



Planering hur person- och kollektivtrafiken skall ordnas på området Kaskö - Korsnäs - Kristinestad - Malax - Närpes

SONJA AARNIO | ANNE HERRANEN | TONI JOENSUU



Planering hur person- och kollektivtrafiken skall ordnas på området

Kaskö – Korsnäs – Kristinestad – Malax – Närpes

SONJA AARNIO
ANNE HERRANEN
TONI JOENSUU

RAPPORTER 81 | 2015

**PLANERING HUR PERSON- OCH KOLLEKTIVTRAFIKEN SKALL ORDNAS PÅ OMRÅDET
KASKÖ – KORSNÄS – KRISTINESTAD – MALAX – NÄRPES**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

Layout: Sonja Aarnio, Anne Herranen

Pärmbild: Sonja Aarnio

Kartor: Sonja Aarnio, Anne Herranen

© Logica/MML

ISBN 978-952-314-315-9 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-315-9

www.ely-centralen.fi/publikationer | www.doria.fi

Sisältö

Förord.....	4
Kollektivtrafikens terminologi	5
1. Inledning	6
Bakgrund och mål.....	6
Material och metoder	6
2. Planeringsområde	7
Befolkning	7
Servicenivån inom kollektivtrafiken	7
3. Trafik som förvaltas av NTM-centralen	8
4. Kommunernas transporter	9
Finansiering av persontransporter	9
5. Persontransporter i Kaskö	10
Skoltransporter	10
Service- och ärendetrafik	10
Utmaningar och utvecklingsbehov.....	10
6. Persontransporter i Korsnäs.....	11
Skoltransporter	11
Service- och ärendetrafik	11
Utmaningar och utvecklingsbehov.....	12
7. Persontransporter i Kristinestad	13
Skoltransporter	13
Service- och ärendetrafik	13
Utmaningar och utvecklingsbehov.....	14
8. Persontransporter i Malax	15
Skoltransporter	15
Service- och ärendetrafik	16
Utmaningar och utvecklingsbehov.....	17
9. Persontransporter i Närpes.....	18
Service- och ärendetrafik	19
Utmaningar och utvecklingsbehov.....	19
10. Utvecklingsåtgärder.....	20
Utveckling av kollektivtrafikförbindelserna inom planeringsområdet	20
Klassificering av trafiken.....	20
Anskaffning av trafik.....	21
Organisering av hur kollektivtrafiken planeras inom området.....	27
Bilagor	29

Förord

Planeringen av hur person- och kollektivtrafiken skall ordnas på området påbörjades i mars 2015. Planen var klar i september 2015. Arbetet syftade till att ge kommunerna och NTM-centralen ett verktyg varmed de i fortsättningen ska kunna säkerställa att planeringen av persontrafiken gemensamt processeras på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt så att man därmed kan se till att utbudet är tillräckligt högklassigt och effektivt i framtiden.

Under arbetet utreddes nuläget för kollektiv- och persontrafiken inom planeringsområdet genomgående. Dessutom diskuterades kommunernas beredskap för gemensam anskaffning av olika trafiktyper och olika långa avtalsperioder samt utveckling av samarbetet.

Kollektivtrafiksexpert Anders Pulkkis på NTM-centralen i Södra Österbotten har deltagit i styrgruppsarbetet. Från kommunerna deltog Margit Kaseva, Erkki Kela (Kaskö), Caroline Westerdahl (Korsnäs), Dan-Anders Sjöqvist, Ebba Nygårds, Elisabeth Sjöberg (Kristinestad), Hasse Stagnäs (Malax), Peter Andersén, Marina Nordström, Eivor Becker (Närpes) i styrgruppsarbetet. Ramboll Finland Oy verkade som konsult i projektet. Till konsultens projektgrupp hörde Toni Joensuu, Sonja Aarnio och Anne Herranen.

Kollektivtrafikens terminologi

Kollektivtrafikstillståndet är en förutsättning för inträde i branschen. Den berättigar att idka trafik enligt trafikavtalsförordningen (PSA) enligt avtal gjord med behörig myndighet, kommun eller samkommun samt beställningstrafik i hela landet med undantag för landskapet Åland. Kollektivtrafikstillståndet är i kraft i 5 år.

Trafikavtalsförordning (PSA) definierar de åtgärder och förfaringssätt som behörig myndighet kan använda för att blanda sig i trafik på marknadsvillkor. PSA bör följas då behörig myndighet gör beslut om att ordna trafiken flerfaldigare, pålitligare, högklassigare eller fördelaktigare. Förordningen definierar de villkor enligt vilken trafikanten kan bevilja ensamrätt eller betala offentligt stöd.

Koncessionsavtal (KOS) är att bevilja trafikanten ensamrätt på ett geografiskt område eller en rutt enligt PSA. Det vederlag som trafikanten får enligt KOS är antingen biljettinkomsterna eller biljettinkomsterna och betalning. Det väsentliga är att den som erbjuder tjänsten bär risken och kan med egen planering påverka trafikeringens lönsamhet.

Trafik på marknadsvillkor baserar sig på fri konkurrens, där den fungerande trafiken baserar sig på envar trafikants egen planering och prissättningen är utan offentligt stöd.

Övergångsperiod avser tidsperioden 3.12.2009–2.12.2019 varvid man inom kollektivtrafiken övergår från de sätt man ordnar trafik och linjetrafikstillstånd enligt persontrafiklagen till trafikstillstånd och trafikeringsavtal enligt den nya kollektivtrafiklagen och PSA. De linjetrafikstillstånd som beviljats innan kollektivtrafiklagen trädde i kraft har ersatts med trafikeringsavtal enligt övergångsperioden. Dessa är i kraft ända tills linjetrafikstillståndet inte mera är i kraft, dock inte längre än till 2.12.2019.

1. Inledning

Bakgrund och mål

I april 2013 färdigställde NTM-centralen i Södra Österbotten planeringen av hur kollektivtrafiken skall ordnas. I planen har man per sträcka definierat hur man i framtiden avser ordna kollektivtrafiktjänsterna inom NTM-centralens behörighetsområde. Förändringen är utmanande och den försvåras ytterligare av övergångstiden, under vilken de olika sträckorna trafikeras av trafik som följer avtalen för övergångsperioden samt trafik som följer det nya arrangemanget. De första förändringarna skedde 30.6.2014 när de första avtalen löpte ut. Härifrån framåt kommer avtalen för övergångsperioden stegvis att löpa ut till och med slutet av 2019.

Inom området för Kaskö, Korsnäs, Kristinestad, Malax och Närpes hör sträckan Malax–Vasa till de sträckor som i planeringen av hur kollektivtrafiken ska ordnas genomförs som PSA-trafik. Det övriga området hör till området för så kallad trafik på marknadsvillkor, som eventuellt kan kompletteras med ruttvisa koncessionsavtal enligt PSA.

En särskild utmaning för arbetet är att utreda vilka av områdets kollektivtrafiktjänster och kommunernas olika förvaltningsorgans persontrafiktjänster kan ordnas gemensamt eller separat på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt. Den kollektiva persontrafiken och persontransporterna i området har ordnats som beställningstrafik som baseras på en köptjänst, som koncessionsavtalstrafik eller trafik på marknadsvillkor. I området finns det för kollektivtrafiken ännu giltiga avtal för övergångsperioden. De ökade kostnaderna för transporterna samt de bristande anslagen förutsätter att nya verksamhetsmodeller och samarbetsformer tas fram. En utgångspunkt för planeringen hur trafiken skall ordnas på området är dock även att man ska garantera högklassiga grundförutsättningar för boendet.

Syftet med planeringen hur trafiken skall ordnas i området är att ge kommunerna och närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten ett verktyg varmed de kan säkerställa att planeringen av persontrafiken gemensamt processeras på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt så att man därmed kan se till att utbudet är tillräckligt högklassigt och effektivt i framtiden.

Målet är att den behöriga myndigheten (NTM i Södra Österbotten) i framtiden ordnar anskaffningen av trafik tillsammans med kommunerna. En dialog måste föras med kommunerna om den framtida servicenivån och om hur trafiken i fortsättningen skall anskaffas, vem som betalar den och vilken kommunernas beredskap är för gemensamma anskaffningar. Planen syftar till att skapa förutsättningar för utvecklingen av närmare samarbetsformer, vilket bidrar till kostnadsbesparingar.

Material och metoder

Utgångsmaterialet för utredningen omfattar information om de nuvarande trafik tjänsterna:

- rutter och tidtabeller för övergångsperiodens trafikeringsavtal samt avtalens giltighet
- köptrafikens (kommunerna, NTM-centralen) rutter och tidtabeller
- kostnadsuppgifter om den kollektivtrafik som kommunerna och NTM-centralen köper.

För de trafik tjänster som NTM-centralen anskaffat har uppgifterna erhållits från NTM-centralen i Södra Österbotten. För de trafik tjänster som kommunerna har anskaffat har uppgifterna erhållits direkt från kommunerna. Vid sidan av uppgifterna om transporttjänsterna har man i arbetet utnyttjat olika platsdata och statistikmaterial gällande befolkningens placering, arbetstrafikens riktning och markanvändning samt infrastruktur.

2. Planeringsområde

Befolkning

Planeringsområdet omfattar områdena för kommunerna Kaskö, Korsnäs, Kristinestad, Malax och Närpes. Kommunerna i området är uppdelade i två regioner: Vasaregionen (Malax, Korsnäs) samt Sydösterbotten (Kaskö, Kristinestad, Närpes).

Det bor sammanlagt cirka 25 300 invånare inom planeringsområdet. Närpes är den största kommunen sett till befolkningsmängden. Utifrån en befolkningsprognos som gjorts 2012, kommer befolkningen inom planeringsområdet att växa med cirka 500 personer till och med 2040. Enligt prognosen skulle invånarantalet i Kristinestad minska med nästan 1 000 invånare och i de övriga kommunerna i området skulle befolkningsökningen vara positiv.

Tabell 1. Kommunernas invånarantal och -prognos (Statistikcentralen)

Kommun	Invånarantal 01/2015	Invånarprognos 2040
Närpes	9 404	9 732
Kristinestad	6 834	5 868
Malax	5 567	6 246
Korsnäs	2 217	2 640
Kaskö	1 315	1 352
Totalt	25 337	25 838

Befolkningen är starkt koncentrerad till kommuncentrumen. I kommunerna inom planeringsområdet finns det dock även flera aktiva bycentrum, vilket kan ses i hur befolkningen är placerad i området (bild 1).

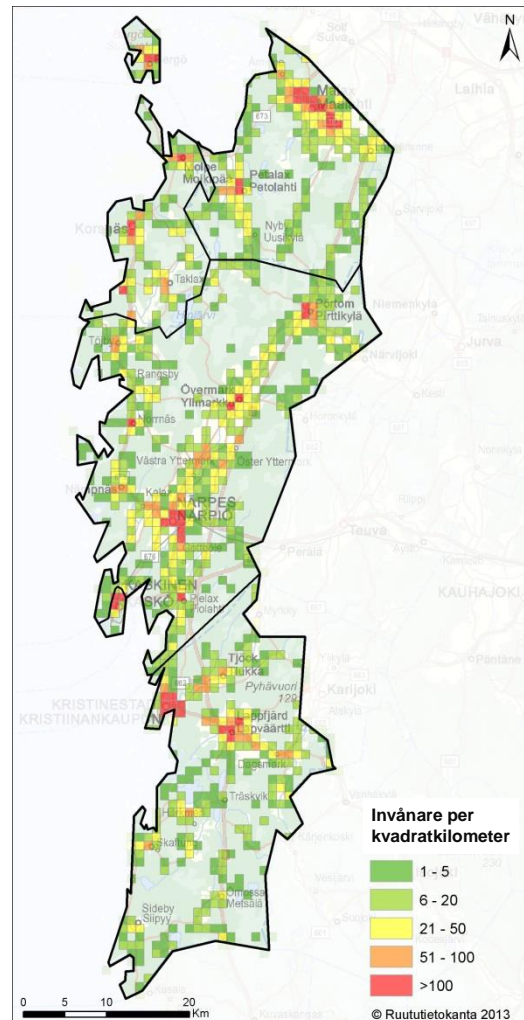


Bild 1. Fördelning av befolkningen inom planeringsområdet

Servicenivån inom kollektivtrafiken

Huvuddelen av kollektivtrafikutbudet inom planeringsområdet utgörs av trafik under skoldagar och skolarbetet. De turer som körs sommartid svarar närmast mot behovet av att utträtta ärenden. Kommunerna inom planeringsområdet är med i Vasa regionbiljett.

Året-om-trafiken utgörs i huvudsak av fjärrtrafikutbudet från Åbo till Vasa, Björneborg till Vasa eller från planeringsområdets kommuncentrum till Vasa. Fjärrtrafikutbudet inom planeringsområdet går i regel längs rutten Långåminne-Pörtom-Övermark-Närpes-Kristinestad-Lappfjärd-Ömossa. Under skolarbetet finns det dessutom utbud till bland annat Östermark, Storå och Kauhajoki. Största delen av den interna trafiken inom området är köptrafik.

Kommunerna ansluter sig till fjärrtrafiknätet på expressturerna mellan Björneborg/Åbo–Vaasa. Vissa turer med byte erbjuds även till Helsingfors. Från Kaskö saknas direkta fjärrtrafikförbindelser, så kommunen har köpt anslutningsförbindelser till Närpes.

3. Trafik som förvaltas av NTM-centralen

NTM-centralen i Södra Österbotten ansvarar som behörig myndighet för tillgängligheten till kollektivtrafiktjänster och skapar förutsättningar för en fungerande och löpande kollektivtrafik.

Den behöriga myndigheten definierar servicenivån för kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde tillsammans med de olika aktörerna. Trafiken under NTM-centralens behörighet baseras på ordnandet av trafik enligt kollektivtrafiklagen. Dessutom kan NTM-centralen bevilja trafik på marknadsvillkor rutt- och anropskollektivtrafiktillstånd. Under övergångsperioden för kollektivtrafiklagen sköts trafiken även med avtal för övergångsperioden.

Inom planeringsområdet fanns det våren 2015 totalt 36 gällande avtal (13 koncessionsavtal, 16 avtal för övergångsperioden, 7 tillstånd för ruttrafik). I avtalen ingick sammanlagt 125 turer. Tretton koncessionsavtal löper ut 2015 (42 turer) och två av avtalen för övergångsperioden (9 turer). Avtalen för övergångsperioden löper ut stegvis fram till 2019 (bild 2).

