicenivån och utvecklingsprogram 2017–2020

JAAKKO RINTAMÄKI | LAURA POSKIPARTA



Utredning av kollektivtrafiken i Västra Nyland

Fastställande av servicenivån och utvecklingsprogram 2017–2020

JAAKKO RINTAMÄKI

LAURA POSKIPARTA

RAPPORTER 89 | 2016

**UTREDNING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN I VÄSTRA NYLAND
FASTSTÄLLANDE AV SERVICENIVÅN OCH UTVECKLINGSPROGRAM 2017–2020**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Ombrytning: Kirsi Lamminen, Sito Oy

Pärmbild: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Kartor: © MML 2015

ISBN 978-952-314-510-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-314-510-8

www.doria.fi/ely-keskus

Innehåll

Förord	2
Bakgrund och mål	3
Utgångspunkter och planeringsläge	4
Tidigare planer för servicenivån	4
Planer på landskapsnivå	5
Andra planer för kollektivtrafiken	5
Samverkan under arbetet	6
Analys av nuläget	7
Befolkningens placering och utveckling	7
Kollektivtrafiksystemet i Västra Nyland	8
Aktörernas roller och ansvar	8
Kollektivtrafikens utbud och avtalssituation	10
Förändringar i tågtrafiken	11
Biljettprodukter	12
Efterfrågan på och biljettstatistik i kollektivtrafiken	12
Trafikens riktning	14
Pendlingstrafiken i området.....	15
Inriktning av FPA:s ersättning för resekostnader	15
Anslutningsparkering och regionala knutpunkter	18
Fjärrtrafiken	19
Kollektivtrafikens servicenivå	20
Kollektivtrafiksystemets brytningstid och effekter för den regionala trafiken	20
Klassificering av servicenivån	20
Förändringar jämfört med det tidigare fastställandet av servicenivån	22
Den nuvarande servicenivån och förbindelsebehov	23
Förbindelsebehov och prioritering av stomförbindelser	29
Eftersträvad servicenivå	30
Utvecklingsprogram för kollektivtrafiken	32
Utvecklingsprogram för kollektivtrafiken	32
Genomförande av målen för servicenivån	32
Årsprogrammet 2017–2020 för utvecklingen av kollektiv- och persontrafik	35
Nya transporttjänster som stöd för målen för servicenivån	39
Kostnader och bedömningar av hur mycket finansiering som behövs	39
Bilagor	42

Förord

Utarbetandet av en utredning av kollektivtrafiken i Västra Nyland inleddes i november 2015 och arbetet slutfördes i slutet av sommaren 2016. Den mest centrala delen av arbetet är att planera servicenivån på kollektivtrafiken, vilket är en lagstadgad uppgift för behöriga myndigheter. Behörig myndighet i området Västra Nyland är närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM) i Nyland. I fråga om spårtrafik är kommunikationsministeriet (KM) behörig myndighet. Planområdet omfattar Lojo, Vichtis, Ingå, Sjundeå, Högfors, Hangö och Raseborg. Målen för servicenivån har fastställts för åren 2017–2020. I utredningen av kollektivtrafiken tillämpades Trafikverkets nya anvisning för fast-ställande av kollektivtrafikens servicenivå 31/2015 samt uppmärksammades de möjligheter som nya mobilitetstjänster (till exempel MaaS) och utvecklandet av digitalisering av trafiken medför gällande förbättrande av kundnärligheten och servicenivån inom kollektivtrafiken.

4 § i kollektivtrafiklagen ålägger behöriga myndigheter att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. Genom att fastställa servicenivån styr myndigheten tillsammans med de centrala intressentgrupperna användningen av de offentliga resurserna i den regionala utvecklingen av kollektivtrafiktjänster. Servicenivåbeslutet styr den utförligare planeringen, men ålägger emellertid inte den behöriga myndigheten att genomföra trafikutbudet på den avtalade nivån. Planeringsmålen ska samordnas med andra motsvarande mål i området och framför allt med trafikutbudet på marknadsvillkor, som till största delen svarar för trafikbehovet på de centrala förbindelsesträckorna i Västra Nyland.

Arbetet genomförs av NTM-centralen i Nyland, Nylands förbund, kommunerna Vichtis, Ingå och Sjundeå samt städerna Lojo, Högfors, Raseborg och Hangö. Arbetet har styrts av en styrgrupp (arbetsgruppen för persontrafik i Västra Nyland) bestående av följande personer:

Jukka-Pekka Vallius	NTM-centralen i Nyland
Satu Hyvärinen	NTM-centralen i Nyland
Maija Stenvall	Nylands förbund
Pasi Kouhia	Nylands förbund
Matti-Pekka Laaksonen	HRT
Tapio Heinonen	Lojo stad
Raija Rönkä-Nieminen	Lojo stad
Arto Jormalainen	Högfors stad
Birgitta Holttinen	Högfors stad
Piia Nordström	Raseborgs stad
Juha Kuittinen	Hangö stad
Eija Taskinen	Ingå kommun
Jukka Pietinen	Sjundeå kommun
Cilla Ojala	Sjundeå kommun
Salla-Mari Rintala	Vichtis kommun
Raija Salmi	Karviainen samkommunen för grundtrygghet

Sito Oy har fungerat som konsult i arbetet. Konsultens arbetsgrupp omfattade Jaakko Rintamäki, Laura Poskiparta, Laura Pöllänen, Teuvo Leskinen, Annika Paaso och Markus Helelä.

¹ Till exempel baskommunerna

Bakgrund och mål

Huvudmålet med arbetet är att fastställa vilken servicenivå för kollektivtrafiken som eftersträvas i kommunerna i Västra Nyland och på de viktigaste förbindelsesträckorna ut från regionen under 2017–2020. Kollektivtrafiklagen förutsätter att detta görs i nära samarbete med andra behöriga myndigheter, landskapsförbundet, kommunerna i regionen samt centrala intressentgrupper och nä-ringslivet.

Utöver fastställandet av målen för servicenivån ställdes utarbetandet av ett utvecklingsprogram för kollektiv- och persontrafik för de närmaste åren upp som ett centralt mål i arbetet. Detta styr kommunernas och NTM-centralens gemensamma utvecklingsarbete. Målet är i synnerhet att sträva efter att effektivisera persontransporterna och att systematiskt göra dem till transporttjänster som är allmänt tillgängliga och som alla invånare i området kan utnyttja.

Vid årsskiftet 2015–2016 skedde många förändringar i kollektivtrafiken i planområdet. Turutbudet på marknadsvillkor, som grundar sig på fri konkurrens, har stegvis dragits in av transportörer och i synnerhet några veckoslutsturer har helt och hållet upphört på grund av minimal efterfrågan. För att trygga serviceutbudet för skolelever, studerande och pendlare har kommunerna och NTM-centralen varit tvungna att öka avtalstrafikens andel. Kommunernas finansieringsansvar för kollektivtrafiken ökar ständigt. Denna utveckling kommer med stor sannolikhet att fortsätta under hela planeringsperioden.

Målen för arbetet beskrivs i korthet nedan:

- Att förbättra samordningen av kommunerna i regionen, de behöriga myndigheterna för kollektivtrafiken och transportörernas trafik på marknadsvillkor för en förbättrad kund-korrespondens.
- Att utifrån statistiska uppgifter och växelverkan upprätta ett utvecklingsprogram för kollektivtrafiken och en genomföringsplan för detta för åren 2017–2020.
- Att lösa akuta förbindelsebehov som för det mesta beror på ändringar i trafiken på marknadsvillkor och trafiken under övergångsperioden.
- Att under projektet starta och stödja utvecklandet av information om den lokala kollektiv- och persontrafiken genom digitalisering och genom att koppla informationen till Trafik-verkets databas som samlar all information.

Utgångspunkter och planeringsläge

Tidigare planer för servicenivån

Servicenivån på kollektivtrafiken i Västra Nyland fastställdes senast 2011 för åren 2012–2016. Då utnyttjades den då gällande anvisningen för fastställande av servicenivån, och därför är den nya servicenivån som fastställs i detta arbete och beskrivningarna av nuläget inte helt förenliga med materialet från 2011. Skiljaktigheterna mellan dessa två granskningar har specificerats längre fram i detta arbete.

Genomförandet av målen för den gällande planen för servicenivån har bedömts i kapitel 5 i detta arbete. Samtidigt har man samgranskat förverkligandet enligt de nuvarande målen och de nya anvisningarna. Vid förnyelsen av kollektivtrafiklagen 2009 blev planeringen av servicenivån en upp-gift för behöriga myndigheter. Det är nu fråga om den andra omgången i planeringen av servicenivån i dess nuvarande form.

Utgångspunkterna var i det tidigare arbetet kring servicenivån i stor utsträckning desamma som i det nuvarande arbetet. Centrala utgångsmaterial är landskapsplanen med bilagor, trafiksystemplanen och områdets trafikstrategi. I den utredning av kollektivtrafiken som utarbetas nu har man strävat efter att allt närmare samordna det lokala fastställandet av servicenivån för kollektivtrafiken med arbetet kring servicenivån för fjärrtrafiken och i förhållande till motsvarande arbeten i HRT-området (Helsingforsregionens trafik), dit huvudförbindelserna riktas.

Målen för servicenivån i utredningen av kollektivtrafiken i Västra Nyland fastställs i enlighet med Trafikverkets nyaste anvisning för kollektivtrafikens servicenivå. Med en målinriktad servicenivå vill man styra planeringen av kollektivtrafiktjänster genom att fastställa ett måltillstånd för servicen. Det centrala i processen är en tillräckligt omfattande växelverkan med näringslivet, med invånarna och kommunerna i regionen samt med andra intressentgrupper.

I den nyaste anvisningen för kollektivtrafikens servicenivå betonas aspekten av serviceprocessen där måltillståndet för kollektivtrafikens utbud, lett av en myndighet, definieras genom följande process:

1. Analys av nuläget
2. Fastställande av mål
3. Fastställande av servicenivån
4. Genomförande och uppföljning

Fastställandet av servicenivån för kollektivtrafiken ska i enlighet med anvisningen för servicenivån samordnas med markanvändning, trafiksystem, planer för kollektivtrafik och andra planer som påverkar resande. Detta motsvarar i stor utsträckning det som under den förra servicenivåomgången granskades genom den så kallade MALPE-verksamhetsramen. Bild1 visar planerna med anknytning till servicenivåprocessen.



Bild1. Planer och personer som utarbetat planerna kring processen för fastställande av kollektivtrafikens servicenivå⁴.

² NTM-centralen i Nyland 26/2011

³ Trafikverkets anvisningar 11/2015

⁴ Trafikverkets anvisningar 31/2015

Planer på landskapsnivå

I Nylands landskapsplan fastställs den eftersträvarande region- och samhällsstrukturen för Nyland samt trafiksystemet som stödjer sig på denna. Enligt målen ska landskapets tillväxt styras till den nuvarande strukturen. I landskapsplanen har anvisats tätorter som ska bli tätare och dit tillväxten särskilt ska hänvisas för att bland annat förutsättningarna för att bevara och utveckla kollektivtrafiken ska förbättras. I planen presenteras dessutom reservområden, som är tätorter som ska tas i bruk på lång sikt. I landskapsplanen anvisas också nya tätorter som stödjer sig på spårtrafik och vars byggande är nära sammankopplat med genomförandet av en spårförbindelse eller station.

I trafiksystemplanen för Västra Nyland konstateras det att regelbunden tåg- och busstrafik är som tätast från området mot huvudstadsregionen. Lojo och Nummela känns igen som de livligaste knutpunkterna i kollektivtrafiken. Även i riktningarna mot Åbo, Salo och Forssa finns det ett livligt utbud av kollektivtrafik. Tågtrafiken i synnerhet längs Kustbanan, där den regionala tågtrafiken är ganska livlig, kompletterar busstrafiken. Till området för trafiksystemplanen hör också Kyrkslätt, som inte är med i utredningen av kollektivtrafiken. Den behöriga myndigheten för kollektivtrafiken i Kyrkslätt:s kommun är Helsingforsregionens trafik (HRT).

I trafiksystemplanen konstateras att man för att göra kollektivtrafiken mer lockande och öka antalet resenärer systematiskt måste utveckla kollektivtrafiken. Det föreslås att kollektivtrafikens servicenivå ska förbättras på de viktigaste rutterna. Bussförbindelserna i riktning mot Lojo centrum, Virkby, Mujjala, Vichtis och Nummela räknas som viktiga förbindelser mot huvudstadsregionen. Övriga förbindelser som nämns är riktningarna mot Åbo och Forssa på riksvägarna 1 och 2.

I programmet för utvecklande av anslutningsparkeringen i huvudstadsregionens pendlingsområde inventerades anslutningsparkeringsområden och antalet platser i huvudstadsregionens pendlingsområde samt bedömdes användningsgrader. Utredningen omfattade totalt 65 objekt. I Västra Nyland har inven-

tering och beskrivningar av utvecklingsbehoven gjorts längs stamväg 51/Kustbanan och vägarna 1 och 2.

För anslutningsparkeringar vid Kustbanan betonas ett tillräckligt antal platser för bilar och cyklar samt förbättring av infrastrukturen vad gäller belysning och asfaltering. I fråga om anslutningsparkeringsplatserna vid vägarna 1 och 2, som har mycket busstrafik, har det som utvecklingsbehov specificerats tillräcklig många parkeringsplatser för personbilar, förbättring av kvaliteten på cykel-parkeringen och förbättring av belysningen i parkeringsplatsområdena.

Andra planer för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken i Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) påverkar i betydande grad hur väl hela kollektivtrafiksystemet i Västra Nyland fungerar. Antalet pendlare från kommunerna i regionen (med undantag av Hangö) till huvudstadsregionen är betydande. Västmetron torde börja trafikera i januari 2017 vilket orsakar ändringar i början av planeringsperioden. Anslutningen till Västmetron i stället för direkta bussförbindelser till Helsingfors kommer ganska snabbt att ändra det dagliga resandet. Dessutom är HRT:s planer på att fortsätta trafiken på Kustbanan (Kyrkslätt, Sjundea) en nyckelfaktor för att det ska kunna åstadkommas en fungerande kollektivtrafik i områdets södra del.

Övriga behöriga myndigheter inom behörighetsområdet för NTM-centralen i Nyland är HRT, Hyvinge stad, Riihimäki stad samt de regionala myndigheterna vid städerna Tavastehus och Lahtis, som fastställer servicenivån för det egna området. NTM-centralen i Nyland arbetar samtidigt med att fastställa den regionala servicenivån i Östra och Mellersta Nyland samt i Forssaregionen. Planerna färdigställs hösten 2016. Servicenivå- och persontrafikplanen för Riihimäkiregionen utarbetades i samarbete med Riihimäki stad och den färdigställdes i början av 2016. I alla fastställande av servicenivån tillämpas den nya anvisningen för fastställande av servicenivån. NTM-centralen i Ny-

⁵ Trafiksystemplan för Västra Nyland 2035. Nylands förbund 2014.

⁶ Pääkaupunkiseudun työssäkyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma, Nylands förbund 2009

⁷ Kyrkslätt hör till HRT, Sjundea hör inte till HRT.

⁸ Trafikverkets forskningar och utredningar 34/2016

land ansvarar för samordningen kring fastställandet av servicenivån.

Målet med arbetet kring den nationella servicenivån på mobilitetstjänster är att fastställa servicenivån för mobilitetstjänster för längre resor (servicenivån för fjärrtrafiken). Det centrala i arbetet har varit att genom de centrala förbindelserna mellan städerna trygga stomförbindelserna och fungerande resekedjor samt att specificera målen för utvecklandet av kollektivtrafikens knutpunkter. Fjärrtrafiken är huvudsakligen trafik på marknadsvillkor som är baserad på fri konkurrens vilket gör att samordningen av resekedjor med myndigheternas lokala trafik har upplevts vara utmanande. En viktig rekommendation är att myndigheterna och transportörerna ska samarbeta kontinuerligt och systematiskt för att samordna knutar i kollektivtrafiken, såsom fjärrtrafiken via resecentrum, med det regionala och lokala kollektivtrafiksystemet. De nya trafik tjänsternas möjligheter att förbättra kundservicen har i omfattande utsträckning behandlats i arbetet.

Samverkan under arbetet

Under arbetets gång har man i omfattande utsträckning samverkat med kommunerna i regionen och olika intressentgrupper. I februari 2016 organiserades regionala verkstäder som hade som mål att i omfattande samarbete fastställa mål för utvecklandet av kollektiv- och persontrafiken såväl lokalt som för förbindelserna i riktning mot huvudstadsregionen. Kommunrepresentanter från förvaltningar som organiserar transporter, kommunala beslutsfattare, representanter för boendeföreningar samt trafikanter deltog i verkstäderna.

I samband med arbetet organiserades ett evenemang för trafikanter i april 2016. Syftet med evenemanget var att presentera fastställandet av servicenivån för kollektivtrafiken i Västra Nyland samt att diskutera utredningsarbetets innehåll och intressgruppernas synpunkter på områdets behov gällande kollektivtrafik.

⁸ Trafikverkets forskningar och utredningar 34/2016



Analys av nuläget

Befolkningens placering och utveckling

Befolkningen i Västra Nyland ökar. Vad gäller de största centrumen, särskilt Lojo och Vichtis, för-utspås att befolkningen kommer att fortsätta att öka måttligt under de närmaste åren. Närheten till huvudstadsregionen, bra tjänster och utbildningsutbud gör området till en lockande plats att bo. Befolkningen har ökat även i de mindre kommunerna i området, förutom i Hangö. En ökande be-folkning som består huvudsakligen av familjer, unga och människor i arbetsför ålder innebär också en måttlig ökning av efterfrågan av kollektivtrafiktjänster. I fråga om trafik inom kommunerna innebär en kraftig ökning av antalet personer över 65 års också ett behov av åtgärder för att utveckla och utvidga tjänster som tillhandahåller anropsstyrd trafik och servicetrafik.

Enligt landskapsplanen är de regionala centrumen i Västra Nyland Ekenäs i Raseborg samt Lojo. Dessa tätorter som specificerats i landskapsplanen fortsätter att växa, och överkommunala tjänster som hälso- och utbildningstjänster borde i fortsättningen koncentreras till dessa tätorter som är lätta att nå. Förbindelserna i synnerhet till Lojo är rimliga från nästan alla kommuner i regionen.

Enligt tabell 1 har befolkningen koncentrerats kraftigt till några tätorter längs riksväg 25. På grund av befolkningsstrukturen är det utmanande att organisera en omfattande kollektivtrafikservice i Västra Nyland – centrumen är tätt belägna och dessutom är hela området bebott. Inom regionen kan förbindelserna mellan tätorter och trafiken i riktning mot huvudstadsregionen utveckla sig med tanke på den ökande tätortsbefolkningen. Den spridda befolkningen medför utmaningar när det gäller att på ett kostnadseffektivt sätt organisera bildningssektorn i baskommunerna och trans-porttjänsterna för social- och hälsovården.

Förutom befolkningsstrukturens nuläge utreddes och åskådliggjordes i arbetet även den heltäckande befolkningsutvecklingen i kommunerna och tätorterna i regionen sedan 2009. På bild 3 visas både hur den totala befolkningen i kommunerna och tätorternas befolkning har utvecklats (+/-), in-delade i olika klasser. Förändringen av befolkningsmängderna har klassificerats enligt en relativ, inte absolut ändring. Det har gjorts en motsvarande geografisk granskning av uppgifterna om pendling och den finns bland kartbilagorna (bilaga 5.)

Befolkningen har ökat snabbast i Vichtis och Sjun-deå både vad gäller tätorterna och i kommunerna som helhet. Relativt sett har befolkningen ökat näst mest i tätorterna i Lojo stad. Befolkningen har relativt

Tabell 1. Befolkningen i kommunerna i Västra Nyland 2015 och befolkningsprognos (källa: Statistikcentralen 2016).

	Befolkning 31.12.2015	Befolkningsprognos 2020	Befolkningsprognos 2030
Hangö	8 864	8 428	7 927
Ingå	5 541	5 510	5 564
Högfors	8 969	8 825	8 847
Lojo	47 353	48 136	49 169
Raseborg	28 674	28 354	28 198
Sjundeå	6 182	6 417	6 789
Vichtis	28 919	30 030	31 522

⁹ Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseudulla, Trafikverket 27/2011

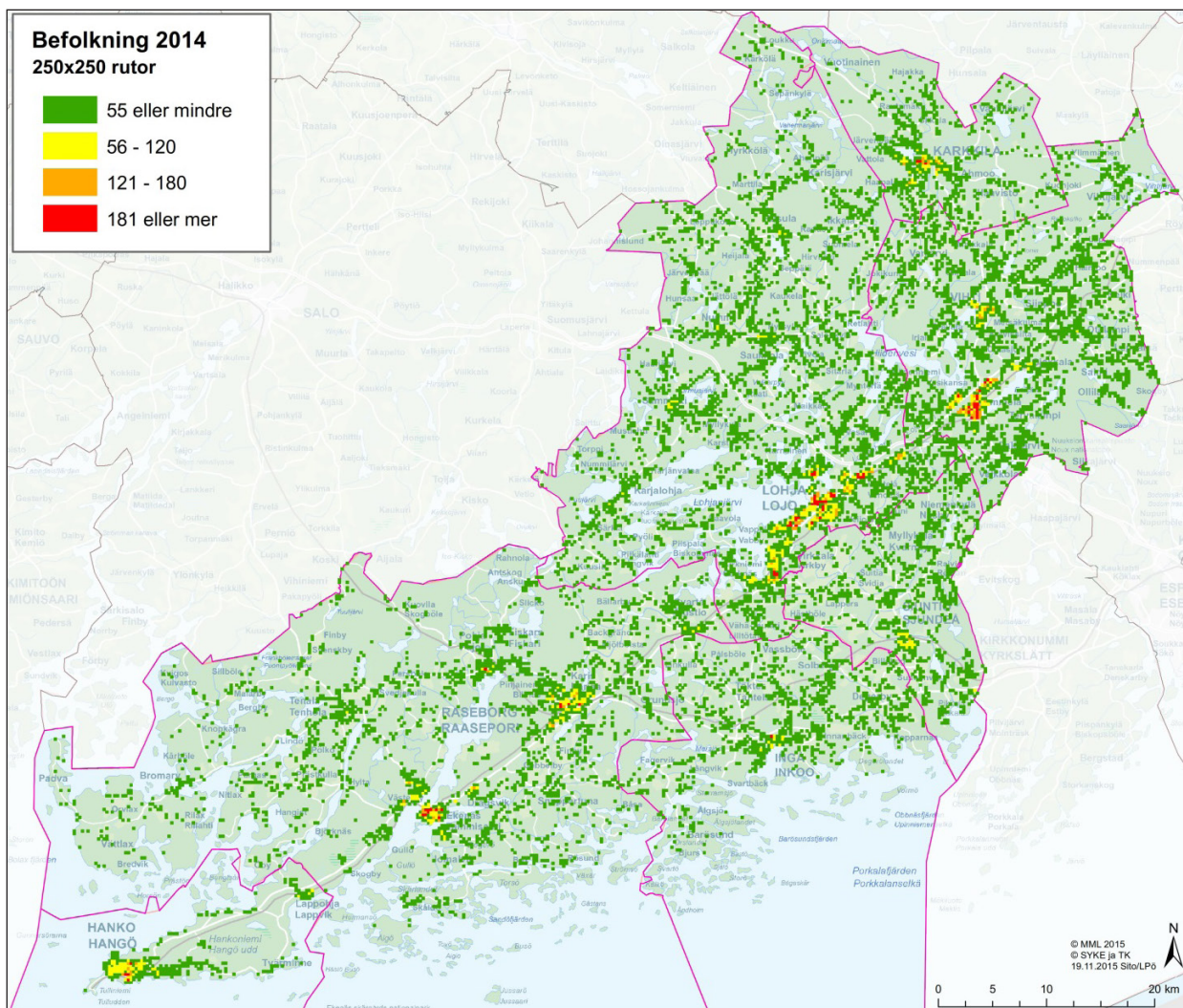


Bild 2. Västra Nylands befolkning (2014) indelad i fyra kategorier.

sett ökat mest i Sammatti kyrkby i Lojo, över 30 procent under de senaste 15 åren. I Raseborgsområdet har befolkningen ökat som helhet men i området finns också tätorter där be-folkningen minskar. Hangö skiljer sig från resten av området i att befolkningen minskar både i tä-torterna och i staden som helhet.

Den absoluta befolkningsökningen i kommunerna i regionen har under granskningsperioden varit 10 500 personer. Som helhet har befolkningen i området ökat med 8 procent. Ökningen har i hu-vudsak skett i tätorterna vilket gör att områdesstrukturen har utvecklats positivt med tanke på or-ganiseringen av kollektivtrafiken. När befolkningen i tätorterna ökar, ökar också antalet resenärer vilket även syns i trafikmängderna på vägnätet. I följande kapitel behandlas bland annat hur be-folkningsökningen i tätorterna syns i användningen av kollektivtrafik och i antalet resenärer.

Kollektivtrafiksystemet i Västra Nyland

Aktörernas roller och ansvar

Kollektivtrafikens behöriga myndighet i Västra Nyland är NTM-centralen i Nyland som ansvarar för organiseringen av kollektivtrafiken i området. I fråga om spårtrafik är kommunikationsministeriet (KM) behörig myndighet, förutom när det gäller tågtrafik som ordnas av HRT. NTM-centralen i Ny-land är en av de nio regionala NTM-centraler som har i uppgift att fungera som behörig myndighet för kollektivtrafiken. Till de behöriga myndigheternas uppgifter hör att fastställa servicenivån för kollektivtrafiken i det egna området och att bestämma hur den ordnas. Organiseringen kan

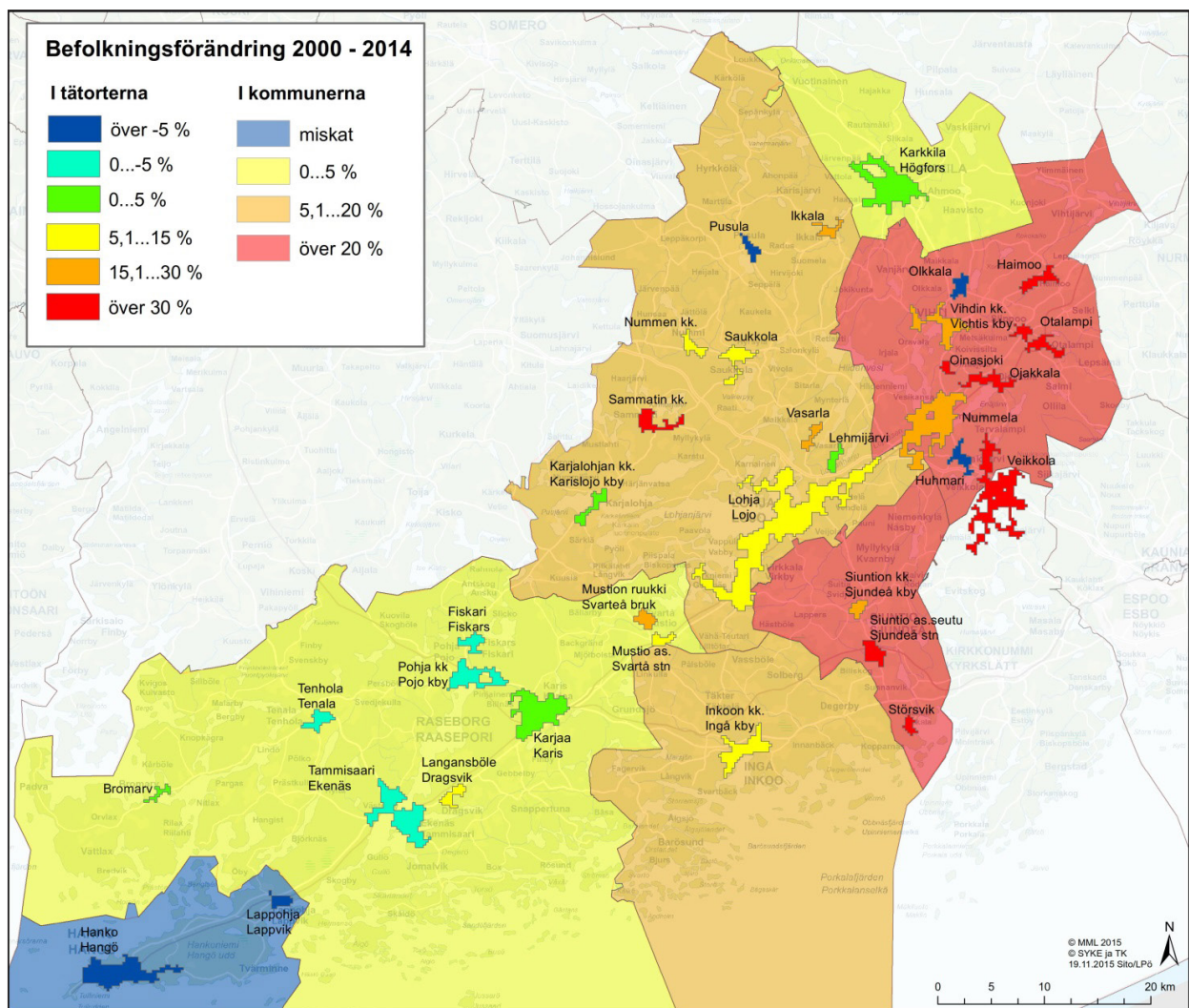


Bild 3. Befolkningsförändring i kommunerna i regionen och deras tätorter 2000–2014.

ske på marknadsvillkor eller på något annat sätt som specificeras i EU:s trafikavtalsförordning.

