



Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland

HENRIIKA WEISTE | ANNA-SOFIA HYVÖNEN | ATTE MANTILA | MIKKO SEILA



Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland

HENRIIKA WEISTE
ANNA-SOFIA HYVÖNEN
ATTE MANTILA
MIKKO SEILA

RAPPORTER 91 | 2016

Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Omslagsbild: Reijo Helaakoski, Linea Konsultit Oy

Kartor: WayStep Consulting Oy ja Linea Konsultit Oy

ISBN 978-952-314-512-2 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-314-512-2

www.doria.fi/ely-keskus

Innehåll

Inledning	2
1 Bakgrund, mål och planeringsprocess	3
1.1 Bakgrund, mål och avgränsning.....	3
1.2 Servicenivåns planeringsprocess.....	4
1.3 Förändringar och osäkerheter i samband med bestämmande och genomförande av servicenivån	4
2 Nulägesbeskrivning	7
2.1 Verksamhetsmiljö.....	7
Befolkning.....	7
Arbetsplatser och pendling	8
Skolnätet och läroanstalter	11
Avsiktsförklaring för utvecklingen av Östra Nylands trafiksystem 2015–2019.....	11
2.2 Nuläget för kollektivtrafiken.....	12
Utbudet av kollektivtrafik.....	12
Hållplatsnätet	13
Efterfrågan på kollektivtrafik.....	15
Hur kollektivtrafiken anordnas.....	16
Kommunernas transporter	17
Kostnader och finansiering	20
3 Behov att förflytta sig	24
3.1 Hur behoven att förflytta sig har utretts.....	24
3.2 Identifierade behov av att förflytta sig	24
4 Utvecklingsbehoven av kollektivtrafiken och persontransporter	26
5 Fastställande av servicenivån	32
5.1 Utgångspunkter enligt Trafikverkets anvisningar (31/2015).....	32
5.2 Servicenivån för trafikutbudet.....	33
5.3 Kvalitativa målsättningar	34
6 Bedömning av konsekvenserna av servicenivåförslaget	40
6.1 Förändringar i trafikutbudet.....	40
6.2 Kostnadseffekter	40
6.3 Effekter på kollektivtrafikens tillgänglighet	41
7 Åtgärder för förverkligandet av servicenivån	43
7.1 Trafikplan.....	43
7.2 De viktigaste utvecklingsåtgärderna för kollektivtrafiken och ansvarsfördelningen.....	44
7.3 Uppföljning.....	48
8 Källor	49
9 Bilagor	50

Inledning

NMT-centralen i Nyland och kommunerna i Östra Nyland har berett ett förslag för fastställande av kollektivtrafikens servicenivå i Östra Nyland. Målet med att fastställa denna servicenivå är att beskriva hurdana kollektivtrafiktjänster man vill erbjuda inom regionen och i vilken riktning den behöriga myndigheten vill utveckla kollektivtrafiken i regionen. Fastställandet av servicenivån innebär emellertid inte att den behöriga myndigheten åläggs att erbjuda trafik i enlighet med den fastställda servicenivån. Därmed skapar fastställandet av servicenivån inte heller någon subjektiv rätt till kollektivtrafiktjänster.

Fastställandet av servicenivån inom kollektivtrafiken är lagstadgad. Enligt 4 § i kollektivtrafiklagen är de behöriga myndigheterna skyldiga att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. I Nyland är den behöriga myndigheten inom kollektivtrafiken NTM-centralen i Nyland och i Sibbo Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT). Målsättningarna för servicenivån inom kollektivtrafiken i Östra Nyland har fastställts enligt Trafikverkets anvisning om fastställandet av servicenivån i kollektivtrafiken (Trafikverkets anvisningar 31/2015, på finska).

Fastställandet av servicenivån baseras på resultaten av en nulägesanalys, de behov att förflytta sig som identifierats i samråd med trafikidkare och kommunrepresentanter samt den offentliga finansiering som finns att tillgå. Under arbetet har man anordnat en workshop för kommunrepresentanter om kartläggningen av behoven att förflytta sig (8.3.2016) och ett trafikidkarmöte (15.4.2016). Representanter för kommunerna, företag och myndigheter har intervjuats, och personer bosatta i Östra Nyland har kunnat kommentera saken genom en webbenkät om utkastet till kollektivtrafikens servicenivå. Nulägesanalyserna genomfördes under våren 2016. De baseras på de senaste statistiska uppgifter som var tillgängliga under första delen av 2016.

Arbetet har styrts av arbetsgruppen för persontrafiken i Östra Nyland bestående av:

Hanna Linna-Varis,	Borgå, ordförande
Jukka-Pekka Vallius,	NTM-centralen i Nyland
Satu Hyvärinen,	NTM-centralen i Nyland
Kari Jahnsson,	Askola
Sirpa Salminen,	Mäntsälä
Krista Koskimäki,	Mäntsälä
Kristina Lindstén,	Mäntsälä
Mauri Kivelä,	Lapträsk
Eija Haanela,	Pukkila
Markus Elfström,	HRT
Matti Latva-Pirilä	Mörskom (t.o.m. 3/2016)
Camilla Söderström,	Mörskom
Seija Marttila,	Borgnäs
Suvi Peltola,	Lovisa
Markus Lindroos,	Lovisa
Maija Stenvall,	Nylands förbund
Pasi Kouhia,	Nylands förbund

Styrgruppens arbete har förberetts av en projektgrupp bestående av:

Jukka-Pekka Vallius,	NTM-centralen i Nyland, ordförande
Hanna Linna-Varis,	Borgå
Sirpa Salminen,	Mäntsälä

Henriika Weiste från WayStep Consulting Oy (projektledare för konsultarbetsgruppen) och Anna-Sofia Hyvönen har fungerat som konsulter i arbetet. I arbetet deltog även Atte Mantila och Mikko Seila från Linea Konsultit Oy.

1 Bakgrund, mål och planeringsprocess

1.1 Bakgrund, mål och avgränsning

NTM-centralerna är skyldiga att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde (4 § 1 mom. i kollektivtrafiklagen). Målet med att fastställa denna servicenivå är att beskriva hurdana kollektivtrafiktjänster man vill erbjuda inom regionen och i vilken riktning den behöriga myndigheten vill utveckla kollektivtrafiken i regionen.

Den fastställda servicenivån inom kollektivtrafiken utgör grunden för anordnandet, planeringen, finansieringen och genomförandet av trafiken. Fastställandet av kollektivtrafikens servicenivå kan utnyttjas även i planeringen av markanvändningen i kommunerna och landskapen.

Fastställandet av servicenivån är en kontinuerlig process. Definitionerna gäller i regel i 3–8 år. Därefter uppdateras definitionerna för att motsvara de förändrade förhållandena eller den förändrade efterfrågan. Den här planen avser åren 2016–2020. Servicenivådefinitionerna kommer att påverkas av den kommande regionförvaltningsreformen (genomförs senast 2019) och de eventuella tidigare reformerna av kollektivtrafiklagen (projektet Transportbalken).

Arbetets mål har varit följande:

1. Att utarbeta en resurseffektiv plan för kollektivtrafikutbudet och dess organisation som helhet där hänsyn tas till användarnas behov.
2. Att presentera en plan över hur man årligen kan förbereda sig på förändringar i trafiken så kostnadseffektivt som möjligt fram till 2019.
3. Att utreda och beskriva nuläget och de förutsebara förändringarna i kollektivtrafiken och persontransporterna.
4. Att utarbeta ett förslag till definition av servicenivån i kollektivtrafiken i regionen så att NTM-centralen i Nyland på basis av förslaget kan bekräfta målsättningarna för servicenivån i kollektivtrafiken i regionen för perioden 2017–2020.
5. Att i tillämpliga delar samordna kommunernas persontransporter och NTM-centralens kollektivtrafik.
6. Att uppskatta finansieringsbehovet för det planerliga kollektivtrafikutbudet och presentera ett förslag om hur finansieringen ska fördelas mellan de olika kommunerna.
7. Att främja verksamhetsförutsättningarna för trafik på marknadsvillkor.

Planeringsområdet har bestått av följande kommuner: Askola, Borgnäs, Borgå, Pukkila, Lapträsk, Lovisa, Mäntsälä och Mörskom. Vidare har Sibbo kommun deltagit i arbetet med den trafik i Östra Nyland som har upphandlats gemensamt av HRT och NMT-centralen. Av den gemensamt upphandlade trafiken av HRT och NTM-centralen har vi här granskat de turer som trafikeras via Östra Nyland.

Mäntsälä och Borgnäs deltog samtidigt också i servicenivåplaneringen i Mellersta Nyland. Samma utgångsinformation har utnyttjats i båda planerna. För Mäntsäläs och Borgnäs del har vi här endast granskat de trafikförbindelser som omfattar Östra Nyland samt den interna trafiken i Borgnäs.

I Nyland är den behöriga myndigheten inom kollektivtrafiken NTM-centralen i Nyland och i Sibbo Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT). Kollektivtrafiken och persontransporterna i regionen sköts som trafik på marknadsvillkor, med trafikeringssavtal för övergångsperioden, koncessionsavtal eller bruttomodell för linjebaserad trafik, genom städernas och kommunernas upphandling samt med specialtransporter. Tra-

fik på marknadsvillkor har en väldigt viktig roll i kollektivtrafiken. En av de centrala utmaningarna i arbetet har handlat om myndigheternas inställning till servicenivån på de områden där kollektivtrafiken sköts som trafik på marknadsvillkor.

1.2 Servicenivåns planeringsprocess

Genomförandet av planen innebar fem arbetsfaser (bild 1). Planeringsarbetet genomfördes i nära samarbete med kommunerna, trafikidkarna och personer bosatta i regionen. Arbetsfaserna och samarbetet under varje arbetsfas presenteras i bild 1. Under planeringsfasen sammanträdde både styrgruppen och projektgruppen fyra gånger. Utlåtandena om rapportutkastet behandlas vid styrgruppens femte möte.

Arbetsfas	Interaktion	
Nulägesanalys	Intervjuer i kommunerna	februari 16
Preliminära uppskattningar om kommande förändringar	Intervjuer i företagen	mars 16
Servicenivåplan	Workshop för kommunrepresentanter Presentation för trafikidkare Webbenkät för allmänheten	april 16
Kollektivtrafikplan	Samtal med kommunrepresentanter, styrgruppsarbete	maj 16
Anordnande av trafiken	Projekt- och styrgruppsarbete	juni 16
Rapportutkast	Presentation i kommunerna Remissbehandling	juni– augusti 16
Rapport	Styrgruppen behandlar kommentarerna	september 16

Bild 1. Arbetsfaserna och samarbetet under varje arbetsfas.

Arbetet genomfördes samtidigt med servicenivåplaneringen i Mellersta Nyland. Mäntsälä och Borgnäs deltog i båda planeringsprocesserna. En av de utgångspunkter som utnyttjades i arbetet var resultaten av intervjuer och enkäter i Mellersta Nyland. Den interna trafiken i Mäntsälä kommun och förbindelserna utanför Östra Nyland har behandlats i övriga regionala servicenivåplaner.

1.3 Förändringar och osäkerheter i samband med bestämmande och genomförande av servicenivån

Samtidigt som arbetet med servicenivåplanen har pågått har betydande reformer av anordnandet av kollektivtrafiken beretts. Hur reformerna påverkar kollektivtrafiken är inte känt ännu.

De aktuella förändringarna består av regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk av 22.9.2016 och regionförvaltningsreformerna samt att staten avstår från ägande i biljettsystemet Walitti.

Enligt regeringspropositionen skulle trafikbalken träda i kraft 1.7.2018. Med transportbalken slås bestämmelserna om person- och godstrafik samman och ses över. Trafikbalken upphäver kollektivtrafiklagen och lagen om taxitrafik. Propositionen innebär ändringar jämfört med nuläget, där marknaden för trafik tjänster är starkt reglerad och offentligt styrd. Trafikbalken innebär väsentliga förändringar i synnerhet i bestämmelserna om taxiverksamhet.

Transportbalken gör det lättare att komma in i taxibranschen och ökar taxiaktörernas frihet att utveckla sin verksamhet. Enligt den nya lagen kommer det att även framöver krävas tillstånd för all taxiverksamhet: ett aktörsspecifikt taxitrafiktillstånd och ett körtillstånd för varje taxiförare. Framöver får taxitrafik bedrivas även med andra fordon än personbilar. Detta gör det möjligt för företagen att utveckla nya verksamhetsmodeller som motsvarar kundernas behov och kombinera transporter.

I fortsättningen är det meningen att vem som helst som uppfyller tillståndsvillkoren i lagen ska kunna bedriva taxitrafik, eftersom tillståndskvoterna ska frångås. Taxitillståndet föreslås vara företagsspecifikt, och utöver det krävs det att föraren har ett körtillstånd för taxiförare. Också framöver ska varje taxibil ha en huvudsaklig stationsplats från vilken trafiken bedrivs. Aktörerna ska anmäla sin stationsplats och sina jourtider, dvs. sitt huvudsakliga verksamhetsområde och under vilka tider tjänsterna tillhandahålls. En taxibil avses dock i och med reformen kunna stanna kvar och vänta på kunder även utanför sin stationsplats, och det ska också vara möjligt att komma från en ort till en annan för att tillgodose efterfrågan på taxitjänster. Prisregleringen inom taxitrafiken avvecklas, och i fortsättningen bestäms priserna på marknadens villkor.

Syftet med trafikbalken är att märkbart främja införandet av ny teknologi, digitalisering och nya verksamhetskoncept. Med tanke på den framtida trafiken är det väsentligt att information och informationssystem är interoperabla och gränssnitten öppna. De uppgifter som är väsentliga för mobilitetstjänsterna öppnas. I transportbalken har man även tagit in bestämmelser om interoperabla biljett- och betalningssystem.

När transportbalken träder i kraft förutsätter interoperabiliteten inte längre att staten deltar i Walttisamarbetet eller har ägande i dess administratör, TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy. När staten avstår från ägandet i Waltti kommer bolaget att vara en aktör bland andra aktörer som erbjuder biljett- och betalningssystem.

I regeringens proposition med förslag till Trafikbalken har man inte använt ordet "kollektivtrafik" (joukkoliikenne). I stället använder man termen 'offentlig persontrafik' (julkinen henkilöliikenne).

Med regionförvaltningsreformen skulle kollektivtrafiken eventuellt flyttas från NTM-centralerna till landskapen. Framöver skulle landskapen eventuellt få behörighet att anordna även järnvägstrafik inom sitt eget område. De behöriga kommunala och regionala myndigheterna skulle tills vidare behålla de uppgifter som har bekräftats för dem i Trafikbalken. Trafikbalken föreslår inte några förändringar i de behöriga myndigheterna för kollektivtrafiken enligt tjänsteavtalsförordningen (TAF).

I planeringsområdet är utbudet av trafik på marknadsvillkor en helt central del av kollektivtrafikutbudet. I synnerhet i Borgå har trafik på marknadsvillkor en stor betydelse. Trafikbalken föreslår att kravet på tillstånd för linjebaserad trafik slopas. Trafikidkaren skulle vara skyldig att meddela om ändringar i trafik på marknadsvillkor endast 60 dagar på förhand. Ändringar i trafik på marknadsvillkor kan framöver ske ännu snabbare än tidigare och konkurrensläget kan plötsligt ändras. Förändringarna i trafikutbudet kan alltså vara oförutsebara och det är omöjligt att förbereda sig för dem på förhand med finansieringen och upphandlingsplaneringen.