Det finns sju gällande tillstånd för ruttrafik inom planeringsområdet, varav ett upphör år 2016 (omfattar 5 turer). Totalt 26 turer körs som trafik på marknadsvillkor enligt tillstånden för ruttrafik.

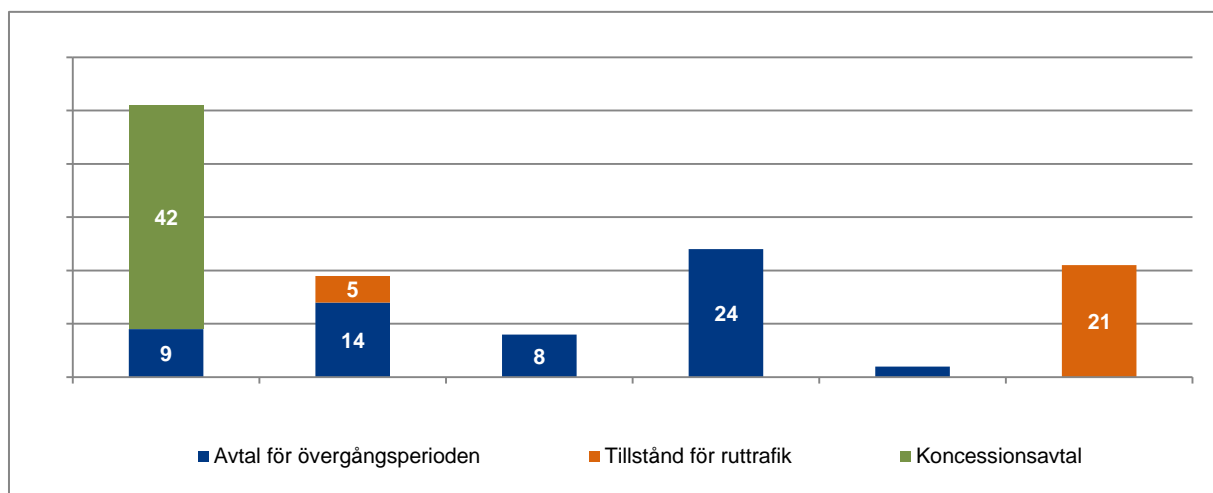


Bild 2. Avtalsturer som förvaltas av NTM-centralen i Södra Österbotten per år för upphörande

4. Kommunernas transporter

Finansiering av persontransporter

Kommunerna inom planeringsområdet använde år 2014 totalt cirka 2,6 miljoner euro för att ordna persontransporter. Undervisningsväsendets andel utgjorde 78 %, socialväsendets 18 % och den öppna kollektivtrafikens 4 % av alla transportkostnader inom planeringsområdet. (Kommunernas transportkostnader, NTM-centralen i Södra Östergötten 2015). Kommunernas transportkostnader per förvaltningsorgan framgår av bild 3.

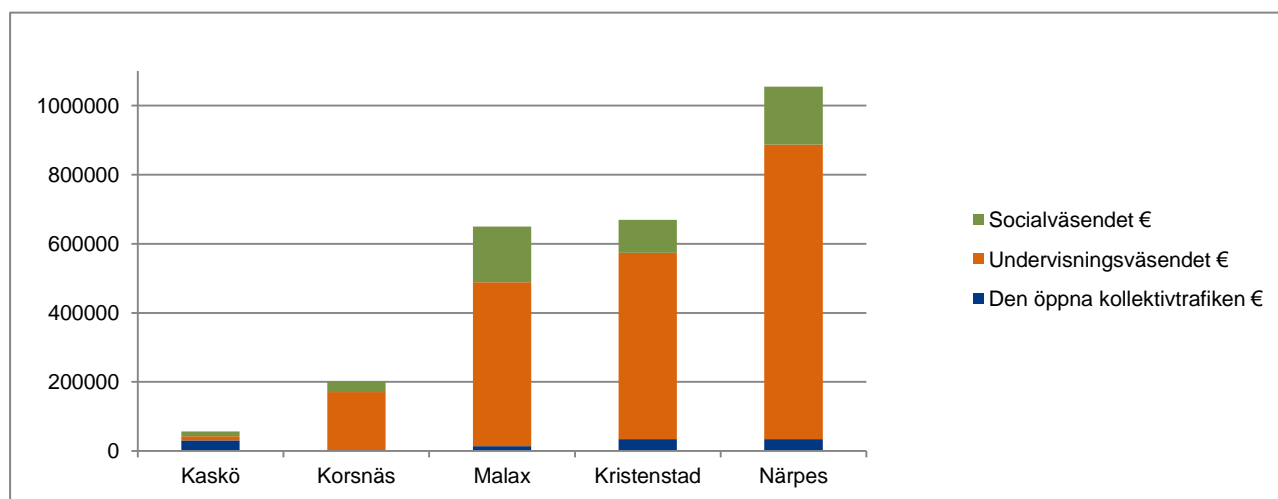


Bild 3. Kommunernas transportkostnader per förvaltningsorgan år 2014

Kommunernas transportkostnader för undervisningsväsendet utgörs av kommunens köptrafik (taxi- och buss-transporter) samt av resebiljetter för grundutbildning samt gymnasie- och mellanstadiet. Dessutom köper kommunerna då och då busstrafik (t.ex. simhalls- och utfärdstransporter).

5. Persontransporter i Kaskö

Skoltransporter

Kaskö stad har en mycket liten areal. Landarealen i staden är endast 10,6 km², vilket betyder att avstånden är korta. I staden finns ett finskspråkigt och ett svenskspråkigt lågstadium, som verkar i samma lokaler. De finskspråkiga högstadieläverna och gymnasisterna går i huvudsak i skola i Kristinestad eller Östermark och de svenskspråkiga går i Närpes. I enlighet med principerna för skoltransporter ordnas transport för elever som har en skolresa på över 5 kilometer. Efter omdöme kan transporter även beviljas till exempel mot läkarintyg. För studerandena är den öppna kollektivtrafikens förbindelser till de närliggande studiekommunerna viktiga liksom anslutningstrafikens förbindelser till tågen.

Kaskö stad köper inga busstransporter till skoleleverna. Från Kaskö åker det elever till skolorna i Kristinestad och Östermark och de ovan nämnda kommunerna ansvarar för ordnandet av dessa transporter. Till högstadiet i Närpes åker eleverna med den öppna kollektivtrafikens turer. Under läsåret 2014–2015 lät staden transportera en elev med taxi.

Service- och ärendetrafik

Med de köptrafikturer som Kaskö stad skaffar strävar man efter att garantera en ärendeförbindelse till Närpes samt anslutningsförbindelser till expresstureorna mot Vasa, Björneborg, Åbo och Helsingfors. Köptrafikturerna trafikerades våren 2015 av Kb Ingves Bussar Ky och den årliga kostnaden för tureorna är cirka 24 000 € (moms 0 %). Antalet passagerare i ärendetrafiken är litet, i genomsnitt 1–6 passagerare.

Tabell 2. Ärende- och anslutningsförbindelseturer som anskaffas av Kaskö stad (våren 2015)

Kördag/-dagar	Rutt	Kostnad / år
Vardagar (under skoldagar)	Kaskö-Närpes klo 07.05	5 640 € + moms 10 %
Vardagar (under skolornas sommarlov)	Kaskö-Närpes klo 9.25	1 500 € + moms 10 %
Vardagar	Närpes-Kaskö klo 12.00	7 560 € + moms 10 %
Vardagar (när passagerarna i Kaskö)	Närpes-Kaskö klo 16.20	4 710 € + moms 10 %
Vardagar (när passagerarna i Kaskö)	Närpes-Kaskö klo 18.40	4 710 € + moms 10 %
Totalt		24 120 € + moms 10 %

Utmaningar och utvecklingsbehov

De små passagerarmängderna är en stor utmaning för att kunna upprätthålla de erforderliga förbindelserna. Man strävar efter att säkra de nödvändiga ärendeförbindelserna med köptrafik. Särskilt upplevs de bristfälliga trafikförbindelserna mot Seinäjoki vara en stor utmaning. Trafiken i området baseras i stor utsträckning på skoldagstureorna, det vill säga på veckoslut och sommartid är förbindelserna dåliga.

Våren 2015 lades några av Satakunnan Liikenne Oy:s expressturer mellan Vasa och Björneborg ner. De nedlagda tureorna har haft en del användare särskilt på axeln Närpes–Kristinestad, så för deras del försämras servicen. Nedläggningen av expresstureorna påverkar även Kasköbornas möjligheter att röra sig – staden har köpt anslutningsförbindelser mot expresstrafiken till Närpes och när expresstrafikförbindelserna blir färre, försämras anslutningarna till Vasa, Åbo och Björneborg.

6. Persontransporter i Korsnäs

Skoltransporter

I Korsnäs finns det tre svenskspråkiga lågstudier inom grundutbildningen. En finskspråkig elev går i Kolinan koulu i Malax. Ett svenskspråkigt högstadium och gymnasium finns i Petalax. De finskspråkiga högstadie- och gymnasieeleverna går i skola i Vasa. I Korsnäs kommun ordnas skoltransporter för eleverna enligt principerna i tabellen.

För Korsnäs skoltransporter utnyttjas Ab Strandlinjetrafik Oy:s öppna kollektivtrafik. Man strävar särskilt efter att utnyttja den öppna kollektivtrafiken för högstadieelevernas transporter. Förutom den öppna kollektivtrafiken används taxitrafik för transporter av skolelever och förskoleelever. Kommunen köper buss- trafik på morgonen för rutten Harrström–Taklax. Eftermiddagens returtransporter sköts med taxi. Malax kommun ansvarar för skoltransporterna för de Korsnäselever som studerar i Malax.

För elevtrafiken utnyttjas den av nedanstående tabell framgående trafik som förvaltas av NTM-centralen.

Tabell 3. Principerna för skoltransporter

Klass	Skolresa
Förskola	>3 km
1-2 kl.	>3 km
3-6 kl.	>4 km
7-9 kl.	>5 km

Tabell 4. Turer inom den öppna kollektivtrafiken som utnyttjas för Korsnäs skoltransporter

Avtal	Rutt	Avgångstid	Ankomsttid
REITTI-546190	Vasa-Klockarbacken-Petalax	7.50	8.45
	Petalax-Klockarbacken-Vasa	15.10	16.05
	Vias-Langerskogen-Övermalax-Vias Elektriska-Malax HVC-Petalax	8.10	8.45
	Petalax-Malax HVC-Vias Elektriska-Övermalax-Langerskogen-Vias	15.10	15.45
	Snickaris-Långåminne-Paxal-Havras-Lenni Back-Petalax	7.55	8.45i
	Petalax-Lenni Back-Havras-Paxal-Långåminne-Snickaris	15.10	15.55
	Smedbacken-Taklax-Korsbäck-Petalax	8.05	8.45 i
	Petalax-Korsbäck-Taklax-Smedbacken	15.10	15.45
KÄYTTÖ-561072	Velkossen-Nyby-Petalax	8.05	8.40
	Petalax-Nyby-Velkossen	15.10	15.40
SIIRTYMÄ-500574	Bergö-Molpe-Petalax-Vasa	7.55	9.40
	Vasa-Petalax-Molpe-Bergö	15.10	15.45
	Helenelund-Harrström-Korsnäs-Molpe-Petalax	8.10	8.45 i
	Petalax-Molpe-Korsnäs-Harrström-Helenelund	15.10	15.45
			<i>i = till Vasa</i>

Service- och ärendetrafik

Inom Korsnäs kommun finns ingen egentlig servicetrafik. De kunder som är berättigade till färdtjänster enligt socialvårdslagen beställer taxibilar enligt sina behov (resebidrag för pensionärer, 7 personer). Taxikostnaderna för socialtjänsterna uppgick år 2014 totalt till cirka 22 000 €.

År 2014 använde 24 personer som var berättigade till färdtjänster enligt lagen om service och stöd på grund av handikapp färdtjänsten regelbundet. För tillfället är den största utmaningen kring upprätthållandet av färdtjänst-

terna möjligheten att bilda ett heltäckande och kostnadseffektivt system. I dag används färdtjänsten i liten utsträckning och någon regelbunden service- eller ärendetrafik finns inte.

Tidigare har man i kommunen provat på servicetrafik. Användningen var ändå mycket begränsad i förhållande till kostnaderna och för tillfället ser man inget behov av att utveckla servicetrafiken.

Utmaningar och utvecklingsbehov

Inom Korsnäs är konkurrensen om transporterna mycket begränsad. Antalet taxibilar i kommunen är litet, konkurrens saknas och kostnaderna ökar ständigt. Kommunen har som mål att öka antalet taxitillstånd.

Under arbetets gång undersöktes eventuell överlappning mellan kommunens köptrafik och den trafik som förvaltas av NTM-centralen. Mellan Harrström och Korsnäs finns i dagens läge både öppen kollektivtrafik och taxitrafik som kommunen köper. Den öppna kollektivtrafiken erbjuder två turer om dagen på sträckan. Den ena turen lämnar Töjby på morgonen kl. 8:00 och anländer till Petalax kl. 8:50. Turen i fråga är i Harrström cirka kl. 8:07 och i Korsnäs kl. 8:20. Eftermiddagsturen startar från Vasa kl. 15:30 och anländer till Töjby kl. 17. Turen är i Korsnäs kl. 16:45 och i Harrström ca kl. 16:50.

Kommunen har anskaffat taxitransporter från Harrström till Korsnäs dagligen kl. 9:00 och därtill finns det torsdagar och fredagar en morgontransport kl. 8:00. På eftermiddagarna finns det för eleverna en returtransport kl. 13:00 från Korsnäs till Harrström (varje dag). På måndagar och torsdagar finns det dessutom en transport kl. 14 och på onsdagar och tisdagar kl. 15.

Om man vill att eleverna ska använda den öppna kollektivtrafikens bussturer för morgnarnas skoltransporter bör skolans starttid anpassas till bussturen. I dag passerar turen Korsnäs skola en aning för tidigt. Eftersom turen hanterar högstadie- och gymnasieelevernas transporter till Petalax till klockan nio, kan turen inte senareläggas nämnvärt. Alternativen blir då att skolan i Korsnäs börjar tidigare eller att de transporterade eleverna får övervakning.