Alla kommuner i regionen ansvarar för att organisera lagstadgade, behovsprövade och frivilliga trafik tjänster i sitt eget område. Bildningssektorns skoltransporter är den största transporttjänsten som kommunerna är ansvariga för med avseende på kostnader och antal kunder. Enligt lagen om grundläggande utbildning (32 §) har en elev i grundläggande utbildning som har längre än fem kilometer till skolan rätt till fri transport. Ett understöd kan också beviljas för skoltransporten. Understödet används mycket varierande inom den kommunala sektorn. Kommunerna är även ansvariga för transporttjänster inom den sociala sektorn, till exempel för transporttjänster i enlighet med handikapp- och socialvårdslagen. Organiseringen av transporttjänster inom den sociala

sektor sker vanligtvis i en större organisation än en baskommun, till exempel i en samkommun för grundtrygghet.

FPA ansvarar egentligen inte för att organisera transporttjänster eller konkurrensutsatta tjänsteproducenter. FPA ersätter resekostnader vad gäller sjukförsäkringslagen (hälso- och sjukvårdsmässiga orsaker) och studier inom en utbildning på andra stadiet.

Kollektivtrafikens utbud och avtalsituation

Alla centrala trafikeringsavtal löper ut före 2019 vilket gör det utmanande att utveckla kollektivtrafiken och i synnerhet att förutspå förändringen. Avtalen i enlighet med trafikavtalsförordningen (PSA) och största delen av trafikeringsavtalen för övergångsperioden löper ut under 2016–2019. Det kommer att ske en stor förändring vad gäller ordnandet av kollektivtrafiken under planeringsperioden.

Utbudet inom kollektivtrafiken i området har indelats i trafik på marknadsvillkor, trafikeringsavtalen för övergångsperioden och koncessionsavtal i enlighet med PSA. I tabell 2 beskrivs antalet avtal om kollektivtrafik- och persontransporter i Västra Nyland som löper ut under de kommande åren. I synnerhet den nuvarande trafiken inom NTM-centralen har delats in i en stor mängd avtal. På bild 4 presenteras en specifikation av olika avtal och när de upphör att gälla, enligt kvartal under åren 2016–2019. Antalet rutter som ingår i avtalen och vilket år avtalen upphör att gälla åskådliggörs på kartorna i bilaga 1.

De avtalspecifika eurobeloppen i transportavtal inom den kommunala bildningssektorn och social- och hälsovården (sote) är större än i NTM-centralernas genomsnittliga avtal. Ibland finns det inget avtal om produktion av de transporttjänster som kommunerna är ansvariga för att organisera eftersom trans-

porttjänsterna inom till exempel sote-transporter inte har konkurrensutsatts. Möjligheten att effektivt konkurrensutsätta dessa tjänster försvagas av att det i största delen av kommunerna inte finns någon samordnings- eller förmedlingsverksamhet för resor.

I praktiken kommer man under alla kvartal under tidsperioden 2016–2020 att vara tvungen att göra trafikupphandlingar inom ramen för den trafik som NTM-centralerna och kommunerna ansvarar för. Det här innebär att det i området kommer att pågå eller beredas arrangemang kring ordnande och/eller av anskaffning av trafik under nästan hela planeringsperioden. De stora förändringarna gör det möjligt att stegvis genomföra NTM-centralens och kommunernas mål för trafiken. I stället för att genomföra engångsanskaffningar bör man (från 2017) sträva efter att främja målen i kollektivtrafikutredningen vid varje upphandlingsomgång.

När trafikeringsavtalen för övergångsperioden löper ut är det möjligt att centrala turerna för studerande och skolelever kommer att omfattas av myndigheternas upphandlingar i stället för av marknadsvillkoren. Denna utveckling medför eventuellt tilläggskostnader i synnerhet för kommunerna, men även för NTM-centralen. Planerings- och upphandlingsomgångar kommer möjligen att genomföras 2017 och 2019, och via dessa skulle det vara möjligt att effektivare samordna NTM-centralens avtal och trafiktjänster inom kommunernas olika förvaltningsområden.

Tabell 2. Antal avtal om kollektivtrafik- och persontransporter i Västra Nyland som löper ut 2016–2019. I tabellen visas dessutom uppskattningar av antalet årliga avgångar inom ramen för NTM-centralens avtal och avgångarnas procentuella fördelning enligt avtalstyper (källa: Det riksomfattande trafiktillståndssystemet, VALLU 2016, informationssökning i januari 2016).

	2016	2017	2018	2019
NMT-centralen Antal avtal som avslutas	14	10	10	6
NMT-centralen Uppskattningar av antalet avgångar per år inom ramen för avtalen	19 000	32 000	21 000	45 000
NMT-centralen Avgångarnas procentuella fördelning enligt avtalstyp	Siirtymä: 92 % Reitti: 3 % Käyttö: 5 %	Siirtymä: 94 % Reitti: 6 % Käyttö: 0 %	Siirtymä: 100 % Reitti: 0 % Käyttö: 0 %	Siirtymä: 62 % Reitti: 0 % Käyttö: 38 %
Kommunerna Antal avtal som avslutas	2	4	2	-



Bild 4. Specifikation av olika avtal och tidpunkten då de upphör att gälla enligt kvartal under 2016–2019.

Förändringar i tågtrafiken

Tågtrafiken i området har genomgått förändringar under hela utredningsarbetet. Under denna utredning har VR två gånger ändrat trafikeringsmodellen och tidtabellerna för Kustbanan. Från och med den 25 oktober 2015 har fjärrtågen stannat i Esbo i stället för Alberga. I samband med detta minskade VR antalet tågturer. Tågutbudet mellan Åbo och Helsingfors utvecklas genom att förbindelserna görs snabbare. Inom fjärrtrafiken lade VR den 27 mars 2016 till en expressförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (restiden 1 h 38 min) som förkortar den tidigare restiden med cirka 20 minuter. Restiden för andra fjärrtåg förkortas med 5 minuter eftersom tågen inte längre stannar i Kyrkslätt, med undantag för dygnets första avresa från Helsingfors och kvällens sista avresa från Åbo, som fortfarande stannar i Kyrkslätt.

Inom närtrafiken slutade Y-tåget att trafikera mellan Karis och Sjundeå från och med den 27 mars 2016. Y-tåget trafikeras numera endast mellan Helsingfors och Sjundeå fyra gånger per vardag (i morgon- och

kvällsrusningen) i båda riktningarna. I augusti (den 15 augusti 2016) har ytterligare två tåg börjat att trafikera. Busstrafik har anskaffats för att stödja den minskade tågtrafiken. En buss trafikeras mellan Sjundeå och Kyrkslätt i syfte att stödja arbetsresetrafiken. På sträckan Kyrkslätt–Ingå–Karis trafikeras dessutom tre anslutningsbussar som stannar endast vid stationerna. Man kan resa med VR:s biljettprodukter i dessa bussar. Dessutom har turer dragits in på sträckan Hangö–Karis.

Y-tåget ska i fortsättningen stanna även i Esbo och Hoplax, där det finns en direkt bytesförbindelse till flygplatsen. Utöver Y-tåget finns det ett snabbare X-tåg mellan Helsingfors och Kyrkslätt som trafikeras två gånger om dagen. X-tåget stannar vid samma stationer som Y-tåget mellan Kyrkslätt och Helsingfors. HRT förenar S- och U-tågen till ett nytt U-tåg, som inte längre kommer att stanna i Mankby och Bobäck. Inte heller L-tågen kommer längre att stanna i Mankby och Bo-bäck, men i övrigt sker inga större förändringar i tidtabellerna för L-tågen.

På grund av förändringarna i tågtrafiken finns det inte längre någon tågförbindelse från Sjundea på veckoslut och tågen stannar överhuvudtaget inte vid Ingå station. Dessutom sätts vagnkapa-citeten sannolikt på prov mellan Helsingfors och Kyrkslätt under rusningstid. Nedan visas turinter-vallerna för olika tåglinjer i området under rusningstid från och med 27 mars 2016:

- Fjärrtågen 60 min
- A-tågen 10 min
- U-tågen 30 min
- E-tågen 30 min
- Y-tågen 60 min under morgonrusning (2 turer), 120 min under kvällsrusning (2 turer)
- Ett X-tåg från Kyrkslätt under morgonrusningen och från Helsingfors under kvällsrusning-en

Biljettprodukter

I området finns ett mycket omfattande biljettutbud för resenärernas behov. Man har ännu inte övergått till Waltti inom någon del av kollektivtrafiken i området. Man använder traditionella regionbiljetter, kommunspecifika arbetsresebiljetter (huvudstadsregionen) och biljettprodukter på marknadsvillkor samt biljettprodukter fastställda av trafikidkarna. I området finns en regionbiljett för Västra Nyland. Till regionbiljettsområdet hör kommunerna i regionen förutom Högfors som är med som en så kallad destinationskommun. För att förbättra pendlingsförbindelserna erbjuder kommunerna förmåner gällande HRT-områdets kranskommunbiljett.

Kommunerna erbjuder arbetsresebiljetter till huvudstadsregionen samt till Åbo (tåg och/eller buss). Arbetsresebiljetterna är seriebiljetter (bussbiljetten är ett smartkort som omfattar 44 resor och är i kraft 60 dygn och som kan laddas på nytt, tågbiljetter med 14–365 dagars restid). Lojo- och Vich-tisbiljetten är biljettprodukter som är giltiga inom den zonen som biljetterna är anskaffade för (i Lojo och Vichtis finns tre zoner). Det finns även resekort och biljettprodukter för resor inom kommunerna, till exempel Raseborg stadsbiljett, Lojos stadsbiljett och biljetten för besöks trafik i

Hög-fors. Dessutom erbjuder trafikidkare olika enkel-, värde- och säsongbiljettprodukter.

Det är dels problematiskt att kommunerna har så många olika biljettprodukter. Det kan vara svårt för invånarna i området att jämföra hur väl olika biljettprodukter lämpar sig för de önskade re-sorna. Hemkommunen påverkar starkt vilka biljettprodukter på marknadsvillkor och/eller biljettprodukter subventionerade av den offentliga sektorn som finns tillgängliga. Informationen om biljettprodukter samt om deras användning och prissättning måste förbättras under planeringsperioden om övergången till Waltti sker först i slutet av perioden.

Kollektivtrafiken i mellanstora städer samt kollektivtrafiken på NTM-centralens ansvar håller stegvis på att övergå till biljett- och betalningssystemet Waltti. Den första Waltti-trafiken startades i pilot-städer sommaren 2014. Västra Nylands kollektivtrafiktjänster är nära kopplade till huvudstadsregionen och HRT-området. En stor del av resorna från området går till HRT-området, så ett absolut krav för att biljettsystemet ska fungera är att biljettprodukterna samordnas med och kan användas inom HRT-trafiken. Det är rationellt att området övergår till Waltti i det skede när sam användningen mellan HRT:s nya biljett- och betalningssystem och Waltti har säkerställts.

Utöver ovan nämnda biljettprodukter har FPA:s skolresestöd för studerande på andra stadiet en betydande inverkan på efterfrågan på biljettprodukter och antalet resenärer i trafiken på marknadsvillkor och i avtalstrafiken. Denna helhet behandlas separat i kapitel 4.2.6.

Efterfrågan på och biljettstatistik i kollektivtrafiken

Efterfrågan på kollektivtrafik har bedömts utifrån biljettstatistiken, som grundar sig på de uppgifter som trafikidkarna årligen ger. På bild 5 presenteras antalet resenärer med Västra Nylands regionbiljett och kommunalspecifika biljetter under 2013–2015. Biljetterna för resande inom kommunerna samt arbetsresebiljetter till huvudstadsområdet och Åbo som presentera-

¹⁰ Tidtabeller för tågtrafiken www.vr.fi, Nyheter och meddelanden 29.1.2016: VR har en ny snabb tågförbindelse mellan Åbo och Helsingfors www.vrgroup.fi

des i förra kapitlet ingår i de kommunalspecifika biljetterna.

Enligt statistiken över antalet sålda biljetter och resenärer har antalet personer som reser med Västra Nylands regionbiljett minskat i alla kommuner. Antal resenärer med kommunspecifika biljetter har hållits på samma nivå eller minskat en aning. Samtidigt har befolkningen i området ökat.

Användningen av regionbiljetten har minskat mest i Raseborg vilket delvis påverkas av att Raseborg tog i bruk en egen stadsbiljett år 2013. Bedömningen som görs på basis av biljettstatistiken förvrängs av de billiga biljettprodukter som företagare erbjuder och starkt

marknadsför. Dessa har påverkat den minskade användningen av i synnerhet Västra Nylands regionbiljett.

På bild 6 visas den subventionerade delen av Västra Nylands regionbiljetter och kommunspecifika biljetter enligt kommun under 2013–2015. I Ingå och Sjundeå är subventioneringen av biljetter mycket knapp vilket delvis beror på det låga antalet sålda biljetter. Den subventionerade delen har minskat i alla kommuner vilket delvis påverkas av ökningen av trafiken på marknadsvillkor och av de billiga biljettprodukter som företagare erbjuder.

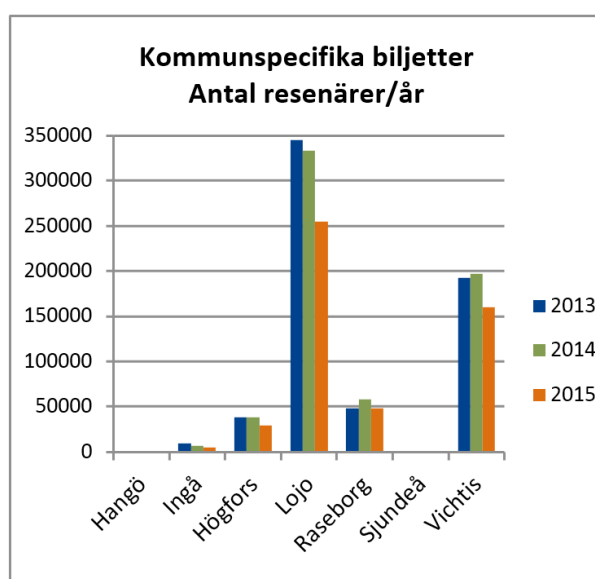
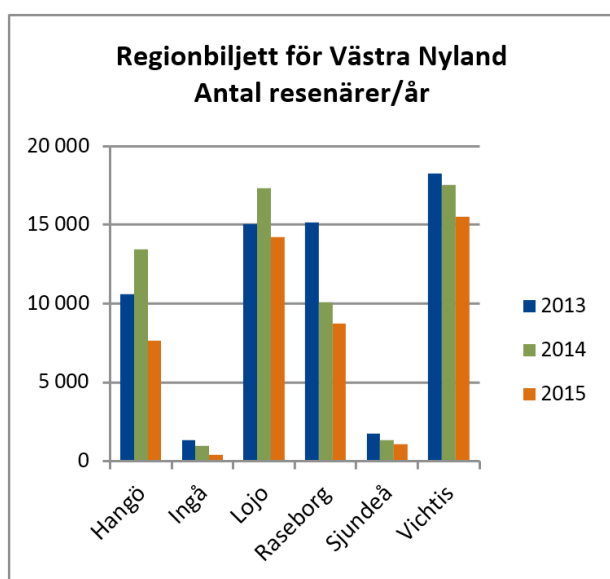


Bild 5. Antalet resenärer med Västra Nylands regionbiljett och kommunspecifika biljetter per år 2013–2015.

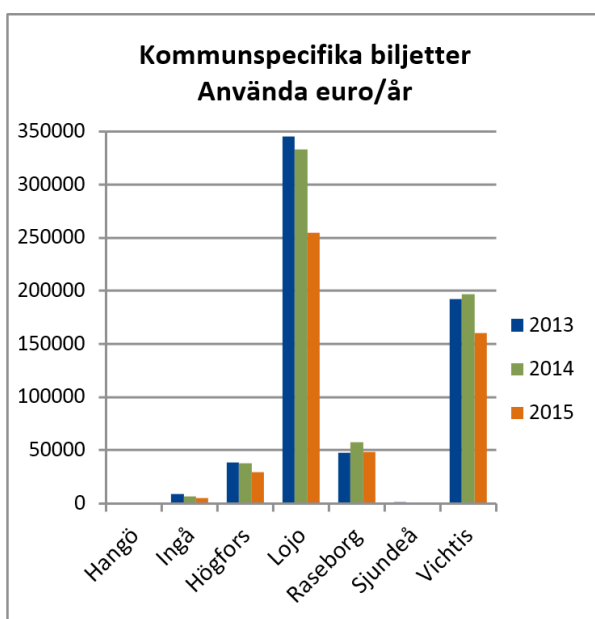
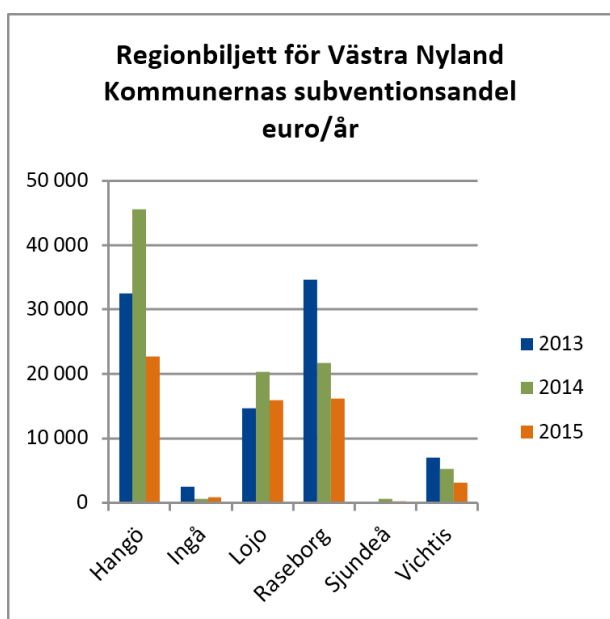


Bild 6. Kommunernas subventionerade andel av Västra Nylands regionbiljett och de eurobelopp kommunerna använt för kommunspecifika biljetter 2013–2015.

Trafikens riktning

Riktningarna för trafiken i området har granskats genom mängden trafik på det centrala vägnätet. Trafikmängderna berättar mer omfattande om efterfrågan på transportbehov på olika förbindelsesträckor än någon annan enskild statistik. Den genomsnittliga dygnstrafiken räknar ut trafiken på förbindelsesträckorna och bidrar till att fastställa ett tillräckligt utbud av turer och måltillståndet för förbindelsesträckorna. Trafikmängderna har utnyttjats i fastställandet av målen för servicenivån.

Den genomsnittliga dygnstrafiken på olika vägtyper i Nylands område enligt statistiken över vägtrafiken är:

- Riksvägar: 18 000 fordon per dygn
- Stamvägar: 20 000 fordon per dygn
- Regionalvägar: 6 000 fordon per dygn

Följande vägsträckor kan för vägtrafikens del räknas som livligt trafikerade stamleder i Västra Ny-land:

- Riksväg 25 på avsnittet Ekenäs–Karis, Svartå–Lojo samt Lojo–Nummela
- Riksväg 2 på avsnittet Huhmari–Nummela–Vichtis–Högfors
- E18 från Lojo mot Åbo och Helsingfors, Nummela ligger i korsningen av trafikflödena.

Tydliga helheter av förbindelsesträckor är Ekenäs–Karis, Lojo–Nummela–Vichtis–Karkkila, Ingå–Kyrkslätt samt Lojo–Salo. På bild 7 visas den genomsnittliga dygnstrafiken i Västra Nyland år 2014.

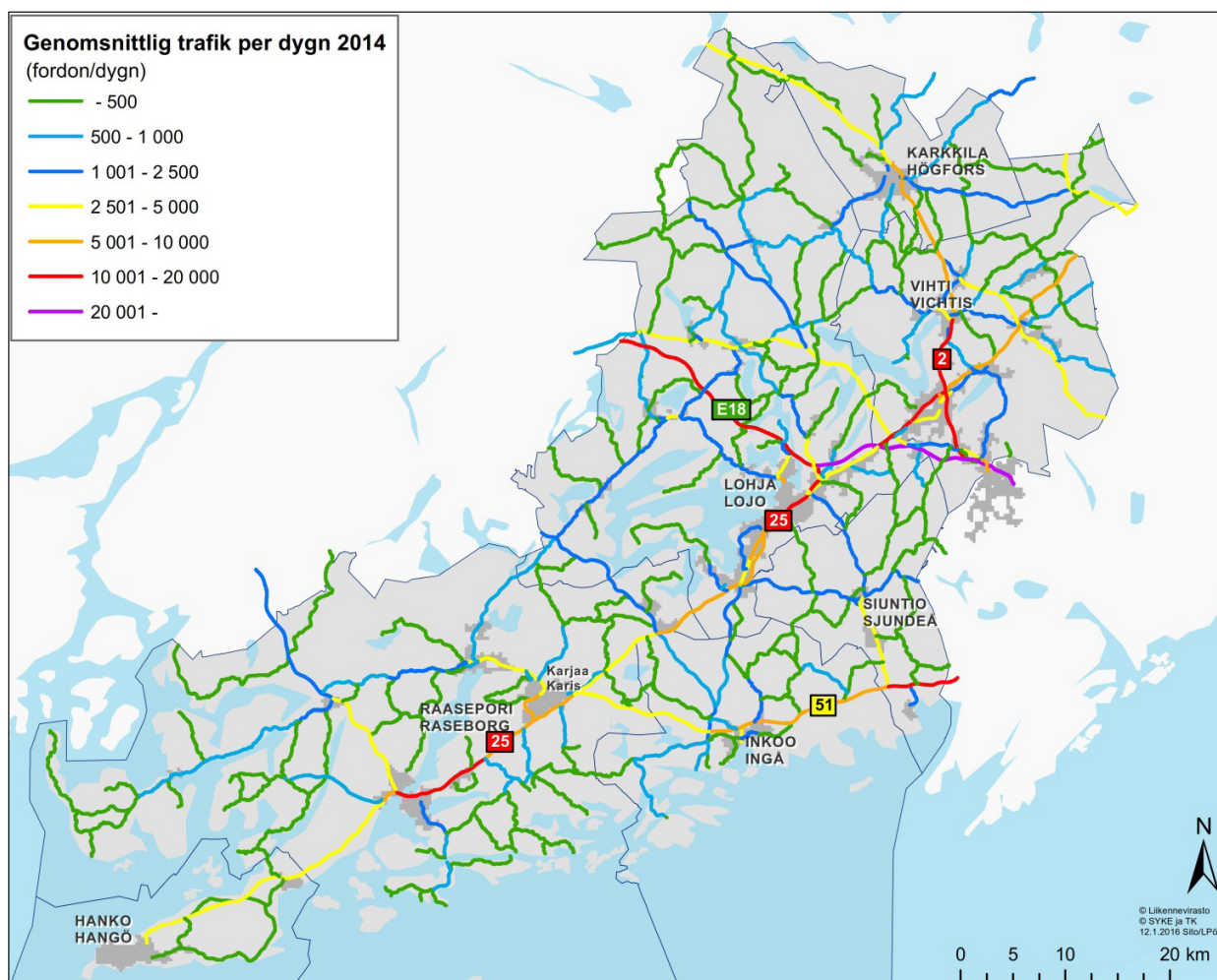


Bild 7. Den genomsnittliga dygnstrafiken i Västra Nyland år 2014.

Pendlingstrafiken i området

Vid sidan av transporten av skolelever och studerande berättar även pendlingen mellan kommunerna hur många regelbundna potentiella användare till trafiktjänster det finns på vissa förbindelsesträckor. Man kan anse det vara mycket bra om andelen pendlare som använder kollektivtrafik mellan kommuner utanför huvudstadsregionen uppgår till 8–10 procent av alla resenärer på förbindelsesträckan.

Enligt den nyaste anvisningen för fastställande av servicenivån måste servicenivån fastställas åtminstone på förbindelsesträckor med över 250 pendlare dagligen. Tätorter som uppfyller alla kriterier hör till förbindelsesträckorna i kollektivtrafikutredningen i Västra Nyland. Servicenivån har delvis fastställts även för sträckor som inte uppfyller Trafikverkets krav. Valet av förbindelsesträckor för granskning behandlas utförligare i kapitel 5.3.

Hangö är i sin helhet ett område som blir utanför huvudstadsregionens pendlingsområde. Pendlingstrafiken mellan Hangö och Raseborg är livlig och förutsätter att förbindelsesträckan tas med i granskningen av servicenivån. Lojo och Vichtis är tydliga centra för pendling och pendlingen till huvudstadsregionen är mycket livlig. På bild 8 på nästa sida visas pendlingsstrafiken mellan kommunerna i Västra Nyland år 2010.

Inriktning av FPA:s ersättning för resekostnader

FPA:s skolresestöd har en betydande inverkan på bevarandet av kollektivtrafikförbindelserna i Västra Nyland. Studerande på andra stadiet är berättigade till stöd om skolresan i en riktning är minst 10 km och behovet är minst sju skolresor i en riktning per vecka. Självrisken för skolreseavgifter är 54 euro per månad.

Varje år riktar FPA cirka 2,3 miljoner euro i skolresestöd till transporttjänsterna i området. Detta fördelas på buss- och tågtrafiken samt på egna färdmedel (personbil). Totalt nästan 2 500 personer får skolresestöd i området.