Osäkerhet och förändringar i anordnandet av kollektivtrafiken skapas också av trafikeringsavtal för övergångsperioden som kommer att löpa ut först om några år. Hur den avtalsenliga trafiken kommer att fortsätta är inte känt. Den offentliga finansieringen kan inte förbereda sig för eventuell upphandling av trafik under övergångsperioden i den nuvarande omfattningen, utan man hoppas att motsvarande trafiktjänster skulle produceras som trafik på marknadsvillkor.

I planen har man förberett sig för förändringarna genom att försöka definiera servicenivån så oberoende av aktörerna som möjligt med utgångspunkt i de boendes behov. Förändringarna i anordnandet av kollektivtrafiken eller i lagstiftningen påverkar inte de boendes behov av kollektivtrafik. Däremot kan t.ex. förändringar-

na i servicenätet, såsom var social- och hälsovårdstjänster erbjuds, och förändringar i skolnätverket eller det kommersiella tjänstnätverket påverka de boendes behov av att förflytta sig.

2 Nulägesbeskrivning

2.1 Verksamhetsmiljö

Befolkning

År 2015 hade Östra Nyland ca 102 900 invånare (tabell 1, Statistikcentralen, 2016). Befolkningstätheten är högst i Borgå och Lovisa. Glesbygd finns överallt i regionen, särskilt i de norra delarna av Östra Nyland, men befolkningen är koncentrerad längs huvudvägarna (bild 2).

Enligt prognoserna kommer befolkningen att öka med ca 2 300 invånare (+2 %) till 105 200 invånare fram till 2020 och med ca 6 200 invånare (+6,4 %) till 109 000 invånare fram till 2030. Andelen boende i arbetsför ålder och skolelever kommer att förbli densamma inom de närmaste åren. Åldersgruppen över 64 år växer mest. Enligt prognoserna kommer andelen invånare över 64 år att öka med sammanlagt ca 15 procent mellan 2015 och 2020. År 2020 kommer fler än var femte invånare i Östra Nyland (ca 22 %) att vara över 64 år (tabell 1).

Inom tidsramen för planeringen kommer befolkningsmängden troligen inte att orsaka några betydande förändringar i efterfrågan på traditionell kollektivtrafik. P.g.a. den åldrande befolkningen kommer servicetrafik eller anropsstyrda transporter att behöva ökas. Den åldrande befolkningens transportbehov ska också beaktas mer aktivt vid planeringen av utbudet av kollektivtrafiken och fordonsparken. Behovet av transporttjänster för socialväsendet kommer också att öka. Med ökade transporter kommer kostnadseffektiviteten att få en viktigare roll.

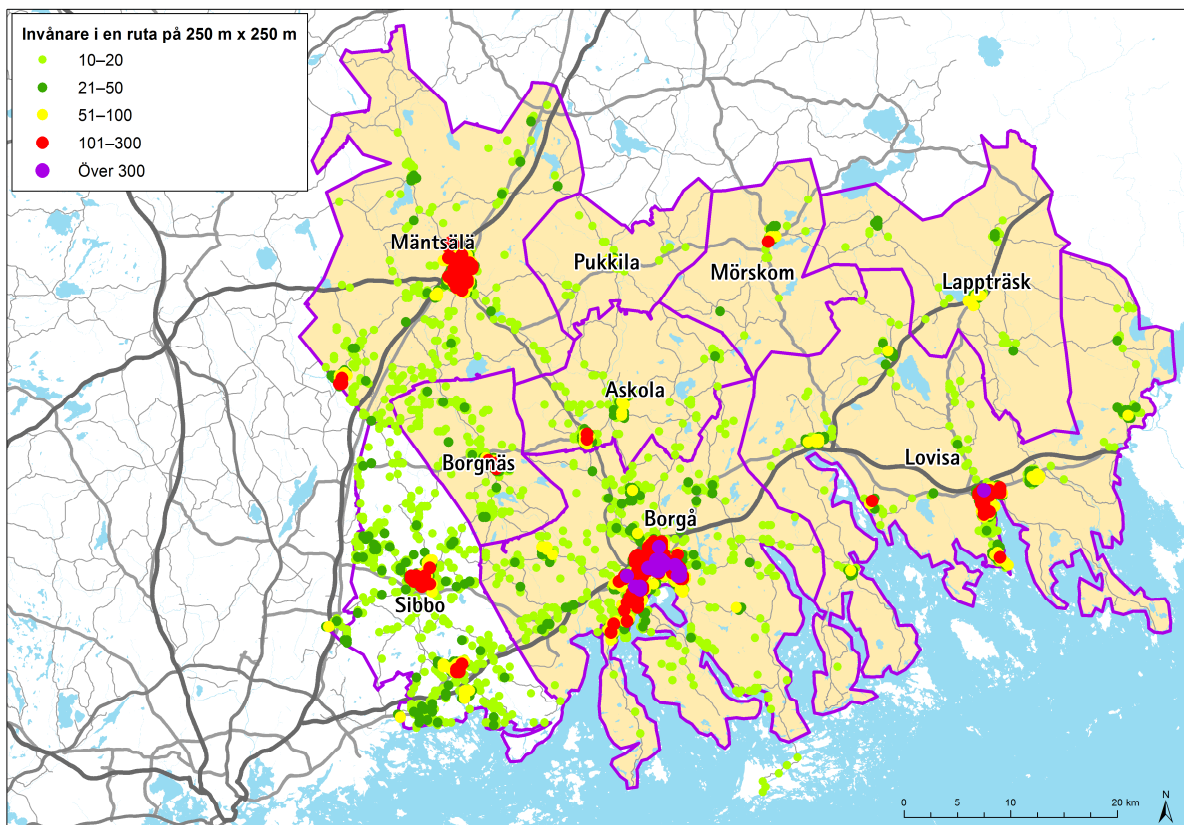


Bild 2. Befolkningstätheten i Östra Nyland 2014 (YKR, SYKE/TK 2016).

Tabell 1. Befolkningsstillväxten i Östra Nyland 2005–2015 samt befolkningsprognoser för 2020–2030.

Aldersgrupp	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	förändring 2005–15		förändring 2010–15	
under 7	8 361	8 660	8 510	8 550	8 478	8 420	8 318	-43	-1 %	-342	-4 %
7–14	10 904	10 452	10 415	10 462	10 519	10 481	10 462	-442	-4 %	10	0 %
15–19	6 062	6 854	6 796	6 591	6 428	6 353	6 239	177	3 %	-615	-9 %
20–24	4 427	4 541	4 562	4 705	4 775	4 907	4 838	411	9 %	297	7 %
25–39	17 401	17 080	17 001	17 024	17 031	16 891	16 619	-782	-4 %	-461	-3 %
40–64	35 795	37 218	36 879	36 625	36 331	36 261	36 154	359	1 %	-1 064	-3 %
65–79	10 553	12 122	12 830	13 517	14 246	14 830	15 486	4 933	47 %	3 364	28 %
över 79	3 697	4 284	4 428	4 544	4 624	4 675	4 751	1 054	29 %	467	11 %
sammanlagt	97 200	101 211	101 421	102 018	102 432	102 818	102 867	5 667	6 %	1 656	2 %

Aldersgrupp	2020	2030	prognos 2015–20		prognos 2015–30	
under 7	7 877	7 752	-441	-5 %	-566	-7 %
7–14	10 688	10 045	226	2 %	-417	-4 %
15–19	6 293	6 297	54	1 %	58	1 %
20–24	4 417	4 659	-421	-9 %	-179	-4 %
25–39	16 812	16 341	193	1 %	-278	-2 %
40–64	35 852	35 527	-302	-1 %	-627	-2 %
65–79	17 839	19 207	2 353	15 %	3 721	24 %
över 79	5 377	9 213	626	13 %	4 462	94 %
sammanlagt	105 155	109 041	2 288	2 %	6 174	6 %

Befolkningsstillväxten varierar i de olika kommunerna. Enligt prognoserna kommer invånarantalet fram till 2020 att öka i Askola (+5 %), Borgnäs (+2 %), Borgå (+2 %), Pukkila (+1 %) och Mäntsälä (+3 %). Invånarantalet väntas minska i Lapträsk (-4 %). Enligt prognoserna kommer invånarantalet i Lovisa och Mörskom inte att förändras.

I Nylands landskapsplan har man märkt ut 87 betydelsefulla byar där man vill koncentrera tätare bosättning än i den omkringliggande glesbygden. Invånarantalet i de största byarna varierar mellan 400 och 700. I Östra Nyland är de största byarna Hindhår, Kerko, Liljendal, Monby, Strömfors bruk och Pernå (Etapplandskapsplan 2 för Nyland 2016).

Borgå stad har i samråd med de bosatta gjort en utredning om bynätet, där man har definierat riktlinjerna för utvecklingen av bystrukturen. Till de servicebyar som ska vidareutvecklas utsågs Ebbo, Fagersta–Gäddrag, Hindhår, Illby, Kerko och Kullo. Ny bosättning i byarna samt den service som byarna erbjuder vill man koncentrera till servicebyarna. Servicebyarna omges av livskraftig landsbygd och skärgård. I dessa områden anordnar staden mobil service samt rekreationstjänster (Borgå, program för bystrukturen 2014).

I Lovisa är Tessjö, Valkom och Forsby de största tätorterna efter Lovisa centrum.

Arbetsplatser och pendling

År 2014 fanns det ca 35 600 arbetsplatser i Östra Nyland (Statistikcentralen, 2016). Merparten av de boende i kommunerna i Östra Nyland arbetar inom den egna kommunen (tabell 2). De mest populära pendlingsorterna utanför den egna boendekommunen är Borgå, Helsingfors och Vanda. När det gäller efterfrågan på kollektivtrafiken koncentreras de mest potentiella pendlingsströmmarna till Lovisa–Borgå–huvudstadsregionen, m.a.o. till de trafikförbindelser där utbudet av kollektivtrafiken redan nu är större än i den övriga regionen (tabell 2 samt bilderna 3–5). Pendlingen av invånarna i Mäntsälä samt pendling till Mäntsälä har behandlats närmare i planeringsarbetet för Mellersta Nyland.

Tabell 2. De mest populära arbetsorterna för invånarna i Östra Nyland.

Bosättnings-kommun	Den mest populära arbetsorten (andel av invånare i arbete)	Den näst mest populära arbetsorten	Den tredje mest populära arbetsorten
Askola	Bosättningskommun 33 % (771 personer)	Borgå 31 % (724 personer)	Helsingfors 11 % (258 personer)
Lapträsk	Bosättningskommun 53 % (616 personer)	Lovisa 15 % (170 personer)	Borgå 10 % (116 personer)
Lovisa	Bosättningskommun 63 % (4 065 personer)	Borgå 16 % (1 058 personer)	Helsingfors 7 % (443 personer)
Mäntsälä	Bosättningskommun 44 % (351 personer)	Borgå 11 % (88 personer)	Lahtis 7 % (52 personer)
Mörskom	Bosättningskommun 39 % (3 674 personer)	Helsingfors 18 % (1 706 personer)	Vanda 11 % (1 032 personer)
Borgnäs	Bosättningskommun 25 % (608 personer)	Helsingfors 21 % (504 personer)	Vanda 14 % (348 personer)
Borgå	Bosättningskommun 65 % (14 632 personer)	Helsingfors 16 % (3 676 personer)	Vanda 6 % (1 296 personer)
Buckila	Bosättningskommun 37 % (330 personer)	Mäntsälä 13 % (116 personer)	Helsingfors 10 % (89 personer)

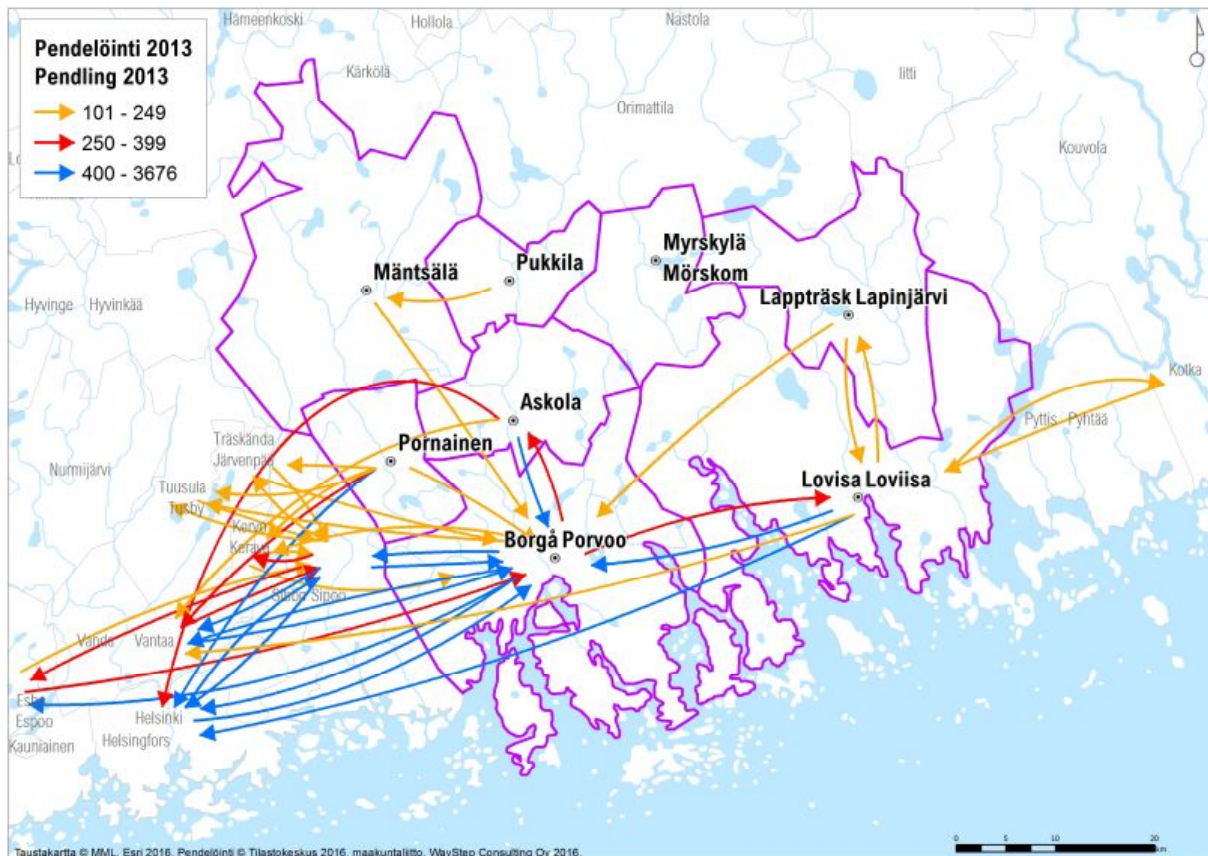


Bild 3. Pendling (Statistikcentralen 2016).