7. Persontransporter i Kristinestad

Skoltransporter

Det finns ett flertal finsk- och svenskspråkiga skolor i Kristinestad. Skolnätet modifierades sommaren 2015. Den finskspråkiga Lapväärtin koulu (kl. 1–6) och förskolan lades ned 1.8.2015. Eleverna flyttades till skolan i innerstaden. Tjock skola (kl. 1–6) lades också ned 1.8.2015. Eleverna flyttades till den svenskspråkiga skolan i innerstaden (Kristinestads skola). Efter nedläggningarna finns det i Härkmeri en svenskspråkig skola med klasserna 1–6 samt dagvård som är integrerad i förundervisningen. I Lappfjärd finns det en svenskspråkig skola med klasserna 1–6 och förskola. I Kristinestad finns det en finsk- och svenskspråkig förskola var, lågstadium (kl. 1–6), högstadium (kl. 7–9) samt finsk- och svenskspråkiga gymnasier.

För skoltransporterna i Kristinestad utnyttjas den öppna kollektivtrafiken som kompletteras med köptrafik. Med köptrafiken (buss och taxi) sköts skoltransporterna till de sju olika målen.

Sideby-Skaftung-Härkmeri skola

1. Korsbäck-Dagsmark-Lappfjärd
2. Lappfjärdsområdet
3. Liden-Påskmark-Tjock-Kristinestad
4. Kaskö-Kristinestad
5. Kärjenkoski-Uttermossa-Träskvik (matartrafik)
6. Järvikylä-Karijoki och Rajamäen kylä-Karijoki (matattrafik).

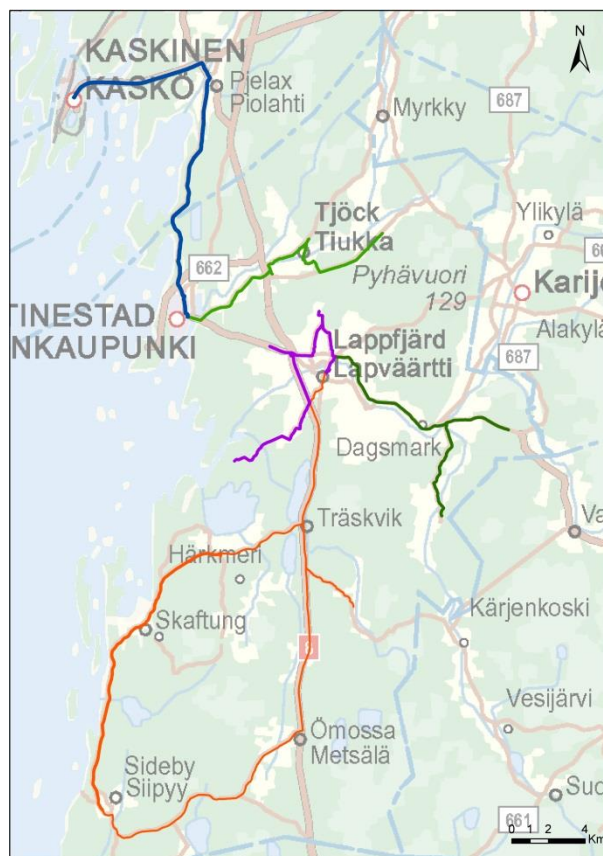


Bild 4. Kristinestads skoltransporter (köptrafikrutterna 1–5)

Den öppna kollektivtrafiken utnyttjas för transporterna till Kristinestads centrum och skolorna i Lappfjärd. Om morgnarna åker cirka 230 skolelever med den öppna kollektivtrafiken. På eftermiddagarna är antalet mindre, eftersom skolorna slutar vid en tidpunkt (kl. 13:00) som inte passar ihop med tidtabellerna för den öppna kollektivtrafiken.

I det finskspråkiga gymnasiet går det elever från bland annat Storå, Bötom och Kaskö. Staden betalar gymnasisternas transporter. Yrkesskoleeleverna går i skola i bland annat Närpes och Kauhajoki.

Tabell 5. Principerna för skoltransportert

Klass	Skolresa
0-3 kl.	> 3 km
4-6 kl.	> 5 km

Service- och ärendetrafik

Vård- och omsorgscentralen i Kristinestad upprätthåller servicetrafik tre dagar i veckan och gör det möjligt för dem som bor i kommunens södra del att uträtta ärenden i Kristinestad och Lappfjärd. Servicetrafiken är avsedd för alla som behöver kollektivtrafik för att använda tjänster som inte erbjuds där man själv bor. För servicetrafiken har vissa grundruttor fastställts. Från dessa avviker man efter behov.

De som använder servicetrafiken är i regel äldre personer som vill kunna uträtta sina ärenden självständigt. Servicetrafikens passagerarantal var år 2013 cirka 1100 personer och aningen större år 2014, dryga 1200 personer.

Det genomsnittliga passagerarantalet har varit 7–8 personer/resa. År 2014 var kostnaderna för servicetrafiken cirka 25 000 € och för 2015 har man budgeterat 23 000 €.

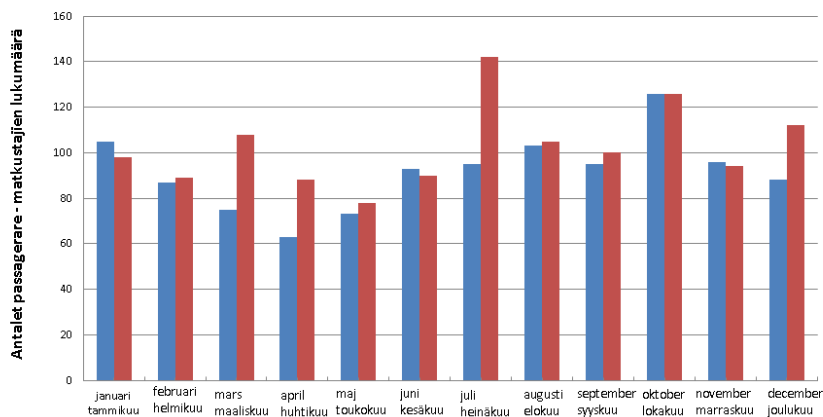


Bild 5. Passagerare i Kristinestads servicetrafik åren 2013 och 2014



Bild 6. Servicetrafikens verksamhetsområde

Utmaningar och utvecklingsbehov

Servicetrafikens betydelse är stor särskilt på grund av de långa avstånden. Verksamheten upplevs som mycket positiv och man skulle vilja utveckla den. För några år sedan gjordes en kartläggning för att utveckla servicetrafiken. Önskemålet har bland annat varit att utveckla tjänsterna i närheten av centrum samt att utvidga trafiken till kommunens norra del. Inom tidtabellerna för den nuvarande servicetrafiken kunde trafiken ökas i innerstaden mitt på dagen, medan kartläggningen har visat att det största förflyttningsbehovet är på morgonen och förmiddagen. Då sköter dock servicetrafiken om förflyttningsbehoven för dem som bor söder om staden. På den norra sidan betjänar den öppna kollektivtrafiken relativt väl uträttandet av ärenden, varför servicetrafiken inte i detta skede behöver utvidgas till områdena i fråga. Utifrån de diskussioner som förts med kommunen skulle man vilja utveckla och utvidga servicetrafiken, men den ekonomiska situationen har begränsat utvecklingsmöjligheterna. I kommunen har man bland annat diskuterat behovet av att utnyttja servicetrafiken för ordnandet av de färdtjänster som förutsätts i socialvårdslagen.

8. Persontransporter i Malax

Skoltransporter

I Malax finns det fyra svenskspråkiga skolor med kl. 1–6 (Bergö, Yttermalax, Petalax och Övermalax) och en finskspråkig skola med kl. 1–6 (Kolnebacken). Från grannkommunerna kommer det cirka fem elever till Kolinan koulu. Nästan alla elever får skoltransport. De finskspråkiga högstadieläverna går i Vasa eller Kurikka och gymnasisterna i Vasa. I Petalax finns det ett svenskspråkigt högstadium och gymnasium.

Principerna för ordnandet av skoltransporterna i Malax är desamma som i Korsnäs (kommunerna har ett gemensamt bildningsväsende). För skoltransporterna utnyttjas Ab Strandlinjetrafik Oy:s öppna kollektivtrafik, som särskilt används av högstadieläverna. Förutom den öppna kollektivtrafiken används taxitrafik för transporter av skolelever och förskoleelever. Det finns cirka 120 elever som färdas med taxi. Kostnaderna för taxitransporterna uppgår till cirka 148 500 euro/år. Avtalet om taxitransporterna gäller till slutet av 2015. Det finns en option för att fortsätta avtalet.

De turer som förvaltas av NTM-centralen och som utnyttjas för skoltransporterna framgår av tabellen nedan:

Tabell 6. Principerna för skoltransporter

Klass	Skolresa	Koululiitu, gränsvärde
Förskola	>3 km	180
1-2 kl.	>3 km	200
3-4 kl.	>4 km	215
5-9 kl.	>5 km	240

Tabell 7. Turer inom den öppna kollektivtrafiken som utnyttjas för Malax skoltransporter

Avtal	Rutt	Avgångstid	Ankomsttid
REITTI-546190	Vasa-Klockarbacken-Petalax	7.50	8.45
	Petalax-Klockarbacken-Vasa	15.10	16.05
	Vias-Langerskogen-Övermalax-Vias Elektriska-Malax HVC-Petalax	8.10	8.45
	Petalax-Malax HVC-Vias Elektriska-Övermalax-Langerskogen-Vias	15.10	15.45
	Snickaris-Långåminne-Paxal-Havras-Lenni Back-Petalax	7.55	8.45i
	Petalax-Lenni Back-Havras-Paxal-Långåminne-Snickaris	15.10	15.55
	Smedbacken-Taklax-Korsbäck-Petalax	8.05	8.45 i
	Petalax-Korsbäck-Taklax-Smedbacken	15.10	15.45
KÄYTTÖ-561072	Velkmossen-Nyby-Petalax	8.05	8.40
	Petalax-Nyby-Velkmossen	15.10	15.40
SIIRTYMÄ-500574	Bergö-Molpe-Petalax-Vasa	7.55	9.40
	Vasa-Petalax-Molpe-Bergö	15.10	15.45
	Helenelund-Harrström-Korsnäs-Molpe-Petalax	8.10	8.45 i
	Petalax-Molpe-Korsnäs-Harrström-Helenelund	15.10	15.45
		<i>i = kominerar i Petalax till Vasa</i>	

Service- och ärendetrafik

I Malax kommun sköts dagscenter- och bastustransporter med ärendetrafiken. Trafikrutterna har planerats på förhand och varje rutt körs två gånger i veckan. Förutom dagscenter- och bastustransporterna ordnas en gång i månaden transport till ett "anhörigcafé".

Information saknas om ärendetrafikens exakta passagerarmängder. I dagscentertransporterna varierar antalet passagerare i genomsnitt mellan tre och åtta personer.

Transporterna trafikeras av flera olika bussbolag och de totala kostnaderna utgörs av de rutt-specifika priserna. Information om de rutter som körs framgår av tabellen nedan.

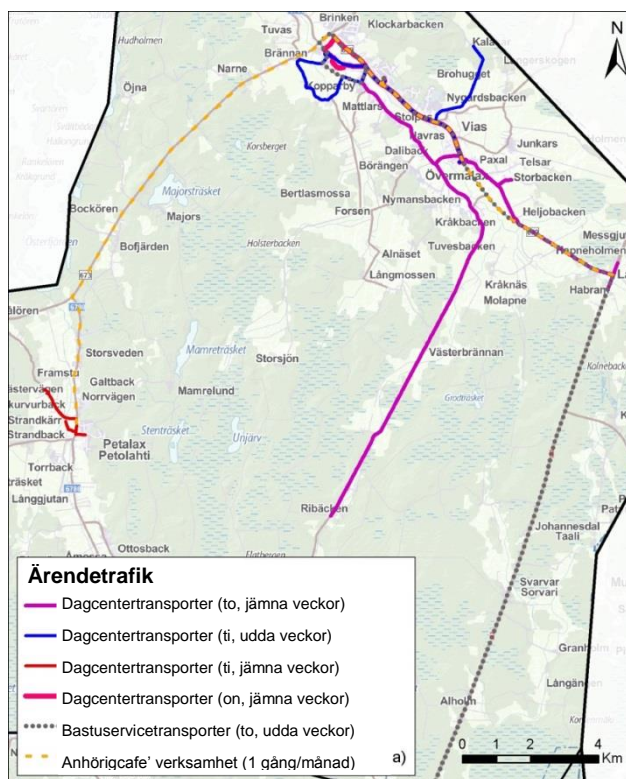


Bild 7. Ärendetransporterna i Malax

Tabell 8. Ärendetransporterna i Malax

Kördag/-dagar	Rutt	Kostnad	Operatör
DAGCENTERTRANSPORTER			
Onsdag (jämma veckor)	Kvarnvägen Övermalax-Eriksvägen-Malmgränd-Åldringshemmet	108,20 €	Charter Bus Engsbo AB
Torsdag (jämma veckor)	Långåminne-Grankärvägen-Paxal-Storbackvägen-Kvarnvägen-Ribäcksvägen-Havrasvägen-Stolpas-Åldringshemmet	121,80 €	Charter Bus Engsbo AB
Tisdag (udda veckor)	Kvarnvägen-Kalaschavägen-Danielköpingsväg-Kopparbyvägen-Åldringshemmet	109,40 €	Charter Bus Engsbo AB
Tisdag (jämma veckor)	Västervägen-Västerstigen-Thorsdagavägen-Pensionärshemmet i Petalax	63,50 €	Taxi Åbonde
BASTUSERVICETRANSPORTER			
Torsdag (udda veckor)	Yttermalax-Köpings-Storätären-Åldringshemmet	75 €	Taxi Kaj Gullfors och Taxi Gösta Holmqvist
Torsdag (udda veckor)	Norra Pörtom-Övermalax-Åldringshemmet	250 €	Taxi Kaj Gullfors och Taxi Gösta Holmqvist
ANHÖRIGCAFE' VERKSAMHET			
Fredag (1 gång/månad)	Långåminne-Åldringshemmet	218 €	Taxi Kaj Gullfors och Taxi Gösta Holmqvist
	Petalax-Åldringshemmet	Enligt taxametern	Taxi Åbonde

Utmaningar och utvecklingsbehov

I dag köper NTM-centralen i Södra Österbotten linjen Velkmossen-Nyby-Petalax (koncessionsavtal 561072). Avtalet omfattar två kommuninterna turer som betjänar skoltransporterna. I fortsättningen kommer NTM-centralen inte att skaffa någon kommunintern trafik, utan transporten av eleverna överförs på kommunens ansvar. Numera är antalet personer som stiger på i riktning Velkmossen så små att transportbehovet i fortsättningen torde kunna skötas med avsevärt mindre fordonspark än i dag.