Antalet skolresestöd har hållit sig ganska jämnt under de senaste tre läsåren. Lojo har flest, och Raseborg och Vichtis näst flest mottagare av skolresestöd. På bild 9 visas antalet mottagare av skolresestöd i

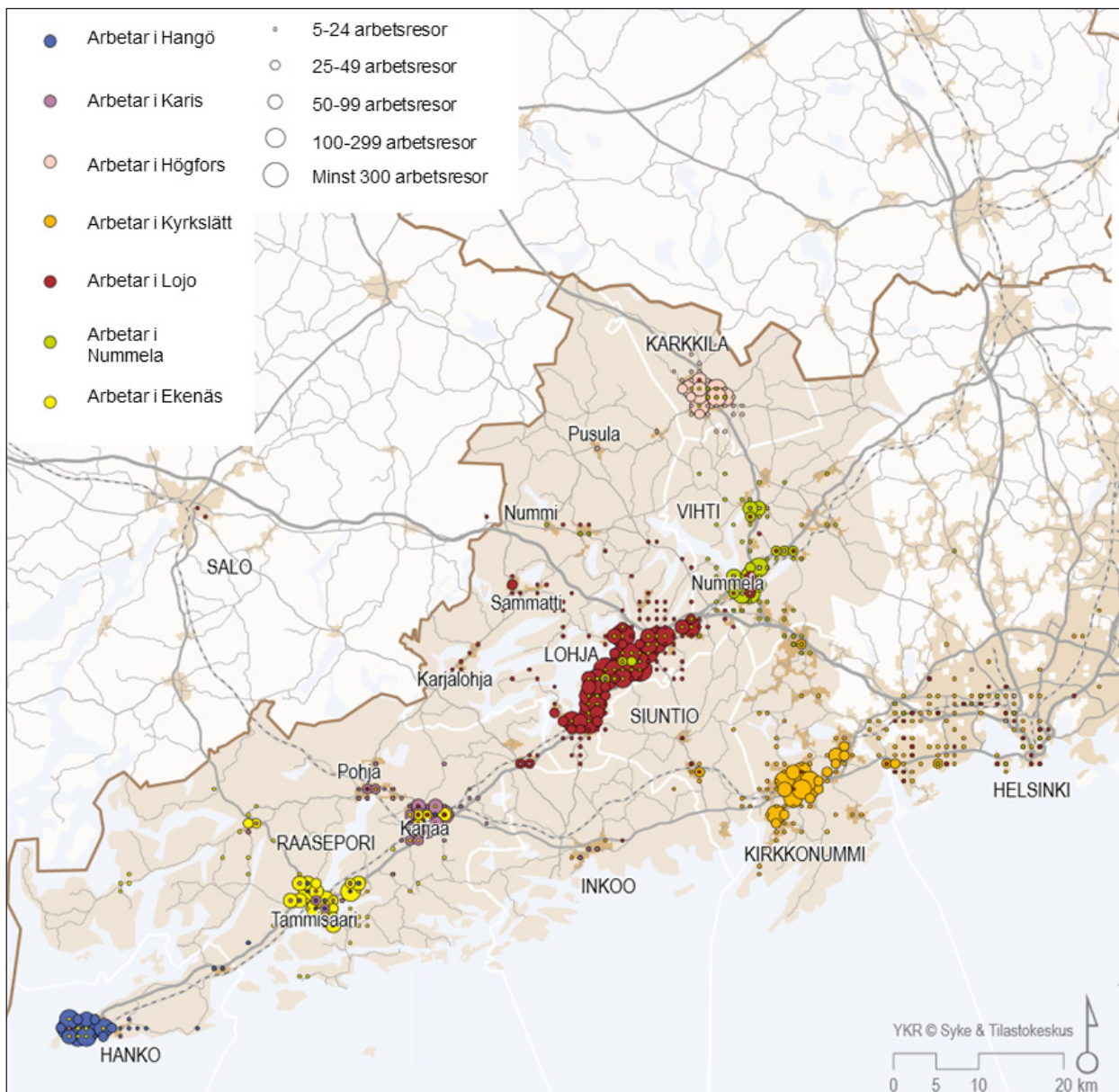
Västra Nyland och hur mycket stöd som totalt har betalats i området under de senaste tre läsåren. Bild 10 visar motsvarande information per kommun och läsår.

På bild 11 har helheten av stöd indelats i delkategorier. Genom studerandena i Lojo kanaliseras det till trafiken inom och bort från kommunen ett direkt stöd på cirka 500 000 euro och därtill kommer kundernas självrisk (54 euro per person och månad). I Vichtis har skolresestödet en nästan lika stor betydelse för finansieringen av kollektivtrafiken i området. I kommunerna vid Kustbanan riktades skolresestöd på över 100 000 euro per år till VR under den senaste perioden i statistiken.

I tabell 3 presenteras interna studieresor för andra stadiet inom Västra Nyland och till huvudstadsregionen. Uppgifterna baserar sig på antalet personer som fick skolresestöd av FPA i december 2015. Största delen av studieresorna går till huvudstadsregionen, det vill säga till Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla, samt till Lojo.



¹² <http://www.kela.fi/koulumatkatuki>



Pendling mellan kommunerna 2010 (flöden på över 100 pendlare)

Från Hangö		Från Ingå		Från Högfors		Från Kyrkslätt	
Raseborg	249	Helsingfors	414	Helsingfors	398	Helsingfors	4 954
Helsingfors	101	Esbo	345	Vichtis	293	Esbo	4 839
		Kyrkslätt	252	Esbo	255	Vanda	997
		Raseborg	225	Vanda	221	Lojo	157
		Lojo	190	Lojo	203	Vichtis	135
						Sjundeå	117
Från Lojo		Från Raseborg		Från Sjundeå		Från Vichtis	
Helsingfors	2 442	Helsingfors	785	Helsingfors	571	Helsingfors	2 743
Esbo	2 186	Hangö	710	Esbo	565	Esbo	2 346
Vichtis	880	Lojo	441	Kyrkslätt	386	Vanda	972
Vanda	683	Esbo	275	Lojo	262	Lojo	682
Kyrkslätt	299	Kyrkslätt	191	Vanda	145	Högfors	270
Raseborg	267	Ingå	160			Kyrkslätt	241
Högfors	191	Vanda	103			Nurmijärvi	193
Sjundeå	160						

Bild 8. Bild från publikationen Trafiksystemplan för Västra Nyland 2035 (sida 25, bild 13) om boplatser för pendlare till tätorterna 2009 och pendling mellan kommunerna 2010 (flöden på över 100 pendlare) (källa: Statistikcentralen).

¹¹Trafiksystemplan för Västra Nyland 2035, Nylands förbunds publikationer C72-2014.

Bild 9. Antal mottagare av skolresestöd i Västra Nyland och den totala summan av det utbetalda stödet i om-rådet under de tre senaste åren.

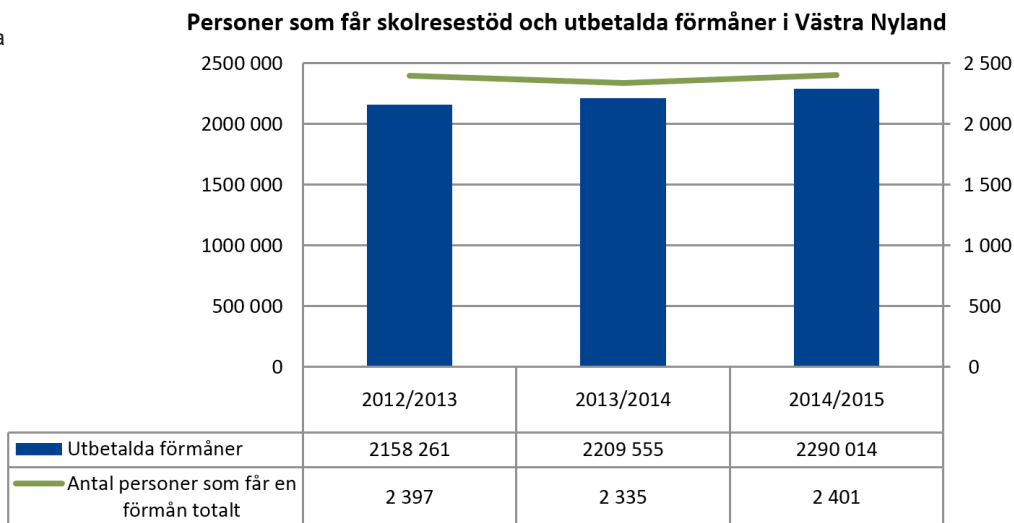


Bild 10. Antal mottagare av kommunernas skolresestöd och summan av det utbetalda stödet per läsår.

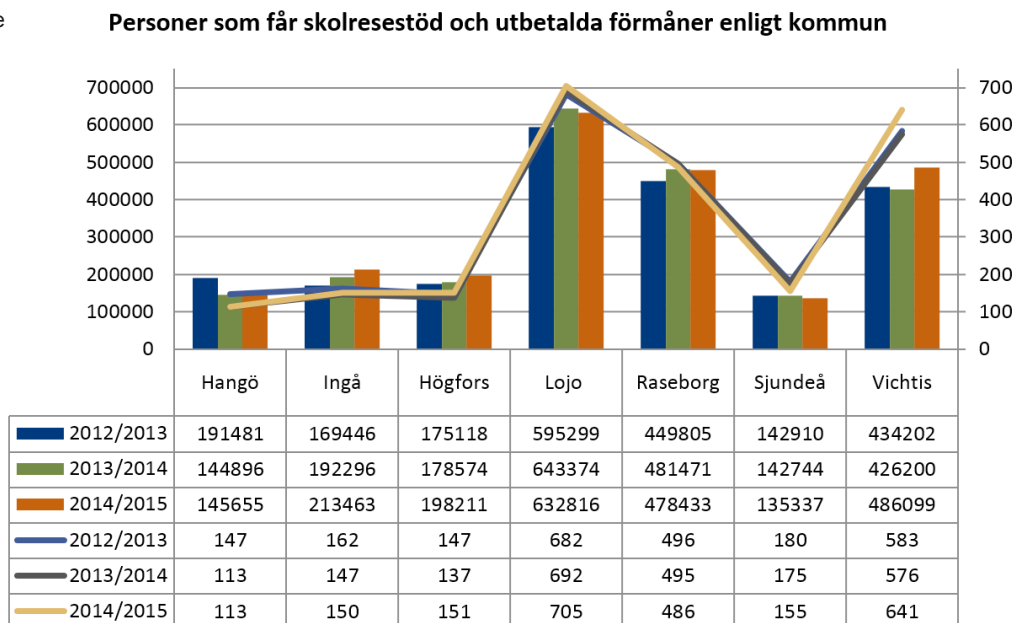
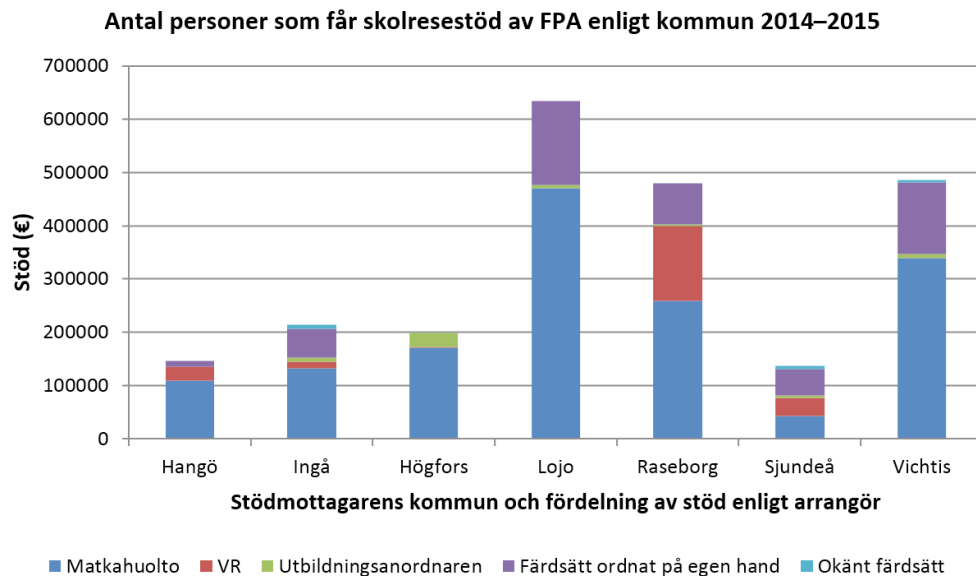


Bild 11. Kommuner där mottagare av skolresestöd bor och stödets fördelning per arrangör under läsåret 2014–2015 (källa: FPA 2016).



Tabell 3. Interna studieresor för andra stadiet inom Västra Nyland och till huvudstadsregionen (källa: antalet personer som fick skolresestöd av FPA i december 2015, FPA 2016).

	Huvuds-tadsre-gion	Kyrkslätt	Hangö	Ingå	Hörfors	Lojo	Raseborg	Sjundeå	Vichtis
Hangö	1	0	1	0	0	27	48	0	0
Ingå	58	8	0	0	0	33	15	0	0
Hörfors	19	0	0	0	1	44	0	0	1
Lojo	89	0	0	0	7	262	4	0	2
Raseborg	58	1	0	0	0	53	129	0	0
Sjundeå	67	7	0	0	0	38	5	0	2
Vichtis	126	1	0	0	3	101	0	0	76
Total	418	17	1	0	11	558	201	0	81

Anslutningsparkering och regionala knutpunkter

En knuthållplats för kollektivtrafiken är en helhet av flera hållplatser som fungerar som en betydande bytes- och anslutningspunkt eller som har en särskilt stor betydelse för trafiken. Även anslutningsparkeringsområden fungerar vanligtvis som regionala knutpunkter i kollektivtrafiken. Anslutningsresorna till knuthållplatser, såsom en busshållplats eller en järnvägsstation, görs med personbil, cykel eller till fots. Anslutningsparkering är särskilt populär på platser som har ett bra turutbud till huvudstadsregionen. Busstationerna i Nummela och Lojo i Västra Nyland och utanför utredningsområdet Kyrksläotts järnvägsstation samt övriga anslutningsparkeringsplatser i HRT-området är sådana punkter.

Utredningen om anslutningsparkering 2009–2010 har använts som källmaterial i granskningen av anslutningsparkeringar (Pääkaupunkiseudun työ-säkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämi-sohjelma, Nylands förbund 2009, källhänvisningen är inte längre helt uppdaterad). I snabbstrafiken är anslutningshållplatserna längs riksväg 2, riksväg 25 och E18 betydande knutpunkter med tanke på de snabba pendlingsförbindelserna i huvudstadsregionen. Järnvägsanslutningarna håller på att ändras på grund av ändringar i tågtrafiken.

Busstationen i Nummela är det viktigaste anslutningsparkeringsområdet för Vichtis. Detta område kan eventuellt kräva fler parkeringsplatser i framtiden i synnerhet om stationen i fortsättningen i mer omfattande utsträckning än i nuläget kommer att användas som centrum för den regionala trafikerna. Även busstationen i Lojo fungerar som en regional bytesknut som utöver anslutningen för personbilar även har bra förbindelser också för fotgängare och cyklister. I Hörfors finns anslutningsparkeringsområden vid busstationen. För närvarande är fjärrtrafiken på marknads-villkor mellan städerna den enda kollektivtrafikform

som växer. Snabbussarna till huvudstadsregionen kommer i fortsättningen att koncentreras till busshållplatsen vid riksvägen, vilket innebär att det kan behövas fler parkeringsplatser.

Karis station i Raseborg är för tillfället en bytesknutpunkt som möjliggör mångsidiga anslutningar till tåg- och busstrafiken. Ett utvecklingsprojekt för Karis stationsområde pågår i Raseborg. Akuta problem i Karis är den bristfälliga väntsalen och de utmaningar som bron som går över banan medför för planeringsmiljön. Utanför området behövs det inte många anslutningsplatser eftersom tågförbindelserna från Karis till Helsingfors har minskat. Buss- och järnvägsstationsområdet fungerar som anslutningsparkering i Hangö. I Hangö finns inga särskilda behov av att utveckla anslutningsförbindelserna eller anslutningsområdens infrastruktur. I Ingå finns en anslutningsparkering vid busstationen i Ingå kyrkby. I skoltrafiken i Ingå finns ett behov av att utveckla anslutningen av Täkter och stamväg 51, som för tillfället bara är en landsväghållplats utan utrustning. Sjundeå station har en infrastruktur av tillräckligt hög kvalitet som svarar mot det nuvarande behovet. I framtiden behöver man eventuellt utveckla stationen som ett anslutningsområde men detta förutsätter också en utveckling av tågtrafiken. Den andra anslutningshållplatsen i Sjundeå (Sunnanviks hållplats) finns i vid en ABC-station vid stamväg 51. Bild 12 visar anslutningsparkeringsområden i Västra Nyland. De kommunspecifika kartorna över anslutningsparkeringar hittas i bilaga 4.

Tätorternas parkeringsknutpunkter har ringa infrastrukturbehov. En akut fråga är främst stationsmiljön i Karis, där det pågår ett projekt för utvecklande av stationsmiljön. Informationen om hållplatsinfrastruktur utanför kollektivtrafikens huvudhållplatser (anslutnings- och bytेशållplatser) är huvudsakligen från 2009. En utvecklingsåtgärd som identifierats för hela området är att man bör uppdatera inventeringen av hållplatsknutpunkter så att den svarar mot det nuvarande behovet.



Bild 12. Anslutningsparkering i Västra Nyland.

Fjärrtrafiken

Samordningen kring fastställandet av servicenivån för fjärrtrafiken och den regionala kollektivtrafiken har behandlats i Trafikverkets nya utredningsarbete om den eftersträlvade servicenivån för transporttjänster Liikkumisen palvelujen tavoitteellinen palvelutaso. Fokuset för utredningen ligger på förbindelser mellan landskapscentra och deras stomförbindelser. Samordningen av och servicenivåmålen för fjärrtrafik och regional kollektivtrafik behandlas i synnerhet genom knutpunkter, olika resecentra, centrala anslutningsparkeringar och andra hållplatser som är viktiga för kollektivtrafiken. Centrala servicenivåmål för integrering av fjärr- och regionaltrafiken är att 1. förbättra informationen om sam användning, 2. trygga inmatandet av regional trafik vid knutpunkterna under de tider fjärrtrafiken trafikerar och 3. intensifiera samarbetet mellan olika aktörer (myndigheter, företaget inom trafikbranschen, markägare och fastighetsbolag).

I Västra Nyland skulle detta konkret kunna innebära att man i syfte att säkerställa fungerande re-sekedjor bör prioritera myndigheternas och kommunernas re-

surser för valda regionala knutpunkter i trafikeringen, till exempel matar- och anslutningsförbindelser från busstationerna i Lojo och Nummela till andra centrala tätorter i området. Prioriteringen skulle i synnerhet beröra kvälls-, natt- och veckoslutstrafiken. I fråga om informationssystem pågår planering och genomförande inom ramen för Trafikverkets Digitransit-projekt. Om fastställandet av kollektivtrafikens servicenivå stadgas separat i kollektivtrafiklagen, som förutsätter att myndigheten samarbetar med näringslivet under planeringsprocessen. I lagen föreskrivs också om samråd med invånarna och beaktande av invånarnas behov.

Man bör i planeringen av den regionala kollektivtrafiken bättre än i nuläget beakta hur det interna kollektivtrafikutbudet i området kopplas till den nationella fjärrtrafiken. För att främja målet borde viktiga hållplatsknutpunkter i fjärrtrafiken uttryckligen utvecklas i anslutning till knutpunkter i den regionala kollektivtrafiken. Den nuvarande trenden i trafiken på marknads villkor mellan stora städer är att man föredrar snabba stopp längs riksvägarna mellan start- och destinationsplatsen.

Kollektivtrafikens servicenivå

Kollektivtrafiksystemets brytningstid och effekter för den regionala trafiken

I och med lagreformen av kollektivtrafiksystemet inleddes 2009 en övergång mot en öppen marknad och trafik i enlighet med den trafikavtalsförordning (PSA) som myndigheten fastställt (EU 1370/2007). Övergångsperioden avslutas under följande servicenivåperiod (2017–2020) och de sista trafikeringssavtalen under övergångsperioden avslutas under 2019. Därefter består den regionala kollektivtrafiken av linjebaserad trafik på marknadsvillkor och den PSA-trafik som den behöriga myndigheten upphandlat. Utöver dessa ordnar baskommunerna fortsättningsvis de trafik-tjänster som enligt lagstiftningen hör till dem.

För närvarande ser det ut som om statsförvaltningens möjligheter att ordna kollektivtrafik som är öppen för alla kommer att försämrats under de kommande åren. För kommunernas del innebär detta ökade inköp i de områden där förbindelserna måste upprätthållas för att ordna lagstadgade tjänster, till exempel skolskjutsar. Å andra sidan ökar befolkningen i Västra Nyland och koncentreras starkt till de centra som behandlas i fastställandet av servicenivån. Detta ger marknaden större möjligheter än tidigare att utveckla kollektivtrafikutbudet i området.

Helheten av trafik på marknadsvillkor kommer eventuellt att etableras när företagen söker balans i sitt nätverk av rutter när övergångsperiodens trafikeringssavtal avslutas under de kommande åren. Vid årsskiftet 2015–2016 gjordes indragningar av trafiken på marknadsvillkor i regionen. I synnerhet förbindelser under veckoslut har helt dragits in.

En av de största förändringarna i kollektivtrafiksystemet berör den nationella och regionala järnvägstrafiken. Från början av 2016 har såväl närtågförbindelserna till Helsingfors som fjärrtrafikförbindelserna blivit sämre för kommunerna i regionen. De sämre närtågförbindelserna beror på att Kommunikationsministeriets (KM) inköpsanslag har minskat medan de försämrade fjärrtrafikförbindelserna är ett resultat av VR:s marknadsstrategi för trafikering på sträckan Åbo–Helsingfors.

Kommunikationsministeriets mål är att spårvägstrafiken från år 2017 stegvis ska öppnas för konkurrens.

Uppkomsten av nya operatörer kan medföra betydande konsekvenser för de regionala tågtrafiktjänsterna. Inträdet på marknaden medför utmaningar i synnerhet på Kustbanan på sträckan Kyrkslätt–Helsingfors, där det ofta råder rusning.

I samband med trafikbalken och reformen av landskapsförvaltningen håller man också på att utreda vilka organisationer som från den 1 januari 2019 ska fungera som behöriga myndigheter för kollektivtrafiken i landet. Det är mycket sannolikt att det i den eftersträvade servicenivå som fastställs i den här utredningen under uppföljningsperioden kommer att ske en förändring i fråga om vilken aktör som är behörig myndighet inom området och vilka trafik-tjänster myndigheten får i uppgift att ordna.

Klassificering av servicenivån

I Trafikverkets nya anvisning för fastställande av servicenivån används åtta steg som omfattar sju olika kategorier av kollektivtrafiktjänster medan den åttonde kategorin beskriver områden där endast lagstadgade transporttjänster upprätthålls i form av taxitrafik eller anropsstyrd trafik. I det här arbetet har man för att fastställa servicenivån använt de sju kategorier som nämns i anvisningen:

- I. Konkurrenskraftig
- II. Ett reellt alternativ
- III. Användbar
- IV. Dagliga resor
- V. Förbindelser på vardagar
- VI. Skol- och ärenderesor
- VII. Nödvändiga

De servicenivåklasser som använts i granskningen kan kortfattat beskrivas på följande sätt:

I. Konkurrenskraftig:

Det är enkelt att använda kollektivtrafiken och den är ett konkurrenskraftigt alternativ till personbil. Ett mål för servicenivån i denna kategori är en ökning av andelen personer som använder kollektivtrafiken som färdssätt. Trafikeringstiden på denna nivå är från klockan halv sex på morgonen till midnatt på vardagar och turintervallerna är högst 15 minuter och 10 minuter

under rusningstid. Tra-fikutbudet under veckoslut är nästan detsamma som på vardagar och turintervallerna är högst 20 minuter. Resandet är fritt och inte bundet till kollektivtrafikens tidtabeller. Kollektivtrafik-utbudet är minst cirka 54 turer/riktning på vardagar.

II. Ett reellt alternativ

Kollektivtrafiken på nivån Ett reellt alternativ är ett reellt alternativ till personbil och målet är att möjliggöra en smidig vardag utan personbil. Trafikeringstiden på denna nivå är från klockan sex på morgonen till halv tio på kvällen på vardagar och turintervallerna är högst 20 minuter, 15 minuter under rusningstid. Turutbudet är mindre under veckoslut men turintervallerna är ändå högst 30 minuter. Att resa med kollektivtrafiken är relativt fritt om man känner till tidtabellerna. Kollektivtrafik-utbudet är minst 39 turer/riktning på vardagar.

III. Användbar

Kollektivtrafiken på nivån Användbar ger ett användbart alternativ till personbil. Målet är att möjliggöra en smidig vardag utan personbil, men under veckoslut måste resorna planeras noggrannare. Trafikeringstiden på denna nivå är från klockan sju på morgonen till halv tio på kvällen och turintervallerna är högst 30 minuter även under rusningstid. Under veckoslut är trafikeringstiden kortare, i synnerhet på söndagar, och turutbudet är mindre med högst 60 minuters turintervaller. Kollektivtrafikutbudet är minst 24 turer/riktning på vardagar.

IV. Dagliga resor

Kollektivtrafiken på nivån Dagliga resor tillhandahåller ett alternativ för resande till dagliga resmål såsom till arbete, skola, hobbyer och ärendemål. Målet är att möjliggöra bra förbindelser på vardagar. Trafikeringstiden på denna nivå är från klockan sju på morgonen till åtta på kvällen och turintervallerna är högst 30–60 minuter, 30 minuter under rusningstid. Kollektivtrafik-utbudet är minst 14 turer/riktning på vardagar. Trafikeringstiden är kortare och turutbudet är mindre under veckoslut, men det ska finnas åtminstone en tur varannan timme.

V. Förbindelser på vardagar

Kollektivtrafiken på nivån Förbindelser på vardagar tillhandahåller regelbundna förbindelser på vardagar, som är alternativa förbindelser till arbete, skola och för ärenderesor. Målet är att trygga transportbehoven på vardagar och ge möjlighet att använda kollektivtrafik. Trafikeringstiden på denna nivå är från klockan sju på morgonen till sex på kvällen. Turutbudet är på vardagar minst 7 turer/riktning enligt transportbehov. Under veckoslut erbjuds 1–4 turer/riktning på lördagar. På söndagar trafikeras inga eller endast få turer.

VI. Skol- och ärenderesor

På nivån Skol- och ärenderesor tillhandahålls skol- och ärendeförbindelser samt de vanligaste förbindelserna till studier och arbete. Målet är att trygga huvuddelen av skol- och ärendeförbindelserna i den regelbundna kollektivtrafiken samt att tillhandahålla de vanligaste förbindelserna till studie- och arbetsplatser. Trafikeringstiden på denna nivå är från klockan sju eller åtta på morgonen till fem på eftermiddagen. Turutbudet på vardagar är minst 3–5 turer/riktning enligt transportbehov. På veckoslut trafikeras inga eller endast få turer enligt behov.

VII. Nödvändiga

Kollektivtrafiken på Nödvändiga-nivån tillhandahåller endast de nödvändiga grundförbindelserna, det vill säga främst förbindelser till skolan på morgonen och hem på eftermiddagen eller på motsvarande sätt behoven för resor till studier och arbete. Målet är att också trygga möjligheter att ut-rätta ärenden i kommuncentret genom tillgänglig kollektivtrafik. Trafikeringstiden på miniminivån är cirka klockan 8.00–16.00 på vardagar, men den kan variera enligt vilken tid skolan börjar och slutar eller enligt de lokala arbetstiderna. Turutbudet kan vara endast 1–2 turer/riktning och det trafikeras eventuellt bara på skoldagar eller under skolåret.

På bild 13 visas kvantitativa faktorer för servicenivån för vintertrafiken enligt Trafikverkets nya anvisning för fastställande av servicenivån. De kriterier som fastställer servicenivåklassen och utifrån vilka den trafik som granskas placeras i en servicenivåklass visas med fet stil på mörkare bakgrund. I bilaga 5 presenteras de kvantitativa servicenivåfaktorer för sommartrafiken som inte behandlas i detta arbete.