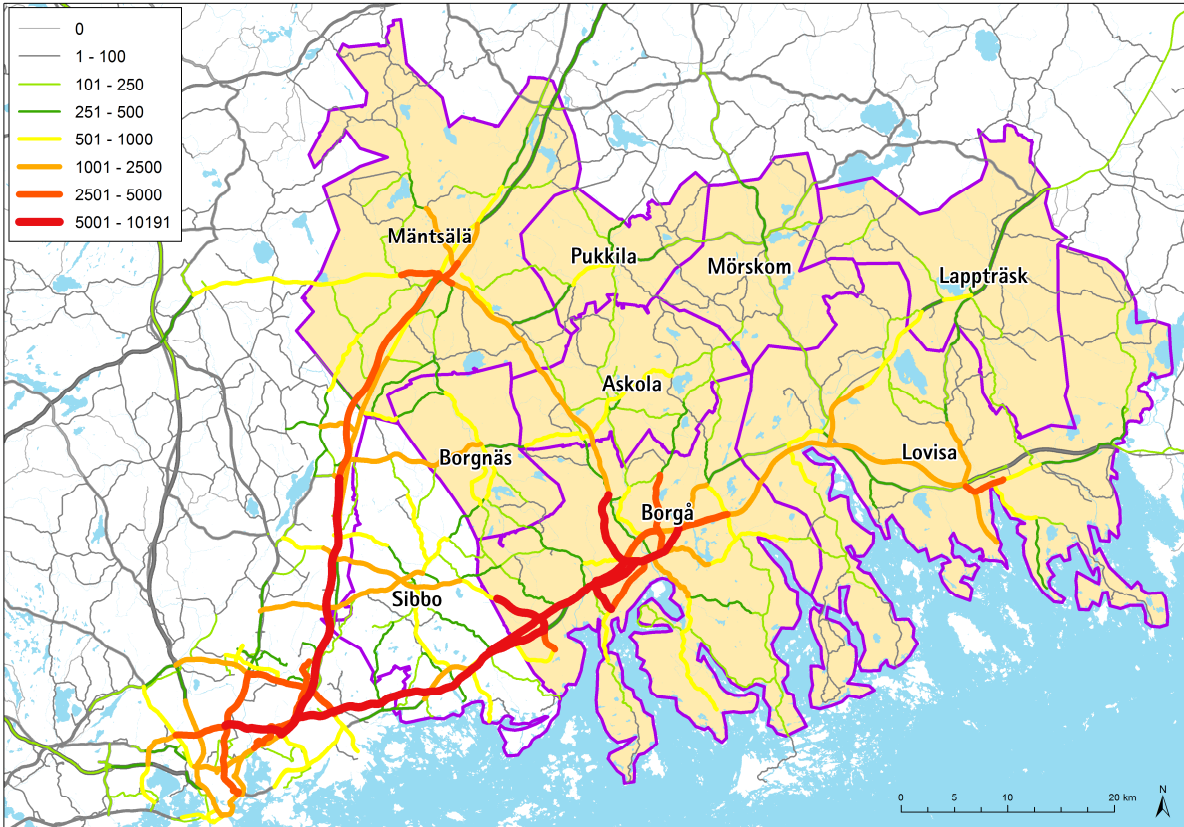


Bild 4. Arbetsresor av invånare bosatta inom planeringsområdet (YKR, Syke/TK 2016).



Bild 5. Arbetsresor av invånare bosatta utanför planeringsområdet (YKR, Syke/TK 2016).

Skolnätet och läroanstalter

Gymnasier och yrkesskolor finns i Askola, Borgå, Lovisa och Mäntsälä. Läroanstalterna på andra stadiet finns längs kollektivtrafikens rutter. Det finns grundskolor i alla kommuner inom planeringsområdet. Deras placering är något av en utmaning för kollektivtrafiken i och med att grundskolorna ligger i olika delar av kommunerna. Trafikförbindelser med kollektivtrafiken har ordnats till grundskolorna med undantag av några skolor som ligger mer avsides. Skolnätet förändras konstant och byskolor läggs ned (bild 6).

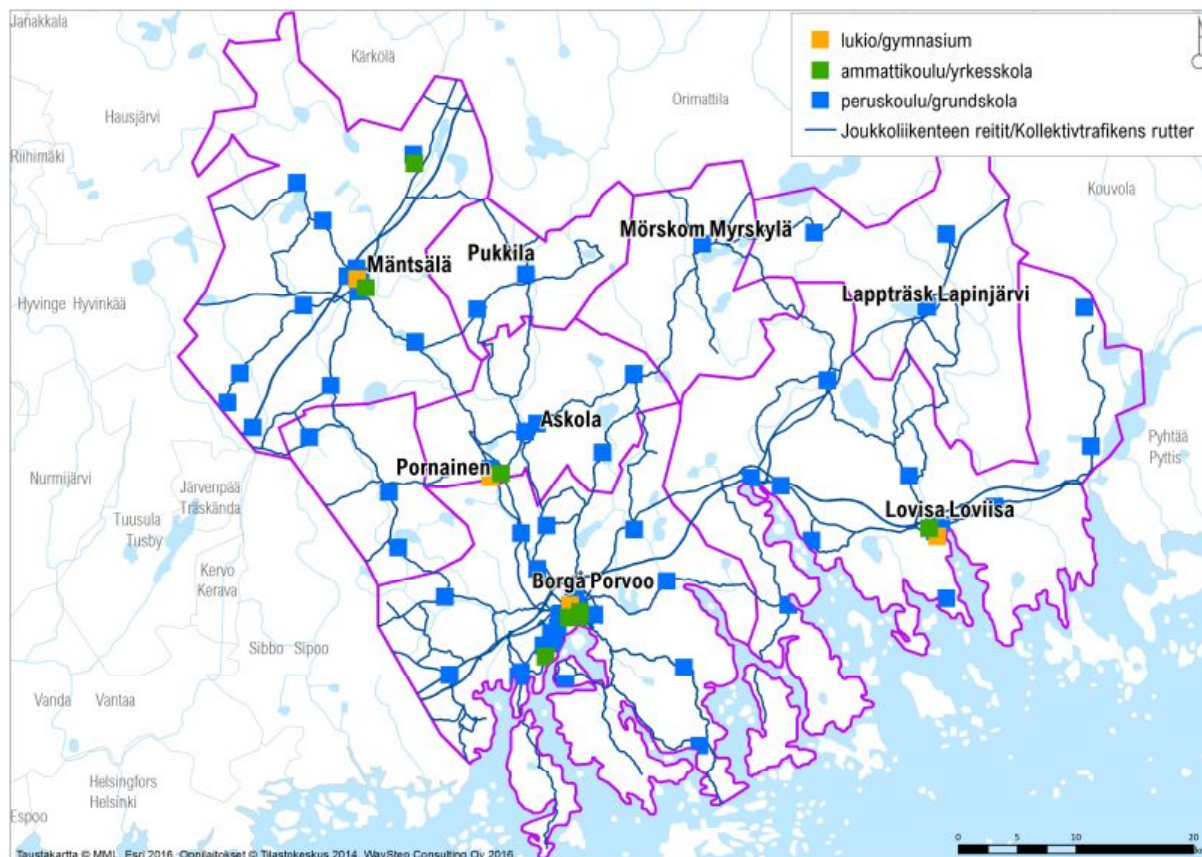


Bild 6. Planeringsområdets skolor och läroanstalter.

Avsiktsförklaring för utvecklingen av Östra Nylands trafiksystem 2015–2019

NTM-centralen i Nyland har tillsammans med kommunerna i Östra Nyland, Nylands förbund och Trafikverket kommit överens om att främja målen för trafiksystemets utveckling i Östra Nylands trafikstrategi 2030 under åren 2015–2019. Med avsiktsförklaringen eftersträvas åtgärder som är enhetliga med Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ2015 till de delar de motsvarar de mål som har fastställts för Östra Nylands trafikstrategi.

Det mest betydelsefulla målet för kollektivtrafiken är att öka andelen resor med kollektivtrafik. Enligt avsiktsförklaringen strävar man efter att erbjuda ett välfungerande, smart och gångbart alternativ till personbilstrafiken bl.a. med snabba kollektivtrafikturer med tidtabeller som motsvarar behovet. Utbudet anpassas till efterfrågan, och konkurrenskraften i förhållande till personbilstrafiken förbättras längs kollektivtrafikens huvudrutter, speciellt beträffande trafiken i riktning mot huvudstadsregionen. Servicenivån förbättras för de åtgärder som är centrala för servicen, pendlingen till studier och arbete och markanvändningens utveckling.

Avsiktsförklaringen syftar även till att förbättra tjänsterna genom att utveckla de faktorer som påverkar servicenivån, utöka informationen och förenhetliga biljettsystemen. Resekedjorna ska utvecklas genom att möjliggöra byten mellan busstrafiken som körs längs riksväg 7 och trafiken på HRT:s område.

En ny trafikstrategi för Östra Nyland blir färdig 2018. En ny avsiktsförklaring kommer att utarbetas enligt den nya strategins riktlinjer.

2.2 Nuläget för kollektivtrafiken

Utbudet av kollektivtrafik

I Östra Nyland finns det bästa utbudet av kollektivtrafik på trafikförbindelsen (Lovisa–)Borgå–Helsingfors. Trafikförbindelsen sköts som trafik på marknadsvillkor, också inom lokaltrafiken i Borgå (bild 7). På trafikförbindelsen Borgå–Askola–Pukkila har utbudet varit bra, men det kommer troligen att minska något när trafikeringsavtalen för övergångsperioden löper ut.

Utanför huvudvägarna varierar tjänstenivån kraftigt efter säsong. Under skollåret finns det ett relativt bra utbud och relativt gott om turer för arbetspendling, men utbudet minskar drastiskt under semestrar och på sommaren.



Bild 7. Turutbudet under vardagarna vintertid

Trafiken mellan Borgå och Helsingfors sköts i huvudsak som trafik på marknadsvillkor. Borgå–Helsingfors är stamrutten i Östra Nyland, och den betjänar flera kundgrupper med en bra servicenivå. En betydande del av rutterna till och från Helsingfors flyttades till motorvägen 2008, vilket har möjliggjort en kortare restid och

en bra konkurrensposition gentemot personbils- och samåkningstrafiken. En del av turerna körs på landsväg 170 p.g.a. efterfrågan väster om Borgå. En del av de turer som körs på motorvägen fortsätter utan byten österut från Borgå centrum. 848-turerna körs via Söderkulla och Böle, och de övriga turerna via Sturegatan i Helsingfors. Det har skett flera snabba förändringar i tjänsteutbudet för trafikförbindelsen Borgå–Helsingfors vad gäller turtäthet, trafikidkare och rutter. Under några år har det pågått aggressiv priskonkurrens på trafikförbindelsen, vilket har lett till en sänkning av prisnivån och ett utökat tjänsteutbud. Det har också skett förändringar i de företag som erbjuder trafik tjänster på trafikförbindelsen och deras roll som en del av tjänstehelheten. Bild 8 visar de rutтер som NTM-centralen ansvarar för i planeringsområdet. Rutterna med trafik på marknadsvillkor visas med ljusblå färg.

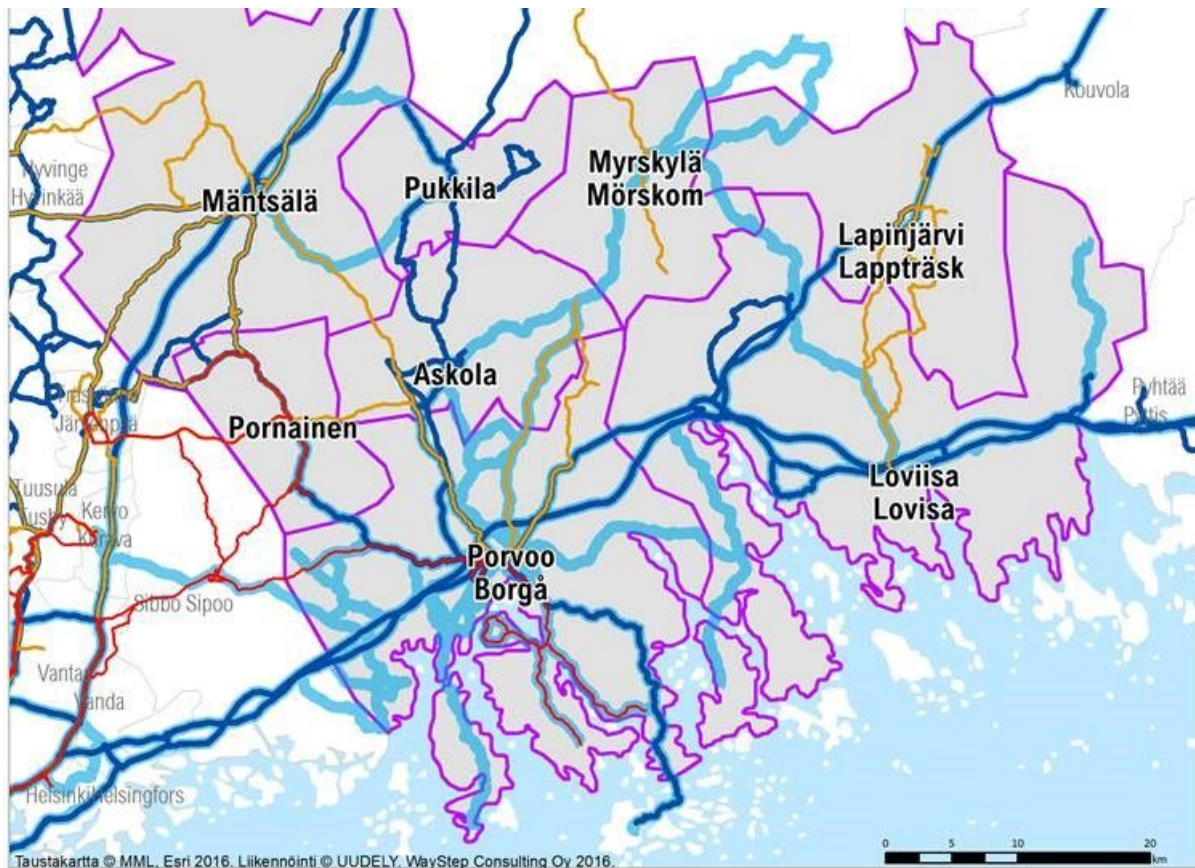


Bild 8. Utbud efter avtalstyp, mars 2016.

Hållplatsnätet

I Östra Nyland bor ungefär varannan invånare på högst 250 meters avstånd från en busshållplats och nästan nio av tio invånare på högst en kilometers avstånd från en busshållplats. Tillgängligheten till kollektivtrafiken är bäst i Borgå och sämst i Lapträsk (bild 9).

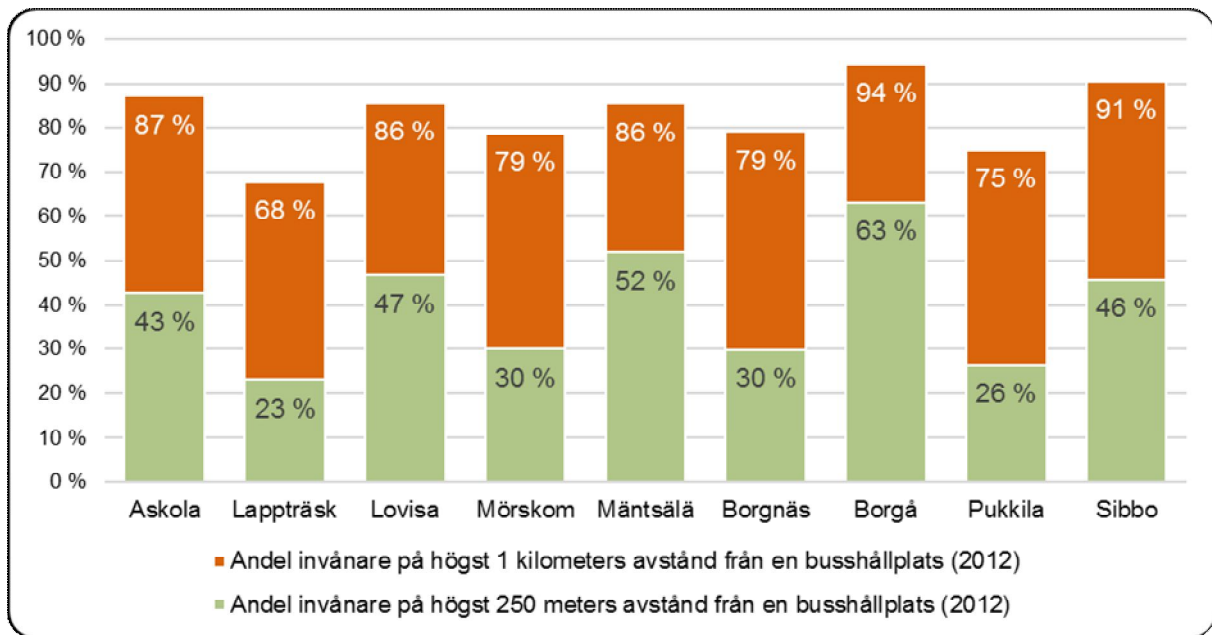


Bild 9. Tillgänglighet till kollektivtrafiken per kommun (källor: Informationstjänsten för livsmiljön Liiteri, 4.2.2016. Statistikcentralen, Trafikverket, Befolkningsdatasystemet/Befolkningsregistercentralen).