I Malax har man i något skede övervägt att utveckla servicetrafiken, men man har konstaterat att det varit för dyrt. En ärendetrafik som påminner om den som används i dag täcker transportbehoven på ett mer kostnadseffektivt sätt.

9. Persontransporter i Närpes

Skoltransporter

I Närpes finns det sju svenskspråkiga skolor med kl. 1–6 (Mosebacke, Pjelax, Pörtom, Stenbacken, Västra Närpes, Yttermark, Övermark) och ett svenskspråkigt högstadium med kl. 7–9. De finskspråkiga eleverna går i Kaskö. Eleverna kan även välja Östermark eller Kurikka.

Dessutom finns Närpes gymnasium och Yrkesakademin i Österbotten i centrum. Dessa erbjuder undervisning på andra stadiet. De finskspråkiga gymnasisterna kan gå i skola i Östermark eller Kristinestad. Från Kaskö kommer det elever till Närpes högstadium och gymnasium.

Inom kommunens område omfattade skoltransporterna 511 grundskoleelever och 78 gymnasister år 2014. Antalet elever som transporteras utgör cirka 60 % av alla elever.

För skoltransporterna utnyttjas den öppna kollektivtrafik som förvaltas av NTM-centralen, och därtill köper staden två bussrutter och flera taxitransporter. Färdavtalen är i kraft ett läsår åt gången. Köptrafikmål som sköts med buss är: Råskogen-Vadvägen-Stenbackens skola (kl. 8:10, kl. 12:20 och kl. 14:20) samt Pjelax–Närpes (13:07) och Närpes–Sidsbäck (15:18).

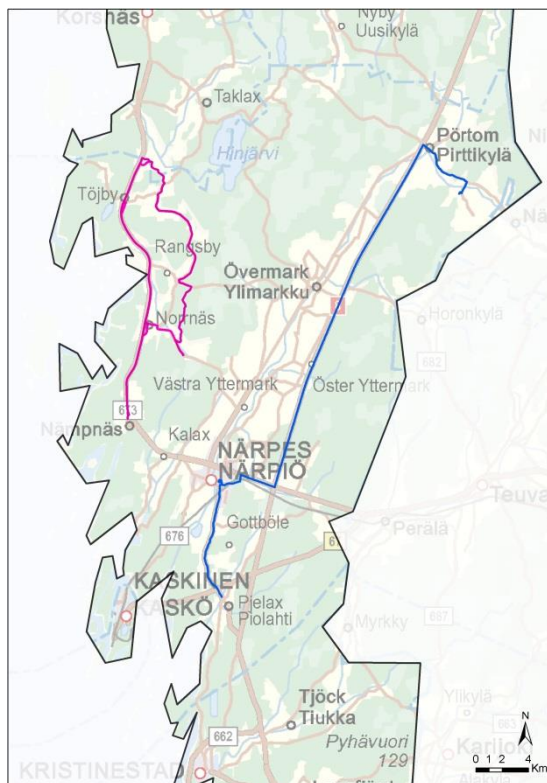


Bild 8. Rutterna för skoltransporter i Närpes (busstransporterna 1 och 2)

Tabell 9. Principerna för skoltransporter

Klass	Skolresa
Förskola	>2 km
1-6 kl.	>3 km
7-9 kl.	>5 km

Tabell 10. Rutterna för skoltransporter i Närpes (busstransporterna 1 och 2)

Avgångstid	Rutt
07:55	Elgmossa-Pörtom-Mosebacke skolcentrum
12:55	Mosebacke skolcentrum-Bäckliden
13:07	Pjelax-Kaldnäs-Gottböle
13:15	Pjelax-Skrattnäs
07:55	Källmossa-Övermark-Mosebacke skolcentrum
15:18	Mosebacke skolcentrum-Övermark-Pörtom-Källmossa
07:52	Bäckliden-Gottböle-Mosebacke-Näsby-Gottböle-Kaldnäs-Pjelax-Mosebacke skolcentrum
12:45	Närpes-Yttermark-Övermark-Östra linjen
15:18	Mosebacke skolcentrum-Bäckliden-Pjelax-Skrattnäs-K:stad-L:fjärd
08:15	Kaskö-Närpes; 15:20 Närpes Kaskö
15:20	Närpes-Pörtom-Vasa
07:25	Stora-K:stad-Närpes-Vasa
07:50	Tuvas-Granliden-Västra Yttermark-Stenbackens skola-Mosebacke skolcentrum
07:50	Helenelund-Västra Närpes skola-Mosebacke skolcentrum
	Rangby-Västra Närpes skola-Mosebacke skolcentrum

Service- och ärendetrafik

I Närpes körs servicetrafiken tre dagar i veckan. För trafiken har vissa grundruttor fastställts. Från dessa avviker man efter kundernas behov. Avtalen om servicetrafiken gäller till slutet av 2015 och kostnaden uppgår till cirka 13 500 euro om året. Exakt information om servicetrafikens kundmängder saknas. Uppskattningsvis har man haft 3–4 passagerare per dag. Servicetrafiken sköts i dag av Ingves Taxi Kb.

Tabell 11. Servicetrafiken i Närpes

Kördag	Rutt
Tisdag	Näveråsen-Yttermark-Övermark-Östra linjen-Molnmossvägen-Karlå-Viiti-Näsby
Torsdag	Rangsby-Töjby-Träskböle-Rangsby-Rangsbyvägen-Strandvägen-Nornäs-Näpnäs-Tjärlax-Kalax-Näsby
Fredag	Pörtmossen-Pörtom-Näsby

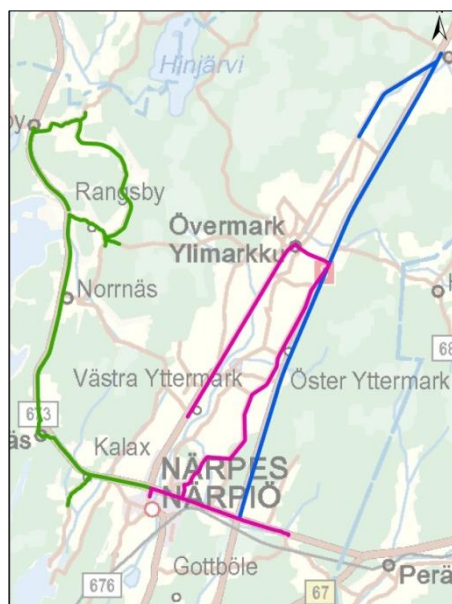


Bild 9. Servicetrafikens rutter

Utmaningar och utvecklingsbehov

Närpes stad är omfattande och det finns flera aktiva byar inom kommunen. Under de tio senaste åren har man lagt ned byskolor och det nuvarande skolnätet ska inte förändras under de närmaste åren. Det finns många som ska få skoltransporter, men det är svårt att ordna effektiva transporter, eftersom de transporterade eleverna är utspridda över ett stort geografiskt område.

Den öppna kollektivtrafiken har en viktig roll i hur skoltransporterna ordnas i Närpes. Utifrån de undersökningar som gjorts i samband med arbetet finns det en mängd olönsam trafik, som i dag sköts genom koncessionsavtal från NTM-centralen eller avtal för övergångsperioden. När NTM-centralens anslag minskar, kan man i fortsättningen sannolikt inte skaffa all nuvarande trafik, utan man kommer att bli tvungen att prioritera vilka turer som ska anskaffas.

Kommunernas roll i ordnandet av den öppna kollektivtrafiken kommer sannolikt att växa och därmed växer betydelsen av samarbetet mellan NTM-centralen och kommunerna. Av de längre förbindelsebehoven är de som riktas till Vasa, Björneborg, Seinäjoki samt huvudstadsregionen viktigast. I närområdet är förbindelserna till Kaskö, Kurikka och Östermark särskilt viktiga med tanke på skoltransporterna. För kommunernas interna trafik är det viktigt att skoltransporterna kan samordnas så effektivt som möjligt.

10. Utvecklingsåtgärder

Utveckling av kollektivtrafikförbindelserna inom planeringsområdet

I trafiken mellan kommunerna strävar man efter att säkerställa regelbundna stomtrafiktjänster på de viktigaste rutterna. Målet är att det regionala trafikverket ska omfatta alla kommuners kommuncentrum eller andra betydande tätorter samt förbindelserna mellan dessa och tillfredsställa studie- och arbetsresebehoven mellan kommunerna liksom behoven av ärenderesor till centralorterna.

Inom planeringsområdet strävar man även i fortsättningen efter att ordna anslutningsförbindelser till fjärtrafiknätet. Långdistansförbindelserna förverkligas primärt på marknadsvillkor. Om tillräckliga förbindelser inte förverkligas på marknadsvillkor, undersöks möjligheterna att skaffa trafik som PSA-trafik i samarbete mellan NTM-centralen i Södra Österbotten och kommunerna. Av anslutningsförbindelserna prioriteras förbindelserna till järnvägsstationen i Seinäjoki samt mot Björneborg och Vasa, varifrån man kommer vidare till Åbo och Helsingfors.

Klassificering av trafiken

I klassificeringen av trafiken ingår 120 turer som ingår i de koncessionsavtal och avtal för övergångsperioden som löper ut åren 2015–2019. Klassificeringen syftar till att identifiera de viktigaste av dessa turer. Turerna har baserat på lönsamheten indelats i fyra huvudkategorier. Den tredje och fjärde huvudkategorin omfattar även underkategorier. Klassificeringen av turerna samt kriterierna för klassificeringen framgår i detalj av tabell 12.

Klassificeringen har gjorts utifrån biljettintäkter (€/km) och genomsnittlig last. Ju lägre kategori en tur ingår i, desto sannolikare måste man använda samhällets stöd för att säkra turen i fråga, det vill säga i praktiken måste trafiken anskaffas genom konkurrensutsättning av kommunen, NTM-centralen eller båda dessa. Fortsatt trafik säkras vid behov med finansiering från NTM-centralen, som kompletterande PSA-trafik. Om det gäller kommunintern trafik, kommer anskaffningen i fråga att ligga på kommunens ansvar. När man skaffar trafik måste man säkerställa att turerna fungerar i båda riktningarna, vilket betyder att vissa turer i de lägre kategorierna är nödvändiga för att turer som uppfyller kriterierna för högre klasser ska kunna verka.

Tabell 12. Klassificering av rutter som trafikeras enligt avtal för övergångsperioden och NTM-centralens koncessionsavtal

Klass	Kriterium	Antalet kollektivtransporturer inom planeringsområdet	%
1	Biljettintäkter > 5 €/km	5	4 %
2	Biljettintäkter 2-5 €/km	18	15 %
3	Biljettintäkter 1-2 € ja		
3a	a) genomsnittlig last > 7	12	10 %
3b	b) genomsnittlig last < 7	7	6 %
4	Biljettintäkter < 1 €/km ja		
4a	a) genomsnittlig last > 7	9	8 %
4b	b) genomsnittlig last 2-7	26	22 %
4c	c) genomsnittlig last < 2	14	12 %
X	---	29	24 %

Inom planeringsområdet hör nästan 60 % av turerna till de svagaste kategorierna (3 och 4) med avseende på biljettintäkter och genomsnittlig last. Av de svagaste turerna (4A-4C) är cirka tio elevtransporter. För alla turer finns det inte tillräckligt med uppföljningsdata, så 24 % av turerna ligger utanför klassificeringen.

Utgångsmässigt kan man tänka sig att man för en stor del av de turer som körs med trafikeringsavtal för övergångsperioden i kategorierna 1 och 2 skulle ansöka om tillstånd för linjebaserad trafik. Det sker dock en förändring i verksamhetsförutsättningarna för trafikeringen efter att övergångsperioden upphör, eftersom en regionbiljett som stöds med samhällets prisreduceringar inte fungerar som betalningsmedel i trafik på marknadsvillkor. Då finns det risk för att särskilt arbetsreseturer, där regionbiljetten varit det primära betalningsmedlet, måste ordnas av samhället, eftersom bussbolagets intäkter sannolikt sjunker avsevärt om man fortsätter med turerna med enbart kundintäkter och utan samhällets stöd.

En del av turerna i de lägre kategorierna är nödvändiga för verksamhetsförutsättningarna för turer som hör till högre kategorier, eftersom de av fordonsrotationsmässiga orsaker i regel körs i båda riktningarna. Utifrån den preliminära informationen fortsätts nästan alla turer, som sköts baserat på koncessionsavtal som upphör år 2015, med en option, det vill säga dessa bussturer torde bibehållas ännu ett år till. I detta samband finns det dock skäl att granska situationen med en viss framförhållning, eftersom de årliga nedskärningarna av NTM-centralens kollektivtrafikanslag i nästa omgång av konkurrensutsättningen kan innebära att vissa av turerna i de svagaste kategorierna inte kommer att fortsätta. Det finns ett hot om att anslagen inte räcker till för att skaffa alla nuvarande turer. Dessa turer kan ha en inverkan på kommunernas skoltransporter.