VINTER-TRAFIK	Tillämpningstid	I	II	III	IV	V	VI	VII
Trafikerings-tid	Mån-tors	5.30-23.30	6.00-22.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00/8.00-17.00	8.00-16.00
	Fre	5.30-01.30	6.00-23.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00/8.00-17.00	8.00-16.00
	Lör	6.00-01.30	7.00-23.30	9.00-21.30	9.00-18.00	10.00-15.00	Enligt behov	-
	Sön	7.00-23.30	9.00-21.30	11.00-18.30	12.00-17.00	Enligt behov	Enligt behov	-
Turintervall/ antal turer	Rusning (kl. 7-9 och 15-17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 tur per timme	3-5 turer/riktning/dygn (skol-, studie-, arbets-, rese- och/eller ärendeförbindelse)	3-5 turer/riktning/dygn (skol-, studie-, arbets-, rese- och/eller ärendeförbindelse)
	Vardag kl. 9-14	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 tur varannan timme		
	Tidig vardaskväll kl. 18-20	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-
	Lördagar	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 tur varannan timme	1-4 turer/riktning/dygn	0-2 turer/riktning/dygn	-
	Söndagar	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 tur varannan timme	0-2 turer/riktning/dygn	0-2 turer/riktning/dygn	-
	Tidig morgon on sen kväll (alla dagar)	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-	-	-
	Nattrafik	≤ 60 min	≥ 1 tur varannan timme	-	-	-	-	-
Gångavstånd till hållplatsen	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	-	-	-	-	

Bild 13. Kvantitativa servicenivåfaktorer för vintertrafiken. De kriterier som fastställer servicenivåklassen vi-sas i fet stil på mörkare bakgrund. Övriga kriterier är rekommendationer (källa: Trafikverkets anvisningar 31/2015).

Förändringar jämfört med det tidigare fastställandet av servicenivån

I det tidigare fastställandet av servicenivån 2011 användes en klassificering i sex steg. Fastställandet av servicenivån baserade sig också år 2011 främst på trafikerings-tider och turintervaller. Jämfört med den tidigare klassificeringen har graderingen av trafikeringsperioder, trafikerings-tider och turintervaller gjorts tätare i den nya klassificeringen av servicenivån. I det tidigare fastställandet granskades 66 kommuncentra, lokalcentra och byacentra i Västra Nyland. Valet av de nuvarande granskningssträckorna baserar sig i enlighet med Trafikverkets anvisning för fastställande av servicenivån på material från Finlands miljöcentrals uppföljningssystem för samhällsstruktur (YKR-material). Det fastställande av servicenivån som nu utarbetas omfattar 34 centra. Jämfört med den tidigare granskningen har man i denna granskning gallrat bort främst små byacentra eftersom granskningen från 2011 även omfattade byar i YKR-materialet.

I det tidigare fastställandet granskades cirka 100 förbindelsesträckor och medan 65 förbindelsesträckor finns med i denna granskning. Den granskningen

som nu görs fokuserar på de viktigaste förbindelserna från kommuncentra till huvudstadsregionen och mellan kommuncentra. I fastställandet har man gallrat bort i synnerhet förbindelser från kommuncentra till lokal- och byacentra eftersom dessa transportbehov allt mer baserar sig på en annan service än på en sådan offentlig kollektivtrafik för vilken man kan fastställa en servicenivåklass enligt anvisningarna.

Det förekommer skillnader mellan fastställandet av servicenivåklasser 2011 och 2016. Antalet klasser och fastställandet är olika och klasserna motsvarar inte helt varandra. Ett stegs förändring betyder alltså inte nödvändigtvis en klar förbättring eller försämring av servicenivån utan kan bero på skillnaderna i fastställandet.

I tabell 4 visas som ett exempel servicenivåklasserna enligt den nya klassificeringen för 2011, det fastställda målet för servicenivån för 2012–2016 och den nuvarande servicenivån på förbindelserna. I fastställandet av den nuvarande servicenivån har indragningarna av tågtrafiken beaktats.

Det förekommer inga stora ändringar i servicenivån för bussförbindelserna från Lojo, Vichtis och Högfors till huvudstadsregionen. På vissa förbindelsesträckor skiljer det en klass mellan den gamla servicenivån från 2011 och den nya servicenivån från 2016, men

detta kan också bero på skillnaderna i klassificeringen.

Indragningarna av tågtrafiken våren 2016 sänkte servicenivåklassen särskilt i fråga om förbindelserna från Karis och Sjundeå till huvudstadsregionen. Tågförbindelserna från Ingå upphörde helt. Det faktum att tågutbudet på förbindelsesträckan Helsingfors–Kyrkslätt–Sjundeå–Ingå–Karis har upphört avspeglas också

så i förbindelserna från Ekenäs och Hangö till huvudstadsregionen genom att bytesförbindelserna blivit färre. Bussturena på sträckan Hangö–Ekenäs–Karis–Ingå har blivit färre, det vill säga servicenivåklassen har sjunkit. På basis av jämförelsen kan man konstatera att målen om att servicenivåklassen för vissa förbindelsesträckor skulle höjas ett steg jämfört med det gamla fastställandet har inte nåtts.

Tabell 4. En jämförelse av ändringarna i servicenivåklasserna i fråga om förbindelserna mellan de centrala tätorterna i området och Helsingfors.

FÖRBINDELSER TILL HUVUDSTADSREGIONEN			
Sträcka	Servicenivå 2011 (ändrad enligt den nya klassificeringen)	Mål för servicenivån 2012–2016	Nuvarande servicenivå 2016
Nummela - Helsingfors	II	II	II
Högfors - Helsingfors	III	III	II
Lojo - Helsingfors	II	II	II
Vichtis - Helsingfors	III	III	III
Karis - Helsingfors, bus	VI	VI	VI
Karis - Helsingfors, tåg	III	III	IV
Ekenäs - Helsingfors, bus	V	V	V
Ekenäs - Helsingfors, tåg	IV	IV	VI
Hangö - Helsingfors, bus	VI	VI	VI
Hangö - Helsingfors, tåg	IV	IV	VI
Sjundeå - Helsingfors, bus	VII	VI	VII
Sjundeå - Helsingfors, tåg	VI	IV	VI
Ingå kby - Helsingfors	V	V	V
Ingå - Helsingfors, tåg	VI	IV	-

Den nuvarande servicenivån och förbindelsebehov

Kollektivtrafikens nuvarande servicenivå i Västra Nyland har granskats separat i fråga om förbindelser mellan områdets kommuncentra och Helsingfors respektive förbindelser mellan kommuncentra och bycentra i området. Servicenivån har fastställts utifrån utbudet av turer på en tisdag under vinterperioden. Både tåg- och bussturer har beaktats i fastställandet, och de har granskats såväl skilt för sig som tillsammans.

De indragningar av tågtrafiken som gjordes i början av våren 2016 har beaktats i fastställandet av den nuvarande servicenivåklassificeringen.

I valet av granskningssträckor har man i enlighet med Trafikverkets anvisning för fastställande av servicenivån använt material från Finlands miljöcentrals uppföljningssystem för samhällsstruktur. Inom området har granskningen gjorts för förbindelser mellan tätorter enligt materialet från uppföljningssystemet för samhällsstruktur samt för förbindelser mellan Helsingfors och centrala tätorter i kommunerna.

Servicenivå för kollektivtrafiken till Helsingfors

Servicenivån på kollektivtrafiken (tåg- och bussutbudet) från kommuncentra i Västra Nyland till Helsingfors presenteras på bild 14. De indragningar som gjordes i början av våren 2016 har beaktats i den föreslagna servicenivån.

Kollektivtrafiken från Högfors, Nummela i Vichtis och Lojo är ett reellt alternativ till personbil på resor till Helsingfors. Kollektivtrafiken från Vichtis kyrkby och Karis i Raseborg erbjuder ett användbart alternativ till personbil i synnerhet på vardagar. Kollektivtrafiken från Ingå och Ekenäs i Raseborg placeras i kategorin dagliga resor, vilket innebär att det finns bra förbindelser på vardagar. Sjundea och Hangö har den sämsta servicenivån i området vad gäller resor till Helsingfors. Sjundea och Hangö placeras i kategorin vardagsförbindelser, vilket innebär att det endast erbjuds några turer under veckoslut.

De indragningar av tågtrafiken som genomfördes i början av våren 2016 påverkar trafiken mot Helsingfors. I granskningen av tågtrafiken har de bussförbindelser som ersätter tåg beaktats. In-dragningarna påverkar endast servicenivåklassen mellan Ekenäs och

Hangö, där den sjunker ett steg (från klass III till klass IV). Redan före indragningarna av tågtrafiken var servicenivån på sträckan Ekenäs–Hangö nära den nedre gränsen i klass III. Om man granskar enbart busstrafikens servicenivå i fråga om kollektivtrafik till Helsingfors åker de vid tågbanan belägna kommuncentren Sjundea, Ingå, Karis, Ekenäs och Hangö en servicenivå nedåt. Inverkan syns främst i form av ett försämrat turutbud under rusningstid på vardagar och på veckoslut.

Servicenivån för Västra Nylands kollektivtrafik presenteras noggrannare i bilaga 6, där de sträckor som granskats specificeras skilt enligt kommun. I bilagan presenteras även den förenade service-nivån för tåg- och busstrafiken samt busstrafikens servicenivå separat.

Nedan beskrivs den nuvarande servicenivån enligt kommun. De indragningar som gjordes i början av våren 2016 har beaktats i fastställandet av servicenivåklasserna. Indragningarna i tågtrafiken har påverkat servicenivån för förbindelser mellan kommuner längs banan. Servicenivån för trafiken mellan kommunerna sjönk ett steg, med undantag för sträckan Karis–Ekenäs där det också finns ett betydande antal bussför-

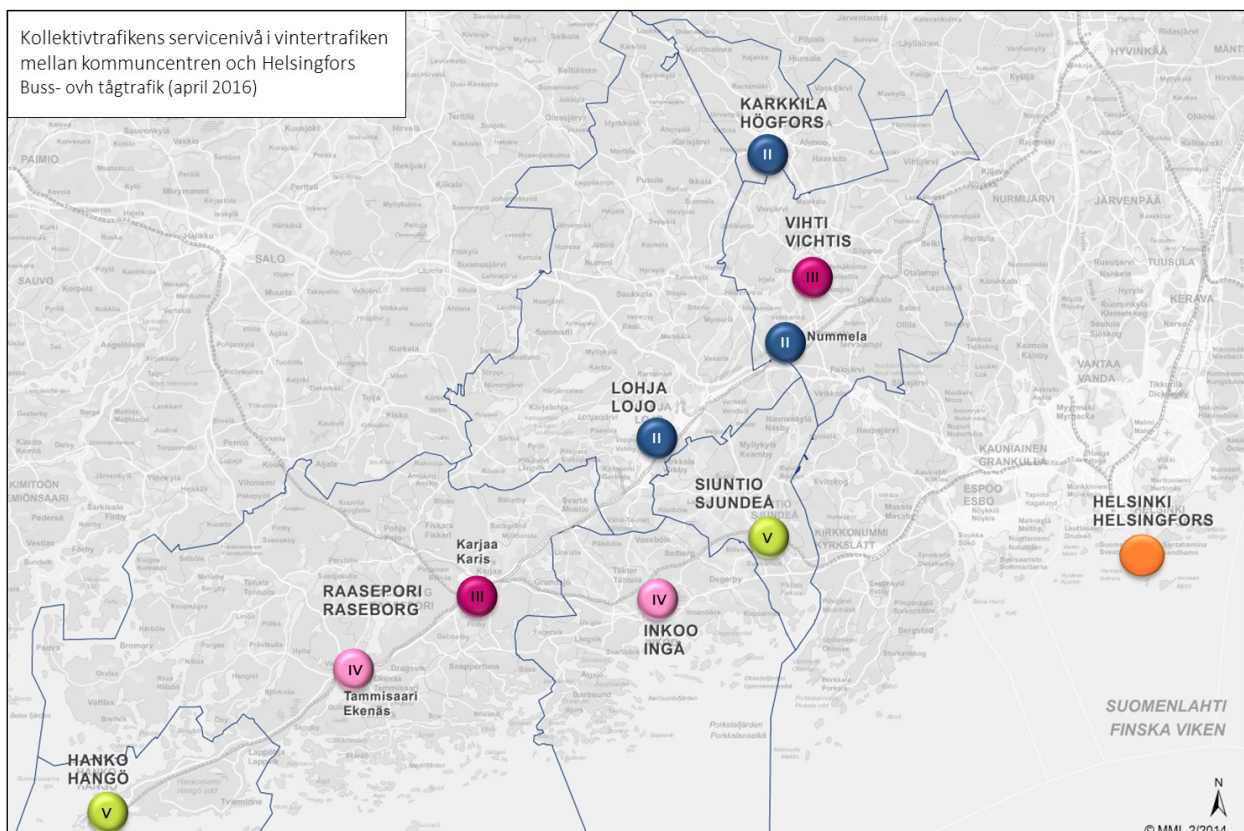


Bild 14. Kollektivtrafikens servicenivå i Västra Nyland (buss- och tågtrafik) i fråga om trafik mellan kommuncentren och Helsingfors.

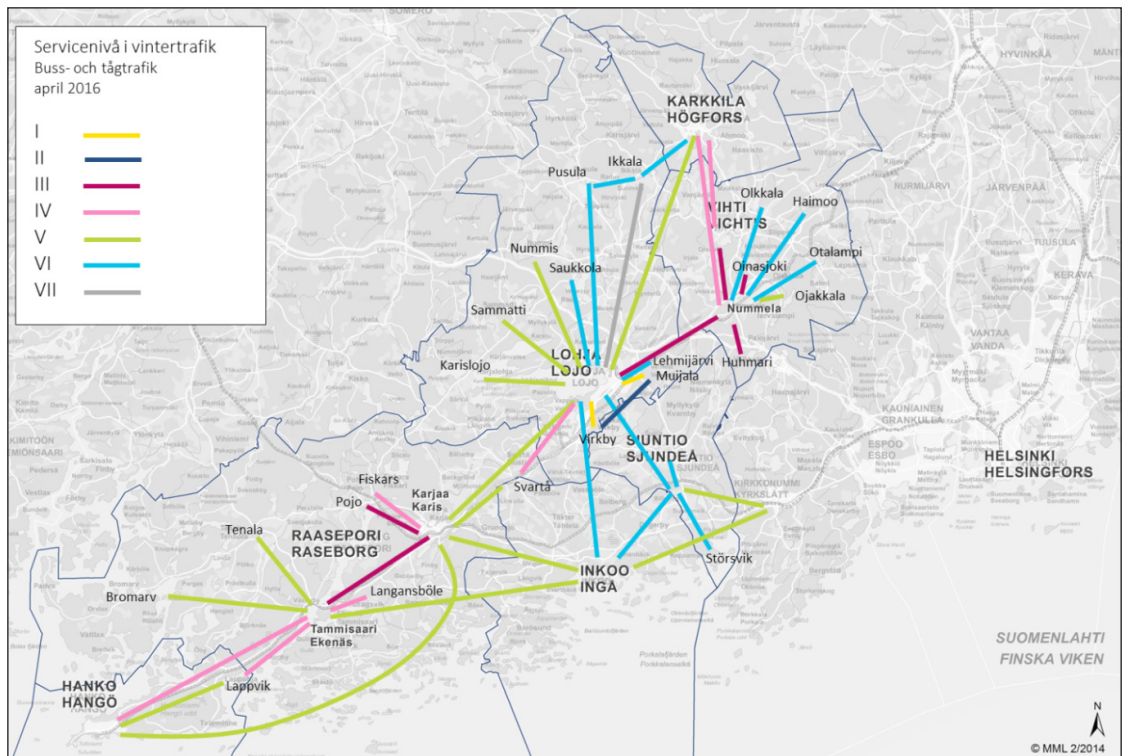


Bild 15. Serviceinivån för kollektivtrafiken inom Västra Nyland (buss- och tågtrafik) med beaktande av de in-dragningar som genomfördes i början av våren 2016.

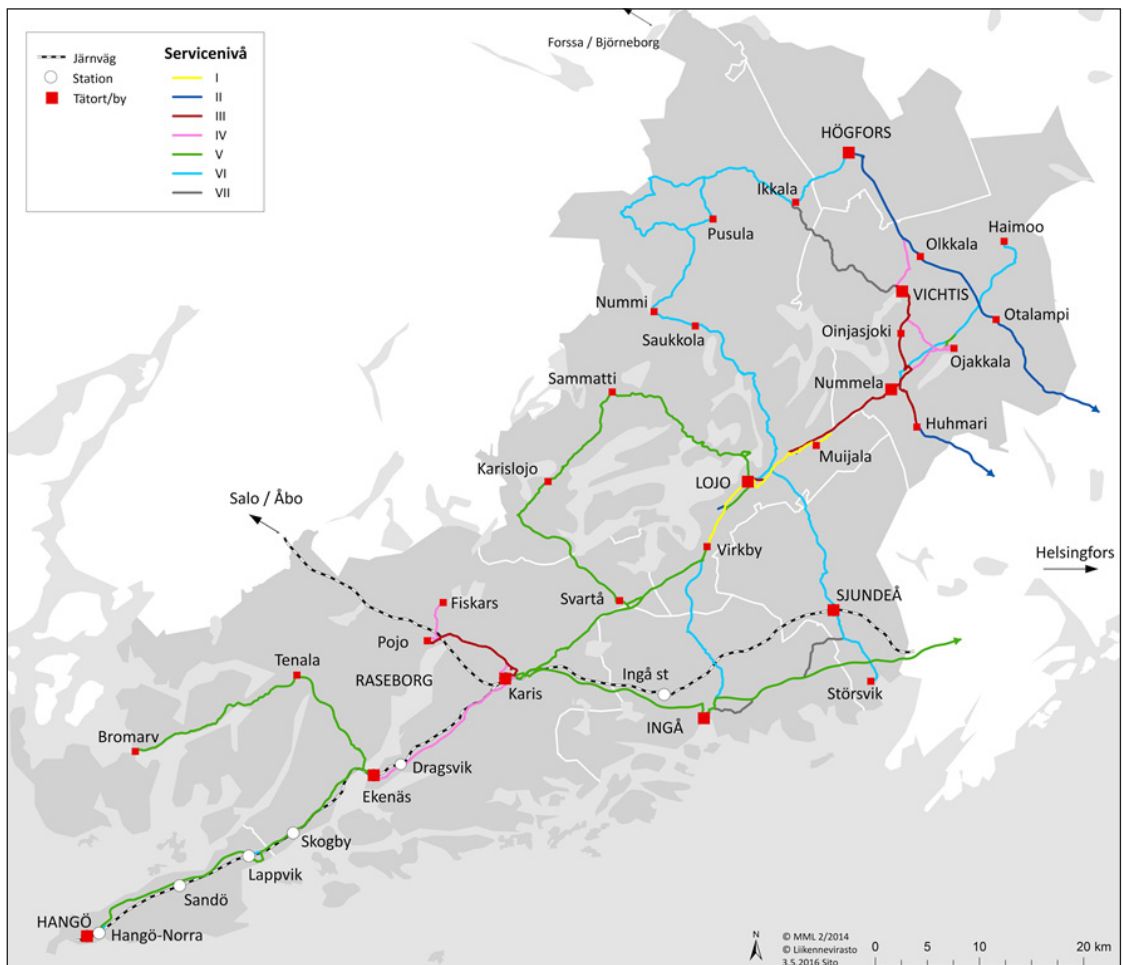


Bild 16. Kollektivtrafikens serviceinivå i Västra Nyland (endast busstrafik).

bindelser. På bild 15 visas ett diagram över servicenivån för Västra Nylands interna kollektivtrafik, som omfattar såväl tåg- som busstrafikutbudet. På bild 16 visas servicenivån för Västra Nylands kollektivtrafik i fråga om busstrafik, som omfattar områdets interna trafik samt trafiken mot Helsingfors.

Hangö

Hangö har kollektivtrafikförbindelser av servicenivåklass V till huvudstadsregionen, det vill säga regelbundna förbindelser under vardagar. Tågförbindelsen till huvudstadsregionen är en alternativförbindelse via Karis. Hangös kollektivtrafikutbud baserar sig på tågtrafik. Ur kundens synvinkel erbjuder tågtrafiken en bättre servicenivå mot huvudstadsregionen än busstrafiken. Om endast busstrafiken beaktas är utbudet från Hangö till Helsingfors än klass lägre, det vill säga VI.

Servicenivån på kollektivtrafiken mellan Hangö och Ekenäs motsvarar klass IV, det vill säga det finns goda förbindelser på vardagar. Servicenivån mellan Hangö och Karis är en nivå lägre, klass V, eftersom det erbjuds färre bussturer på sträckan. Kollektivtrafikutbudet på sträckan Hangö–Ekenäs–Karis baserar sig på tågtrafik, som kompletteras av busstrafik. Vid granskning av endast busstrafiken sänks servicenivån på bägge sträckorna med en klass. Det är möjligt att göra dagliga resor med kollektivtrafik på sträckan Hangö–Ekenäs–Karis.

Hangös interna förbindelser till Lappvik håller en servicenivå av klass V. Vid granskning av endast busstrafiken är servicenivån en klass lägre. På sträckan Hangö–Lappvik tillhandahålls regelbundna kollektivtrafikförbindelser på vardagar. På veckoslut baserar sig kollektivtrafikutbudet från Hangö till Lappvik, Ekenäs, Karis och Helsingfors på tågtrafiken. Utbudet är aningen bättre än kriterierna för servicenivåklass V, det erbjuds 6-7 turer/riktning.

Ingå

Ingå har kollektivtrafik till huvudstadsregionen av servicenivåklass IV, det vill säga det finns bra förbindelser på sträckan på vardagar. Under rusningstid är utbudet av förbindelser delvis otillräckligt, men i det stora hela erbjuds tillräckligt med turer på sträckan med tanke på servicenivån. En separat granskning av färdmedlen visar att både tåg och bussar håller servicenivå V, det vill säga det finns regelbundna förbindelser med bägge färdmedel på vardagar. Till följd

av de förändringar som skett i närtågstrafiken baserar sig tågförbindelsen på en anslutningsbussförbindelse som VR ordnat för sträckan Karis–Ingå–Kyrkslätt. Det trafikerar tre anslutningsbussar varje vardag. De stannar endast på stationerna och betjänar i synnerhet arbetsresetrafiken. Bussturer som ersätter tåg är endast en tillfällig lösning. På veckoslut finns ingen tågtrafik från Ingå (anslutningsförbindelse till tågstationer) och det erbjuds 2–3 turer/riktning till Helsingfors.

Servicenivån på kollektivtrafiken från Ingå till andra centrala tätorter håller nivå V–VI, det vill säga det går bra att resa på vardagar, men på veckoslut är turutbudet obetydligt eller så finns det inga turer alls.

Från Ingå mot Lojo finns förbindelser av klass VI som betjänar i synnerhet skolelever. Även från Ingå till Sjundeå är servicenivån av klass VI. Vid granskning av endast busstrafiken sänks serviceutbudet till den lägsta nivån VII, där endast nödvändiga basförbindelser tillhandahålls. Kollektivtrafiken från Ingå mot Kyrkslätt håller servicenivåklass V, det vill säga transportbehoven under vardagar tryggas.

Kollektivtrafiken på sträckan Ingå–Karis–Ekenäs håller klass V, det vill säga det finns regelbundna vardagsförbindelser. I dessa inbegrips de bussförbindelser som ersätter tågtrafiken på sträckan. Vid resor till Ekenäs innebär en del turer byte i Karis. På grund av det ringa antalet tågturer förblir servicenivån densamma även om endast busstrafiken granskas.

Högfors

Servicenivån på kollektivtrafiken från Högfors till huvudstadsregionen är av klass II, det vill säga kollektivtrafiken är ett reellt alternativ till personbil. Utbudet av turer är bra från halv sex på morgonen till klockan tio på kvällen på vardagar, och i synnerhet under rusningstid. På veckoslut har sträckan cirka 16–18 turer/riktning och veckoslutsutbudet är förenligt med kriterierna för service-nivåklassen. Servicenivån för förbindelserna mellan Högfors och huvudstadsregionen påverkas i betydande grad av busstrafiken mellan Björneborg och Forssa längs riksväg 2.

Förbindelserna från Högfors till Vichtis kyrkby och Nummela håller klass IV, det vill säga kollektivtrafiken erbjuder ett alternativ för transport till dagliga mål och trafikeringen fortsätter till klockan åtta på kvällen. Även på veckoslut tillhandahålls 2–5 turer/riktning. Förbindelsen mellan Högfors och Lojo är av klass V, vilket innebär att kollektivtrafiken erbjuder regelbundna förbindelser till vardags, men på veckoslut finns inga turer.

I fråga om servicenivån för förbindelser från Högfors till andra byacentra har man granskat förbindelserna till Ikkala och Pusula. Servicenivån på ifrågasatt sträckor är av klass VI, det vill säga det finns i praktiken endast turer vid de tider då skolan börjar och slutar. På veckoslut körs några turer på dessa sträckor.

Lojo

Servicenivån på kollektivtrafiken från Lojo till huvudstadsregionen är av klass II, det vill säga kollektivtrafiken är ett reellt alternativ till personbil. På vardagar erbjuds sammanlagt cirka 45 turer/riktning från klockan sex på morgonen till klocka elva på kvällen. På grund av antalet turer och trafikeringstiden uppnås inte servicenivåklass I på sträckan. Under veckoslut har sträckan cirka 28 turer/riktning på lördagar och cirka 19 turer/riktning på söndagar. Dessutom erbjuds kollektivtrafik från Helsingfors till Lojo även på morgnatten under veckoslut.

Förbindelsen mellan Lojo och Nummela håller klass III och det finns huvudsakligen direkta förbindelser på sträckan. Förbindelserna från Lojo till de andra kommuncentren Högfors, Karis, Ingå och Sjundeå är antingen i klass V eller VI. Det finns förbindelser på vardagar, men på veckoslut erbjuds få eller inga turer alls.

De nuvarande kollektivtrafikförbindelserna från Lojo centrum till Virkby och Muijala uppnår klass I, det vill säga det är enkelt att använda kollektivtrafiken och den är ett konkurrenskraftigt alternativ till personbil. Förbindelserna mellan Virkby och Muijala håller klass II, men största delen av tureorna innebär bussbyte i Lojo.

Förbindelserna till övriga bycentra i Lojo – Nummi, Sammatti, Karislojo, Pusula, Saukkola, Varsala och Lehmijärvi – är av klass V eller VI, det vill säga de betjänar transportbehovet under vardagar. Från Ikkala erbjuds endast turer mot Lojo, och förbindelsen hamnar i den lägsta klassen VII.

Raseborg

Kollektivtrafikförbindelserna från Karis i Raseborg till huvudstadsregionen uppnår klass III medan förbindelserna från Ekenäs till huvudstadsregionen hålls i klass IV. Ekenäs servicenivå försämras av det bristande utbudet av turer under morgonrusningen. Tågförbindelsen från Ekenäs innebär tågbyte i Karis. Till följd av indragningarna av tågtrafiken kompletteras Karis

tågutbud av den av VR ordnade anslutningsbussen som trafikerar på sträckan Karis–Ingå–Kyrkslätt. Det finns tre anslutningsbussar, som stödjer i synnerhet arbetsresetraffiken. Bussturer som ersätter tåg är endast en tillfällig lösning. Vid en granskning av servicenivån enbart för busstrafiken till huvudstadsregionen har Karis förbindelser av klass IV och Ekenäs av klass V, det vill säga en klass lägre. I buss-traffiken från Ekenäs och Karis till huvudstadsregionen innebär en del turer byte.

Kollektivtrafikförbindelsen mellan Karis och Ekenäs är av klass III, det vill säga den är ett användbart alternativ till personbil även på veckoslut. Sträckan har med tanke på servicenivån ett bra utbud av turer, i synnerhet under rusningstiden på morgonen och kvällen. Vid granskning av enbart busstrafiken på sträckan faller servicenivån till klass IV.