Tillgängligheten enligt hållplatser (flest invånare) är bäst i Borgå centrum samt i Mäntsälä och Lovisa centrum (bild 10). Flest bussturer körs via hållplatserna i Borgå centrum samt mellan Borgå och Kullo (bild 11).

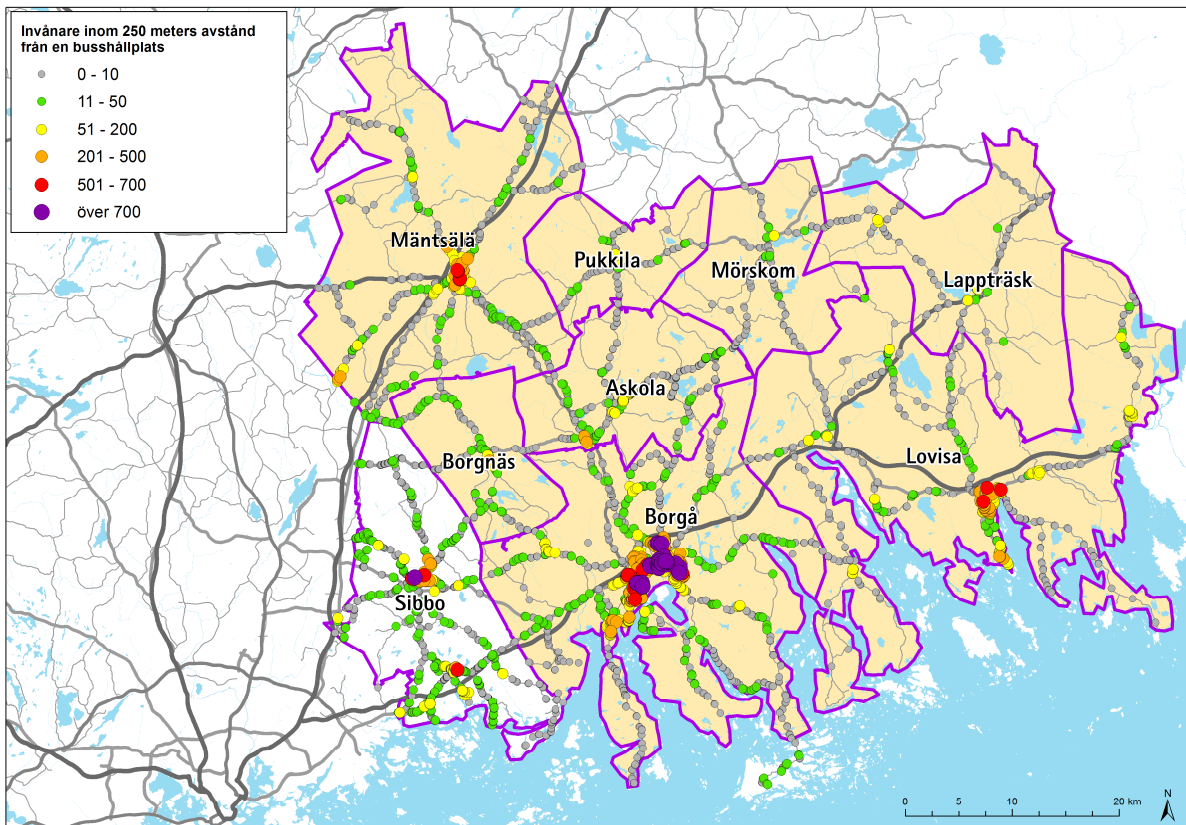


Bild 10. Invånare inom 250 meters radie från en busshållplats (Syke/TK 2016, Digiroad, Trafikverket 2016).

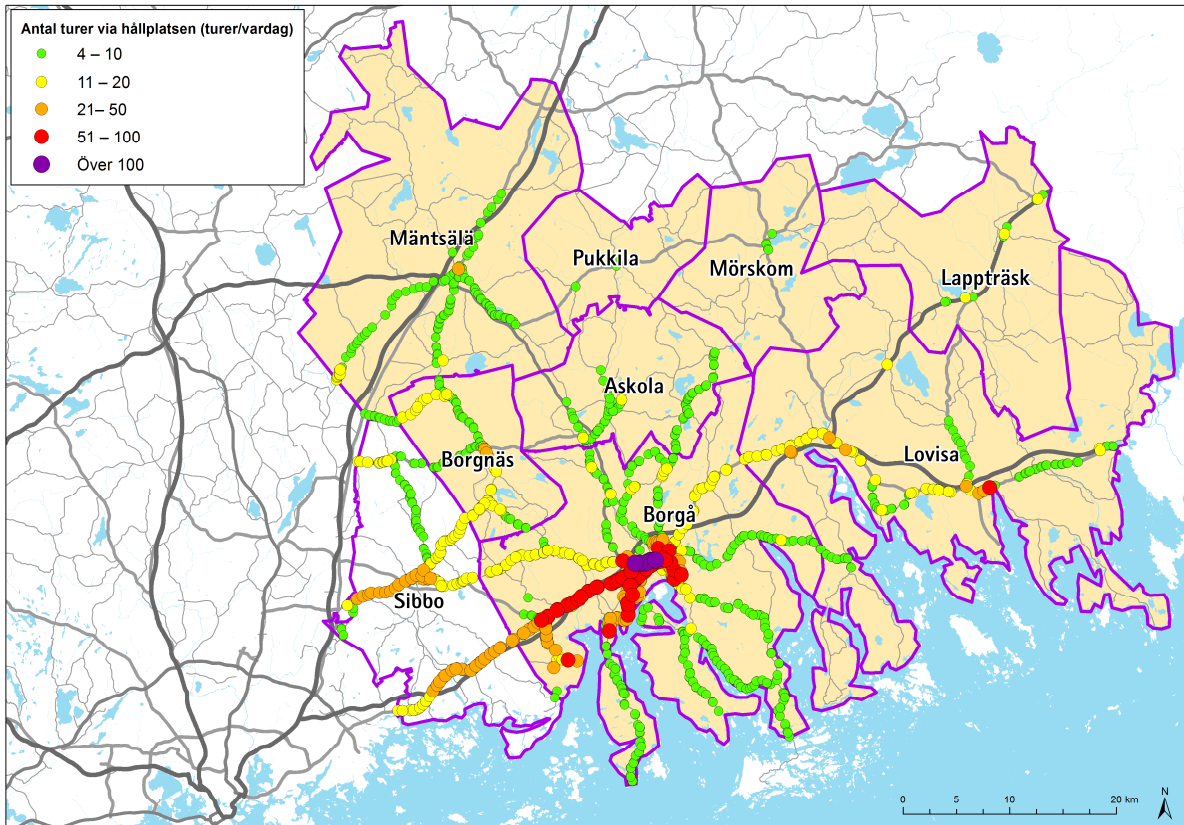


Bild 11. Antal turer som körs via hållplatsen på en vardag vintertid (Vallu-registret, Digiroad, Trafikverket 2016).

Efterfrågan på kollektivtrafik

Information om det totala antalet passagerare i den regionala kollektivtrafiken finns för närvarande inte att tillgå. Det totala passagerarantalet i avtalstrafiken är inte heller känt av följande orsaker:

- Passagerarantalet på alla rutter i avtalstrafiken har inte förts in i det nationella trafikillståndsregistret.
- Det finns vissa missförstånd i den information om passagerarantal som företagen har fört in i det nationella trafikillståndsregistret.
- I avtalstrafiken statistikförs passagerarantalen (tills vidare) per rutt från avgångsplatsen till ankomstplatsen. På långa rutter som körs genom flera olika områden kan antalet passagerare som stiger på och av bussen inte koncentreras till vissa områden eller vissa trafikförbindelser.
- Myndigheterna har inte någon som helst information om passagerarantalen i den linjebaserade trafiken.

Informationen om passagerarantal har hämtats från det nationella trafikillståndsregistret (Vallu) i tillgängliga delar, men siffrorna är så osäkra att vi bestämde under arbetet att inte försöka uppskatta det totala antalet passagerare. I ruttplaneringen kunde man emellertid använda information om passagerarantalen från flera turer. Under arbetet har vi bl.a. identifierat de turer som har så låg efterfrågan att det inte lönar sig att köra dem framöver.

Enligt de prognoser som vi mottagit av olika företag kommer resandet med kollektivtrafiken att minska i Östra Nyland med undantag av ruten Borgå–Helsingfors. Det totala passagerarantalet mellan Borgå och Helsingfors kommer att öka, men ökningen är ojämnt fördelad mellan olika trafikidkare beroende på turutbudet och biljettsystemet.

Hur kollektivtrafiken anordnas

I Östra Nyland ansvarar NTM-centralen i Nyland för anordnandet av trafiken i egenskap av behörig myndighet. I Östra Nyland körs även trafik som anordnas av NTM-centralen i Sydöstra Finland. Trafikutbudet i Östra Nyland bygger på trafik på marknadsvillkor som körs med tillstånd för linjebaserad trafik samt på den kompletterande trafik som körs med koncessionsavtal enligt TAF. I Östra Nyland finns också bruttobaserade köptrafikavtal och trafikeringsavtal för övergångsperioden som kommer att gradvis löpa ut inom de närmaste åren. Det är en utmaning att hantera helheten p.g.a. de olika sätten att anordna kollektivtrafik och de olika myndigheterna.

I Sibbo är den behöriga myndigheten för kollektivtrafiken HRT. Trafiken konkurrensutsätts av HRT och NTM-centralen betalar för de delar av rutterna som fortsätter utanför HRT:s område. HRT har konkurrensutsatt trafiken med ett mellanting mellan brutto- och ruttbaserade koncessionsavtal där trafikidkaren t.ex. kan öka sina intäkter när passagerarantalet ökar. En stor del av turerna är emellertid traditionella skolskjutsar med relativt stabila passagerarantal, och trafikidkaren har inte ännu kunnat dra nytta av avtalets incitament (HRT 2014).

För närvarande har NTM-centralen i Nyland fem giltiga koncessionsavtal, två bruttobaserade köptrafikavtal och 13 trafikeringsavtal för övergångsperioden i Östra Nyland. Ett av köptrafikavtalen har upphandlats i samarbete med HRT som ett bruttoavtal.

För närvarande upphandlar NTM-centralen kollektivtrafik med köpavtal eller med koncessionsavtal för sammanlagt ca 1,5 miljoner kilometer. År 2015 var anslagskvoten av NTM-centralen i Nyland (exkl. influtna intäkter från bruttomodellen) sammanlagt ca 4 818 000 euro.

En del av kommunerna i Östra Nyland upphandlar bussturer till sina områden. Kommunerna upphandlar busstrafik med helhetsavtal som inte innebär något incitament för företagen. Kommunerna upphandlar bussturer i huvudsak för skolskjutsar. Bussturer har upphandlats av Mäntsälä kommun samt av Lovisa och Borgå stad. Kommunernas köptrafik beskrivs per kommun under punkten "Kommunernas transporter".

Köptrafikavtal

NTM-centralen i Nyland har två bruttobaserade köptrafikavtal i Östra Nyland. Avtalen omfattar 83 turer, dvs. ca 1,36 miljoner kilometer. Det totala värdet av dessa avtal är ca 3,75 miljoner euro.

Avtal 565221 löper ut 2019 och omfattar 79 turer, av vilka 20 körs endast under veckosluten (1 095 000 km). Avtalet gäller trafik på rutterna Borgnäs–Träskända, Borgnäs–Nickby samt Borgå–Nickby–Helsingfors. Ersättningen för avtalet är bruttobaserad. Avtalets totala värde är drygt 3,25 miljoner euro.

Avtal 559108 om den interna trafiken i Borgå löper ut först 2024. Avtalet omfattar fyra turer som körs på vardagarna på rutten Borgå–Grännäs–Kråkö–Vessö (ca 260 000 km). Avtalets totala värde är ca 500 000 euro. Avtalet omfattar även servicetrafiken i Borgå.

Koncessionsavtal

Det finns fem giltiga koncessionsavtal på rutterna Lapträsk–Lovisa, Mörskom–Orimattila, Mäntsälä–Borgå, Askola–Borgå och Träskända–Borgnäs–Monby. Avtalen löper ut 2016. Framöver kommer kommunerna att delta i samfinansieringen av kollektivtrafiken med koncessionsavtal.

Trafik under övergångsperioden

NTM-centralen i Nyland har 13 giltiga trafikeringsavtal för övergångsperioden i Östra Nyland. Avtalen omfattar 145 turer. Trafikeringsavtalen kommer att löpa ut gradvis inom de närmaste åren:

- Rutten Lahtis–Pukkila–Askola–Borgå löper ut 2016
- Rutterna i Borgnäs och Borgå löper ut 2017
- Rutterna Orimattila–Pukkila–Askola–Borgå, Kouvola–Lapträsk–Borgå, Kotka–Lovisa–Borgå samt Borgå–Helsingfors löper ut 2018.
- Rutten Kotka–Helsingfors löper ut 2019

Trafik på marknadsvillkor

Trafikutbudet i Östra Nyland bygger i huvudsak på trafik på marknadsvillkor som körs med tillstånd för linjebaserad trafik. För närvarande finns det 25 giltiga tillstånd för linjebaserad trafik. Tillstånden för trafiken på marknadsvillkor i planeringsområdet löper ut under perioden 2022–2025. På vardagarna trafikeras 560 turer, på lördagar 237 turer och på söndagar 156 turer.

Trafik som anordnas av NTM-centralen i Sydöstra Finland

Fyra turer trafikeras i planeringsområdet med trafikeringsavtal 500273 från NTM-centralen i Sydöstra Finland. Avtalet löper ut 14.8.2019. Turerna trafikeras på rutterna Imatra–Helsingfors–Imatra och Villmanstrand–Helsingfors–Villmanstrand på vardagarna och veckosluten. Turerna körs på motorvägen via Borgå och Lovisa. Trafiken på dessa rutter anordnas på marknadsvillkor, varför dessa turer inte kommer att upphandlas som trafik med koncessionsavtal.

Turer med tillstånd för linjebaserad trafik från NTM-centralen i Sydöstra Finland trafikeras i planeringsområdet på rutterna Lapträsk–Borgå, motorvägen–Helsingfors samt Lovisa–Borgå–Helsingfors/Vanda. Det finns sammanlagt sex tillstånd:

- Rutten via Lapträsk och Borgå motorväg trafikeras med tre tillstånd för linjebaserad trafik som omfattar sammanlagt 28 turer. Turerna körs inte via Borgå centrum. Turerna trafikeras i huvudsak på rutten Helsingfors–Villmanstrand–Helsingfors. Sex av turerna körs ända från Joensuu.
- Rutten via Lovisa och Borgå trafikeras med tre tillstånd för linjebaserad trafik som omfattar sammanlagt nio turer. Turerna körs från Joensuu, Imatra och Villmanstrand till Helsingfors.
- Vidare har NTM-centralen i Sydöstra Finland ett tillstånd för linjebaserad trafik som används för två turer från Kotka till Lovisa på vardagarna vintertid.