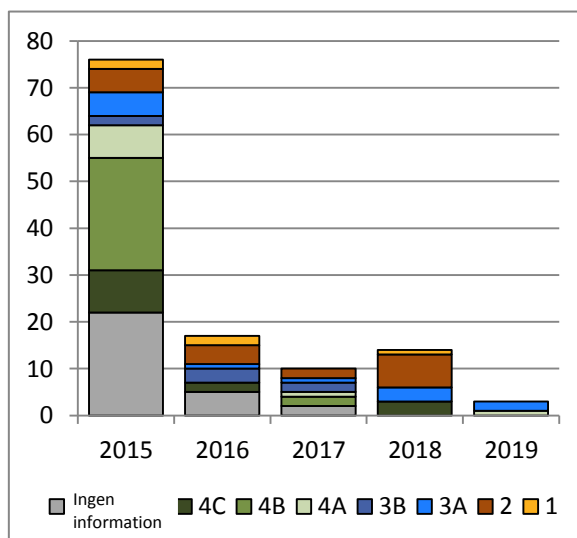


Bild 10. Klassificering av turerna per år för upphörande

Anskaffning av trafik

Utgångspunkter

Den trafik som köps av NTM-centralen är regelbunden persontrafik, som kan användas av alla, och som sköts baserat på ett koncessionsavtal som upprättats mellan NTM-centralen och bussbolaget. Utgångspunkten är att trafik som överskrider kommungränserna skall anskaffas av NTM och den kommuninterna trafiken anskaffas av kommunerna. Kommunerna och NTM kan anskaffa trafik tillsammans, varvid fördelningen av kostnaderna måste avtalas genom ett avtal mellan NTM och kommunen. I avtalet mellan NTM och kommunen avtalas även om samarbete, principer och förfaranden gällande kollektivtrafiken och uppföljningen, koordineringen av kollektivtrafiktjänsterna, biljett- och betalningssystem som används inom kommunens område samt förmedling av information om den kollektivtrafik som kommunen ordnar till de nationella registren.

Särskilt när det inom kommunens område finns mycket trafik som köps av både kommunen och NTM, lönar det sig att utreda möjligheterna till gemensamma anskaffningar. På flera områden ligger kommunens skoltransporter och NTM-centralens köptrafik också i dag hos samma företag och är fordonsrotationsmässigt kopplade, vilket gör att konkurrensutsättningen av denna helhet är naturlig och kan ge kostnadsbesparingar. Man bör dock beakta frågor kring administrationen av avtalen och eventuella förändringar under avtalsperioden.

Den behöriga myndigheten kan låta konkurrensutsätta kollektivtrafiktjänsterna enligt kollektivtrafiklagen och PSA med ett koncessionsavtal eller enligt lagen om offentlig upphandling med en så kallad bruttomodell. Det är endast den behöriga myndigheten som har möjligheten att göra upphandlingar baserade på koncessionsavtal. Kommunerna kan köpa persontransporter och kompletterande kollektivtrafiktjänster inom sitt område enligt lagen om offentlig upphandling. Kommunerna kan även efter eget gottfinnande delta i trafikanskaffning som görs av den

behöriga myndigheten. Då tecknas före upphandling av trafiken ett samarbetsavtal mellan kommunen och NTM-centralen, när kommun inte hör till den kommunala kollektivtrafikens regionmyndighet.

Förlopp 2015–2019

Den egentliga avtalsperioden för alla koncessionsavtal som NTM-centralen förvaltade inom planeringsområdet upphörde våren 2015. I avtalen ingick dock en optionsmöjlighet. Största delen av trafikeringsavtalen för övergångsperioden löper ut åren 2016–2019. För dessa turers del vet man inte ännu om trafiken fortsätter på marknadsvillkor eller om de ska ordnas av NTM-centralen och kommunerna. Därför är det viktigt att kommunerna och NTM-centralen fortsätter sina nuvarande avtal i mån av möjlighet antingen genom optionerna eller konkurrensutsätter trafiken med korta avtal, så att trafiken under åren 2016–2019 kan planeras som större logistiska helheter.

Avtalsobjekten har beskrivits i detalj i stycket "Avtalsobjekt" nedan. Avtalsobjekten har inte i detta skede utsatts för tidtabells- eller ruttförändringar, eftersom man inte ville söndra det linjenät som under tidernas gång uppstått utifrån olika behov utan en omfattande behovskartläggning. Vi rekommenderar att behovet av och möjligheterna till ruttändringar undersöks när trafiken kan konkurrensutsättas i sin helhet efter att avtalen för övergångsperioden löpt ut.

Avtalsobjekt

Tabell 13. Koncessionsavtalsurer inom planeringsområdet (våren 2015)

Sopimus-tunnus	Liikenteenharjoittaja	Reitin nimi	S.	Lähtö	Tulo	Kausi ja vuoromerkintä	Päättyy	LK
KÄYTTÖ-555548	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	VASA-NÄRPES	M	1710	1830	KESÄ - M-To	2015	4B
KÄYTTÖ-555548	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	VASA-NÄRPES	P	1520	1635	KESÄ - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555643	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	VASA - KORSBÄCK	M	1500	1710	KESÄ - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555643	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	VASA - KORSBÄCK	P	0720	1015	TALVI - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555643	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	VASA - KORSBÄCK	P	0750	1015	KESÄ - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555643	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	VASA - KASKÖ	M	1310	1440	TALVI - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555643	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	KRISTIANKAUPUNKI-VAASA	M	0815	1015	TALVI - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555672	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - BERGÖ	M	1410	1600	KESÄ - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555672	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - BERGÖ	P	0755	0940	KESÄ - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555919	6660 AARO E. MÄKELÄ OY	ISOJOKI - KRISTIANKAUPUNKI	M	0845	1000	AINA - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555919	6660 AARO E. MÄKELÄ OY	ISOJOKI - KRISTIANKAUPUNKI	M	1400	1510	KESÄ - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555919	6660 AARO E. MÄKELÄ OY	ISOJOKI - KRISTIANKAUPUNKI	P	1200	1310	AINA - M-P	2015	4A
KÄYTTÖ-555919	6660 AARO E. MÄKELÄ OY	ISOJOKI - KRISTIANKAUPUNKI	P	1610	1710	AINA - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555919	6660 AARO E. MÄKELÄ OY	ISOJOKI KK - VANHAKYLÄ	M	1715	1725	AINA - M-P	2015	4C
KÄYTTÖ-555919	6660 AARO E. MÄKELÄ OY	VANHAKYLÄ - ISOJOKI	M	0815	0845	KESÄ - M-P	2015	4C
KÄYTTÖ-555930	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	VASA - LAPPFJÄRD	P	0535	0730	KESÄ - M-P	2015	4A
KÄYTTÖ-555930	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	VASA - LAPPFJÄRD	M	1610	1800	KESÄ - M-P	2015	4A
KÄYTTÖ-555931	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	TEUVA - VAASA	M	0610	0745	KOULPV - KOULP	2015	2
KÄYTTÖ-555931	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	VAASA - TEUVA	M	1600	1735	KOULPV - KOULP	2015	3A
KÄYTTÖ-555933	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	SEINÄJOKI - JURVA - TEUVA - NÄRPIÖ	P	1645	1840	TALVI - PSS	2015	4A
KÄYTTÖ-555933	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	SEINÄJOKI - JURVA - TEUVA - NÄRPIÖ	M	1945	2130	TALVI - P	2015	4A
KÄYTTÖ-555933	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	SEINÄJOKI - JURVA - TEUVA - NÄRPIÖ	M	2115	2300	TALVI - SS	2015	4A
KÄYTTÖ-555940	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	SEINÄJOKI - KAUAJOKI - TEUVA	M	2125	2250	AINA - M-PS	2015	4B
KÄYTTÖ-555940	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	TEUVA - KAUAJOKI	M	1400	1440	AINA - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-555940	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	TEUVA - KAUAJOKI	P	1330	1400	KESÄ - M-P	2015	4C
KÄYTTÖ-555940	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	VAASA - TEUVA - KAUAJOKI	P	1110	1315	KOULPV - KOULP	2015	4C
KÄYTTÖ-555950	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	JURVA-KRISTIANKAUPUNKI	M	0855	1010	TALVI - M-P	2015	4C
KÄYTTÖ-555950	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	KRISTIANKAUPUNKI-JURVA	M	1415	1535	TALVI - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-557299	33175 KOIVISTO MIKA PENTTI	JURVA - SARVIJOKI - VAASA	M	0900	1000	TALVI - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-557299	33175 KOIVISTO MIKA PENTTI	VAASA - SARVIJOKI - JURVA	M	1030	1130	TALVI - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - MALAX	M	1615	1720	KOULPV - KOULP	2015	4A
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	YTTERMALAX - PETALAX	M	1805	1825	AINA - M-P	2015	4C
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	NYBY - PETALAX - VASA	M	0725	0845	KESÄ - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	MALAX - HAVRAS - MALAX - VASA	M	1605	1700	AINA - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - PAXAL - PETALAX	M	1025	1140	AINA - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - MALAX - HAVRAS	M	1715	1805	AINA - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - YTTERMALAX - TÖJBY	M	1530	1700	AINA - M-P	2015	3A
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	TÖJBY - PETALAX	M	0800	0845	KESÄ - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - PETALAX	M	1215	1320	TALVI - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - PETALAX	M	1035	1115	TALVI - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	PETALAX - VELKMOSSEN	M	1515	1540	KOULPV - KOULP	2015	2
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VELKMOSSEN - PETALAX	M	0815	0840	KOULPV - KOULP	2015	2
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	KORSNÄS - PETALAX	M	0630	0655	KOULPV - KOULP	2015	3B
KÄYTTÖ-561072	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	YTTERMALAX - KORSNÄS	M	1640	1710	KOULPV - KOULP	2015	4B
KÄYTTÖ-561202	71621 BUS WESTER AB	NÄRPES, NÄSBY - OVERMARK - NÄRPES, NÄSBY	M	1245	1335	KOULPV - KOULP	2015	-
KÄYTTÖ-561202	71621 BUS WESTER AB	NÄRPES - KRISTINESTAD - PÖRTOM - MALAX - VASA	M	1425	1725	TALVI - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561202	71621 BUS WESTER AB	VASA - MALAX - NÄRPES	M	2000	2120	TALVI - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561202	71621 BUS WESTER AB	NÄRPES - MALAX - VASA	M	1605	1725	TALVI - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561218	71621 BUS WESTER AB	KASKINEN-TEUVA	M	0700	0740	KOULPV - KOULP	2015	-
KÄYTTÖ-561218	71621 BUS WESTER AB	TEUVA-KASKINEN	M	1355	1435	KOULPV - KOULP	2015	-
KÄYTTÖ-561218	71621 BUS WESTER AB	TEUVA-KASKINEN	M	1505	1545	KOULPV - KOULP	2015	-
KÄYTTÖ-561224	71621 BUS WESTER AB	VASA-KASKÖ	M	1310	1445	AINA - L	2015	-
KÄYTTÖ-561224	71621 BUS WESTER AB	VASA-KASKÖ	M	2100	2230	AINA - SS	2015	-
KÄYTTÖ-561224	71621 BUS WESTER AB	KASKÖ-VASA	M	0800	0940	AINA - L	2015	-
KÄYTTÖ-561224	71621 BUS WESTER AB	KASKÖ-VASA	M	1850	2025	AINA - SS	2015	-
KÄYTTÖ-561224	71621 BUS WESTER AB	VASA-KASKÖ Ei Malax	M	1310	1440	KESÄ - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561224	71621 BUS WESTER AB	KASKÖ - VASA ei Malax	M	0710	0845	KESÄ - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561353	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	VAASA - JURVA - NÄRVIJOKI	M	1300	1430	AINA - M-P	2015	4C
KÄYTTÖ-561353	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	NÄRVIJOKI - JURVA - VAASA	M	0830	1010	KESÄ - M-P	2015	-
KÄYTTÖ-561353	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	NÄRVIJOKI - JURVA - VAASA	M	1440	1610	AINA - M-P	2015	3A
KÄYTTÖ-561353	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	TEUVA - JURVA - VAASA	M	0510	0650	AINA - M-P	2015	4B
KÄYTTÖ-561353	7361 URPOLAN LIIKENNE KY	VAASA - JURVA - TEUVA	M	1620	1800	AINA - M-P	2015	4C
KÄYTTÖ-561455	6793 VEOLIA TRANSPORT WEST OY	VAASA - JURVA	M	0740	0835	KOULPV - KOULP	2015	3B

KÄYTTÖ-555548, avtalet löper ut 1.6.2015. Avtalet omfattar två turer som körs sommartid på sträckan Vasa-Närpes och som tillhör kategori 4B. Det föreslås att turerna förlängs med option åtminstone till 2016. Därefter finns det skäl att utreda turernas passagerarprofil och ställa betydelsen i relation till de tillgängliga anslagen.

KÄYTTÖ-555643, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar fem turer som hör till kategori 4B. Två avtalsenliga turer körs endast sommartid mellan Vasa och Korsbäck. I övrigt betjänar turerna trafiken mellan Vasa och Kristinestad/Korsbäck/Kaskö. De avtalsenliga turerna är enskilda tur-/returturer och man bör mer ingående undersöka en framtida konkurrensutsättning av denna tur som sådan med de nuvarande tidtabellerna. Det föreslås dock att turerna fortsätts med optionen.

KÄYTTÖ-555672, avtalet löper ur 31.5.2015. Avtalet omfattar två turer sommartid mellan Vasa och Bergö. Båda turerna hör till kategori 4B. Turerna körs med samma tidtabell som vintertid. Turerna är den enda kollektivtrafikförbindelsen till Bergö och på vintern betjänar de skoleleverna och på sommaren utträttandet av ärenden i riktning Malax och Vasa. Det föreslås att turerna fortsätts med optionen.

KÄYTTÖ-555919, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar sex turer som främst körs mellan Storå och Kristinestad. Av dessa körs två på sommaren och fyra på vintern. De turer som körs på vintern hör till kategorierna 4A, B och C. Somamturerna hör till kategorierna 4B och 4C. Turerna betjänar skoltransporter och uträttandet av ärenden. Användningen är dock begränsad. Det föreslås att turerna förlängs till 2016 med optionen. Därefter finns det skäl att utreda turernas passagerarprofil och ställa betydelsen i relation till de tillgängliga anslagen.

KÄYTTÖ-555930, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar två turer som körs sommartid och som tillhör lönsamhetskategori 4A. Turerna erbjuder en förbindelse mellan Vasa och Lappfjärd. Det föreslås att turerna förlängs med option till 2016.

KÄYTTÖ-555931, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar två turer som körs mellan Östermark och Vasa under skoldagar. De hör till lönsamhetskategori 2 och 3A. Det föreslås att turerna fortsätts med optionen. Turerna har haft relativt gott om passagerare och det rekommenderas att förbindelsen bibehålls även i fortsättningen.