Man har i granskningen av servicenivån undersökt förbindelserna från Karis till de övriga kommuncentren Lojo, Ingå, Hangö, Svartå, Pojo och Fiskars. Förbindelserna till Lojo, Svartå, Ingå och Hangö är av klass V, det vill säga transportbehoven tryggas på vardagar. Förbindelsen mellan Karis och Pojo uppnår klass III, vilket innebär att det erbjuds turer även på kvällar samt 1–2 turer/riktning på veckoslut. En del av tureorna fortsätter från Pojo till Fiskars. Servicenivån på sträckan Karis–Fiskars är av klass IV, vilket tryggar goda vardagsförbindelser.

I granskningen av servicenivån har man undersökt Ekenäs förbindelser till kommuncentren Langansböle, Ingå, Hangö, Lappvik, Bromarv och Tenala. På sträckan Hangö–Lappvik–Ekenäs erbjuds såväl buss- som tågförbindelser. Från Ekenäs till Langansböle, Lappvik och Hangö erbjuds dagliga turer av klass IV. Förbindelserna till Lappvik och Hangö grundar sig på tågtrafik, varvid servicenivån faller till klass V om endast busstureorna beaktas. Förbindelserna från Ekenäs till Ingå, Tenala och Bromarv ligger i klass V, det vill säga de dagliga transportbehoven tryggas, men på veckoslut är kollektivtrafikutbudet knappt.

Sjundeå

Kollektivtrafikförbindelserna från Sjundeå till huvudstadsregionen och Kyrkslätt är av servicenivåklass V och erbjuder därmed regelbundna förbindelser på vardagar. En separat granskning av de båda transportformerna visar att såväl tågen som bussarna håller servicenivåklass VI mot Kyrkslätt och Helsingfors. Målet är att trygga största delen av skol- och ärendeförbindelserna samt erbjuda de vanligaste studie- och

arbetsreseförbindelserna. Till följd av indragningarna av tågtrafiken trafikerar på sträckan Sjun-deå–Kyrkslätt en busstur i syfte att stödja i synnerhet arbetsresetraffiken. Bussturer som ersätter tåg är endast en tillfällig lösning. De två ytterligare turer som närtågtrafiken har börjat erbjuda i augusti 2016 påverkar inte servicenivåklassen för sträckan Sjun-deå–Helsingfors. På veckoslut har Sjun-deå inga kollektivtrafikförbindelser mot Kyrkslätt och Helsingfors utöver de som går längs stamväg 51.

Servicenivån för kollektivtrafiken från Sjun-deå till Ingå och Lojo är av klass VI, det vill säga de viktigaste transportbehoven på vardagar tryggas, men på veckoslut erbjuds inga turer alls. Förbindelserna betjänar huvudsakligen skolelever. Tågtrafiken mellan Sjun-deå och Ingå grundar sig på ett byte på Kyrkslätt station, därifrån det går en anslutningsbuss mellan Kyrkslätt och Ingå.

Vichtis

Servicenivån på kollektivtrafiken från Nummela i Vichtis till huvudstadsregionen är av klass II, det vill säga kollektivtrafiken är ett reellt alternativ till personbil. På vardagar erbjuds i omfattande grad turer från klockan sex på morgonen till klocka elva på kvällen. Vissa turer kräver byte av buss i Veikkola. På lördagar erbjuds 26 turer/riktning och på söndagar 19 turer/riktning. Dessutom erbjuds kollektivtrafik från Helsingfors till Nummela även på morgonstunden under veckoslut.

Utbudet av förbindelser mellan Vichtis och Helsingfors är av klass III, det vill säga förbindelsen är ett användbart alternativ till personbil även på veckoslut. På ungefär nio av turerna måste man byta buss.

I granskningen av servicenivån undersöktes förbindelserna från Nummela till kommuncentren Högfors, Lojo och Vichtis kyrkby. Förbindelsen mellan Nummela och Lojo håller klass III och det finns huvudsakligen direkta förbindelser på sträckan. Även förbindelsen mellan Nummela och Vichtis är av klass III. Bägge förbindelserna är ett användbart alternativ till personbil även på veckoslut, då det erbjuds cirka 8–9 turer/riktning mellan Nummela och Lojo och 5 turer/riktning mellan Nummela och Vichtis. Förbindelsen Nummela–Högfors är av klass IV då den möjliggör goda förbindelser på vardagar och 4–5 turer/riktning på veckoslut.

Förbindelserna från Nummela i Vichtis kommun till övriga bycentra varierar. Förbindelserna från Nummela till Oinasjoki och Huhmari är av klass III. Servicenivån mellan Nummela och Ojakkala är av klass V och tillhandahåller regelbundna förbindelser på vardagar. Till bycentren Haimoo, Olk-kala och Otalampi är servicenivån i klass VI, det vill säga det är huvudsakligen transporten av skolelever som tryggas. Allmänt taget kopplas servicenivån för kollektivtrafiken i bycentren norr om Nummela starkt till servicenivån längs riksvägarna 2 och 25, vilket också skapar förutsättningar för att utveckla förbindelserna.



Förbindelsebehov och prioritering av stomförbindelser

Under arbetet har kartlagts en stor mängd enskilda och mer omfattande utvecklingsbehov för kol-levitrafik och persontransporter. Till följande har man bedömt faktorer som påverkar trafikens utvecklingsbehov i synnerhet på de valda förbindelsesträckorna, och prioriteringen av dessa.

De förbindelsesträckor som identifierats på basis av personbilstrafiken är utöver förbindelserna mot Helsingfors även förbindelsesträckorna Ekenäs–Karis, Lojo–Nummela–Vichtis–Högfors, Ingå–Kyrkslätt samt Lojo–Salo. De starkaste förbindelsesträckorna i det absoluta turutbudet mot huvudstadsregionen är Högfors–Helsingfors, Nummela–Helsingfors och Lojo–Helsingfors. Inom regionens interna trafik framhävs förbindelsesträckorna Muijala–Lojo–Virkyby, Huhmari–Nummela, Vichtis–Nummela samt Karis–Ekenäs som de starkaste.

Under arbetet utreddes vid sidan om antalet sålda kommunspecifika biljetter och regionbiljetter även hur

FPA:s skolresestöd för andra stadiet riktats till olika förbindelsesträckor. Via FPA:s statistiktjänst fick man uppgifter om studieresor från en kommun till en annan, utifrån vilka man kunde utreda hur FPA:s stöd påverkar det regelbundna resandet med kollektivtrafik för olika förbindelsesträckor. Enligt FPA:s stödstatistik är resandet mest betydande på följande sträckor:

- Alla centrala tätorter–Helsingfors
- Lojos interna förbindelser
- Vichtis–Lojo, Vichtis–Esbo
- Högfors–Lojo
- Raseborg–Lojo, Raseborgs interna förbindelser

Det finns potential att i betydande mängd utveckla servicenivån i trafiken mellan Nummela och Lojo samt på förbindelserna mot huvudstadsregionen från dessa tätorter. Betydelsen av dessa tätortsknutpunkter betonas även i fortsättningen i samordningen av den regionala kollektivtrafiken och kollektivtrafiken för längre resor. I tätorterna belägna längs Kustbanan blir kollektivtrafikens servicenivå på grund av ändringarna i tågtrafiken sämre ur resenärernas synvinkel. Detta kan eventuellt ha en större påverkan på områdets konkurrenskraft och funktionsduktigheten hos områdets

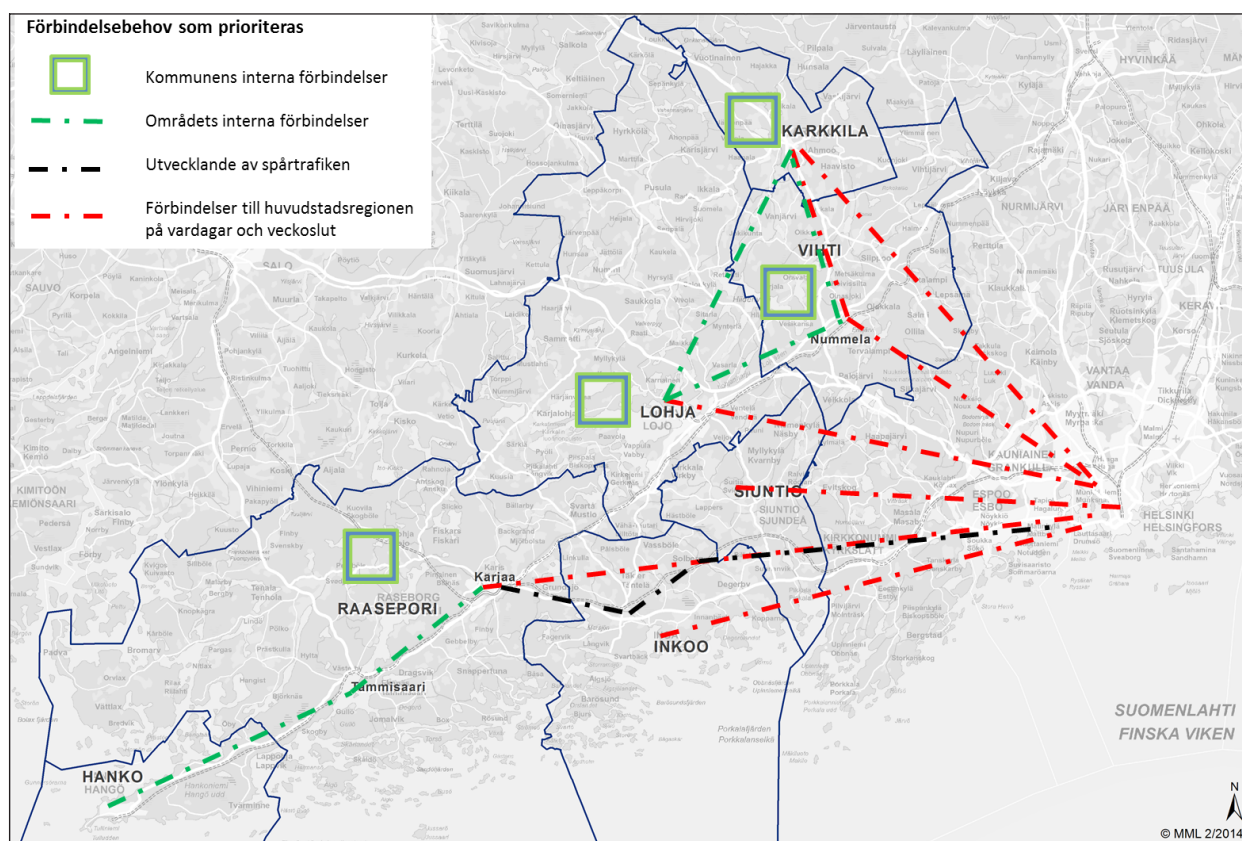


Bild 17. Förbindelsesträckor och knutpunkter som bör stärkas.

arbetsmarknad. Tåg som färdsätt är längs banan ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till personbil. På bild 17 presenteras i grova drag de förbindelsesträckor och knutpunkter som bör stärkas.

Placeringen av läroanstalter på andra stadiet och studerandenas val påverkar kollektivtrafiken i området betydligt. Om placeringen av läroanstalterna eller studerandenas val ändras påverkas trafiken på marknadsvillkor i betydande grad.

Det kan under granskningsperioden uppkomma nya tjänster vid sidan om trafiken på marknadsvillkor och myndigheternas trafik eller som är en kombination av dessa. Detta ökar i synnerhet samordningen av olika färdsätt samt sammankopplar taxi- och hyresbilmarknaderna bättre med transporten. Det är svårt att i nuläget bedöma den egentliga effekten på servicenivån.

Det är utmanande att identifiera utvecklingsbehov i Västra Nyland i enlighet med Trafikverkets anvisning för fastställande av servicenivån eftersom utvecklingsbehoven ofta är mycket riktade och inte har någon direkt påverkan till exempel på ändringar av servicenivåklasser.

Eftersträvad servicenivå

I följande avsnitt beskrivs i korthet de faktorer som i stor utsträckning påverkar efterfrågan på kollektivtrafik och andra trafiktjänster i området och den fastställda servicenivån.

Utifrån statistiken har efterfrågan på kollektivtrafik förblivit mycket stabil i området även om områdets befolkning smidigt har vuxit. Vid granskning av de mål som fastställts i tidigare fastställanden av servicenivån (2011–2016) kan konstateras att utbudet av kollektivtrafik i Västra Nyland huvudsakligen har bibehållits på samma nivå som 2011 eller till och med försämrats i en del fall. De mål gällande en höjning av servicenivån som satts upp för vissa sträckor i det tidigare fastställandet av servicenivån har inte uppnåtts. Utifrån dessa bakgrundsuppgifter hittas starka motiveringar för att höja servicenivån för åren 2017–2020.

Efterfrågan på kollektivtrafik påverkas i betydande grad av arbets- och bostadsmarknaden i huvudstadsregionen, regionala servicecentra och skolnätet i hela dess omfattning. Man kan reagera på en del av de behov och brister som gått igenom i arbetet genom att öka serviceutbudet, men ofta är dessa åtgärder mycket riktade.

Vid sidan av att öka serviceutbudet utgör effektiviseringen av transporterna genom samarbete mellan olika aktörer, nya modeller för anskaffande och ordnande och lösningar för lokala trafik-tjänster en separat helhet som inte syns direkt i de mål som fastställts i detta arbete. Dessa effektiviseringsåtgärder svarar i synnerhet mot målet att utveckla ärendetrafiken inom kommunerna.

Målet är att servicenivån ska förbli minst på nuvarande nivå för de förbindelsesträckor som beaktas i granskningen. Om servicenivåklassen sjunker föreslår arbetsgruppen för persontrafik i Västra Nyland eventuella åtgärder från fall till fall. Det föreslås ingen egentlig höjning av servicenivåklassen, däremot föreslås att kollektivtrafikens servicenivå ska förbättras för vissa förbindelser. De tillägsbehov som presenteras gäller främst en förbättring graden av utnyttjande av kollektivtrafiken för ärenderesor och innebär inte någon stor utveckling av basverksamheten.

Åtgärder som föreslås för att förbättra servicenivån är utvecklande av det gemensamma utbudet vid bussstationerna i Lojo och Nummela inom regionen, varvid det möjliggörs anslutningstrafik till förbindelserna till Helsingfors på kvällar och veckoslut. Dessutom föreslås en ökning av antalet direkta turer med endast några stopp på sträckan Lojo–Helsingfors. Genom denna måttliga utveckling av utbudet eftersträvas en förbättring av kollektivtrafiktjänsternas betjäkningsgrad i området utöver de centrala pendlingsturena.

Information och kommunikation spelar i viktig roll i att göra kollektivtrafiken mer lockande. Trafikverket utvecklar kontinuerligt kollektivtrafiktjänsten matka.fi, som samlar information om kollektivtrafik som tillgänglig för alla. De västnyländska kommunerna fungerar som nationella pilotobjekt i Trafikverkets arbete för att överföra den för alla tillgängliga informationen om tidtabeller och rutter för elev- och grundtrygghetstransporter till databasen som samlar all information (matka.fi). Under 2016 kommer det här att synliggöra denna trafik i söktjänster för lokal och nationell kollektivtrafik.

Inom tåg- och busstrafiken har man som mål att förbättra användbarheten genom att underlätta valet av biljettprodukter. I fråga om biljettprodukter inom busstrafiken borde man beakta alla användargrupperns behov. För att främja en smidig sam användning av buss- och tågtrafiken borde man på lång sikt eftersträva en lansering av sambiljetter. Andra inriktade åtgärder är bland annat en utvidgning av Raseborgsbiljetten till Hangö, genom vilken man i synnerhet strävar efter att förbättra kollektivtrafikens användbarhet i fråga om arbetsresor mellan Hangö och Raseborg.

Plane-ringsperiodens största regionala projekt med anknytning till utvecklande av biljett- och betalnings-systemet är möjligheten till gemensam användning av HRT:s biljett- och betalningssystem och Waltti-systemet. Genom den gemensamma användningen möjliggörs smidiga resor från Västra Nyland till HRT-området.

Kollektivtrafiksystemet i de kommuner som är belägna längs kustbanan försämras i betydande grad av de förändringar som skett i närtågs- och fjärtrafiken. I Karis och Sjundeå har de fungerande ärende- och arbetsförbindelserna till huvudstadsregionen baserat sig på tågförbindelser och inte på bussförbindelser. Som miniminivå för tågtrafiken bör fastställas en situation där minst två av de nämnda stationsorterna har fullständigt fungerande arbetsförbindelser till Helsingfors under normal arbetstid. Den nuvarande behöriga myndigheten för bantrafiken i området är kommunikationsministeriet, som tillsammans med spårtrafikoperatören beslutar om tågtrafikens servicenivå.

Under arbetet har man koncentrerat sig på utvecklandet av kommunernas interna trafiktjänster i synnerhet genom regionala verkstäder. Under de närmaste åren kommer man att utveckla de centrala tätorternas och byarnas gemensamma utbud genom att öppna de transporter som olika förvaltningar ansvarar för så att de kan användas av alla kommuninvånare. Detta arbete kommer att utföras stegvis i samband med förnyande av transportavtal. Samtidigt granskas huruvida en del av kommunernas transporter kan sammankopplas till kommunöverskridande helheter, varvid även utbudet av förbindelser mellan tätorter i kommunerna kunde förbättras. Ett ökat samarbete mellan olika förvaltningar är ett regionalt mål, men genomförandet görs i varje kommun.

På bild 18 presenteras den eftersträvarde servicenivån för busstrafiken i Västra Nyland för åren 2017–2020.

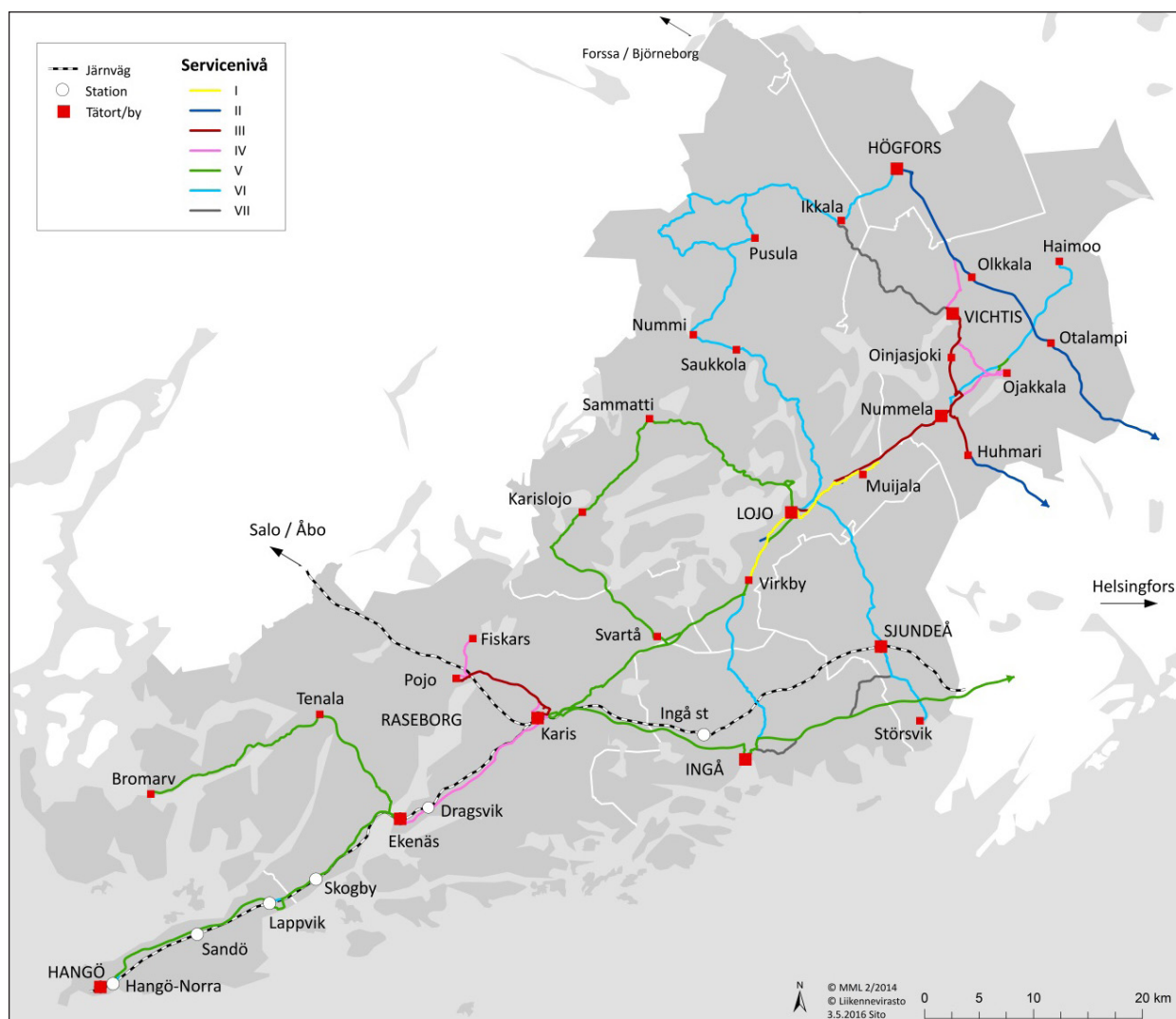


Bild 18. Eftersträvarad servicenivå för kollektivtrafiken för åren 2017–2020 (endast busstrafik).

Utvecklingsprogram för kollektivtrafiken

Utvecklingsprogram för kollektivtrafiken

Genomförande av målen för servicenivån

Målen för servicenivån har i området som helhet fastställts så att de bevarar den nuvarande nivån. Det föreslås inte för någon förbindelsesträcka några stora förändringar som höjer eller sänker servicenivåklassen. Den betydelse som busstationerna i Lojo och Nummela har som regionala knutpunkter för kollektivtrafiken betonas. Det föreslås att deras utbud av turer under vardagskvällar samt om möjligt även deras utbud av veckoslutförbindelser till de närliggande tätorterna ska förbättras. Nummela fungerar som trafikknutpunkt i synnerhet för de norra delarna av Högfors och Lojo medan Lojo är knutpunkt för tätorterna Sjundeå och Karis samt de södra delarna av Lojo stad. Utbudet av turer på sträckan Hangö–Ekenäs–Karis bör utvecklas på pendlings- och studie-trafikens villkor. Det bör vara möjligt att pendla också då skolorna har sommarlov i juni och juli, och detta bör vid behov säkerställas genom gemensamma upphandlingar av den behöriga myndigheten och kommunerna.

Den stora utmaningen när det gäller att uppnå målen för kollektivtrafikens servicenivå och förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft uppstår i synnerhet efter det att trafikeringsavtalen för övergångsperioden löper ut i slutet av 2019. En stor del av avgångarna i Västra Nylands regionaltrafik omfattas av trafikeringsavtal för övergångsperioden. Vid sidan av turer under skoldagar är även vardagstrafiken och veckoslutstrafiken jämt representerade. Om man inte söker avtal för största delen av tillstånden för linjebaserad trafik, är det omöjligt att bevara trafiken på nuvarande nivå med den behöriga myndighetens nuvarande anskaffningsresurser. Man kan vid behov trygga trafiken genom samfinansiering från kommunerna och NTM-centralen, men detta förutsätter i fortsättningen

en större insats av den kommunala sektorn även vid upphandling av öppen kollektivtrafik. Reformen av landskapsförvaltningen för redan utvecklingen i denna riktning.

De transporter som kommunerna avslutar under 2017–2019 är kommunernas interna transporter inom skol- och socialväsendet, i några undantagsfall är det också fråga om öppen kollektivtrafik, men även då förknippas kollektivtrafiken med mål som berör basservicen, till exempel på Sjundeå Nyckellinjer. NTM-centralen avslutar sammanlagt 26 avtal under 2017–2019. Tack vare de långa avtalstiderna är förändringarna i den linjebaserade trafiken inte stora. Inom den linjebaserade trafiken har företagarna rätt att med tre månaders förvarning ansöka om att avsluta trafiken, och därför berättar antalet avslutade avtal inte hela sanningen. Trafikeringsavtalen för övergångsperioden omfattar största delen av de 98 000 avgångar som upphör under granskningsperioden. För en del av dessa söks tillstånd för linjebaserad trafik, men en betydande del överförs också till myndigheternas och kommunernas upphandling (i synnerhet skoltrafiken).

I trafikeringsavtalen för övergångsperioden betonas både den trafik som körs på skoldagar och vardagar (alltid). Särskilt många avtal för övergångsperioden upphör 2017, då förändringarna berör cirka 4 500 enskilda skoldagsavgångar och nästan 20 000 avgångar på vardagar. Det finns ett mycket stort behov av att planera att kommunerna och NTM-centralerna gör gemensamma upphandlingar. I synnerhet upphandlingar av trafik i enlighet med trafikavtalsförordningen under 2017 och 2018 bör inledas så snabbt som möjligt. Trafikidkare bör i så god tid som möjligt ge information om trafik som upphör så att man vet hur man ska reagera genom upphandlingar inom den offentliga sektorn.

Genomförandet av målen för servicenivån förutsätter att kommunerna och NTM-centralen samarbetar systematiskt och att den nuvarande kostnadsfördelningsmodellen och upphandlingssamarbetet fortsätter. NTM-centralen i Nyland har i sina trafikupp-

¹⁴ Trafikeringsavtal under övergångsperioden, avtal om linjebaserad trafik och koncessionsavtal



handlingar prioriterat att trygga pendlings- och studieförbindelser på vardagar. Detta innebär i praktiken att en eventuell förbättring av servicenivån för förbindelserna under veckoslut och lovtider till största delen är beroende av kommunernas finansiering, såvida att tjänsterna på marknadsvillkor inte anses vara tillräckliga för att uppfylla servicebehovet. Vid de tillställningar för trafikidkare som ordnats under arbetet upplevdes det realistiskt att åtminstone på kort sikt öka utbudet av kvälls- och veckoslutstrafik på marknadsvillkor.

På sträckan Hangö–Ekenäs–Karis borde servicenivån utvecklas måttligt i fråga om utbudet av kollektivtrafik som förenar de centrala tätorterna. Servicenivåklassen borde inom busstrafiken vara minst av klass V, helst av klass IV. Det föreslås då att man ska lägga till 1–2 turer mellan Hangö och Karis och/eller lansera en sambiljett för buss- och tågtrafiken.

Samutbudet för busstationerna i Lojo och Nummela och de närliggande tätorterna utvecklas från fall

till fall. Om utbudet av turer från de närliggande centren eventuellt minskar bör man trygga pendlings- och ärendeförbindelserna genom att öka trafiken via de nämnda knutpunktplatserna så att man åtminstone ersätter det turutbud som upphört.

Det har konstaterats att genomförandet av målen för servicenivån och utvecklandet av den regionala kollektivtrafiken under de kommande åren förknippas med många riskfaktorer till följd av förändringar på marknaden för kollektivtrafik och i myndighetsverksamheten. Därtill uppskattas att det absoluta och köpkraftsjusterade anslaget för den statliga finansieringen av kollektivtrafiktjänster minskar under hela planeringsperioden. En hotfaktor är att finansieringen av trafiktjänster snabbt överförs från de öppna kollektivtrafiktjänsterna till de lagstadgade persontransporterna, som i utgångsläget inte är tillgängliga för alla grupper av användare.

Följande faktorer har identifierats som risker för genomförandet av målen för servicenivån:

- Utbudet av turer som baserar sig på marknadsvillkor lever ständigt och man kan inte vara säker på att det är bestående. Detta försvårar och gör det utmanande att ordna i synnerhet tillförlitliga studie- och pendlingsförbindelser.
- Det stora antalet trafikeringsavtal under övergångsperioden och avslutandet av dessa kommer sannolikt att innebära ett ökat tryck på NTM-centralen och kommunerna att finansiera kollektivtrafiktjänster under de kommande åren. När trafikeringsavtalen för övergångsperioden upphör att gälla är det sannolikt att myndigheten är tvungen att genom egna inköp trygga de turer som inte överförs till tillstånden för linjebaserad trafik.
- Efterfrågan på kollektivtrafik har inte ökat kraftigt trots att områdets befolkning ökat. Det kan anses att konkurrenskraften försvagats i förhållande till personbilar. Man bör fästa exceptionellt stor uppmärksamhet vid kollektivtrafikens attraktionsfaktorer under planeringsperioden.
- Differentierande behov medför problem för planering och optimering av fordonsparken. I de kommunala transporterna betonas tillgänglighet, flexibilitet och användning för många ändamål. Behovet av materiel är mycket annorlunda jämfört med i traditionell kollektivtrafik mellan olika centrum. När behoven av materiel differentieras finns det risk för att det inte finns tillräckligt med materiel som är flexibla och kan användas för olika ändamål, vilket försvårar samarbetet mellan organisationer för upphandling av olika trafik-tjänster.