Kommunernas transporter

Kommunerna sköter skoltransporterna som NTM-centralens avtals- eller linjebaserade trafik och med taxi. Trafik som anskaffats av kommunerna och NTM-centralen tillsammans finns i alla kommuner i Östra Nyland förutom i Pukkila och Mörskom. Allmän kollektivtrafik som anskaffats av kommunen finns endast i Mäntsälä, Lovisa och Borgå. Lovisa har nyligen konkurransutsatt sin egen trafik. Transporterna i Mäntsälä kommun har granskats närmare i planen för Mellersta Nyland.

Askola

Merparten (ca 60 %) av de skolskjutsberättigade eleverna i Askola är högstadieelever. Askola kommun har ett avtal om högstadiesamarbete med Pukkila kommun. Två turer körs från Pukkila till Askola på morgnarna av Pukkilan Liikenne Oy med trafikeringsavtal för övergångsperioden och två turer körs tillbaka till Pukkila

på eftermiddagarna. Från Monby reser elever med två bussturer på morgonen och åker tillbaka med en buss på eftermiddagen. Borgå Trafik Ab kör en tur i varje riktning från Brunnsparken. En del av högstadieeleverna från kommunens östra delar åker med dessa turer. Dessa bussturer som används av högstadieeleverna är viktiga för kommunen.

Kommunen har fyra lågstadieskolor. Skolskjutsarna sköts med bussar i möjligaste mån. De övriga transporterna sköts med taxi.

Lapträsk

Lapträsk kommun sköter skolskjutsarna med NTM-centralens bussturer samt med 12 köpta taxiturer. Kommunen har köpt skolskjutsar med taxi till följande byar: Porlom, Ingersmansby, Hindersby, Labby, Skinnarby, Bäckby, Lindkoski, Pockar, Kimoböle och Norrby. Vidare anordnar Kouvola stad busstransporter från Lapträsk till elever som går i skola i Elimäki.

Lapträsk kommun köper ärendetrafik med taxi till följande rutter: Lindkoski–Labby, Harsböle–Labby och Pockar–Labby samt från Porlom till Labby och från Labby till Lovisa.

Lovisa

Lovisa stad köper lokaltrafik till rutten Märlox–Vårdö på vardagarna med ca en timme mellan turerna och några turer på lördagarna. Lokaltrafiken sköts som köptrafik även på rutten Lovisa–Mickelspiltom (1 tur) och Lovisa–Svenskby (2 turer). Lokaltrafiken har konkurrensutsatts med ett avtal på 3 + 1 år under arbetet med servicenivåplanen. Som grund för konkurrensutsättningen genomförde staden en enkät om lokaltrafiken för de boende i kommunen. Vidare trafikeras några turer till Hästholmen samt "rundlinjen" med två turer per dag.

Vidare har Lovisa bildningscentral konkurrensutsatt tre bussturer: Svenskby–Lovisa på morgonen och Vahterpää–Lovisa–Tessjö, avgång på morgonen, retur på eftermiddagen. De nya avtalen träder i kraft på sommaren 2016. I skolskjutsarna utnyttjas även NTM-centralens turer samt turer med linjebaserad trafik från Gammelby, Forsby, Isnäs, Liljendal och Pockar.

Lovisa stad köper även servicetrafik. Kunderna betalar en avgift som baseras på Matkahuoltos vanliga kilometertaxa.

Mörskom

Kommunen köper ärendetrafik till glesbygden med två olika servicetaxirutter en gång i veckan. Kunderna betalar en självriskandel på 7 euro per resa och kommunen står för resten. Kommunen köper inte någon annan allmän kollektivtrafik.

I skolskjutsarna utnyttjas ruttrafik med bussar för högstadieelever och studerande på andra stadiet som reser till Orimattila (KÄYTTÖ-580383) och Borgå (REITTI-578114). Linjebaserad trafik (1 tur på morgonen, 1 tur på eftermiddagen) utnyttjas av lågstadieelever som bor i de södra delarna av Mörskom för hemresorna från Mörskom kyrkby. På eftermiddagen är turen viktig för studerande som återvänder hem från Borgå. Övriga skolskjutsar sköts med taxi.

Borgnäs

Kommunen deltar i finansieringen av bruttoavtalet av Pohjolan Liikenne tillsammans med NTM-centralen samt fr.o.m. hösten 2016 i finansieringen av ett koncessionsavtal tillsammans med NTM-centralen, Träskända stad och Askola kommun. Tidtabellerna har planerats i samarbete med kommunens utbildningsväsende, trafikidkare och NTM-centralen så att de motsvarar behovet av skolskjutsar. Också skoltiderna har justerats så att de passar de skolskjutsberättigade eleverna bättre.

Med trafikeringsavtal för övergångsperioden körs rutten Helsingfors–Skavaböle–Träskända–Halkis–Mäntsälä.

Kommunen har tidigare köpt ärendetrafik som trafikeras en gång i veckan, men av ekonomiska skäl har ärendetrafiken fått dras in. De gemensamma social- och hälsovårdstjänsterna i Mäntsälä och Borgnäs produceras enligt värdkommunsmodellen, där Mäntsälä kommun är värdkommun.

Borgå

Lokaltrafiken i Borgå sköts som trafik på marknadsvillkor och staden önskar erbjuda lokaltrafik även i framtiden på marknadsvillkor och med en tillräckligt hög servicenivå.

Borgå har ca 1 400 skolskjutsberättigade elever, av vilka ca två tredjedelar (1 075 elever) använder den allmänna kollektivtrafiken och en tredjedel (ca 500 elever) taxitransporter. En del av eleverna använder både taxi och buss. Vidare omfattas sammanlagt ca 120 förskoleelever och elever som deltar i den förberedande undervisningen av skolskjutsar. En av utmaningarna för skolskjutsarna är de vidsträckt elevupptagningsområdena. Elever transporteras från alla riktningar och även från en skolas område till en annans. Planeringen av transporterna försvåras även av bristen på kompetenta resurser och lämpliga program.

Staden har köpt en matartur för elever från Sondby på morgnarna. Borgå har köpt bussturer med avtal på 1 + 1 år tillsammans med NTM-centralen och andra kommuner. Kommunandelen av kostnaderna motsvarar kommunernas invånarantal och trafikens kilometerantal. Borgå och Lovisa anser att invånarantalet inte är en rättvis fördelningsgrund.

Från Hindhår strävar man efter att utnyttja en del av HRT:s och NTM-centralens köptrafik och trafik med marknadsvillkor i skolskjutsarna. I Kulloområdet körs turer med Borgå Trafik främst efter elevernas behov, och taxitransporter behövs inte alls till skolorna i Kullo.

Ärendetrafiken kan skötas med lokaltrafik på marknadsvillkor. NTM-centralen har också konkurrensutsatt en servicelinje som körs till varje by minst en gång i veckan. Borgå stad står för kostnaderna för servicelinjen. Sommaren 2016 görs även ett litet experiment med en turistbuss i Borgå centrum. NTM-centralen betalar för sommartrafiken till Pellingefärjan.

Pukkila

Pukkila kommun köper inte någon allmän kollektivtrafik. Skolskjutsarna till kommunens två lågstadieskolor sköts med taxi. Kommunen har ett avtal om högstadiesamarbete med Askola kommun. Studerande på andra stadiet reser oftast till Askola och Mäntsälä och en del även till Orimattila.

Pukkila kommun erhåller bidrag för sin äldreomsorg av Onni Nurmis stiftelse och köper ärendetrafik med beställningstaxi två gånger i veckan. Servicetaxin är avsedd för kommuninvånare som har fyllt 65 år, och en

resa kostar en euro. Kommunen har övervägt att erbjuda tjänsten även till andra användare med ett högre självriskpris.

Mäntsälä

Kommunens interna transporter behandlas i servicenivåplanen för Mellersta Nyland.

Kostnader och finansiering

Statsfinansiering

Det är inte möjligt att specificera den andel som avser Östra Nyland av NTM-centralens finansiering av kollektivtrafiken, eftersom turerna i regel omfattar flera områden.

Som helhet har statsanslagen för kollektivtrafik anordnad av NTM-centralen i Nyland ökat något under åren 2010–2015. NTM-centralen har under åren 2014–2015 köpt turer som anordnats med bruttoavtal. De in-
flutna intäkterna från bruttotrafiken har inkluderats i det anslag som beviljats NTM-centralen i bild 12 genom att de realiserade biljettintäkterna har tagits med i slutsumman och visas med blå färg i stapeldiagrammet. De statsanslag som NTM-centralen har betalat till Tavastehus och Lahtis under åren 2010–2015 har inte inkluderats i bild 12 så att de olika åren skulle vara jämförbara. Under åren 2010–2012 betalades statsanslaget till Tavastehus och Lahtis av NTM-centralen och fr.o.m. 2013 av Trafikverket.

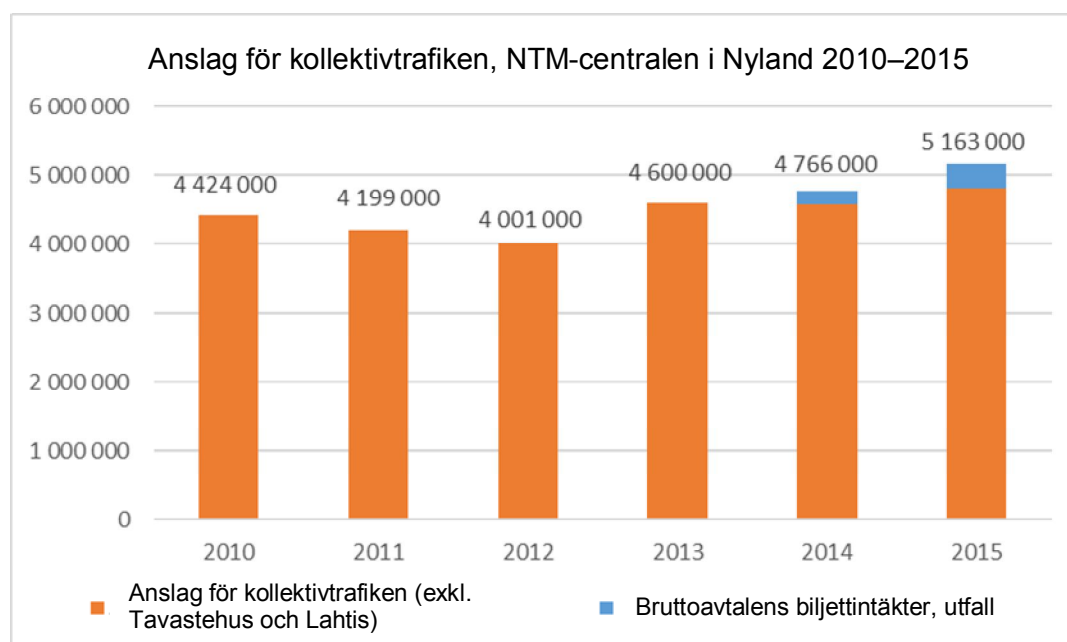


Bild 12. Statsanslag för kollektivtrafik anordnad av NTM-centralen i Nyland 2010–2015 (Trafikverkets undersökningar och utredningar 43/2015).

Kommunernas transportkostnader

Transporterna inom kommunernas utbildningsväsenden är den största kostnadsposten i finansieringen av persontransporter och kollektivtrafik. Med undantag av Mäntsälä och Borgå har den allmänna kollektivtrafiken inte nämnvärt finansierats av kommunerna (förutom elevbiljetterna). Transportkostnaderna har ökat under åren 2010–2014 i alla kommuner med undantag av Lapträsk och Mörskom (bilderna 13–14).

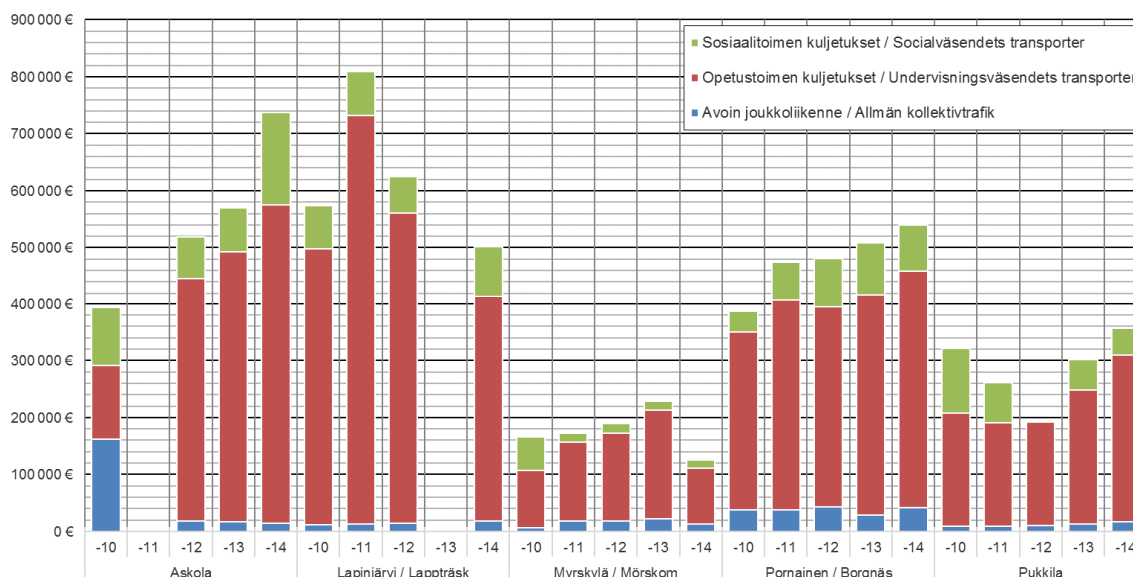


Bild 13. Utvecklingen av transportkostnaderna 2010–2014 i Askola, Borgnäs, Pukkila, Lappträsk och Mörskom.

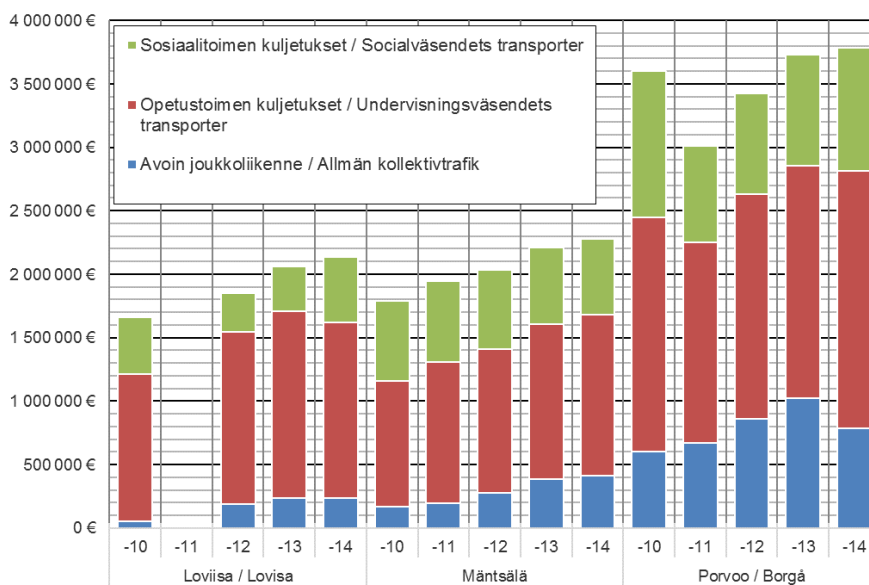


Bild 14. Utvecklingen av transportkostnaderna 2010–2014 i Borgå, Lovisa och Mäntsälä.