KÄYTTÖ-555933, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar tre turer till/från Seinäjoki. Dessa körs fredagar och söndagar. Turerna hör till lönsamhetskategori 4A. Turerna har mycket få passagerare, men eftersom de fungerar som anslutningsförbindelser till Seinäjoki, föreslås det att de förlängs med option åtminstone till 2016.

KÄYTTÖ-555940, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar 4 turer som hör till lönsamhetskategorierna 4B och 4C. En av turerna körs på sommaren och en på skoldagar. Turerna går i huvudsak utanför planeringsområdet, så deras betydelse för kollektivtrafikutbudet inom planeringsområdet är mycket liten. Det föreslås att turerna i detta skede fortsätts med optionen.

KÄYTTÖ-555950, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar två turer som körs under vintervardagar mellan Jurva och Kristinestad. Den ena turen hör till lönsamhetskategori 4B och den andra till 4C. Turerna betjänar studerandenas behov i kommunerna längs sträckan. Det föreslås att turerna förlängs med option åtminstone till 2016.

KÄYTTÖ-557299, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar två turer som körs under vintervardagar mellan Jurva och Vasa. För turerna saknas kalkyldata. Turerna betjänar studerandenas behov i kommunerna längs sträckan. Turerna går i huvudsak utanför planeringsområdet, så deras betydelse för kollektivtrafikutbudet inom planeringsområdet är mycket liten. Det föreslås att turerna i detta skede fortsätts med optionen, om kalkyldata kan fås från bussbolaget.

KÄYTTÖ-561072, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar sammanlagt 14 turer. Av dessa körs två endast sommartid och fem turer under skoldagar, fyra turer året om. Resten av turerna körs under vintervardagar. Turerna betjänar elev-, ärende- och arbetstrafik mellan Vasa, Malax och Korsnäs. En stor del av turerna ankommer till eller startar från skolcentret i Petalax. Turerna hör till kategorierna 2, 3A, 3B, 4A, 4B och 4C. Kalkyldata saknas för sommartrafiken. Elevturen mellan Petalax och Velkmossen (tur-retur) är den lönsammaste delen av avtalet. Det föreslås att turerna i detta skede fortsätts med optionen.

KÄYTTÖ-561218, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar sammanlagt 13 turer. Av dessa körs fyra på lördag och söndag mellan Vasa och Kaskö och två på sommaren mellan Vasa och Kaskö. De övriga sex turerna betjänar främst elevtransporter inom området för Malax, Närpes och Kristinestad. För turerna saknas kalkyldata. Det föreslås att turerna i detta skede fortsätts med optionen, om kalkyldata kan fås från bussbolaget.

KÄYTTÖ-561353, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar totalt fem turer, varav en körs endast sommartid. Turerna hör till kategorierna 3A, 4B och 4C. Turerna betjänar elev- och ärendetrafikens behov i kommunerna längs sträckan. Turerna går i huvudsak utanför planeringsområdet, så deras betydelse för kollektivtrafikutbudet inom planeringsområdet är mycket liten. Det föreslås att turerna i detta skede fortsätts med optionen, om kalkyldata kan fås från bussbolaget.

KÄYTTÖ-561353, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar en tur som körs under skoldagar. Turen går i huvudsak utanför planeringsområdet, så dess betydelse för kollektivtrafikutbudet inom planeringsområdet är mycket liten. Det föreslås att turen i detta skede fortsätts med optionen, om kalkyldata kan fås från bussbolaget.

Tabell 14. Turer enligt avtal för övergångsperioden inom planeringsområdet (våren 2015)

Sopimus-tunnus	Liikenteenharjoittaja	Reitin nimi	S.	Lähtö	Tulo	Kausi ja vuoromerkitä	Päättyy	LK
SIIRTYMÄ-500650	71621 BUS WESTER AB	KASKÖ - NÄRPES	M	1400	1420	TALVI - KOULP	2015	-
SIIRTYMÄ-500650	71621 BUS WESTER AB	NÄRPES - VASA	M	0730	0900	TALVI - M-P	2015	1
SIIRTYMÄ-500650	71621 BUS WESTER AB	VASA - LAPPFJÄRD	M	1610	1800	TALVI - M-P	2015	1
SIIRTYMÄ-500650	71621 BUS WESTER AB	NÄRPIÖ-KASKINEN	M	1345	1400	KOULPV - KOULP	2015	-
SIIRTYMÄ-500650	71621 BUS WESTER AB	NÄRPES - LAPPFJÄRD	P	0645	0730	TALVI - M-P	2015	2
SIIRTYMÄ-500735	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	LAPPFJÄRDKYRKA - LAPPFJÄRD - KRISTINESTAD	P			TALVI - M-P	2015	-
SIIRTYMÄ-500735	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	LAPPFJÄRDKYRKA - LAPPFJÄRD - KRISTINESTAD	M	0940	0950	TALVI - TITO	2015	4B
SIIRTYMÄ-500735	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	KRISTINESTAD-ÖMOSSA-HEDEN-SIDEBY	M	1330	1410	TALVI - TITO	2015	-
SIIRTYMÄ-500735	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	KRISTINESTAD-ÖMOSSA-HEDEN-SIDEBY	M	1500	1555	KOULPV - KOULP	2015	3A
SIIRTYMÄ-500735	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	KRISTINESTAD-ÖMOSSA-HEDEN-SIDEBY	P	0725	0820	KOULPV - KOULP	2015	3A
SIIRTYMÄ-500735	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	KRISTINESTAD-LAPPFJÄRDKYRKA	M	0930	0940	TALVI - TITO	2015	4B
SIIRTYMÄ-500735	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	LAPPFJÄRDKYRKA - LAPPFJÄRD - KRISTINESTAD	P	1330	1345	TALVI - TITO	2015	4C
SIIRTYMÄ-500735	7237 KB INGVESS BUSSAR KY	KRISTINESTAD-LAPPFJÄRDKYRKA	P	1345	1355	TALVI - TITO	2015	2
SIIRTYMÄ-500658	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	KRISTINESTAD - ISOJOKI	M	1500	1550	KOULPV - KOULP	2016	2
SIIRTYMÄ-500658	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	ISOJOKI - KRISTINESTAD	M	0725	0815	KOULPV - KOULP	2016	2
SIIRTYMÄ-500658	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	ISOJOKI - KARJOKI	M	1600	1635	KOULPV - KOULPT	2016	4C
SIIRTYMÄ-500661	71621 BUS WESTER AB	VASA - LAPPFJÄRD - DAGSMARK	M	1500	1705	TALVI - M-P	2016	-
SIIRTYMÄ-500661	71621 BUS WESTER AB	LAPPFJÄRD - VASA	M	0535	0730	TALVI - M-P	2016	-
SIIRTYMÄ-500662	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	KASKÖ - NÄRPES	M	1540	1600	KOULPV - KOULP	2016	3B
SIIRTYMÄ-500662	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - KASKÖ	M	0745	0800	KOULPV - KOULP	2016	3B
SIIRTYMÄ-500662	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	KASKÖ - NÄRPES	M	0820	0840	KOULPV - KOULP	2016	1
SIIRTYMÄ-500662	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - KASKÖ	M	1520	1535	KOULPV - KOULP	2016	1
SIIRTYMÄ-500662	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - KRISTINESTAD - LAPPFJÄRD	M	1515	1605	KOULPV - KOULP	2016	2
SIIRTYMÄ-500662	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	PÄSKMARK - KRISTINESTAD	M	0800	0815	KOULPV - KOULP	2016	4C
SIIRTYMÄ-500662	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	KASKÖ - NÄRPES	M	1400	1420	TALVI - KOULP	2016	-
SIIRTYMÄ-500662	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - KASKÖ	M	1345	1400	TALVI - KOULP	2016	-
SIIRTYMÄ-500784	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	VASA - NÄRPES	M	1710	1825	TALVI - M-To	2016	3B
SIIRTYMÄ-500784	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - VASA	M	1520	1635	TALVI - M-P	2016	3A
SIIRTYMÄ-500784	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	ELGMOSSA - NÄRPES	M	0755	0845	KOULPV - KOULP	2016	2
SIIRTYMÄ-500784	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - LAPPFJÄRD	P	0645	0730	TALVI - M-P	2016	-
SIIRTYMÄ-500651	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES- SVEIDAN	M	0810	0825	KOULPV - KOULP	2017	3B
SIIRTYMÄ-500651	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	SVEIDAN - NÄRPES SKOLCENTRUM	M	0825	0840	KOULPV - KOULP	2017	3B
SIIRTYMÄ-500651	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	PJELAX - BÄCKLIDEN -NÄRPES	M	0750	0812	KOULPV - KOULP	2017	4B
SIIRTYMÄ-500651	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	TUVAS - GRANLID - NÄRPES	M	0750	0830	KOULPV - KOULP	2017	3A
SIIRTYMÄ-500660	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	VASA - LAPPFJÄRD	M	1710	1900	AINA - P	2017	4A
SIIRTYMÄ-500789	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - NORRNAS	M	0825	0840	KOULPV - KOULP	2017	2
SIIRTYMÄ-500789	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	TJÄRLAX - NÄRPES SKOLCENTRUM	M	0810	0830	KOULPV - KOULP	2017	2
SIIRTYMÄ-500845	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	RANGSBY - NÄRPES	M	0750	0840	KOULPV - KOULP	2017	4B
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - PETALAX - BERGÖ	M	1410	1600	TALVI - M-P	2018	2
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - PETALAX - BERGÖ	P	0755	0940	TALVI - M-P	2018	2
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	TÖJBY - PETALAX	M	0800	0850	TALVI - M-P	2018	2
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - MALAX - NYBY	P	0640	0740	KOULPV - KOULP	2018	2
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	HÖGBACK - NÄRPES	M	0630	0715	KOULPV - KOULP	2018	4C
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - KORSNÄS	M	1140	1310	TALVI - M-P	2018	4C
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	PETALAX - KORSNÄS	M	1510	1540	KOULPV - KOULP	2018	1
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	VASA - PAXAL - PETALAX	P	0730	0845	TALVI - M-P	2018	3A
SIIRTYMÄ-500574	6665 AB STRANDLINJETRAFIK OY	NÄRPES - TÖJBY	M	0730	0800	KOULPV - KOULP	2018	4C
SIIRTYMÄ-500625	6660 AARÖ E. MÄKELÄ OY	OHRILUOMA - ISOJOKI	M	0800	0830	TALVI - M-P	2018	2
SIIRTYMÄ-500625	6660 AARÖ E. MÄKELÄ OY	ISOJOKI KK - KRISTIINANKAUPUNKI	M	1500	1600	TALVI - M-P	2018	2
SIIRTYMÄ-500769	6793 VEOLIA TRANSPORT WEST OY	KAUHAJOKI - TEUVA - KRISTIINANKAUPUNKI	M	1340	1455	TALVI - M-P	2018	3A
SIIRTYMÄ-500786	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - RANGSBY - TÖJBY	M	0755	0830	KOULPV - KOULP	2018	3A
SIIRTYMÄ-500786	73081 INGVESS & SVANBÄCK AB OY	NÄRPES - HARRSTRÖM	M	1520	1600	KOULPV - KOULP	2018	2
SIIRTYMÄ-500643	6662 AB HALDIN & ROSE OY	TURKU SATAMA - OULU	M	2020	0800	AINA - M-S	2019	3A
SIIRTYMÄ-500643	6662 AB HALDIN & ROSE OY	TURKU SATAMA - OULU	P	2030	0830	AINA - M-S	2019	3A
SIIRTYMÄ-500643	6662 AB HALDIN & ROSE OY	TURKU-TURKU SATAMA - OULU	P	2030	0830	AINA - M-S	2019	4A

SIIRTYMÄ-500650, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar fyra turer som körs vintertid och en som körs under skoldagar. Turerna hör till kategorierna 1 och 2. Antalet användare på turerna har varit relativt bra, så det är sannolikt att man ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för åtminstone en del av turerna. Om man inte ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna efter det nuvarande avtalet, föreslås det att NTM-centralen och kommunerna anskaffar dem med koncessionsavtal inom ramen för anslagen.

SIIRTYMÄ-500735, avtalet löper ut 31.5.2015. Avtalet omfattar totalt åtta turer varav fem körs på tisdagar och torsdagar under vintervardagar. Turerna hör till kategorierna 2, 3A, 4B och 4C och de betjänar i huvudsak elevtransporter och ärendetrafik. Turerna är inte till alla delar ens måttligt lönsamma. Om man inte ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna efter det nuvarande avtalet, måste man separat överväga anskaffning av turerna. Det finns skäl att utreda turernas passagerarprofil och ställa betydelsen i relation till de tillgängliga anslagen.

SIIRTYMÄ-500658, avtalet löper ut 31.12.2016. Avtalet omfattar totalt tre turer som körs under skoldagar. Turerna hör till kategorierna 2 och 4C och de betjänar i huvudsak elevtransporter. Antalet användare på turerna har varit relativt bra, så det är sannolikt att man ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna. Om detta inte sker, måste man separat överväga anskaffningen av turerna.

SIIRTYMÄ-500661, avtalet löper ut 31.5.2016. Avtalet omfattar totalt två turer som körs under vintervardagar. Kalkyldata saknas för turerna, så deras betydelse kan inte bedömas i detta sammanhang.

SIIRTYMÄ-500662, avtalet löper ut 31.12.2016. Avtalet omfattar totalt åtta turer som främst körs under skoldagar. Turerna hör till kategorierna 1, 2, 3B och 4C och de betjänar i huvudsak elevtransporter. Antalet användare på turerna har varit relativt bra, så det är sannolikt att man ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna. Om detta inte sker, bör NTM-centralen och kommunerna separat överväga anskaffning av turerna.

SIIRTYMÄ-500784, avtalet löper ut 31.12.2016. Avtalet omfattar totalt fyra turer som i huvudsak hör till kategorierna 2, 3A och 3B och de betjänar i huvudsak elevtransporter. Antalet användare på turerna har varit hyfsat bra, så det är sannolikt att man ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för åtminstone en del av turerna. Om detta inte sker, bör NTM-centralen och kommunerna separat överväga anskaffning av turerna.