Trafiktjänsterna och trafiksystemet förändras. Följande faktorer kan ses som möjligheter i utvecklandet av kollektiv- och persontrafiken:

- Kollektivtrafik som stödjer sig på trafik på marknadsvillkor är med tanke på kostnaderna det förmånligaste sättet att ordna kollektivtrafiktjänster för samhället. Trafikutbudet i Västra Nyland har ordnats mycket effektivt med tanke på servicenivån. Aktörer på marknadsvillkor har i egenskap av företagare möjlighet att genom att utveckla den egna verksamheten locka till sig nya användare av trafiktjänsterna.
- Utnyttjande av nya koncept för trafiktjänster för att uppnå målen för servicenivån (MaaS). Konceptet transport som en tjänst har exceptionellt goda möjligheter i Västra Nyland eftersom stomförbindelserna huvudsakligen genomförs på marknadsvillkor och bestämmelserna kring den konkurrensutsatta PSA-trafiken inte begränsar samarbetet inom trafikbranschen.
- Tack vare att informationen är lättare att kontrollera och det är enklare att betala (digitalisering) blir också kollektivtrafiken enklare att använda. Det finns mycket goda tekniska förutsättningar för att skapa biljettprodukter för sam användning och producera högklassig passagerarinformation.
- Separata förmånliga biljettprodukter för pendlare på expressturer.
- Genom ökat regionalt samarbete över förvaltningsgränserna och öppnande av sluten trafik för alla kunder kan man öka det lokala serviceutbudet.
- I fråga om persontransporter och öppen kollektivtrafik har man nyligen tagit de första stegen för att effektivisera verksamheten för att förena resor och i fortsättningen kan den effektiviserade användningen av resurser delvis trygga kommunernas utbud av när-förbindelser.

Årsprogrammet 2017–2020 för utvecklingen av kollektiv- och persontrafik

I kapitlet presenteras utvecklingsobjekt i kollektiv- och persontrafiken som lyfts fram under plane-ringsarbetet (årsskiftet 2015–2016). Åtgärderna riktas i synnerhet till att utveckla trafik tjänsterna. Faktorer inom markanvändning och områdesstruktur som stödjer efterfrågan på trafik tjänster och deras användbarhet har lyfts väl fram exempelvis i den regionala trafiksystemplanen.

Nedan listas enskilda utvecklingsåtgärder inom kollektiv- och persontrafiken som vidtas under detta arbete, ansvariga aktörer och tidsschemat för åtgärderna under 2017–2020:

1. Genomförande av målen för servicenivån i Västra Nyland

- I utredningen av kollektivtrafiken i Västra Nyland identifieras som knutpunkter busstationerna i Lojo och Nummela och i HRT-området stationerna längs Ringbanan och Väst-metron (Mattby), till vilka det går bussförbindelser från området.
- Målet för kvälls- och veckosluttrafiken är att trygga studieförbindelser på veckoslut och kvällsförbindelser via knutpunkterna. Om målet genomförs kommer man överens om detaljerna i den lokala arbetsgruppen för persontrafik. Behovet av att öka utbudet av turer inom kvälls- och veckosluttrafiken har i åtgärdstabellen (tabell 6) bedömts vara högst några enskilda turer.
- Utbudet av veckoslutsturer mot huvudstadsregionen är i sin helhet svagt utanför tätorterna Lojo, Högfors och Nummela.
- Förbättrandet av kustbanan och förbindelserna mot Hangö genom åtgärder för att utveckla spårtrafiken har en särskild ställning till följd av kundernas servicebehov, stöddan-det av kommunernas markanvändning och främjandet av näringslivet. Målet är att trygga bussförbindelser till studier och arbete mot huvudstadsregionen längs stamväg 51 även efter att metron börjat trafikera. Förbindelserna till arbete ska tryggas även under skollov.

Bedömning av genomslagskraften: Gör det möjligt att bevara servicenivån för utbudet av turer med betoning på kvällar och veckoslut för de valda närliggande tätorterna i Lojo och Nummela. Tätorterna i Lojo och

Nummela betonas i utvecklandet av utbudet av direkta kvällsförbindelser från huvudstadsregionen.

2. Utvecklande av biljettsamarbetet och biljettsystemen

- Man måste med en så liten variation i biljettprodukterna som möjligt kunna garantera kunder som använder trafik tjänster möjlighet att genomföra de resor de behöver inom området och i huvudstadsregionen. För närvarande är variationen av biljettprodukter i kommunerna och bland trafikidkare ganska stor, vilket gör det svårare för kunden att skaffa en lämplig biljettprodukt för de vanligaste resorna.
- Det fastställs två huvudmål för biljettsamarbetet. Det första målet är att biljetterna ska kunna sammanvändas med HRT-områdets biljettprodukter och det andra målet är att för området lansera en säsongbiljettprodukt som är gemensam för bussar och tåg. För att stödja ett gemensamt, högklassigt utbud av tåg- och bussförbindelser behövs också en gemensam biljettprodukt. Ingen av kommunerna i området hör för närvarande till HRT-området. Kommunerna i området stödjer kommuninvånarnas anskaffning av HRT:s säsongbiljetter.

Bedömning av genomslagskraften: I Västra Nyland, precis som i största delen av övriga Finland, har kollektivtrafiken som ordnas med bussar och tåg inte samordnats vad gäller biljettprodukter. Det gemensamma utbudet av tjänster räcker vanligen för att uppnå en måttlig servicenivå, men problem i sammanvändningen hindrar kunder från att utnyttja dessa två färd-sätt som en tjänst. Om man började samarbeta kring biljetter och ökade utbudet av turer skulle kollektivtrafikens konkurrenskraft öka i synnerhet längs Kustbanan.

3. Beslutande om en planerings- och upphandlingsstrategi för kollektiv- och persontrafiken för 2017–2019

- De resurser som finns tillgängliga för upphandlingen av trafik tjänster har som helhet varit starkt inriktade på transporttjänster inom den kommunala sektorns bildningsväsende och social- och hälsovårdsväsende. NTM-centralens andel av finansieringen av kollektivtrafiken har ständigt minskat.
- En åtgärd som identifierats som viktig i syfte

att bevara servicenivån och utveckla utbudet för utarbetandet och utnyttjandet av en konkret genomförandeplan för öppnandet av kollektiv- och persontrafiktjänster som en del av de regionala öppna kollektivtrafiktjänsterna.

- Det finns sammanlagt 32 planeringsobjekt inom trafiken som eventuellt är gemensamma för kommunerna och NTM-centralerna och dessa omfattar NTM-centralernas och kommunernas nuvarande avtalstrafik. Största delen av de 32 avtalen är NTM-centralens trafikeringsavtal för övergångsperioden. För att utreda trafikplaneringsbehoven behövs förhandsinformation om huruvida dessa fortsätter i form av linjebaserad trafik eller avslutas.
- Målet är att genom planerings- och upphandlingsstrategin övergå från reaktion till aktiv planering, kontrollera kostnaderna och effektivt använda resurserna samt att på ett kontrollerat sätt göra transporttjänsterna tillgängliga för alla som behöver dem.
- Det är sannolikt att trafikbalken och reformen av regionförvaltningen leder till att en betydande del av planeringen och upphandlingen av ifrågasatt trafiktjänster överförs till den nya organisationen från den 1 januari 2019. Man bör förbereda sig för detta i de upphandlingar och utvecklingsåtgärder som genomförs under planeringsperioden.

Bedömning av genomslagskraften: Genom planerings- och upphandlingsstrategin för kollektiv- och persontrafiken söks ett förutseende grepp i kommunernas och den behöriga myndighetens trafikplanering. Man måste kunna bedöma kommande objekt och eventuella kombinationer av dessa minst ett halvår innan objekten öppnas för konkurrens. Kommunernas objekt består av lokala, ofta lagstadgade transporter. Inom det kommunala fältet borde grannkommunerna under servicenivåperioden köra in en modell där det går att göra upphandlingar för olika förvaltningsområden på samma gång. Samtidigt borde man tillsammans med NTM-centralen söka eventuella kommunöverskridande turer som skaffas i form av öppen kollektivtrafik och som stödjer bevarandet av målen för servicenivån. Genom gemensam planering och utvecklandet av upphandlingarna finns det möj-

lighet att få mer konkurrenskraftiga anbud för större och bättre planerade objekt.

4. Förbättrande av informationen om trafiktjänster

- Ett av de centrala temana för diskussioner om kollektiv- och persontrafik vid de regionala verkstäderna som ordnats under arbetet var förbättrande av tillgången till och kvaliteten på information.
- Som åtgärd föreslås att man ska starta ett målriktat program för utvecklande av trafikinformation. Det första steget har redan tagits i och med att man tillsammans med Trafikverket har digitaliserat rutt- och tidtabellsinformationen för persontransporter.
- Det fortsatta utvecklandet av informationstjänsterna kopplas till ibruktageandet av Di-gitransit och samprojekt med trafikidkare (såsom realtidsinformation).
- Kommunerna i Västra Nyland och NTM-centralen i Nyland främjar aktivt ibruktageandet av realtidsinformation i trafiktjänsterna i området.

Genomslagskraft: Kommunerna i Västra Nyland är bland de första att överföra öppna persontransporter till sök-tjänsterna för kollektivtrafik. I det här arbetet har konstaterats att kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft har blivit sämre i planeringsområdet. Områdets befolkning har ökat kraftigt, men en motsvarande trend har inte iakttagits i efterfrågan på kollektivtrafik. I fråga om utvecklande av konkurrenskraften är utvecklande av informationshantering och information ett av de förmånligaste sätten att öka en tjänsts konkurrenskraft. Tillförlitlighet, förutsägbarhet och en förbättrad daglig transportinformation kan i betydande grad anses stödja metoderna för utveckling av kollektivtrafiken under planeringsperioden 2017–2020.

5. Fastställande av ett måltillstånd för tågtrafiken för att säkerställa funktionsdugligheten hos regionens trafiksystem

- I detta utredningsarbete har servicenivån för tågtrafiken inte fastställts eftersom myndigheter

¹⁵ Bild 4 De avtal inom kollektiv- och persontrafiken som avslutas har sammanställts enligt avtal och organisation per kvartal för tidsperioden 2016–2019.

för tågtrafiken är KM i Finland och HRT inom det egna området.

- De förändringar som skedde i Kustbanans när- och fjärrtågstrafik vid årsskiftet 2015–2016 har lett till att servicenivån för dagliga arbetsresor från stationerna i Sjundeå och Karis till huvudstadsregionen har blivit betydligt sämre. Tågtrafiken har helt dragits in från Ingå och på veckoslut även från Sjundeå. Kommunerna har redan delvis genomfört en långsiktig utveckling av markanvändningen och samhällsstrukturen i närheten av stationsområdena. Tågtrafikens försämrade servicenivå har en stor inverkan på kommunernas livskraft och konkurrenskraft.
- Målet för arbetet med det regionala trafiksystemet är att för tågtrafiken fastställa ett trafikeringsmål som grundar sig på tydliga fakta och som beaktar trafiksituationen vid Kustbanan och bevarandet av områdets konkurrenskraft. Åtgärden anknyter också till det utredningsarbete som inleds kring den snabba förbindelsen mellan Helsingfors och Åbo, i samband med vilket man bör beakta även de regionala behoven av tågtrafik vid sidan om utvecklandet av fjärrtrafiken.

Bedömning av genomslagskraften: Ett ökat utbud av tågturer på vardagar och veckoslut har en betydande sammanförande effekt på samhällsstrukturen i synnerhet i Sjundeå och Karis. I Karis ligger järnvägsstationen mitt i en tätort medan Sjundeå precis höll på att starta ett projekt för att göra området kring stationen tätare innan tågförbindelserna blev sämre. Fungerande tågförbindelser till huvudstadsregionen möjliggör en fungerande arbetsmarknad i området genom att erbjuda personer som arbetar i huvudstadsregionen möjlighet att bo i mindre tätorter, som stödjer sig på rälsförbindelse.

6. Ibruktagande av en funktion för samordning av resor och utvecklande av öppna persontransporter

- Ungefär en fjärdedel av kostnaderna för trafik-tjänster i området uppstår till följd av persontransporter inom social- och hälsovårdssektorn och kommunernas ärende- och ser-vice- trafik.

- För att hejda de ökade transportkostnaderna och göra det möjligt att ta i bruk nya trafik-tjänster föreslås att man i området börjar bedöma fördelarna med att samordna och för-medla resor i syfte att ordna trafik-tjänster i området och öka kostnadseffektiviteten. Cen-trala helheter i utvecklandet av samordnings- och förmedlingsverksamheten är avlägsnande av missbruk, konkurrensutsättning av avtalstrafik, samordnings- och förmedlingsverksamhet av resor dygnet runt, beaktande av öppna transporter och i och med MaaS-utvecklingen även koppling av trafikidkarnas egen trafik till förmedlingsverksamheten. Detta kan göra det möjligt att verkställa trafikbalken i fråga om småskaliga trafik-tjänster och trafik-tjänster inom anropsstyrd kollektivtrafik.
- I Ingå startades våren 2016 ett utredningsarbete gällande samordnings- och förmedlingsverksamhet i syfte att utveckla kollektivtrafiken inom kommunens bildningsväsende, grundtryggheten och den öppna kollektivtrafiken. Resultaten av arbetet kommer att finnas tillgängliga för aktörer hösten 2016, och därefter kan man på regional nivå diskutera hur man eventuellt ska gå vidare.
- En praktisk åtgärd som identifierats i området är behovet av att öppna transporter inom olika förvaltningar inom den kommunala sektorn. I Lojo finns ett internt mål för detta inom staden och bland annat Vichtis har systematiskt gjort skoltransporterna tillgängliga för alla kommuninvånare. Trafik-tjänsten Nyckellinjer i Sjundeå kommun har varit en fungerande praxis. Tjänsten beskrivs i bilaga 6.

Genomslagskraft: Genom verksamhet för att samordna och förmedla resor kan man genom traditionellt genomförande av köpta tjänster i bästa fall uppnå insparingar på tiotals procent i synnerhet vad gäller transporter inom social- och hälsovårdens förvaltningsområden. Samordnings- och förmedlingsverksamhet är i praktiken en grundläggande förutsättning för synergifördelar med transporter inom andra förvaltningsområden, en högklassig utveckling av trafik-tjänsterna och anropsstyrd trafik.



7. Utvecklande av trafik tjänster som utgår från kunden och transportören i fråga om närförbindelser

- Vid sidan av de regionala förbindelserna lyftes även bristerna i närförbindelserna starkt fram vid de regionala verkstäder som ordnats under arbetet. Med närförbindelser avses trafikförbindelser mellan tätorter inom en kommun. Det upplevs att det finns betydande brister i synnerhet i fråga om förbindelser från landsbygdsområden till de närmsta ser-vicecentren. Det att efterfrågan är alltför spridd har emellertid visat sig vara ett problem för planeringen och ibruktagandet av trafik tjänster, eftersom detta gör det svårare att genomföra en tjänst som är rationell ur ekonomisk synvinkel.
- Som åtgärder för kommunerna i området rekommenderas att elevtransporter och andra persontransporter som den kommunala sektorn ansvarar för öppnas och att man i större utsträckning även beaktar ärendeförbindelserna i upphandlingen av elevtransporter.

Genomslagskraft: Genom att öka närförbindelserna strävar man i första hand efter att förbättra serviceförmågan och utveckla öppenheten i trafik tjänsterna. Utvecklandet av förmedlings- och samordningstjänster för persontransporter bör ses som parallellt med detta mål. Ett ökat antal dagliga öppna förbindelser kan lokalt leda till ökade transportkostnader, såvida att de inte tillräckligt väl har samordnats med de lagstadgade transporterna och att förmedlings- och samordningstjänsterna inte har genomförts på ett tillräckligt högklassigt och täckande sätt.

8. Knutpunkter i kollektivtrafiken och knutpunkternas tjänster

- Området har små behov av att utveckla infrastrukturen. Busstationerna i centren i de största tätorterna fungerar som knutpunkter för kollektivtrafiken och därifrån finns bra förbindelser till närområdena med alla färdmedel. Också väntsalarna är med undantag av bristerna på Karis station i mycket gott skick.
- För att utveckla kollektivtrafikens knutpunkter behövs en uppdatering av den utredning om anslutningsparkeringarna som gjordes 2009. Detta utredningsarbete kan genomföras som en del av landskapets arbete med trafiksystemet, varvid de landskapsmässiga målen för områdesutvecklingen kan beaktas tillräckligt noggrant under utredningsarbetet.
- Man bör fästa uppmärksamhet vid tjänsterna vid busstationerna i Nummela och Lojo, i synnerhet vid väntsalarnas öppettider. Väntsalarna borde vara tillgängliga från tidig morgon till natten.

Bedömning av genomslagskraften: Genom att utveckla infrastrukturen vid knutpunkterna eftersträvar man en högklassigare transportmiljö. I synnerhet passagerare som väntar på sin avgång och byter färdmedel samt personer som utnyttjar anslutningarna gynnas av investeringarna (bättre parkeringsområden). En eventuell uppdatering av parkeringsplatsinventeringen bör göras så att det är möjligt att uppdatera parkeringsuppgifterna direkt i Digiroad.



Nya transporttjänster som stöd för målen för servicenivån

Under planeringsperioden påverkar två viktiga förändringstrender på nationell och regional nivå trafiksystemet i Västra Nyland: den föränderliga lagstiftningen och verksamhetsmiljön till följd av trafikbalken samt tjänstefieringen av trafiken och transporttjänster. Man har i området märkt att man aktivt bör delta i försök och nationella utvecklingsprojekt för att vara bland de första som får möjlighet att testa nya servicemodeller och deras lämplighet för området och för att kunna utveckla kollektivtrafiken i en mer kundorienterad riktning än tidigare.

Under arbetet prioriterade man att i all verksamhet fokusera på en högklassig och i synnerhet täckande information i syfte att förbättra nuvarande och nya trafiktjänster. Kommunerna i området ansökte om att bli Trafikverkets pilotområde, där kollektivtrafikens informationsutbud utvidgas så att det berör alla öppna persontransporter i kommunerna (bildningsväsendets och social- och hälsovårdsområdets transporttjänster). Målet är att inbegripa all information om trafiktjänsterna i Trafikverkets databas och senare i den nationella applikationen Digitransit. I samband med insamlandet och sparandet av information framgår hur stor del av kommunernas information om öppna

transporter som inte kan sökas i de nuvarande informationssystemen.

Insamlingen och tillgängliggörandet av information om kommunernas persontransporter är det första steget mot att utnyttja den tillgängliga informationen i traditionella informationssystem, men även i främjandet av konsumtionen och utnyttjandet av nya trafiktjänster. Efter att informationen om stomtrafiken och kommunernas lokala trafiktjänster digitaliserats kommer man i fortsättningen att kunna utnyttja informationsinnehållet till exempel vid center för samordning av resor (privata eller offentliga), där transporterna kan samordnas med såväl bussar som konkurrensutsätts separat och med den grundläggande kollektivtrafiken.

Kostnader och bedömningar av hur mycket finansiering som behövs

I följande tabell (tabell 5) bedöms kostnaderna för de utvecklingsåtgärder som beskrivs i utredningen och fastställs vilka aktörer som ansvarar för genomförandet. Kostnadsbedömningen för kollektivtrafikupphandlingarna bottnar i den uppskattning av nettoutgifterna på 1,7 €/km som utnyttjades i beredningen av trafikupphandlingar.

Tabell 5. Åtgärder och deras beräknade kostnader

1. Genomförande av målen för servicenivån i Västra Nyland			
Åtgärder	Tidsschema	Kostnadsbedömning för åtgärden	Bedömning av de totala kostnaderna
- Förbindelser från Nummela till de närliggande tätorterna på kvällar och veckoslut (Nummela–Ojakkala–Vichtis–Högfors) cirka 40 km/tur/riktning/2 x i veckan (fredag och lördag)	2017–2020	cirka 7 000 €/år, nettokostnad för anskaffningen med en kostnad på 1,7 €/km*	Yhteensä n. 60 000 € nettokustannusten kasvu / vuosi avoimen joukkoliikenteen palvelutason säilyttämiseen
- Förbindelser från Lojo till de närliggande tätorterna (kvällar och veckoslut) cirka 40 km/tur/riktning/2 x i veckan (fredag och lördag)	2017–2020	cirka 7 000 €/år, nettokostnad för anskaffningen med en kostnad på 1,7 €/km	
- Utbudet av förbindelser på sträckan Hangö–Ekenäs–Karis. Beräknad kostnad för anskaffning av en tur för trafikering på vardagar (260 dagar/år)	2017–2020	cirka 45 000 €/år, nettokostnad för anskaffningen med en kostnad på 1,7 €/km	
HSL-alueen liityntähteyksien kehittämisen Kehäradan ja Länsimetron (Matinkylän) asemille	2017	Ei kustannusarviota.	
2. Utvecklande av biljettsamarbetet och biljettsystemen			
Åtgärder	Tidsschema	Kostnadsbedömning för åtgärden	Bedömning av de totala kostnaderna
- Biljettprodukter som sammanvänds av flera aktörer (kommunerna, NTM och t.ex. VR), fortsatt biljettpraxis för HRT-området (kommunalt stöd).	Senast 2020	Ingen kostnadsbedömning. Det finns ingen kostnadsbedömning som kan tillämpas för ibruktagande av Waltti.	Ingen kostnadsbedömning.
- Samanvändning av biljettsystem på marknadsvillkor och myndigheternas biljettsystem			
3. Strategi för planering och upphandling av kollektiv- och persontrafik			
Åtgärder	Tidsschema	Kostnadsbedömning för åtgärden	Bedömning av de totala kostnaderna
- Utarbetande av en åtgärds- och upphandlingsplan för trafikeringssubjekt (kommunerna + NTM) för åren 2016–2019 i form av ett konsultarbete	Under 2016	Utredning och genomförandeplan	Totalt cirka 20 000 €
4. Förbättrande av informationen om trafiktjänster			
Åtgärder	Tidsschema	Kostnadsbedömning för åtgärden	Bedömning av de totala kostnaderna
- Digitalisering av kommunernas trafikinformation (eget arbete), kontinuerligt regionalt arbete för att utveckla informationen i samarbete med Trafikverket.	Hela planperioden	Ingen kostnadsbedömning. Inga enskilda åtgärder med en direkt kostnadseffekt	Ingen kostnadsbedömning.
5. Fastställande av ett måltillstånd för tågtrafiken för att säkerställa funktionsdugligheten hos regionens trafiksystem			
Åtgärder	Tidsschema	Kostnadsbedömning för åtgärden	Bedömning av de totala kostnaderna
- Linjedragning av arbetsgruppen för trafiksystemet eller en motsvarande aktör gällande utvecklingen av tågtrafiken (regionala behov och fjärtrafikens behov)	Under 2016	Kommunernas och samkommunernas mål/intressebevakningsarbete. Ingen kostnadsbedömning.	Ingen kostnadsbedömning.
6. Utvecklande och ibruktagande av funktioner för samordning av resor			
Åtgärder	Tidsschema	Kostnadsbedömning för åtgärden	Bedömning av de totala kostnaderna
- Linjedragning av arbetsgruppen för trafiksystemet eller en motsvarande aktör gällande utvecklingen av tågtrafiken (regionala behov och fjärtrafikens behov)	Under 2016	Kommunernas och samkommunernas mål/intressebevakningsarbete. Ingen kostnadsbedömning.	Ingen kostnadsbedömning.
7. Utvecklande av trafiktjänster som utgår från kunden och transportören i fråga om närförbindelser			
Åtgärder	Tidsschema	Kostnadsbedömning för åtgärden	Bedömning av de totala kostnaderna
- Närförbindelser från byar och små tätorter till tätorter med service och kommuncentra. Utredning av utvecklingsmöjligheterna tillsammans med trafikidkare och invånarföreningar.	2017–2018	Ingen kostnadsbedömning. Beror på genomförandesättet (inom kommunen/självständigt) extern utvecklare	Ingen kostnadsbedömning.
8. Knutpunkter i kollektivtrafiken och knutpunkternas tjänster			
Åtgärder	Tidsschema	Kostnadsbedömning för åtgärden	Bedömning av de totala kostnaderna
- Utvecklande av servicenivån för knuthållplatserna (Lojo, Nummela) och uppdatering av inventeringen av parkeringsplatser. Den senaste är från 2009.	Parkeringsutredning under 2016–2017, genomförande av åtgärderna senast 2020	Program för utvecklande av parkeringsplatser och uppdatering av inventeringen. Bedömning av kostnaderna för konsultarbete. Parkeringsutredning cirka 20 000 €.	Totalt cirka 20 000 €
Kostnadsbedömning för åtgärderna sammanlagt			
1. Engångsutgifter för utredningar 65 000 € 2. Utvecklande/bevarande av servicenivån 60 000 € * Beräknade genomsnittliga nettokostnaden för områdets kollektivtrafiksanskattningar			

Källförteckning

Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseudulla, Trafikverkets forskning-ar och utredningar 27/2011.

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely, Trafikverkets anvisningar 31/2015.

Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso, Trafikverkets forskningar och utredningar 34/2016. Arbetet pågår ännu den 13 maj 2016.

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso, NTM-centralen i Nyland 26/2011.

Trafiksystemplan för Västra Nyland 2035. Nylands förbund 2014.

Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn, Trafikverkets anvisningar 15/2011.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma, Nylands förbund 2009.

Centrala källor för statistik och tidtabeller samt tidpunkt då uppgifterna hämtats

Trafikverket: Databas (matka.fi aikataulut) Vallu-registeruppgifter, vägtrafikmängder (KVL) hämtat i december 2015 och uppdaterat i mars 2016.

VR: Meddelanden om och tidtabeller för tågtrafiken. www.vr.fi

Uppföljningssystem för samhällsstruktur: Befolkningsuppgifter och uppgifter om arbetsplatsstrukturen, hämtat i december 2015.

FPA: Statistiktjänsten Kelastos uppgifter om allokeringen av stöd för skolresor och sjukförsäkringsresor, hämtat i november 2015.