Förändring 2010–2014

Sammantaget har kommunernas transportkostnader ökat med 18 procent under åren 2010–2014, dvs. med ca 1,56 miljoner euro (Obs! Uppgifterna för Askola och Lovisa saknas för 2011, och uppgifterna för Lappträsk saknas för 2013). Ökningen har varit särskilt stor för den allmänna kollektivtrafiken (+47 %, 490 000 €). Transportkostnaderna för utbildningsväsendet har ökat med ca 24 procent (1,23 mn €). Transportkostnaderna för socialväsendet har minskat med 6 procent (160 000 €) (bild 15).

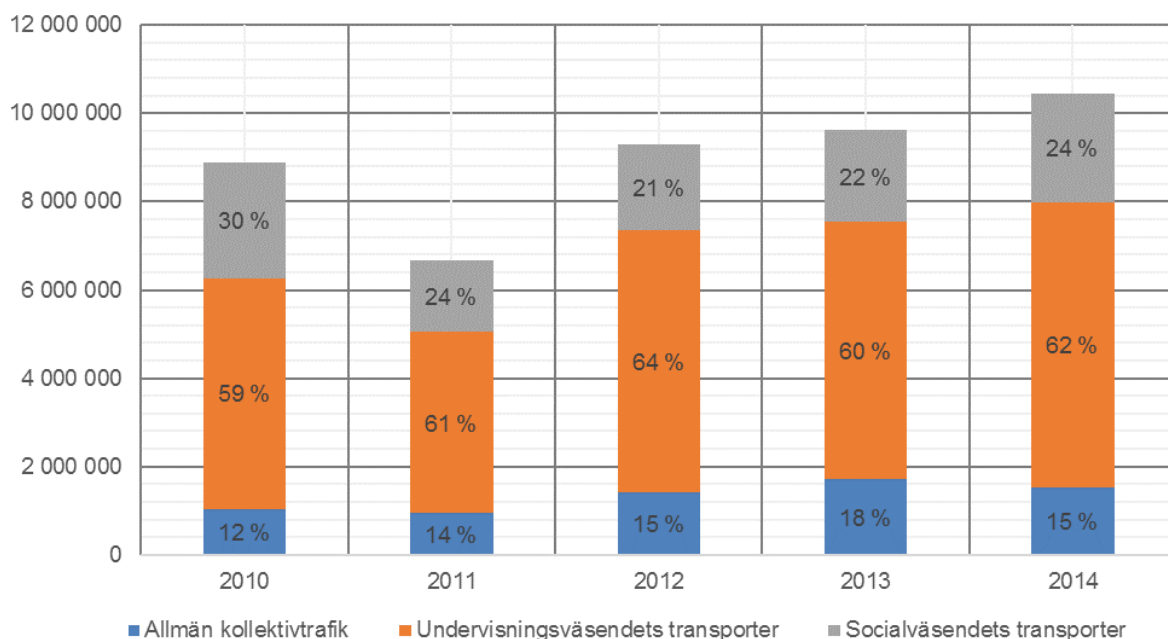


Bild 15. Utvecklingen av kommunernas transportkostnader 2010–2014 (Vallu 2016).

FPA

Skolresestödet från FPA för åren 2013–2015 har ökat i Askola, Lappträsk, Lovisa, Borgå och Mäntsälä. I de övriga kommunerna har FPA betalat ut mindre skolresestöd under 2015 än tidigare. Stödet riktas i huvudsak till kollektivtrafiken, även i de mindre kommunerna (bilderna 16–17).

Ersättningen för sjukresor har under 2015 däremot inte riktats till kollektivtrafiken i stort sett någon annanstans än i Borgå (bild 18).

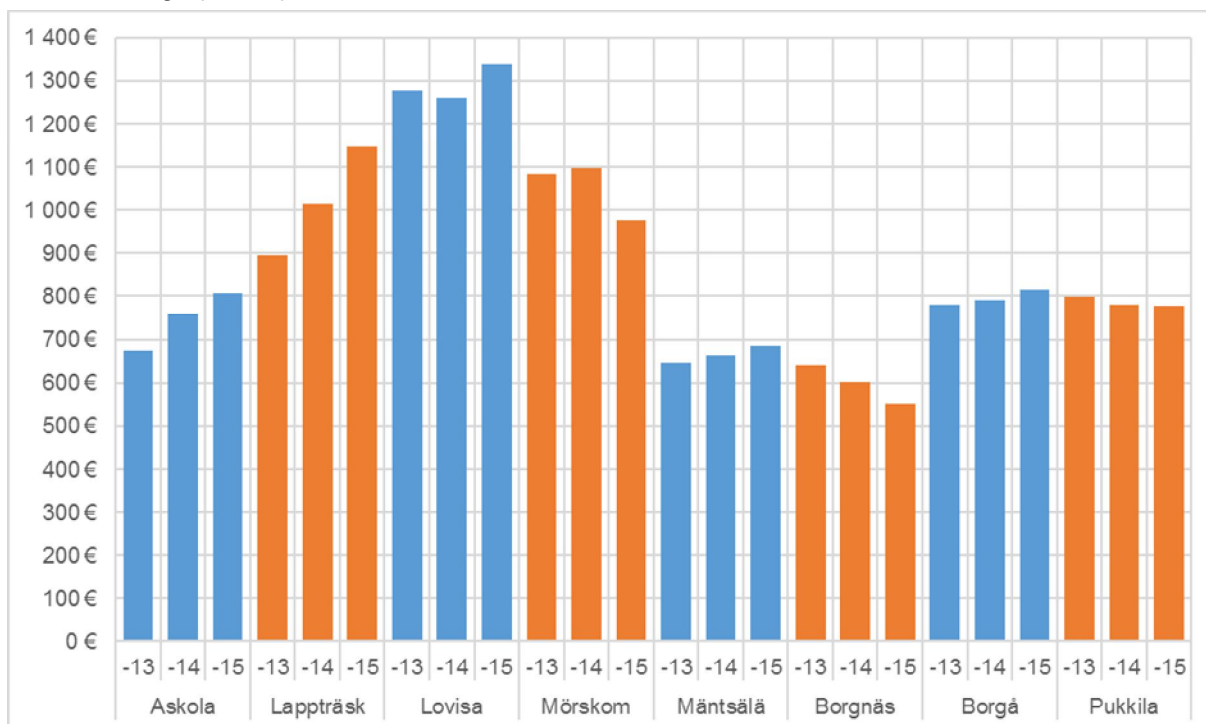


Bild 16. Utbetalt skolresestöd/mottagare 2013–2015 (Kelasto 2016).

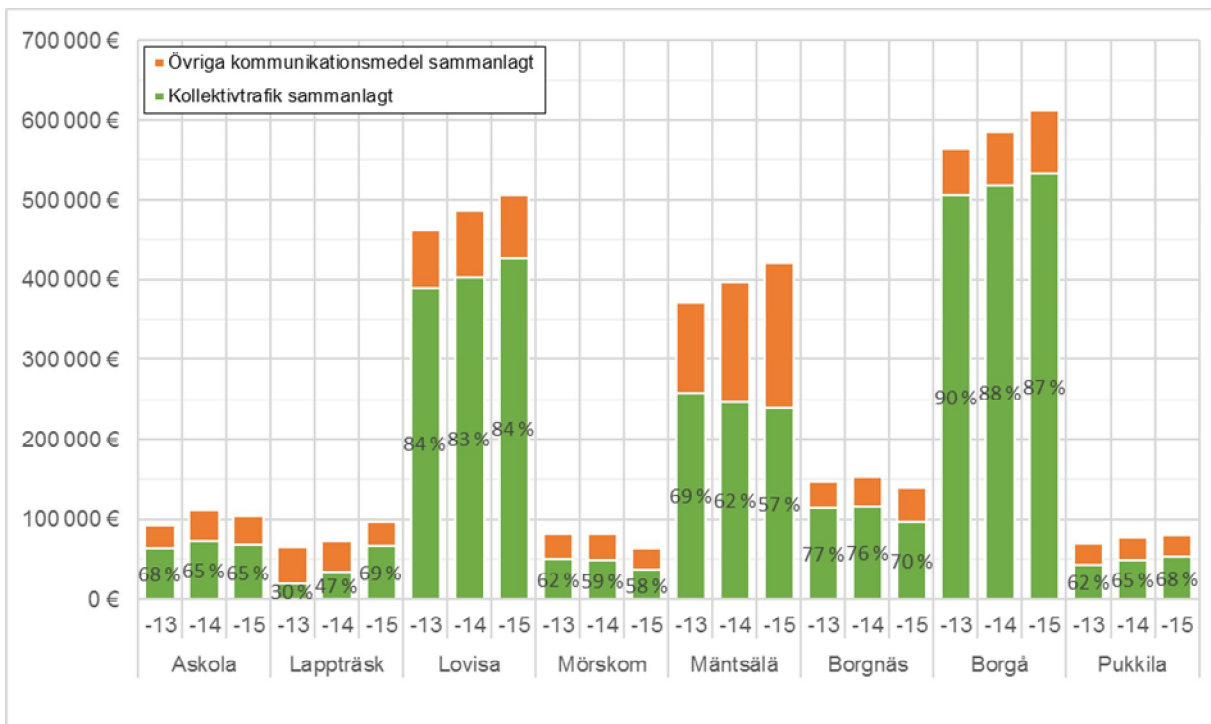


Bild 17. Andelen stöd som betalats till kollektivtrafiken 2013–2015 (Kelasto 2016).

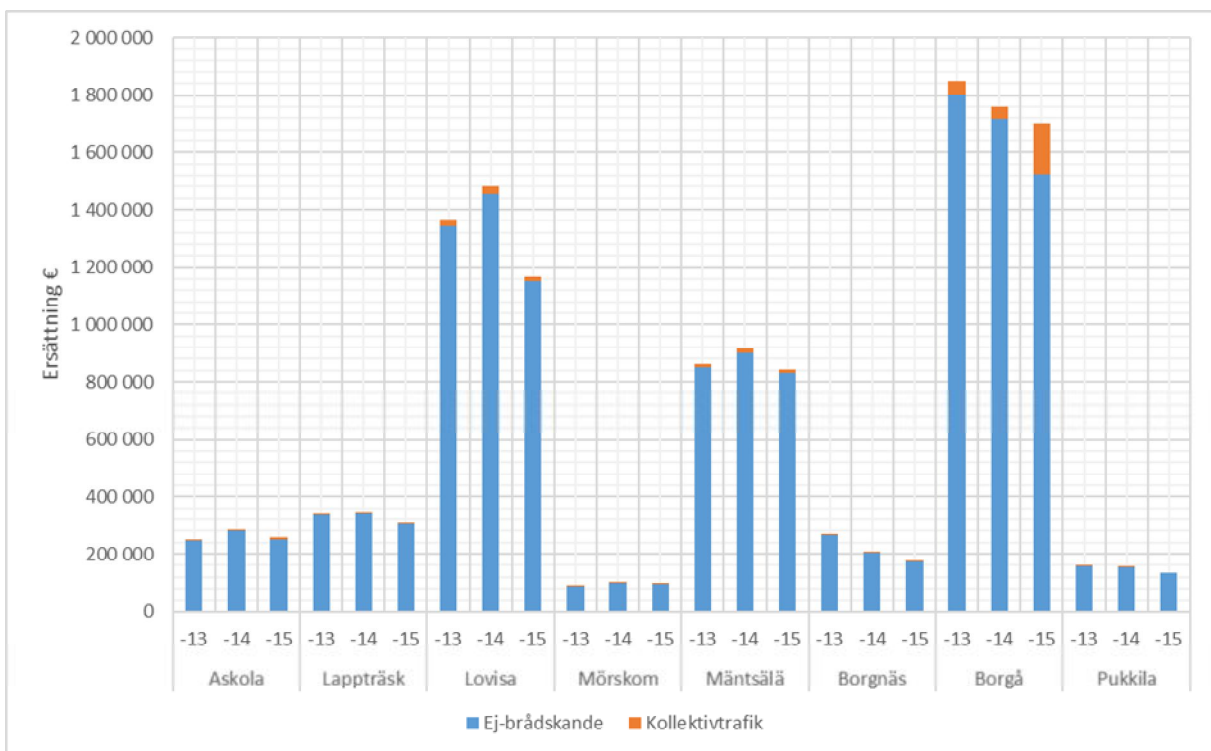


Bild 18. Sjukresor, ersättningar € (Kelasto 2016).

3 Behov att förflytta sig

3.1 Hur behoven att förflytta sig har utretts

Behoven att förflytta sig har utretts utifrån statistiska uppgifter samt på en workshop som anordnades för kommunrepresentanter 8.3.2016. Deltagarna ombads att bekanta sig med förhandsmaterialet om vart kommuninvånarna reser. Efter workshopen kunde deltagarna också kommentera materialet och föreslå ändringar.

Behoven att förflytta sig granskades per trafikförbindelse för resor till skola eller studier, arbetsresor, ärenderesor, resor i samband med social- och hälsovårdstjänster samt för turism och förbindelsetrafik. Granskningen fokuserade på förbindelser mellan kommunerna (kommuncentrum) samt mellan övriga större tätorter. Behovet av arbetsresor jämfördes med sysselsättningsuppgifter från Statistikcentralen och Nylands förbund. De största strömmarna av arbetsresor granskades enligt Trafikverkets anvisning om fastställandet av servicenivån i kollektivtrafiken (Trafikverkets anvisningar 31/2015, på finska).

3.2 Identifierade behov av att förflytta sig

Det finns behov av att kunna förflytta sig mellan Borgå och huvudstadsregionen, Lovisa och Borgå samt Askola och Borgå under vardagar i så gott som samtliga resetyper. Arbetsresor till huvudstadsregionen sker från nästan alla kommuner i området. Borgå är en viktig studieort, och invånare från så gott som alla kommuner i området reser till Borgå för att sköta sina ärenden. De viktigaste behoven av att förflytta sig mellan de olika kommunerna presenteras i bild 19.