SIIRTYMÄ-500651, avtalet löper ut 31.5.2017. Avtalet omfattar totalt fyra turer som i huvudsak hör till kategorierna 3A, 3 B och 4 B och de betjänar i huvudsak elevtransporter. Antalet användare av turerna har varit ganska litet, så det är möjligt att man inte ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna. Om detta sker, bör NTM-centralen och kommunerna separat överväga anskaffning av turerna.

SIIRTYMÄ-500660, avtalet löper ut 31.12.2017. Avtalet omfattar en fredagstur, som hör till kategori 4A. Antalet användare av turerna har varit ganska litet, så det är möjligt att man inte ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turen, om den inte passar in i företagarens fordonsrotation. Om detta sker, bör NTM-centralen och kommunerna separat överväga anskaffning av turen.

SIIRTYMÄ-500789, avtalet löper ut 31.12.2017. Avtalet omfattar totalt två turer som i huvudsak hör till kategori 2 och de betjänar i huvudsak elevtransporter. Antalet användare på turerna har varit hyfsat bra, så det är sannolikt att man ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna.

SIIRTYMÄ-500845, avtalet löper ut 31.12.2017. Avtalet omfattar en tur som körs under skoldagarna. Den hör till kategori 4B. Antalet användare av turen har varit ganska litet, så det är möjligt att man inte ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turen, om den inte passar in i företagarens fordonsrotation. Om detta sker, bör NTM-centralen och kommunerna separat överväga anskaffning av turen.

SIIRTYMÄ-500574, avtalet löper ut 31.5.2018. Avtalet omfattar totalt nio turer varav fem körs på vintervardagar och fyra under skoldagar. Turerna hör till kategorierna 1, 2, 3A, 4B och 4C och de betjänar i huvudsak elevtransporter och ärendetrafik. Antalet användare på turerna har varit relativt bra, så det är sannolikt att man ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna. Om detta inte sker, bör NTM-centralen och kommunerna separat överväga anskaffning av turerna.

SIIRTYMÄ-500625, avtalet löper ut 14.8.2018. Avtalet omfattar totalt två turer som körs under vintervardagar. Turerna hör till kategori 2. Turerna går i huvudsak utanför planeringsområdet, så deras betydelse för kollektivtrafikutbudet inom planeringsområdet är mycket liten. Antalet användare på turerna har varit hyfsat bra, så det är sannolikt att man ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna.

SIIRTYMÄ-500769, avtalet löper ut 21.10.2018. Avtalet omfattar en tur som körs under vintervardagar och som hör till kategori 3A. Antalet användare av turen har varit litet, så det är möjligt att man inte ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turen, om den inte passar in i företagarens fordonsrotation. Om detta sker, bör NTM-centralen och kommunerna separat överväga anskaffning av turen.

SIIRTYMÄ-500786, avtalet löper ut 31.12.2018. Avtalet omfattar totalt två turer som körs under skoldagar. Turerna hör till kategorierna 2 och 3A. Antalet användare på turerna har varit hyfsat bra, så det är sannolikt att man ansöker om tillstånd för linjebaserad trafik för turerna.

SIIRTYMÄ-500786, avtalet löper ut 31.5.2019. Avtalet omfattar tre expressförbindelser mellan Åbo hamn och Uleåborg. Turerna hör till kategorierna 3A och 4A. Expressstrafiken längs riksväg 8 ligger inte på NTM-centralens prioritetlista, så turen kommer inte att anskaffas om tillstånd för linjebaserad trafik inte ansöks för turerna.

Organisering av hur kollektivtrafiken planeras inom området

Organiseringen av hur kollektivtrafiken planeras har en stor betydelse för hur kommunens persontransporter kan ordnas till en kostnadseffektiv helhet. På kommunnivå varierar praxisen kring planeringen av kollektivtrafiken och organiseringen av persontransporter mycket.

I varje kommun inom planeringsområdet finns en kontaktperson för kollektivtrafiken som ska underlätta kontakter och kommunikation. Bland annat sköter NTM-centralen i Södra Österbotten kontakterna och informationen till kommunerna via dessa kontaktpersoner för kollektivtrafiken. Det är naturligt att kommunens transportansvariga verkar som kontaktperson för kollektivtrafiken. I alla kommuner finns det dock inte någon entydig ansvarsperson för transporter, så de egentliga uppgifterna och arbetsbeskrivningarna för de personer som verkar som kontaktpersoner för kollektivtrafiken varierar mycket. En del av kontaktpersonerna för kollektivtrafiken deltar konkret i planeringen och genomförandet av planeringen, medan andra snarare fungerar som kontaktpersoner och informationsförmedlare.

Betydelsen av informationshanteringen betonas när man går från kommunnivån till regional planering. Eftersom varje förvaltningsorgan på kommunnivå ansvarar för sina egna transporter, kan även informationen om transporter vara spridd. I kommunen finns det inte nödvändigtvis någon person som skulle förvalta och känna till transporter inom de olika förvaltningsorganen. Situationen varierar avsevärt mellan kommunerna.

Den övergripande planeringen av kollektivtrafiken samt den regionala anskaffningsprocessen för transporter är omfattande helheter, som ställer stora krav på både kommunerna och NTM-centralen. För tillfället är de största problemen förknippade med en begränsad satsning på utvecklingen av anskaffningen av transporter på grund av resursbrister. Kommunernas kontaktpersoner för kollektivtrafiken samt de transportansvariga sköter i regel sin uppgift vid sidan av sin egentliga arbetsbeskrivning. Då kan det vara svårt att uppnå tillräcklig sakkunskap och planerings- och anskaffningskompetensen kring transporter kommer inte åt att utvecklas. Det är viktigt att man uppnår en tillräcklig sakkunskap, så att man skall kunna undvika dyra felanskaffningar och kunna organisera transporter effektivt i enlighet med den reformerade lagstiftningen.

På grund av tvåspråkigheten i området förekommer det i dag många skoltransporter mellan kommunerna. Skolnätet i området har krympt avsevärt under de senaste tio åren och därigenom har transporter ökat. Sannolikt kommer skolnätet i fortsättningen inte att ändras märkbart, så transportbehoven (mål/riktning) har etablerats någorlunda. Den öppna kollektivtrafiken som NTM-centralen förvaltar betjänar särskilt högstadieslever på skolresor mellan kommunerna. Eftersom NTM-centralens resurser ständigt reduceras, torde kommunernas ansvar för upprätthållandet av dessa viktiga förbindelser öka. Förutom skolturer mellan kommunerna behövs även ett samarbete mellan parterna för organiseringen av ärende- och anslutningstrafik.

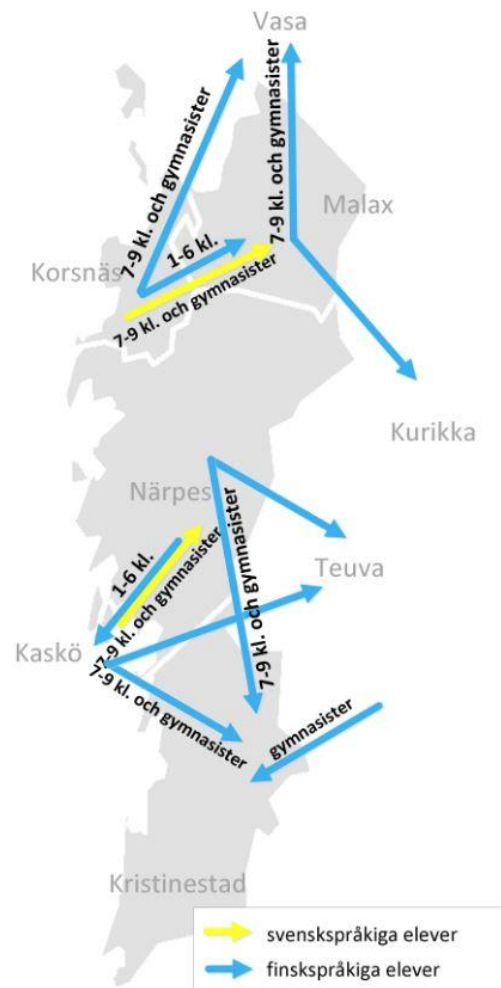


Bild 11. Skolresor mellan kommunerna

Regionlogistik som stöder kommunerna i planeringen av transporterna

Inom planeringsområdet har kollektivtrafikfrågor och persontransporter skötts kommunvis av ämbetsmän vid sidan av deras övriga uppgifter. Bildningsväsendets och socialväsendets transportkostnader ökar årligen och utgör en allt större del av förvaltningsorganens budget. Därför borde man i fortsättningen kunna göra transportsystemet effektivare. När de nya trafikformerna och lagstiftningen utvecklas, räcker resurserna hos kommunernas ämbetsmän eventuellt inte till för att sköta uppgifterna på bästa möjliga sätt, eftersom man är tvungen att sköta uppgiften vid sidan av det övriga arbetet.

En metod för effektivare transporter kunde vara anställning av en regional persontrafiklogistik. I dag kan man genom att kombinera persontransporterna uppnå effektiviseringar, när man beaktar de olika förvaltningsorganens och kommunernas transporter. Anställandet av en eventuell regional persontrafiklogistik tar inte bort behovet av kommunala transportansvariga eller transportarbetsgrupper, men logistikern kunde även ta sig ett ansvar i kommunernas arbete.

Förvaltningen av trafiken och transporterna omfattar flera olika uppgifter, såsom planering av transporttjänster, anskaffning och förvaltning av transporttjänster, deltagande i samarbetet mellan olika parter, kontakt med buss- och taxiföretagare samt givande av utlåtanden. Ordandet av transporterna omfattar skeden som upprepas årligen. Till de dagliga och veckovisa uppgifterna hör att sköta de praktiska frågorna och reagera på det som händer. Uppföljningen av transporttjänsterna är ofta begränsat till att kontrollera fakturorna. I flera kommuner finns det inte tid för att informera och ytterligare utveckla trafiktjänsterna.

Beroende på kommunens storlek kan till exempel direktören för bildningsväsendet i praktiken ansvara för planering och anskaffning av hela transportsystemet. Å andra sidan kan arrangemanget vara uppdelat på bildningsväsendets sekreterare och skolor, rektorer och/eller skolsekreterare. I en liten kommun kan transportfrågorna skötas av till exempel fyra-fem personer inklusive social- och skolväsendet.

Förvaltning av de köpta transporterna (till exempel godkännande av fakturor), regionbiljettfrågor samt bland annat allmänna uppgifter förknippade med kollektivtrafiken är ganska jämnt fördelade under hela året. Inom bildningsväsendet är rusningstopparna på våren (nya buss-/taxirutter och tidtabeller) och i början av hösten. I praktiken måste systemet åligen planeras om/modifieras för att lämpa sig för behovet följande år. Budgetarna för transporterna utarbetas på hösten. Dessutom kan olika planer och projekt tillfälligt vara mycket sysselsättande. Baserat på erfarenheter inom flera planeringsområden, kan den tid som sätts på kollektivtrafikfrågor variera i baskommunerna på årsnivå från arbetsinsatser på under en vecka till 50 arbetsdagar. Flera personer har förutom den genomsnittliga arbetsmängden projektartade arbeten, som tidvis kan kräva stora arbetsinsatser. Sådana uppgifter är bland annat driftsättning av ny trafik eller den tid som kommunerna behandlar olika planer.

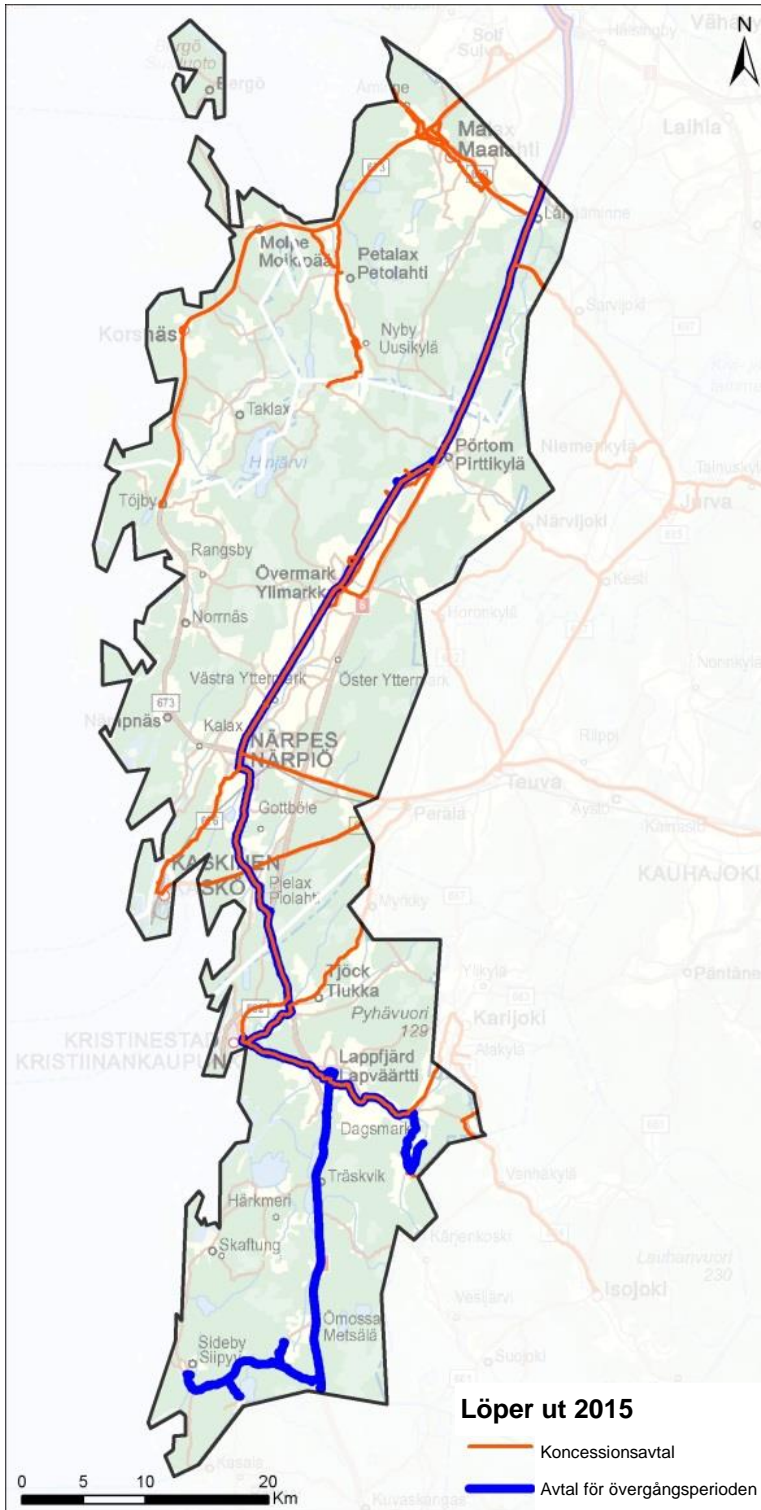
Alla uppgifter relaterade till persontransporter i kommunerna kanske inte kan flyttas över på persontrafiklogistikern, utan en del av de transportrelaterade uppgifterna hålls fortsättningsvis kommunspecifika. Den regionala persontrafiklogistikerns arbete kunde fokuseras på skötsel av följande uppgifter:

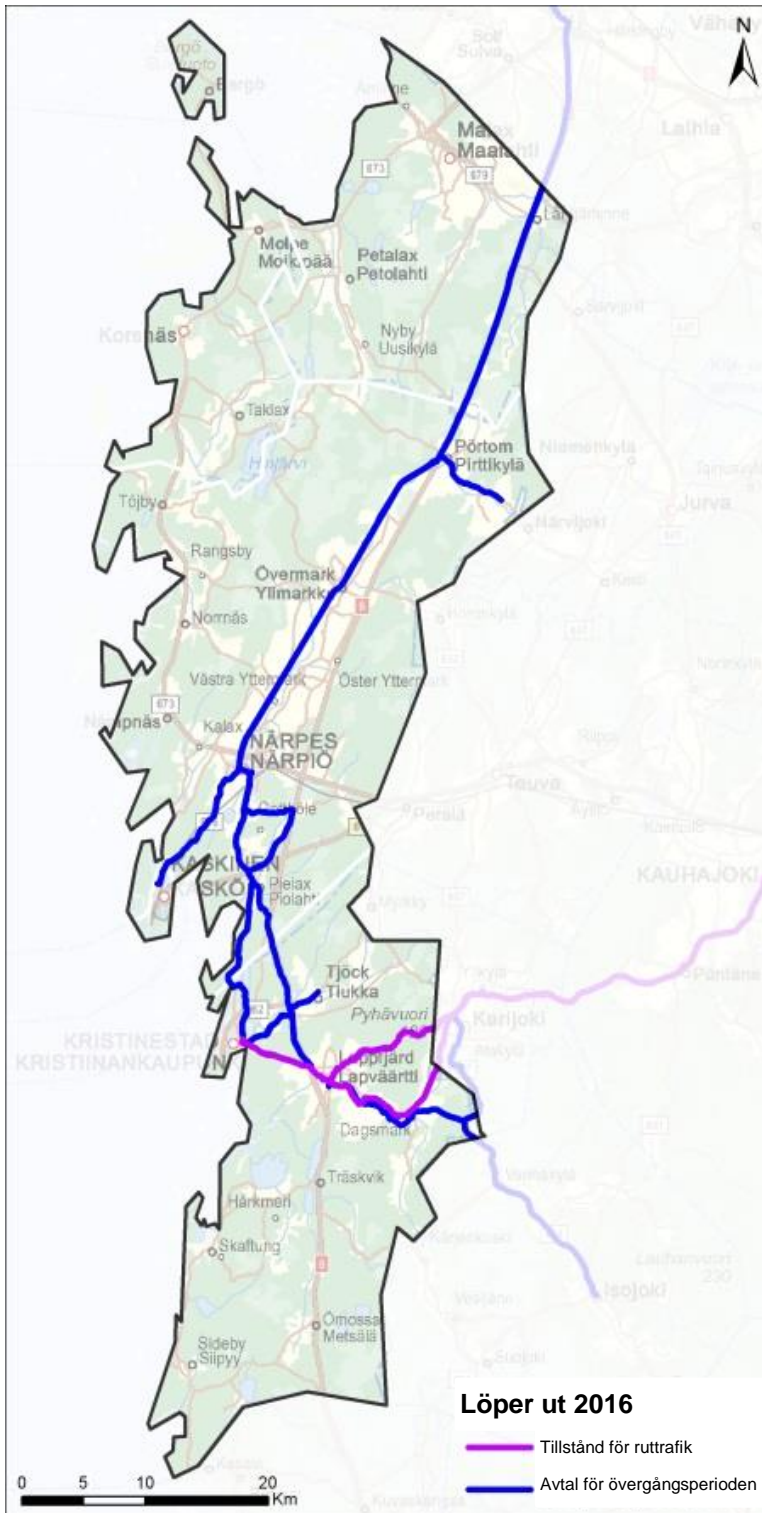
- stöda kommunerna i planering och anskaffning av transporter
- utveckla transporttjänsterna regionalt
- samordna transporterna
- följa upp och utveckla uppföljning av färdtjänsterna
- utveckla marknadsföring och information
- delta i utvecklingsprojekt
- handleda och ge råd samt förmedla aktuell information till kommunerna
- utveckla kompetensen inom kollektivtrafiken i regionen
- hålla kontakten till trafikoperatörer och andra aktörer.

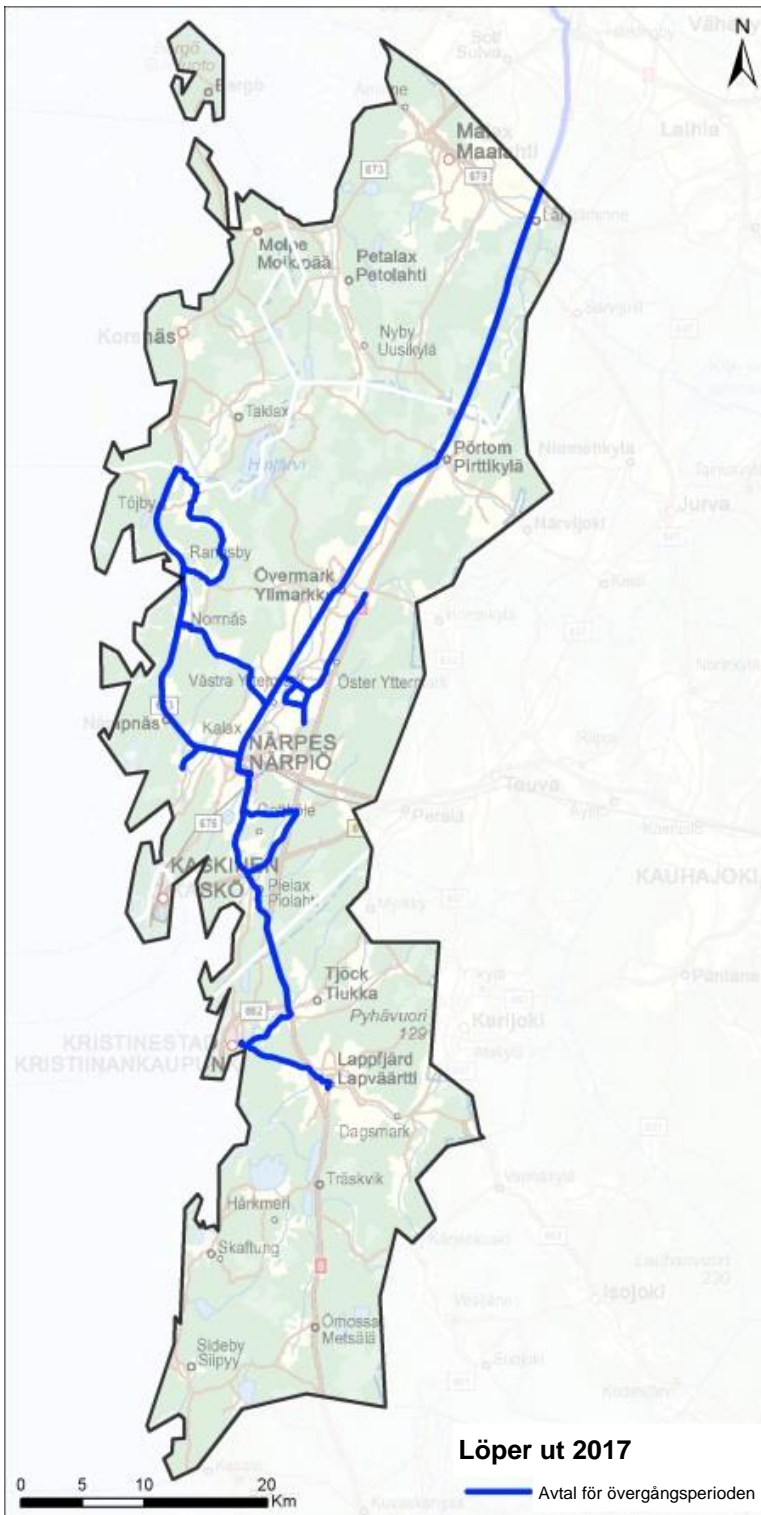
Lönekostnaden för en persontrafiklogistik uppskattas vara cirka 60 000 euro/år. I den första fasen kunde persontrafiklogistikerna anställas med ett treårigt, tidsbundet avtal. I vissa stadsregioner har man fått ett statsbidrag på 50 procent för anställning av persontrafiklogistik. Om statsbidrag beviljas och storleken uppgår till 50 procent av lönekostnaderna, ska kommunerna under de tre första åren betala cirka 30 000 euro/år. Fördelningsgrunden mellan kommunerna kan till exempel vara invånarantalet.

Bilagor

Bilaga 1. Trafikeringsavtalen löper ut åren 2016–2018









PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 81/2015				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Sonja Aarnio Anne Herranen Toni Joensuu		Publiceringsdatum Oktober 2015		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten		
		Projektets finansiär uppdragsgivare		
Publikationens titel Planering hur person- och kollektivtrafiken skall ordnas på området Kaskö – Korsnäs – Kristinestad – Malax – Närpes				
<p>Sammandrag</p> <p>Planeringen av hur person- och kollektivtrafiken skall ordnas på området påbörjades i mars 2015. Planen var klar i september 2015. Arbetet syftade till att ge kommunerna och NTM-centralen ett verktyg varmed de i fortsättningen ska kunna säkerställa att planeringen av persontrafiken gemensamt processeras på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt så att man därmed kan se till att utbudet är tillräckligt högklassigt och effektivt i framtiden.</p> <p>Under arbetet utreddes nuläget för kollektiv- och persontrafiken inom planeringsområdet genomgående. Dessutom diskuterades kommunernas beredskap för gemensam anskaffning av olika trafiktyper och olika långa avtalsperioder samt utveckling av samarbetet. Kollektivtrafikexpert Anders Pulkkis på NTM-centralen i Södra Österbotten har deltagit i styrgruppsarbetet.</p> <p>Som utvecklingsåtgärder i arbetet klassificerades kollektivtrafikens turer i fyra klasser enligt lönsamhet. Klassificeringen användes som verktyg i identifieringen av turernas betydelse och planeringen av anskaffningarna. För kommunernas och NTM-centralens anskaffning av trafik fastställdes ett förlopp för åren 2015–2019. Som utvecklingsåtgärder har man även begrundat utveckling av organiseringen av kollektivtrafikplaneringen till exempel genom en regionlogistiker som är gemensam för kommunerna.</p>				
Nyckelord (enligt Allårs) Kollektivtrafik, persontransporter, Kaskö, Korsnäs, Kristinestad, Malax, Närpes				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-314-315-9	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
WWW www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-315-9		Språk svenska, finska
				Sidantal 32
Beställningar				
Förläggningsort och datum			Tryckeri	

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 81/2015				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Sonja Aarnio Anne Herranen Toni Joensuu		Julkaisu-aika Lokakuu 2015		
		Kustantaja Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelma Kaskinen – Korsnäs – Kristiinankaupunki – Maalahti – Närpiö				
Tiivistelmä Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelman tavoitteena oli antaa kunnille ja ELY-keskukselle työkalu, jonka avulla voidaan jatkossa varmistaa henkilökuljetusten järjestämisen yhteistyöprosessointi mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla ja sitä kautta tarjonnan säilyminen riittävän laadukkaana ja tehokkaana tulevaisuudessa. Työn aikana selvitettiin kattavasti suunnittelualueen kuntien joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten nykytila. Lisäksi käytiin keskustelua siitä, mitä liikennettä ja millaisin sopimuskausin hankintaan ja millaiset valmiudet kunnilla on yhteishankintoihin ja yhteistyön kehittämiseen. Työn kehittämistoimenpiteinä alueen joukkoliikennevuorot luokiteltiin kannattavuuden perusteella neljään eri luokkaan. Luokittelu toimi työkaluna vuorojen merkittävyyden tunnistamisessa ja hankintojen suunnittelussa. Kuntien ja ELY-keskuksen liikenteiden hankinnalle määriteltiin etenemispolku vuosille 2015–2019. Kehittämistoimenpiteinä on pohdittu myös joukkoliikennesuunnittelun organisoinnin kehittämistä.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, henkilökuljetukset, Kaskinen, Korsnäs, Kristiinankaupunki, Maalahti, Närpiö				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-315-9	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu)	ISSN (verkkójulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-315-9	Kieli ruotsi, suomi	Sivumäärä 32
Julkaisun myynti/jakaja				
Kustannuspaikka ja aika			Painotalo	

Planeringen av hur person- och kollektivtrafiken skall ordnas på området påbörjades i mars 2015. Planen var klar i september 2015. Arbetet syftade till att ge kommunerna och NTM-centralen ett verktyg varmed de i fortsättningen ska kunna säkerställa att planeringen av persontrafiken gemensamt processeras på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt så att man därmed kan se till att utbudet är tillräckligt hög-klassigt och effektivt i framtiden. Under arbetet utreddes nuläget för kollektiv- och persontrafiken inom planeringsområdet genomgående. Dessutom diskuterades kommunernas beredskap för gemensam anskaffning av olika trafiktyper och olika långa avtalsperioder samt utveckling av samarbetet.

RAPPORTER 81 | 2015

**PLANERING HUR PERSON- OCH KOLLEKTIVTRAFIKEN SKALL ORDNAS PÅ OMRÅDET
KASKÖ – KORSNÄS – KRISTINESTAD – MALAX – NÄRPES**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

ISBN 978-952-314-315-9 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-315-9

www.doria.fi/ely-keskus