Statistikcentralen: Statistikcentralens PX-web Statfin-databaser <http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/>, hämtat i februari 2016

Bilagor

Bilaga 1a: NTM-centralens avtalstrafik i Västra Nyland

Bilaga 1b: NTM-centralens nätverk av rutter inom ramen för avtal för övergångsperioden och koncessionsavtal samt tidpunkter då avtalen upphör att gälla

Bilaga 1c: NTM-centralens nätverk av rutter inom ramen för avtal för linjebaserad trafik samt tidpunkter då avtalen upphör att gälla

Bilaga 2: Kartor över anslutningsparkeringar enligt kommun

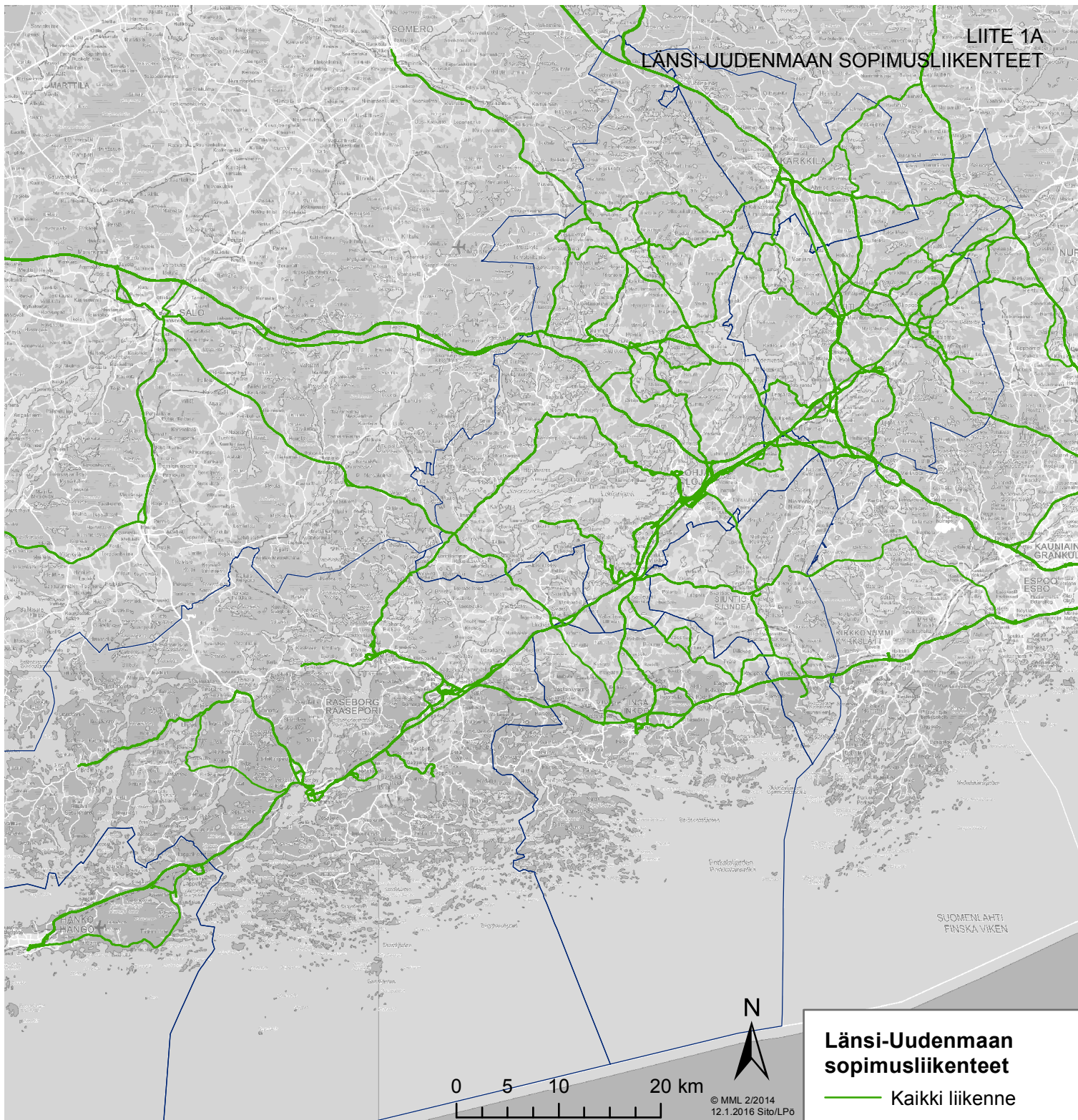
Bilaga 3: Kvantitativa servicenivåfaktorer för sommartrafiken

Bilaga 4: Servicenivåtabeller

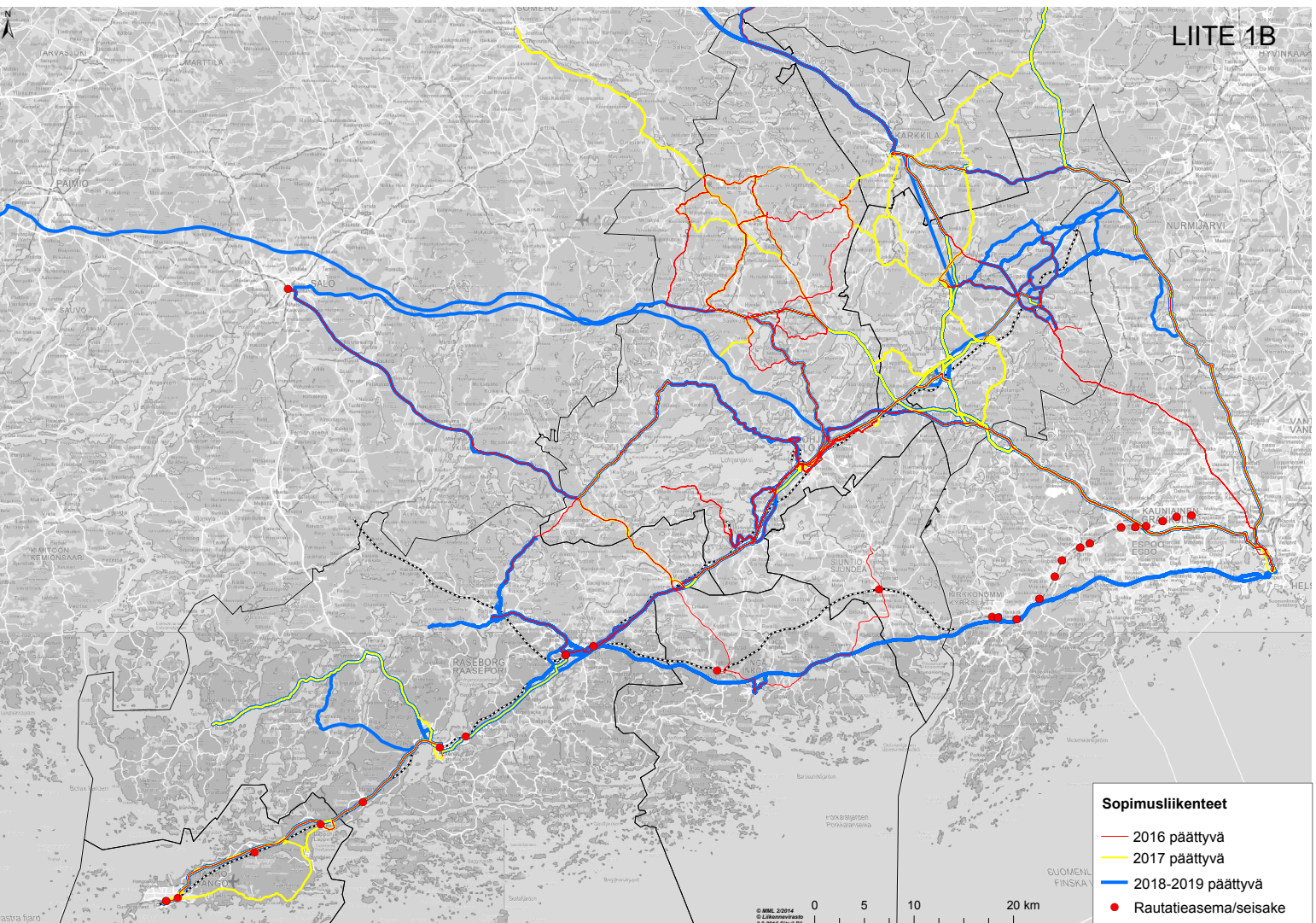
Bilaga 5: Granskningar av geografisk information

Bilaga 6: Sjundeås Nyckellinjer som god praxis (på finska)

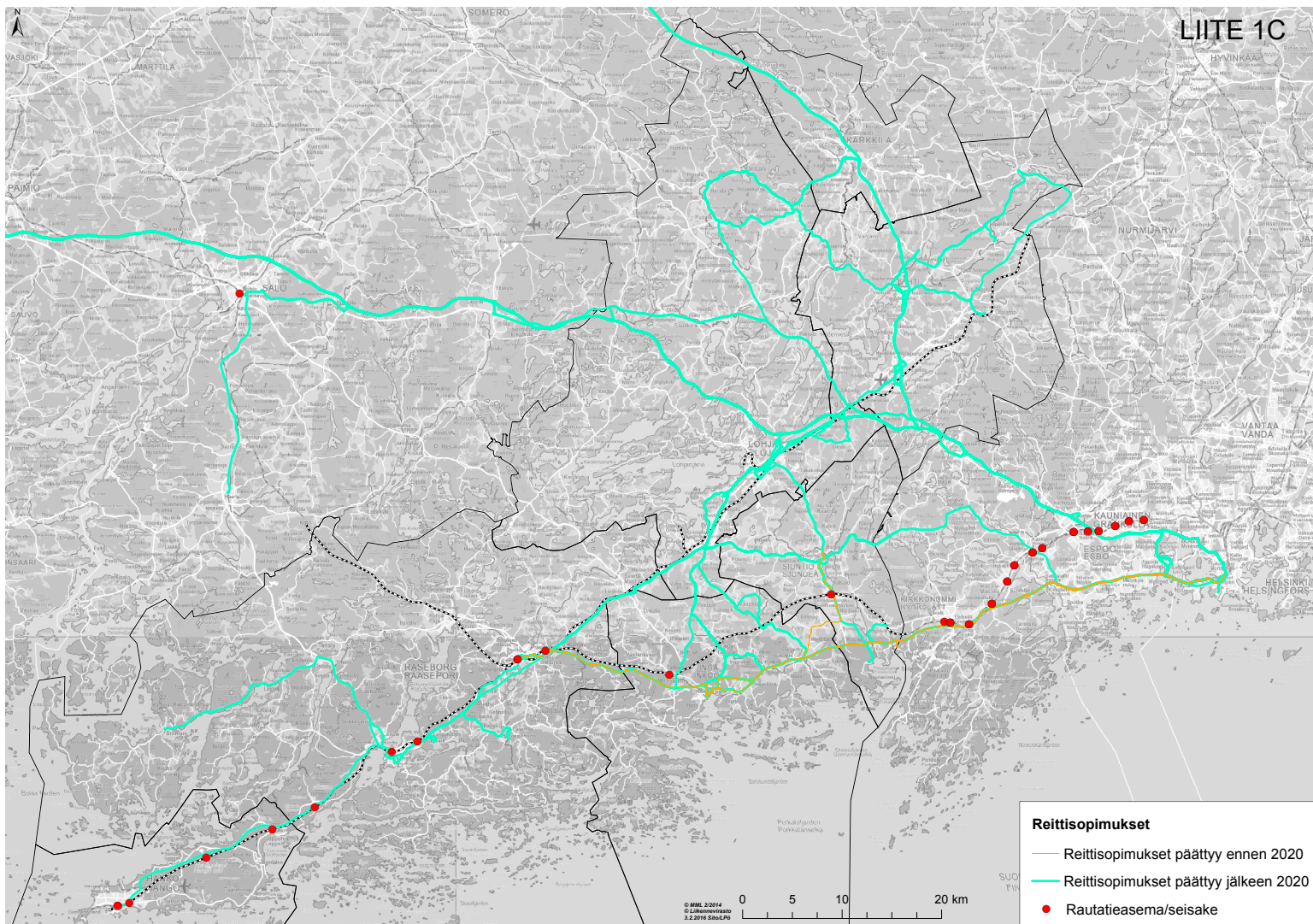
LiitBilaga 1a: NTM-centralens avtalstrafik i Västra Nyland



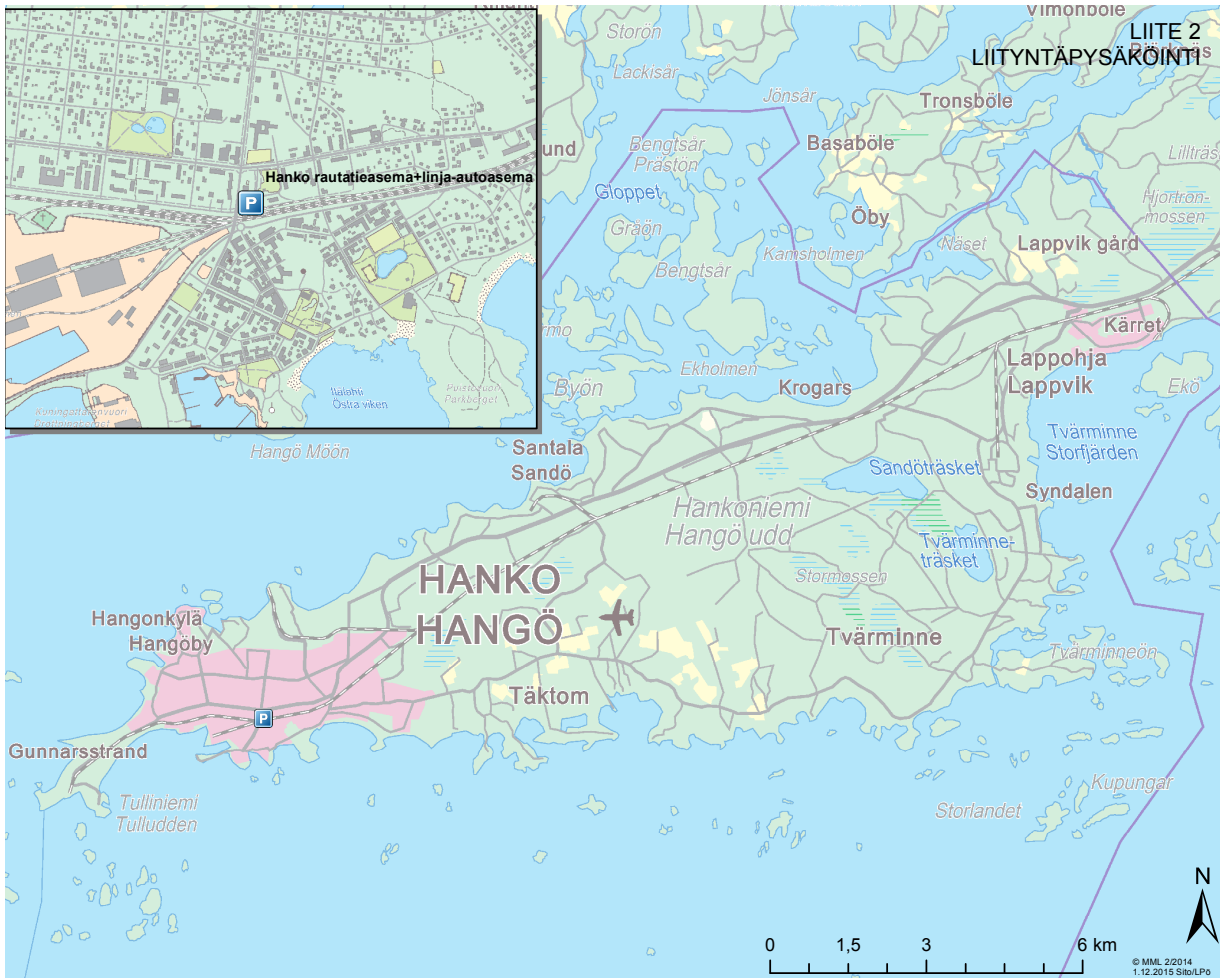
Bilaga 1b: NTM-centralens nätverk av rutter inom ramen för avtal för övergångsperioden och koncessionsavtal samt tidpunkter då avtalen upphör att gälla

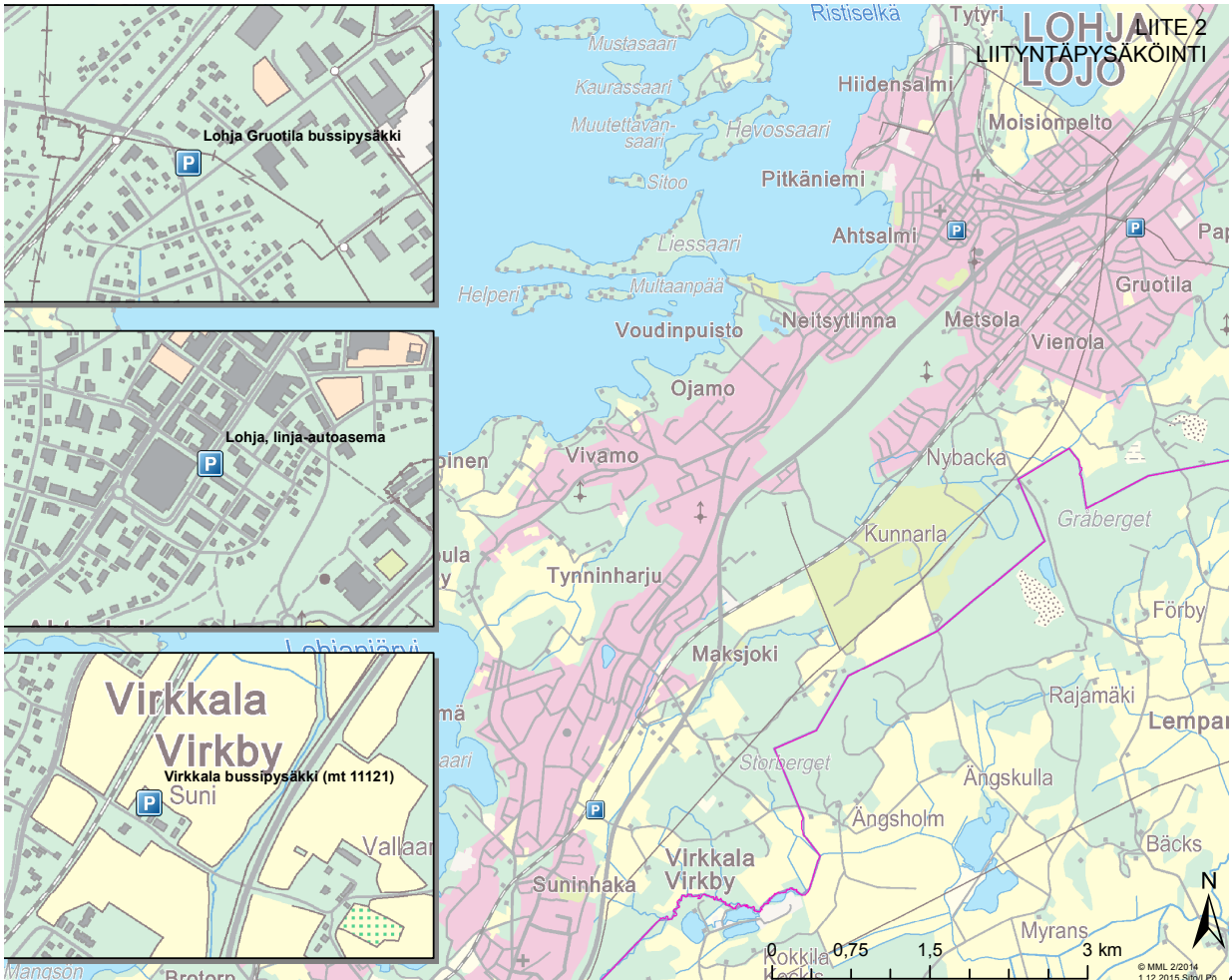


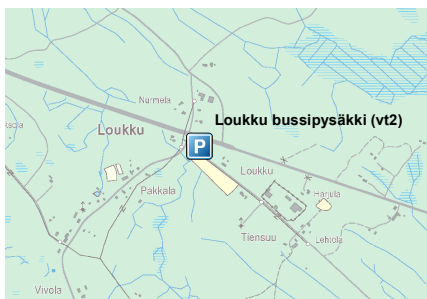
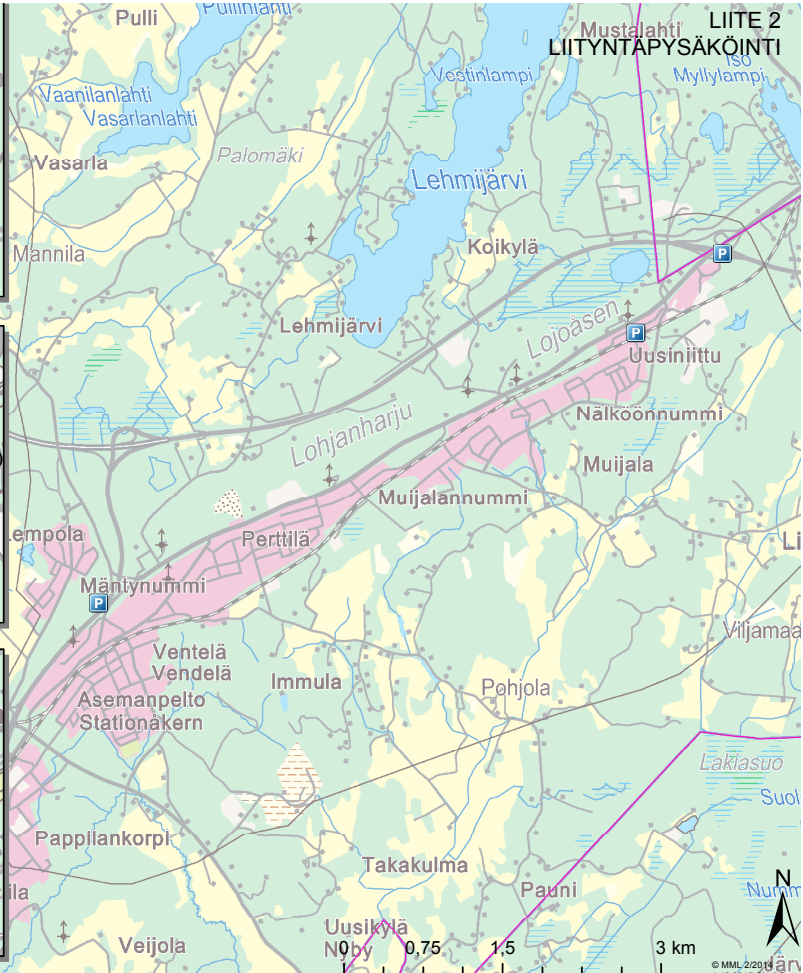
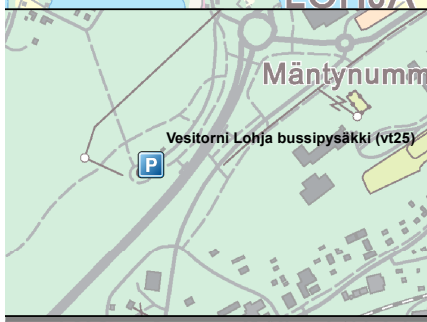
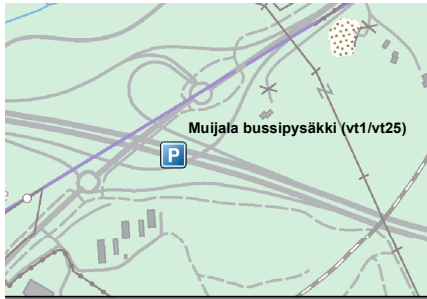
Bilaga 1c: NTM-centralens nätverk av rutter inom ramen för avtal för linjebaserad trafik samt tidpunkter då avtalen upphör att gälla

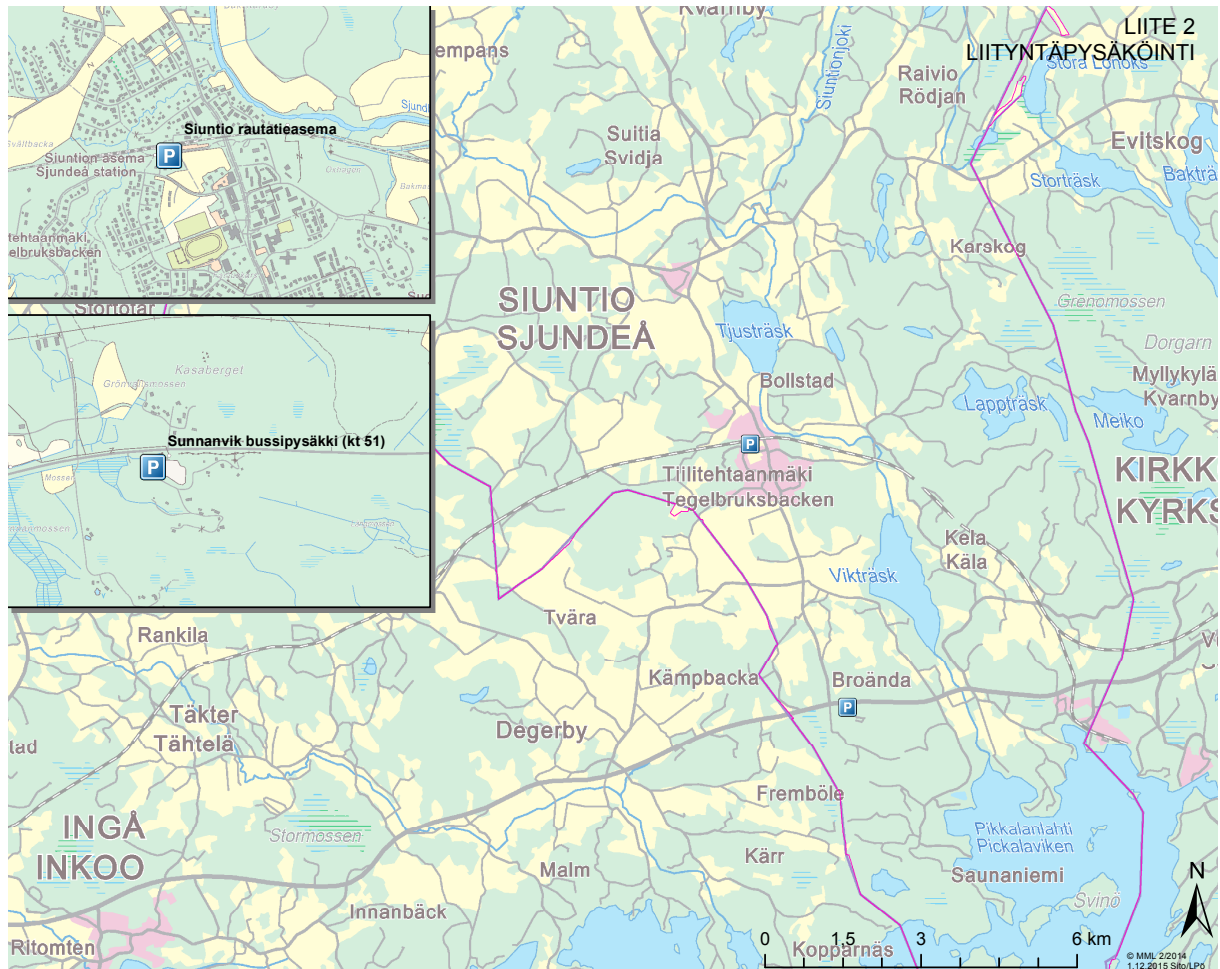
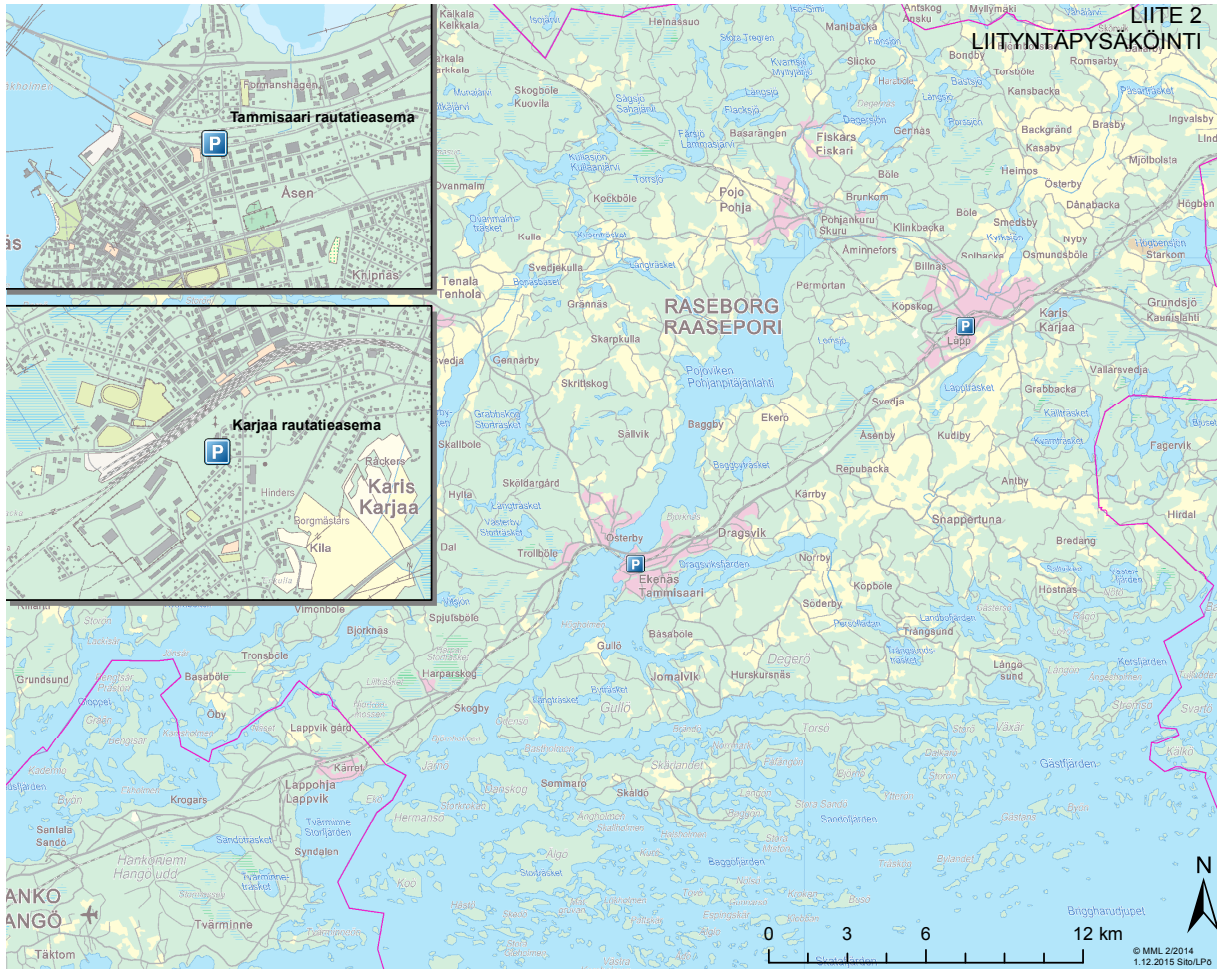