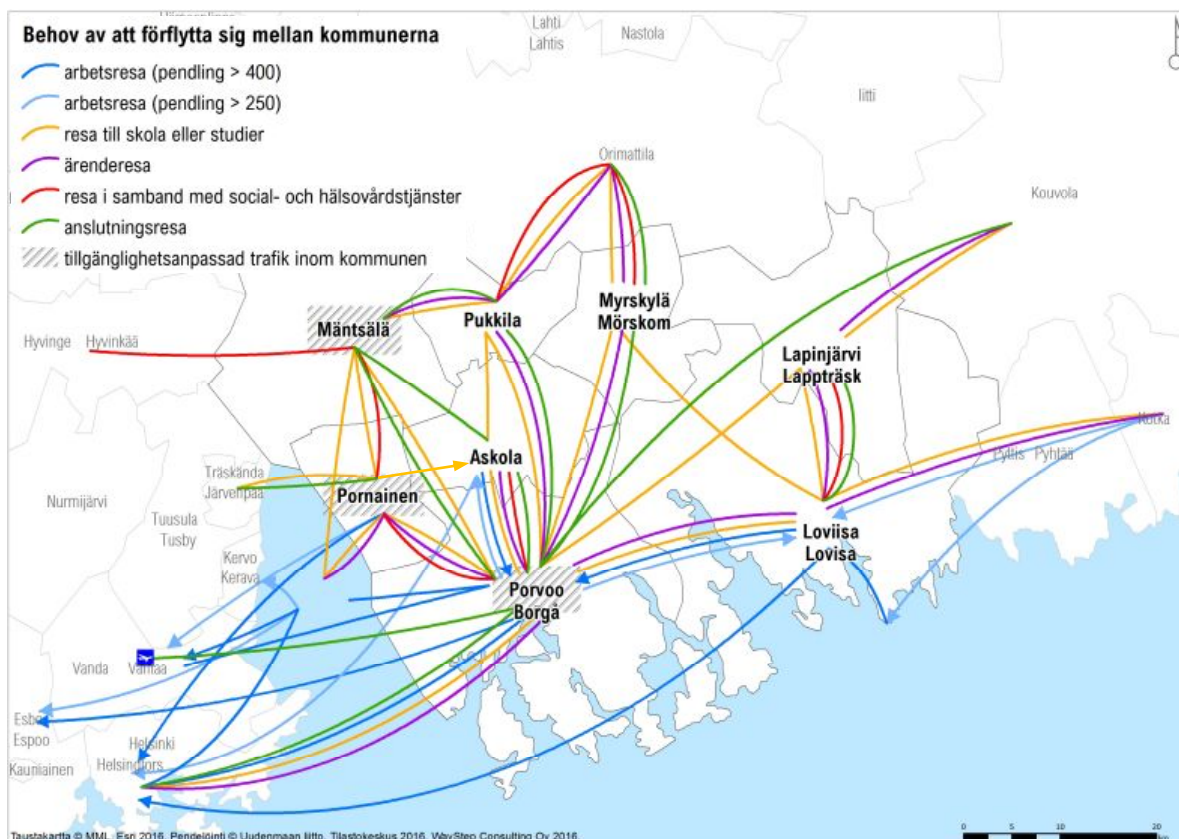


Bild 19. De viktigaste behoven av att förflytta sig mellan de olika kommunerna i Östra Nyland. Förbindelserna från Mäntsälä och Borgå i olika riktningar har granskats i planen för Mellersta Nyland.

Från byarna i Lovisa och Borgå reser invånarna främst till det egna kommuncentrumet. För Hindhår är förbindelserna till huvudstadsregionen viktiga. Från Isnäs och Forsby reser invånarna både till Borgå och till Lovisa (bild 20).

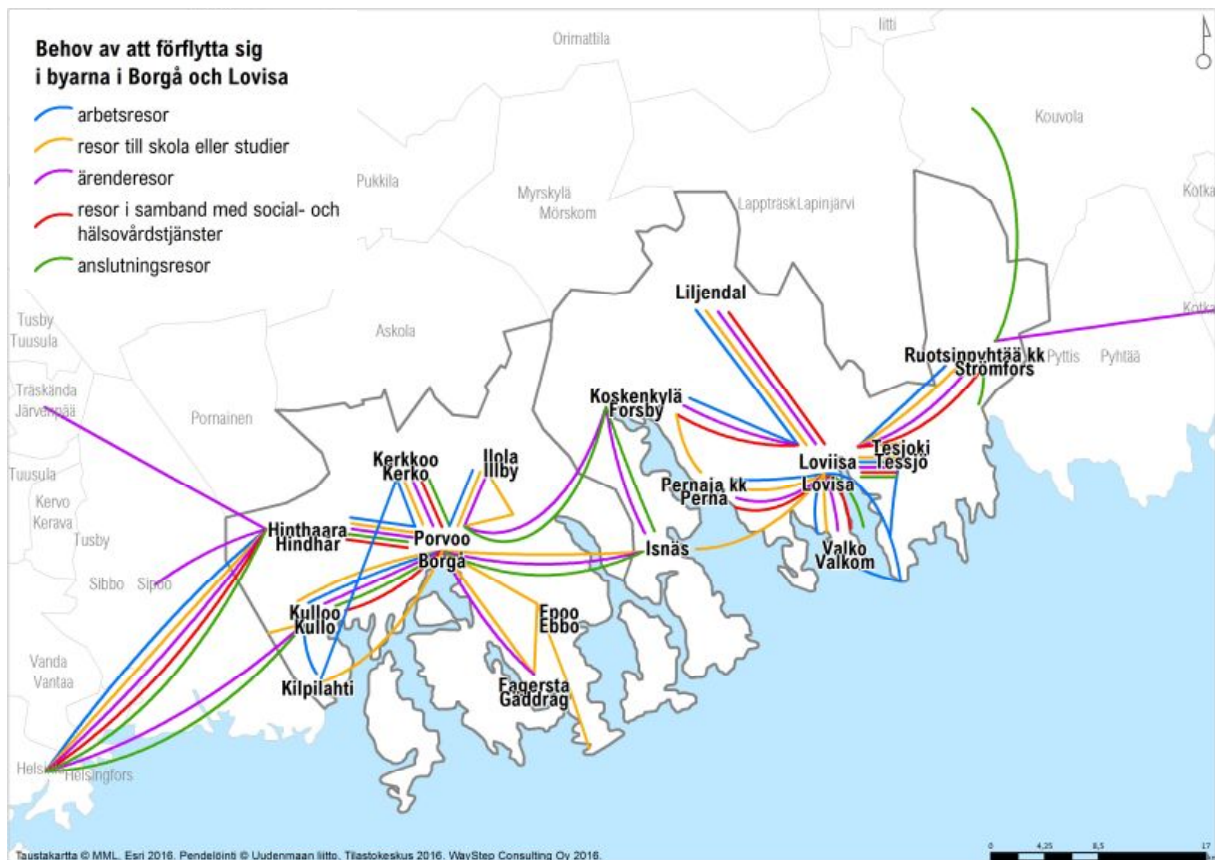


Bild 20. De identifierade behoven av att förflytta sig i Borgå och Lovisa.

Syftet med granskningen av behoven av att förflytta sig är att fästa uppmärksamhet vid vilken typ av resor som behövs på varje förbindelse snarare än att först diskutera vilket utbud av kollektivtrafik man vill erbjuda invånarna. Granskningarna användes som en utgångspunkt för klassificeringen av servicenivån.

4 Utvecklingsbehoven av kollektivtrafiken och persontransporter

Utvecklingsbehoven av kollektivtrafiken utreddes genom att intervjua representanter från kommunerna och trafikidkare samt genom en enkät till de boende. Nedan presenterar vi en sammanfattning per kommun av synpunkterna av kommunernas representanter och trafikidkare samt av kommuninvånarna. Till sist redogör vi för ingångsvinkeln för de presenterade utvecklingsbehoven.

I de mindre kommunerna och i Borgå betonas utmaningarna med skolskjutsar och i Lovisa förbindelserna från byarna till Lovisa centrum samt direktförbindelserna till de angränsande landskapen. I Mäntsälä finns utvecklingsbehov främst när det gäller att göra resekedjorna smidigare.

Utvecklingen av kollektivtrafiken och genomförandet av målsättningarna för servicenivån förknippas med flera osäkerheter som har beskrivits i kapitel 1.3 i denna rapport.

Askola

För lågstadieeleverna fungerar bussarnas tidtabeller på eftermiddagen inte så bra, på morgonen något bättre. Antalet passagerare är emellertid så litet att taxitransporter kan vara det bästa alternativet. Tidtabellen för bussen från Borgnäs till Monby på morgonen har ändrats så att bussen kommer till Monby först kl. 8.15. Eleverna hinner inte längre till skolan med denna buss, utan de transporteras numera med taxi.

Kyrkbyns lågstadieskola kommer troligen att flyttas till samma lokaler som högstadieskolan under 2017. Geografiskt är det dock inte fråga om något stort avstånd (ca 1,5 km), och därmed påverkas inte skolskjutsarna nämnvärt. Skolskjutsarna skulle påverkas mer om de två mindre lågstadieskolorna i kommunen flyttas.

I enkäten framfördes önskemål om en kvällsförbindelse från Borgå till Askola under vardagar.

→ Tidtabellerna för busstrafiken mellan Mäntsälä och Askola planerades delvis på nytt redan under arbetet med planen så att de betjänar skolorna på rutten så bra som möjligt. De övriga behoven orsakar inte några förändringar.

Lapträsk

Kommunens representanter framförde inte några utvecklingsbehov. Av boendeenkäten framgick det att servicenivån hittills har varit tillräckligt hög. För närvarande håller dock servicenivån på att försämrans i och med att ett flertal bussturer i Lapträsk har dragits in. De boende önskar fler bussturer som körs på landsvägen. En enskild förbindelse som betonades i enkäten var arbetsförbindelsen Borgå–Ingermansby vägskäl.

→ Förbindelserna till Borgå sköts som trafik på marknadsvillkor, och utbudet speglar efterfrågan. Man strävar efter att även fortsättningsvis säkra skolreseförbindelserna mot Lovisa och Kouvola.

Lovisa

I Lovisa handlar kollektivtrafikens utvecklingsbehov främst om att säkra året-runt-trafiken under vardagarna från byarna till Lovisa stad. Turerna från byarna betjänar främst skolskjutsar och erbjuder inte några möjlig-

heter för övriga resenärer utanför skoltiderna och under semestrar. Å andra sidan har tidtabellerna för de turer som körs via Pernå kyrkby ändrats på ett sätt som har vållat problem för skolskjutsarna.

Under 2017–2020 kommer ett nytt skolcentrum att byggas i Forsby vid den svenskspråkiga lågstadieskolan. Forsby finskspråkiga lågstadieskola kommer också att flyttas dit. I övrigt kommer inte några byskolor att läggas ned om det inte sker några betydande förändringar i elevantalen eller byggnadernas skick.

Efter motorvägens öppnande har servicenivån från Tessjö försämrats. Expressturerna motsvarar inte annars heller de behov av arbetsresor samt kvälls- och helgtrafik som finns i tätorterna och byarna. Önskemål har framförts i kommunen att få helgturer inom kommunen, bl.a. Tessjö–centrum–Valko, samt snabba arbetsresor till Helsingfors.

Av de boendes kommentarer framgår en allmän oro över kollektivtrafikens servicenivå i Lovisa. Den enkät som genomfördes i samband med detta arbete samlade mest synpunkter om trafiken i Lovisa.

De svarande framförde önskemål om bättre förbindelser på rutterna Lovisa–Lahtis, Kouvola–Lovisa, Lappträsk–Lovisa och Lovisa–Kotka. När det gällde kommunens interna trafik framfördes bl.a. önskemål om förbindelser från Kabböle (på sommaren) samt från Hopom och Tessjö (på kvällarna) till Lovisa samt om ärendetrafik från Pernå till Lovisa. Önskemål framfördes om fler turer i hela Lovisaområdet.

Det föreslogs att Lovisa lokaltrafiks Fredsby/rundlinje startar från kärnkraftverket på eftermiddagarna.

Det är svårt att hitta tidtabeller och prisinformation om den interna trafiken i Lovisa. Önskemål framfördes om ökad information särskilt på Lovisa stads webbplats. Vidare kommenterade de boende bl.a. renhållningen på hållplatserna och expressturernas förseningar.

- De önskemål som gäller turerna till Lahtis, Kouvola och Kotka skickas vidare till de berörda företagen i området för kännedom och för att utnyttjas i planeringen av trafiken på marknadsvillkor.
- Behoven att förbättra förbindelserna från byarna har inkluderats i fastställandet av servicenivån. Till vissa delar har servicenivån definierats som högre än den nuvarande nivån. För närvarande sköts trafikutbudet främst som linjebaserad trafik eller med avtal för övergångsperioden. En utmaning vid utvecklingen av förbindelserna har varit de små passagerarflödena. Det primära målet är att bevara den linjebaserade trafiken och att de turer som nu sköts med trafikeringssavtal för övergångsperioden ska fortsätta som linjebaserad trafik. Det kan vara motiverat att anordna sommarutbud från byarna till Lovisa, eftersom sommarutbudet stödjer efterfrågan även vintertid.
- Lokaltrafiken och skolskjutsarna har nyligen konkurrensutsatts. Är det möjligt att effektivisera de åtgärder som förknippas med anordnandet av transporterna genom att öka samarbetet vid anordnandet av kollektivtrafiken och skolskjutsarna?
- Det föreslås att en tydlig tidtabell om den nya lokaltrafiken läggs ut på Lovisa stads och trafikidkarnas webbplatser. Lovisa stad kommer överens om arbetsfördelningen med det företag som vinner upphandlingen.

Mäntsälä

I Mäntsälä finns utvecklingsbehov främst när det gäller smidigare resekedjor. Önskemål har framförts om att bussarna skulle köra via järnvägsstationen och att tidtabellerna anpassas till tågens tidtabeller. I tätorten önskar man en hållplats för expressturer. Det bör också gå snabbare att köra genom Mäntsälä centrum. För

närvarande är kollektivtrafiken genom centrum för långsam. Vid planeringen av tågavgångarna och anslutningsförbindelserna bör hänsyn tas till de som pendlar till Helsingfors till kl. 06 och 07.

Trafiken mellan Borgå och Mäntsälä betjänar skolelever i Sääksjärviområdet, och tidtabellerna bör anpassas bättre till skoltiderna. Onkimaa kommer vidare att få en egen busstur i och med att turen till Borgå går för tidigt.

I tätorten finns det behov av servicetrafik. En servicebuss planeras i kommunen för matartrafiken till bussarna, för skolskjutsarna och för ärendetrafiken.

Kommuninvånarna framförde önskemål främst om trafiken till Helsingfors. Dessa behandlas i servicenivåplanen för Mellersta Nyland. I hela området önskas fler bussturer året/dygnet runt. Kommentarer handlade bl.a. om förseningar av bussarna från Helsingfors och oro över eventuella indragningar av tågavgångar. I stället för att dra in tågavgångar bör man i stället öka turerna under rusningstid, eftersom sittplatserna inte räcker till i den nuvarande tågtrafiken.

Aktuell och pålitlig information om tidtabellerna bör utvecklas t.ex. med en GPS-baserad informationstjänst om busstrafiken i realtid och med informationstavlor i realtid på hållplatserna.

Servicetrafik över kommungränserna kan i framtiden ha bättre verksamhetsmöjligheter än den traditionella busstrafiken.

Framöver är det skäl att utreda möjligheterna att kombinera trafik till Pukkila och Borgnäs.

De boende önskar övervakning/bevakning av infartsparkeringen p.g.a. vandalism.

→ Under arbetet med servicenivåplanen har tidtabellerna för NTM-trafiken mellan Mäntsälä och Borgå förnyats så att turerna betjänar skolskjutsarna i Sääksjärviområdet så bra som möjligt. Samtidigt har en tur till Borgå lagts till.

→ Några av turerna har förlängts till järnvägsstationen inom ramen för vad fordonsrotationen tillåter.

→ Det är svårt att anpassa bussarnas tidtabeller till tågavgångarna, eftersom tidtabellerna påverkas av andra behov och särskilt av skoltiderna. Vidare kan tågavgångarna ändras under trafikeringsperioden.

→ Förseningarna av bussarna från Helsingfors orsakas av trafikstockningar i Helsingfors stads kärna.

Mörskom

Elever från Mörskom reser till högstadieskolan i Orimattila. Den sista returen avgår för tidigt, vilket vållar problem. Alla högstadieelever hinner inte ta den enda eftermiddagsbussen från Orimattila (kl. 14.25), utan elever transporteras även med taxi. Elevantalet är dock relativt litet för en helt ny busstur. Busslinjen Lovisa–Mörskom–Lahti lades ned i augusti 2015. Kunderna har lämnat feedback om detta. Busslinjen användes också till skolskjutsar i Lovisaområdet. Dessa sköts nu med taxi.