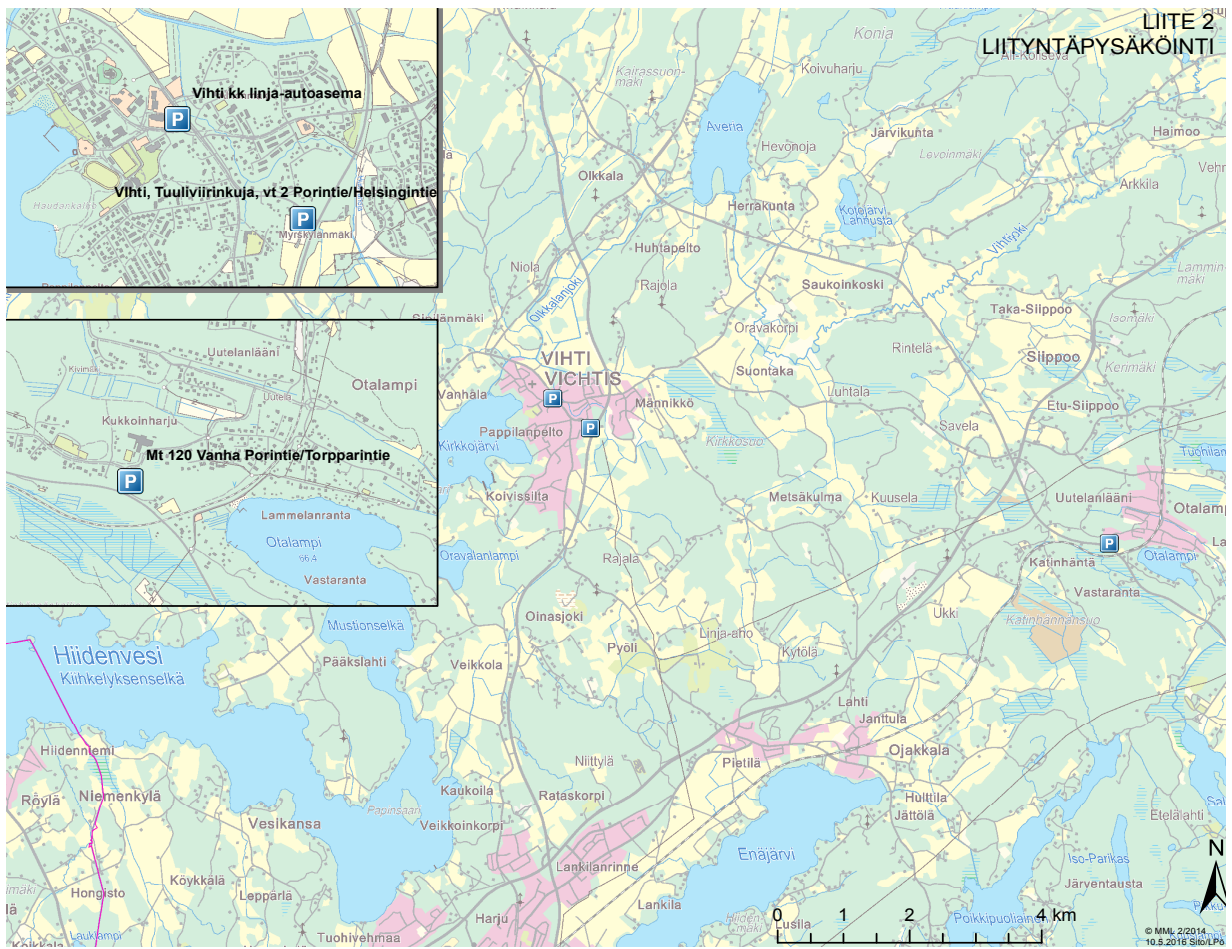
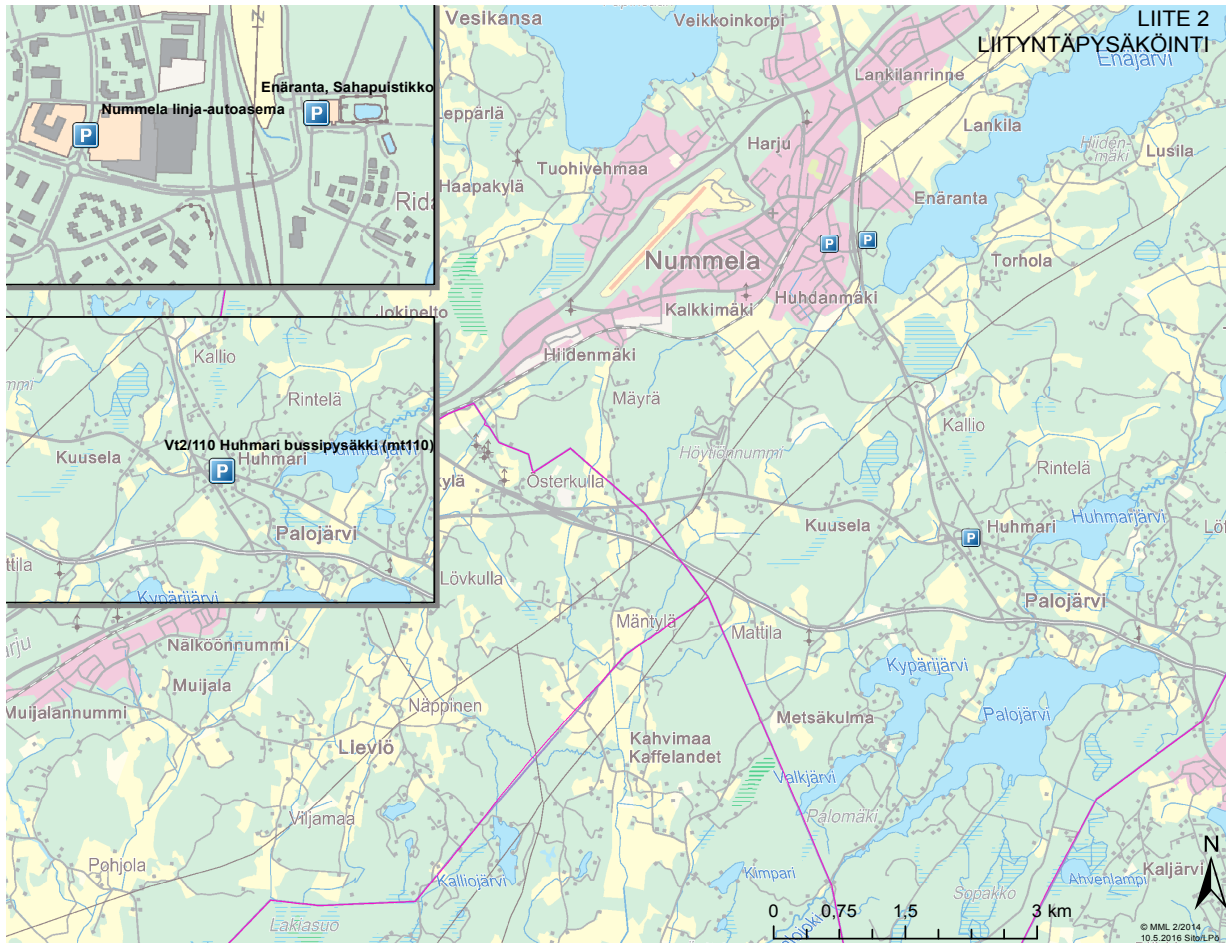
Bilaga 2: Kartor över anslutningsparkeringar enligt kommun











Bilaga 3: Kvantitativa servicenivåfaktorer för sommartrafiken

LIITE 3

Liikenneviraston ohjeita 31/2015
Joukkoliikenteen palvelutason määrittely

27

Taulukko 4. Kesäliikenteen määrälliset palvelutasotekijät. Palvelutasoluokan määräävät kriteerit ovat lihavoituja ja tummemmalla taustalla. Muut kriteerit ovat suosituksia.

KESÄ-LIIKENNE	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	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	Pe	5.30–01.30	6.00–23.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	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 7–9 ja 15–17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro tunnissa	1–2 vuoroa/ suunta/vrk (työmatka- ja/ tai asiointiyhteys)	0–2 vuoroa/ suunta/vrk (työmatka- ja/ tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9–14	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	–	–	–
	Lauantaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1–4 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–
	Sunnuntaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	–
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–
Kävelyetäisyys pysäkille	≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	–	–	–	–	

Bilaga 4: Servicenivåtabeller

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso
Talviarkipäivä palvelutasomääritys
Juna- ja bussitarjonta

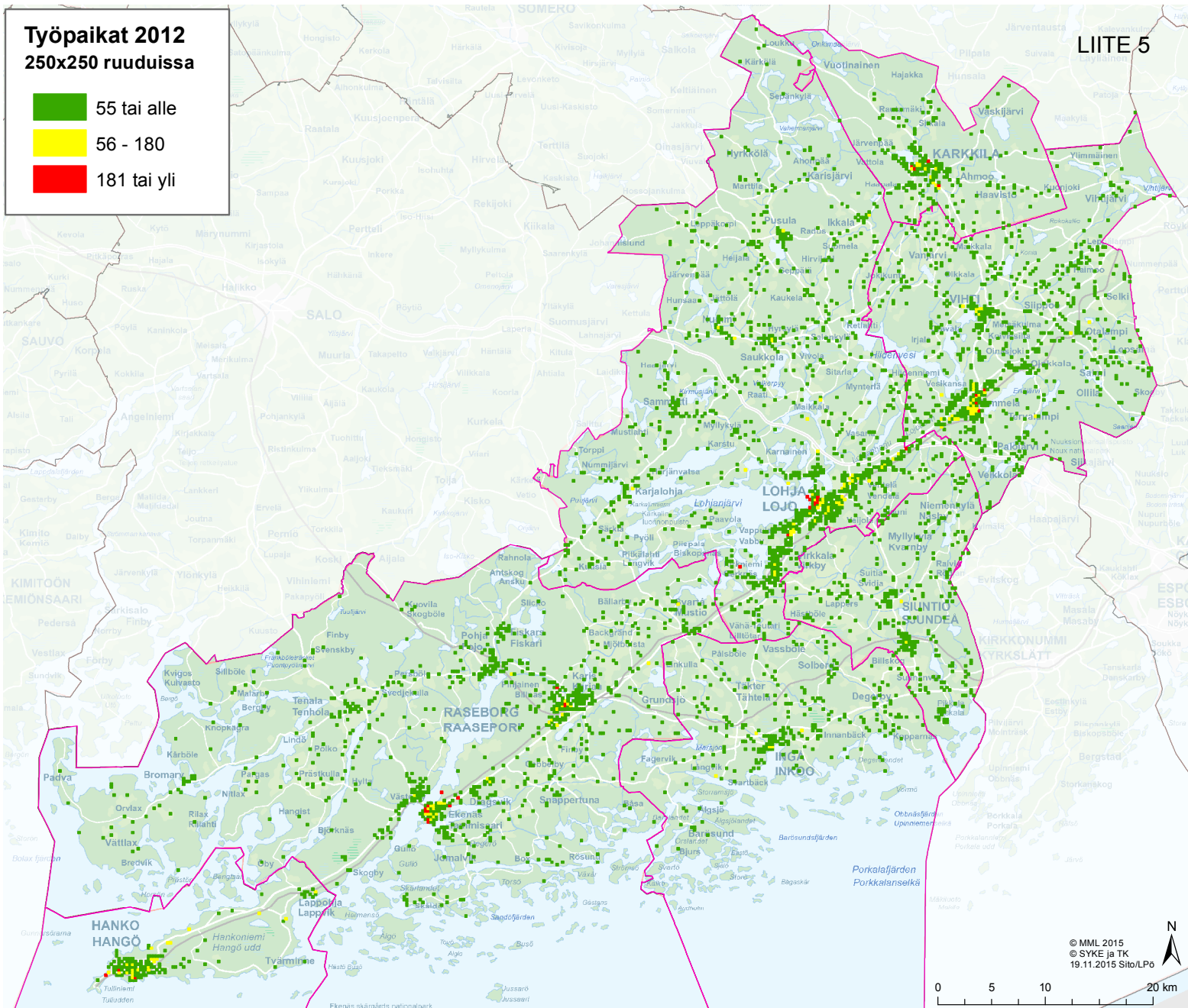
9.5.2016

LIITE 4

Helsinkiin suuntautuva liikenne

PÄÄKAUPUNKISEUTU		Vuoromäärä linja-autoliikenne				Vuoromäärä rautatieliikenne	Liikennöintitiedot								Alustavat kehittämistoimenpiteet			
Yhteysväli	Palvelutaso	Vakiovuorot		Pikavuorot		Junavuorot	Liikennöinti-aika	Vuoroja 7:00-9:00		Vuoroja 15:00-17:00		Muut vuorot		Vuorot yhteensä		Huomioit yhteysvälistä	Huomioit palvelutasosta	
		->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	klo-klo	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->	->Kohde Kohde->					
Nummela - Helsinki	II	38	40	0	0		06:15-23:00	11	5	4	10	23	25	38	40	Yhteensä 4:llä vuorolla vaihto Veikkolassa.	Palvelutasoluokassa 2.	
Karkkila - Helsinki	II	18	17	16	17		07:05-22:00	8	5	8	11	18	18	34	34	Kolmella vuorolla vaihto Nummelassa.	Palvelutasoluokassa 2, vaikka palvelutasoluokassa 2 raja alkaa 6:15. Kuitenkin vuoroja on niin paljon tarjolla, että on luokassa 2.	
Lohja - Helsinki	II	45	45	0	0		06:15-23:00	13	6	5	11	27	28	45	45	Yhdellä vuorolla vaihto Saukkolassa.	Palvelutasoluokassa 2, jää liikennöintiajan ja vuoromäärän suhteen luokasta 1.	
Vihti - Helsinki	III	23	19	0	0		06:35-20:00	6	4	4	7	13	8	23	19	Yhteensä 9:llä vuorolla vaihtoja. Vaihdot Nummelassa, Salmella tai Veikkolassa.	Palvelutasoluokassa 3. Vuorot lähtevät 40 min ennen palvelutasoluokan rajaa ja lähtöjen kokonaismäärä ei täyty.	
Karjaa - Helsinki	III	15	17	1	0	16	16	06:30-18:50	4	4	5	8	23	21	32	33	Nejällä bussivuorolla vaihto Lohjalla. Nejällä junavuorolla vaihto Kirkkonummella.	Palvelutasossa 3, vaikka liikennöinti-aika ei täysin täyty. Vuoromäärä kuitenkin kiitettävä ja ruuhka-aikanakin hyvin vuoroja.
Tammisaari - Helsinki	IV	8	10	1	1	7	10	08:15-20:37	1	4	3	3	12	14	16	21	Yhteensä 5:llä bussivuorolla vaihto. Vaihdot joko Lohjalla tai Karjaalla. Kaikilla junavuoroilla vaihto Karjaalla, kahdella vuorolla osa matkasta junabussilla.	Palvelutasoluokassa 4, vaikka vuoroja on tarjolla enemmän kuin palvelutasossa. Liikennöinti-aika on kuitenkin pitempi. Ruuhka-aikana vuoromäärä ei täysin täyty.
Inkoo kk. - Helsinki	IV	9	8	1	1	7	7	07:45-18:50	3	0	3	5	11	11	17	16		Palvelutasoluokassa 4, vaikka vuoroja on tarjolla enemmän kuin palvelutasossa. Ruuhka-aikana vuoromäärä ei täysin täyty.
Hanko - Helsinki	V	4	6	1	0	7	10	08:15-20:37	1	3	2	2	9	11	12	16	4:llä bussivuorolla vaihto. Vaihdot Karjaalla, Tammisaarella tai Lohjalla. Kaikilla junavuoroilla vaihto Karjaalla, kahdella vuorolla osa matkasta junabussilla.	Palvelutasoluokassa 5, vaikka liikennöinti-aika on palvelutasorajaa paljon lyhyempi. Vuoromääröjä kuitenkin kiitettävästi.
Siuntio - Helsinki	V	3	7	0	0	4	4	06:47-17:23	1	1	1	1	5	9	7	11	Kahdella bussivuorolla vaihto Lohjalla.	Palvelutasoluokassa 5, vaikka ruuhka-vuorojen määrä ei täysin täyty. Liikennöinti-aika on kuitenkin pidempi.

Bilaga 5: Granskningar av geografisk information



Bilaga 6: Sjundeås Nyckellinjer som god praxis (på finska)

Siuntion Avainlinjat on yleisnimitys Siuntion kunnan alueella liikennöiville, kunnan kilpailuttamille ajoneuvoille. Siuntion Avainlinjojen periaatteena on ollut tarjota erityisryhmien ohella kaikille avoimia kuljetuspalveluita kunnan. Samoissa liikennevälineissä kulkevat esimerkiksi sosiaalitoimen kuljetusasiakkaat ja samalla voidaan tuottaa kaikille halukkaille kunnan sisäisiä liikennepalveluita. Avainlinjojen informaatio on löydettävissä kunnan internet-sivuilta, joissa palvelu on [hyvin näkyvillä osana kunnan ”avainpalveluita”](#).

Avainlinjat tarjoaa kahtena päivänä viikossa¹ yhteydet kunnan eri osista kuntakeskukseen ja takaisin. Kuljettajien yhteystiedot löytyvät kunnan internet-sivuilta vuorokohtaisesti. Joukkoliikennepalvelun käyttö maksaa 3,30 € / suunta. Asiakkailla on mahdollisuus maksaa myös Siuntiolipulla ja pankkikortilla. Siuntiolippu on mahdollista ladata verkkokaupassa, jonne ohjataan kunnan nettisivuilta.

Avainlinjat toimii esimerkkinä palvelusta, joka käytännössä yhdistää monen eri asiakasryhmän liikkumistarpeet ja joka konseptina on helposti muokattavissa ja käyttöönotettavissa muuallakin Länsi-Uudellamaalla. Alueen sisäiset yhteydet perustuvat pitkälti koululaisten ja opiskelijoiden liikkumiseen. Tälle pohjalle voidaan rakentaa eri toimijoiden yhdistelmäpalveluita, jossa eri hallinnonalat kehittävät liikennöintiä (mm. kalustomääritysten ja palveluaikojen kautta) soveltuvaksi myös muuhun kuin opetustoimen tarpeisiin. Yhteistyö liikennöitsijöiden kanssa on erityisen tärkeää, sillä koulupäivien liikenteestä iso osa on markkinaehtoista.

¹ Maantaisin ja perjantaisin

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 89/2016				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Jaakko Rintamäki Laura Poskiparta		Publiceringsdatum October 2016		
		Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansär/uppdragsgivare		
Publikationens titel Utredning av kollektivtrafiken i Västra Nyland Fastställande av servicenivån och utvecklingsprogram 2017–2020 (Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys, palvelutasomäärittely ja kehittämishjelma 2017–2020)				
Sammandrag I detta arbete har fastställts mål för servicenivån för den regionala kollektivtrafiken i Västra Nyland och för kollektivtrafiken mot huvudstadsregionen för 2017–2020. NTM-centralen i Nyland och kommunerna i regionen har tillsammans fastställt som mål att kollektivtrafiktjänsterna ska bevaras på samma nivå som i nuläget och i huvudsak grunda sig på marknadsvillkor. I utredningen av kollektivtrafiken tillämpas Trafikverkets nya anvisning för fastställande av kollektivtrafikens servicenivå 31/2015. I utredningen har man även beaktat utvecklingen av digitaliseringen i trafiken och de möjligheter som nya mobilitetstjänster medför när det gäller att förbättra kundnäret och servicenivån inom kollektivtrafiken. Vid årsskiftet 2015–2016 skedde många förändringar i kollektivtrafiken i utredningsområdet. Transportörerna har stegvis minskat turutbudet inom busstrafiken på marknadsvillkor som är baserad på fri konkurrens. I synnerhet veckoslutsturer har helt och hållet lagts ner på grund av ringa efterfrågan. För att trygga serviceutbudet för skolelever, studerande och pendlare har kommunerna och NTM-centralen varit tvungna att öka avtalstrafikens andel. Denna utveckling kommer med stor sannolikhet att fortsätta under hela planeringsperioden. Det har skett betydande förändringar även i regionens fjärr- och närtågstrafik, och man har endast delvis kunnat ersätta det minskade utbudet av närtågsturer som följt av detta med busstrafik. Utöver att fastställa mål för servicenivån är ett centralt mål för arbetet även att utarbeta ett utvecklingsprogram för kollektiv- och persontrafiken för de närmaste åren. Programmet styr det gemensamma utvecklingsarbetet för kommunerna i regionen och NTM-centralen. Målet med utvecklingsåtgärderna är att genomföra målen för servicenivån bland annat genom att utveckla biljettsamarbetet och biljettsystemen, förbättra informationen om trafiktjänster och utveckla knutpunkterna i kollektivtrafiken. Som utvecklingsåtgärder föreslås även att man ska effektivisera kommunernas persontransporter genom att på regional nivå utreda möjligheterna att ta i bruk funktioner för förmedling och samordning av resor samt genom att öppna persontrafiken till så kallade öppna transporttjänster som kan utnyttjas av alla invånare i regionen. För att säkerställa att målen för servicenivån nås har man dessutom bland utvecklingsåtgärderna föreslagit att beslutsfattandet kring och genomförandet av planerings- och upphandlingsstrategin för kollektiv- och persontrafiken ska göras 2017–2019 samt att det ska fastställas ett måltillstånd för tågtrafiken i syfte att säkerställa ett fungerande trafiksystem i regionen.				
Nyckelord (enligt Allärs) Kollektivtrafik, servicenivå				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-314-510-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-510-8		Språk Svenska
		Sidantal 57		
Beställningar www.doria.fi/ely-keskus				
Förläggningsort och datum			Tryckeri	

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 84/2016				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Jaakko Rintamäki Laura Poskiparta		Julkaisuaika syyskuu 2016		
		Kustantaja / Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys Palvelutasomäärittely ja kehittämisohjelma 2017–2020				
Tiivistelmä				
<p>Tässä työssä on asetettu Länsi-Uudenmaan alueen seudullisen ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2017-2020. Uudenmaan ELY-keskus ja alueen kunnat ovat yhdessä asettaneet tavoitteeksi joukkoliikennepalvelujen säilymisen nykytasolla pääosin markkinaehtoiseen liikenteeseen perustuen. Joukkoliikenneselvityksessä on sovellettu Liikenneviraston uutta joukkoliikenteen palvelutason määrittelyohjetta 31/2015. Selvityksessä on myös huomioitu liikenteen digitalisaation kehityksen ja uusien liikkumispalvelujen mahdollisuudet joukkoliikenteen asiakaslähtöisyyden ja palvelutason parantamisessa.</p> <p>Selvitysalueen joukkoliikenteessä on tapahtunut vuodenvaihteen 2015–2016 aikana paljon muutoksia. Markkinaehtoista, vapaaseen kilpailuun perustuvaa linja-autoliikenteen vuorotarjontaa on liikenteenharjoittajien toimesta asteittain supistettu. Erityisesti viikonloppuvuoroja on kokonaan lakannut vähäisen kysynnän vuoksi. Koululaisten, opiskelijoiden ja työmatkaliikenteen palvelutarjonnan turvaamiseksi kunnat ja ELY-keskus ovat joutuneet lisäämään alueella sopimusliikenteen osuutta. Tämä kehitys tulee jatkumaan suurella todennäköisyydellä koko suunnittelujakson ajan. Myös alueen kauko- ja lähijunaliikenteessä on tapahtunut merkittäviä muutoksia, joiden seurauksena supistunutta lähijunaliikennetarjontaa on pystytty korvaamaan vain osittain linja-autoliikenteellä.</p> <p>Palvelutasotavoitteiden asettamisen lisäksi työn keskeinen tavoite on laatia joukko- ja henkilöliikenteen lähivuosien kehittämisohjelma, joka ohjaa alueen kuntien ja ELY-keskuksen yhteistä kehitystyötä. Kehittämistoimenpiteiden tavoitteina on palvelutasotavoitteiden toteutuminen muun muassa lippuyhteistyön ja lippujärjestelmien kehittämisen, liikennepalveluiden informaation ja tiedon parantamisen ja joukkoliikenteen solmupisteiden kehittämisen avulla. Lisäksi kehittämistoimenpiteissä ehdotetaan kuntien henkilökuljetusten tehostamista selvittämällä alueellisesti mahdollisuuksia matkojen välitys- ja yhdistelytoiminnan käyttöönottoon sekä avaamalla henkilöliikennekuljetuksia niin kutsutuiksi avoimiksi kuljetuspalveluiksi, jotka ovat kaikkien alueen asukkaiden hyödynnettävissä. Palvelutasotavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi kehittämistoimenpiteissä on lisäksi esitetty joukko- ja henkilöliikenteen suunnittelu- ja hankintastrategian päättämisestä ja toteuttamisesta vuosille 2017-2019 sekä junaliikenteen tavoitetilan asettamisesta, jotta varmistetaan seudun liikennejärjestelmän toimivuus.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, palvelutaso				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-503-0	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-503-0		Kieli suomi
Sivumäärä 57				
Julkaisun tilaukset www.doria.fi/ely-keskus				
Kustannuspaikka ja -aika			Painotalo	

RAPPORTER 89 | 2016

UTREDNING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN I VÄSTRA NYLAND

FASTSTÄLLANDE AV SERVICENIVÅN OCH UTVECKLINGSPROGRAM 2017–2020

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

ISBN 978-952-314-510-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-314-510-8

www.doria.fi/ely-keskus | www.ntm-centralen.fi