En tidigare morgontur från Borgå till Mörskom skulle underlätta för de elever som reser från de södra delarna av kommunen till skolan i Mörskom kyrkby. Nu anländer den enda morgonturen till Mörskom först kl. 9.15. Mörskom kommun hör till samkommunen för Päijänne-Tavastlands social- och hälsovård. Resorna i

samband med social- och hälsovårdstjänster har inte samordnats med övrig trafik. Om Nyland bildar ett självstyrande område som omfattar Mörskom kan social- och hälsovårdens kundströmmar riktas till Borgå och Askola fr.o.m. 2019. Om utbildningen på andra stadiet omfattas av reformen, skulle skolskjutsar riktas även till Borgå och Askola.

Servicetrafiken över kommungränserna kan i framtiden ha bättre verksamhetsmöjligheter än den traditionella busstrafiken.

Kommuninvånarna har önskat direktförbindelser till Lahtis, Borgå och Helsingfors.

- Möjligheterna till utveckling av skolskjutsarna i Mörskom ska granskas vid planeringen av skolskjutsarna i Borgå. Mörskomvägen har definierats som en farlig skolväg, vilket troligen kommer att öka skolskjutsarna för elever från Borgå.
- Förbindelserna till Orimattila ska granskas i samarbete med Lahtisregionens trafik.
- I övrigt är efterfrågan så låg att det kan vara svårt att motivera förbättringar i servicenivån.

Borgnäs

Skolskjutsarnas tidtabeller har förbättrats, men fortfarande kommer en del av eleverna för sent till skolan på morgnarna p.g.a. bussen, och förseningarna påverkar även de elever som tar nästa busstur. Bussarnas förseningar kommenterades av både kommunens representanter och kommuninvånarna.

Hållplatsernas skick i kyrkbyn lämnar en del att önska. De boende framförde önskemål om snabbare reparationsåtgärder.

Nu finns direktförbindelser från Borgnäs kyrkby till Helsingfors på veckosluten, men önskemål har framförts om att förlänga turen till Halkis, eftersom det i nuläget inte finns några förbindelser alls från Halkis till kyrkbyn på veckosluten. Det har framförts önskemål om flera turer mellan Mäntsälä och Borgnäs kyrkby, men passagerarantalen skulle troligen vara väldigt små.

Kommuninvånarna har önskat fler turer till Helsingfors, Mäntsälä, Borgå och Träskända, särskilt på sommaren, på kvällarna och under veckosluten. Önskemål har framförts om nya förbindelser också till Vanda, Östra centrum och Kervo samt en kvällstur från Helsingfors och en snabb morgontur till Helsingfors.

Borgnäs kommun understryker särskilt vikten och utvecklingsbehovet av förbindelserna till Träskända. Man vill utveckla resekedjor via Träskända järnvägsstation. Om efterfrågan finns, ska servicenivån höjas.

När det gäller informationen framfördes önskemål om lättanvända tidtabeller, att tidtabeller i pappersform görs tillgängliga igen och att informationen om trafikstörningar förbättras.

- Orsaken till bussarnas förseningar kommer att utredas och beaktas vid planeringen av tidtabellerna för nästa trafikeringssperiod.
- Servicenivån på förbindelsen Borgnäs–Borgå fastställdes till nuvarande nivå med målsättningen att de turer som nu trafikeras som trafik under övergångsperioden ska fortsätta som linjebaserad trafik.
- De utvecklingsåtgärder som avser förbindelserna till huvudstadsregionen inkluderas i servicenivåplanen för Mellersta Nyland.
- Borgnäs kommun kommer att renovera hållplatserna inom ramen för befintliga resurser.

Borgå

Lokaltrafiken sköts på marknadsvillkor och målsättningen är att även fortsatt upprätthålla verksamhetsförutsättningarna för trafik på marknadsvillkor. Linjenätet är relativt omfattande, men från en del områden är restiderna långa p.g.a. rundlinjer och kringgående rutter.

Lokaltrafikens utmaningar består av eventuella nya ansökningar om tillstånd för linjebaserad trafik och den hårdnande konkurrensen om de relativt låga passagerarantalen i förhållande till utbudet.

Borgå stad har hittills medvetet hållit sig utanför planeringen av trafik på marknadsvillkor. Staden anser dock att marknadsföringen bör förbättras.

Invånarna har framfört önskemål bl.a. om snabbare rutter, tillgänglighetsanpassning, att hålla tidtabeller samt bättre samordning av tidtabellerna för linjerna 1 och 2.

Anordnandet av skolskjutsar har stora utmaningar och lider av ineffektivitet och brist på resurser. Elevupptagningsområdena är så vidsträckta att det inte riktigt går att anordna skolskjutsar på ett effektivt sätt.

Det finns inte mycket ledig kapacitet hos de taxibilar som används för skolskjutsar, och övriga resenärer kan för närvarande inte åka med skoltaxi. Framöver kan staden dock i konkurrenssituationer överväga att erbjuda transporter i skoltaxi även till övriga resenärer och eventuellt utöka fordonsparken. Ett skoltaxiavtal med Taxi Porvoo-Borgå gäller under läsåret 2016–17. Avtalet innehåller en option om två år.

I de södra delarna av Borgå skjutsas svenskspråkiga elever till skolorna inom området och finskspråkiga elever till skolorna i centrum. Det finns trafik under så många olika tider och i så många olika riktningar att det är svårt att skapa några vettiga helheter. Området skulle behöva en övergripande granskning, men elevindelningen påverkas också av flera andra faktorer än transporten. Busstrafiken till Haxområdet har avskaffats. För närvarande skjutsas eleverna från Hax med taxi till sammanlagt sju olika skolor vid olika tidpunkter. Lektionerna på en del av högstadieskolorna är 45 minuter långa och i andra skolor 75 minuter. Särskilt i de mindre lågstadieskolorna i byarna har skoltiderna anpassats till skolskjutsarna. I glesbygden körs dock morgonturerna så tidigt att många föräldrar skjutsar sina barn själva.

Borgå stad har beslutat att lägga ned Kråkö skola under 2017. Vidare är framtiden av åtminstone fem andra skolor fortfarande öppen. Dessa faktorer påverkar skolskjutsarna. Staden har inte någon övergripande plan för undervisnings- och socialväsandenas persontransporter.

Betalningspraxis för elevernas skolskjutsar varierar mellan de olika trafikidkarna. Fr.o.m. hösten 2016 kommer staden att använda endast Matkahuoltos resekort.

Vad gäller skolskjutsarna har man identifierat åtminstone följande utvecklingsbehov inom det nuvarande kollektivtrafikutbudet:

- Från Hindhår skulle man behöva morgonturer kl. 8.30 och 9.30 samt en retur från Borgå kl. 12.50.
- Det finns behov av en förbindelse från Jackarbyvägen/Veckjärvivägen till centrum kl. 14 (för närvarande kan elever från Sannäs skola utnyttja förbindelsen när bussen återvänder tom från Jackarby, även om det inte är en egentlig förbindelse).
- Högstadieeleverna från Svartbäck har långa väntetider i centrum.
- Det finns behov av en busstur från Ebbövägen till staden kl. 12.30.
- Morgonturen från Emsalö bör senareläggas, eftersom eleverna till Tolkis skola anländer redan kl. 7.30.

- Det finns behov av en buss på rutten Kullo–Söderveckoskivägen–Andersböle–Borgby så att eleverna skulle anlända till skolan kl. 7.55, och samma rutt tillbaka från Hindhår skola kl. 11.40 och 13.40.
- NTM-centralens tur i Hindhår bör avgå från skolan kl. 12.50 och 14.35.
- NTM-centralens tur från Nickby bör avgå till skolan kl. 7:45 och retur kl. 11.50 och 13.50.
- Det finns ett behov av fler turer på Mörskomvägen till och från centrum på eftermiddagarna. Mörskomvägen har definierats som en farlig skolväg, vilket kommer att öka behovet av skolskjutsar.
- Haxområdet har inte omfattats av kollektivtrafiken sedan hösten 2015, och skolskjutsarna har anordnats med taxi.
- Det har varit svårt att anordna skolskjutsar i hela södra delen av området (Ebbo, Vålxvägen, Vessö, Kråkö).
 - Finskspråkiga elever från Vessö och Kråkö reser till lågstadieskolan i centrum.
 - Svenskspråkiga elever går ännu under läsåret 2016–2017 i Kråkö skola. Lågstadieelever reser via Vålxvägens norra del till skolan i centrum. Bussen avgår redan kl. 6.40, eftersom turen körs via Kråkö. Det blir långa väntetider och behov av taxiskjutsar.
 - Eleverna går till hållplatserna från de privata vägarna i området. Skolskjutsarna tar lång tid, och på eftermiddagarna skjutsas eleverna med taxi.
 - Rutten bör också köras via Kurbölevägen, eftersom många av de elever som reser till skolorna i centrum bor där.

→ Skolskjutsarna kräver sin egen övergripande plan och ständiga resurser för planeringen av skjutsarna. Möjligheten att utnyttja samordnande av resorna bör också utredas.

→ I samband med arbetet med skolnätplanen ska man också utreda hur de olika alternativen påverkar kostnaderna för skolskjutsarna.

→ Dagtid finns det gott om lediga fordon för kollektivtrafiken i Borgå. Det torde finnas skäl att konkurransutsätta de förbindelser som saknas som en lista över enskilda turer och tillåta kombinationsanbud så att trafikidkarna kan planera och lämna anbud på turer som passar deras fordonsrotation.

Pukkila

Det körs endast en daglig tur i vardera riktningen mellan Pukkila och Mäntsälä. Servicenivån i arbetspendlingen bör förbättras genom att öka antalet turer. Den nuvarande morgonturen är ofta försenad, vilket leder till att man inte kan byta till tåg på Mäntsälä järnvägsstation och att man får vänta på nästa tåg i nästan en timme.

Kommunen önskar att trafikutbudet utvecklas framöver i synnerhet till Mäntsälä. Denna plan föreslår inte någon utökning av trafikutbudet, eftersom efterfrågan har varit liten och minskande. Under följande konkurranssättningsrunda kan ärendet granskas på nytt i ljuset av efterfrågan samt kommunens och NTM-centralens finansieringsresurser.

Kommunen befarar att trafiken mellan Lahtis och Borgå minskar eller upphör.

Kommuninvånarna önskade direktförbindelser till Lahtis, Borgå och Helsingfors.

Hotbilden består av att turutbudet ska minska ännu mer. Att förbättra turutbudet är möjligt endast om trafiken ökar. För närvarande är efterfrågan väldigt liten. Målsättningen är att säkra skolresorna till Borgå, Mäntsälä och Orimattila. Det är troligen inte lönsamt att rikta kommunens och NTM-centralens resurser till exempelvis sommartrafik.

5 Fastställande av servicenivån

5.1 Utgångspunkter enligt Trafikverkets anvisningar (31/2015)

Enligt 4 § i kollektivtrafiklagen är de behöriga myndigheterna skyldiga att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. I Östra Nyland är den behöriga myndigheten för kollektivtrafiken NTM-centralen i Nyland. Målet med att fastställa denna servicenivå är att beskriva vilken typ av kollektivtrafiktjänster man vill erbjuda inom regionen och i vilken riktning den behöriga myndigheten vill utveckla kollektivtrafiktjänsterna i regionen. Fastställandet av servicenivån innebär emellertid inte att den behöriga myndigheten åläggs att erbjuda trafik i enlighet med den fastställda servicenivån, och därmed skapar fastställandet av servicenivån inte heller någon subjektiv rätt till kollektivtrafiktjänster.

Utgångspunkterna för fastställandet av servicenivån är bl.a. behoven hos de olika befolkningsgrupperna, trafikpolitiska målsättningar och den offentliga finansiering som finns att tillgå. Den behöriga myndigheten ansvarar för anordnandet av kollektivtrafiken, men i trafikens finansiering deltar även kommunerna i området enligt de överenskomna principerna för kostnadsfördelning. Om efterfrågan är så liten att det inte är motiverat att anordna transporter som kollektivtrafik flyttas ansvaret för fastställandet och anordnandet av tjänsterna till respektive kommun (lagstadgade transporter och ärendeförbindelser). Den fastställda servicenivån används som en målsättning som styr planeringen och anordnandet av kollektivtrafiken. Servicenivån bör därför fastställas så att parterna kan förbinda sig att uppfylla den.

I trafiken på marknadsvillkor är fastställandet av servicenivån en anvisning för trafikidkare och myndigheter vid beviljande av tillstånd för linjebaserad trafik när man granskar förenligheten av TAF-trafiken med den linjebaserade trafiken.

Fastställandet av servicenivån presenterar de servicenivåklasser som man strävar efter i de olika områdena och på de olika rutterna. Fastställandet av servicenivån betonar resekedjorna, och under arbetet identifierar man terminalerna och knutpunkterna för byten mellan regional trafik och fjärrtrafik.

Enligt Trafikverket är anordnandet av transporter som kollektivtrafiktjänster sällan ändamålsenligt om medelbeläggningen är under 4 personer. Riktvärdet kan inte tillämpas rakt av, utan hela upphandlingen av ruttens och övriga parametrar såsom maximibeläggning, kilometerpris och ruttens resenärprofil ska inkluderas i granskningen.

Grundservicenivån för NTM-centralernas kollektivtrafik är den lägsta klassen, klass 7, som garanterar endast de allra nödvändigaste reseförbindelserna till skolor och arbetsplatser samt ärendetrafiken. NTM-centralerna kan dock använda sig av de högre klasserna när det finns större efterfrågan. Vid uppskattningen av det potentiella kundunderlaget och behovet av grundservicenivån kan man använda följande numeriska kriterier: antalet pendlare över kommungränserna är minst 250, antalet studerande på andra stadiet i en läroinrättning i en annan kommun är minst 25, ärendeförbindelse till centralorten från en tätort med minst 650 invånare. Dessa utgör tillsammans med lagstadgade transporter eller centrala anslutningsförbindelser till fjärrtrafiknätet en betydande kundpotential som helst ska baseras på verkställda resor.

Fastställandet av servicenivån för kollektivtrafiken innebär inte att man ska avtala om hur kostnaderna för trafiken ska fördelas, utan utgångspunkten även för klasserna 6 och 7 är att både NTM-centralen och kommunerna deltar i finansieringen. NTM-centralerna finansierar främst behovet av kollektivtrafik över kommungränserna. Målsättningen är att samma turer i möjligaste mån ska uppfylla behoven av kollektivtrafik både över kommungränserna och inom kommunen.

Under våren 2016 ville Trafikverket utvidga fastställandet av servicenivån till de övergripande tjänsterna för mobiliteten och publicerade utredningen Målsatt servicenivå för mobilitetstjänster – Förbindelser mellan landskapen 34/2016 till stöd av fastställandet av servicenivån för resekedjor.

5.2 Servicenivån för trafikutbudet

Servicenivån för kollektivtrafiken i Östra Nyland har fastställts nära den nuvarande nivån. Servicenivån har fastställts i enlighet med klassificeringen enligt Trafikverkets anvisningar (31/2015). Målsättningen är att uppfylla servicenivån under vardagarna vintertid. På veckosluten och på sommaren kan man vara mer flexibel. Servicenivåklassificeringen och de kvantitativa målsättningarna presenteras i tabell 3. De kriterier som fastställer servicenivåklassen visas med fet stil mot mörkare bakgrund.

Fastställandet av servicenivåmålen i Östra Nyland baseras på klasserna II–VII. Den bästa servicenivån har fastställts för rutten Lovisa–Borgå–Helsingfors. Servicenivån kan bli högre än den målsatta med trafik på marknadsvillkor (bild 21).

Tabell 3. Kvantitativa målsättningar för trafikutbudet vintertid (enligt Trafikverkets anvisning 31/2015). De målsättningar som fastställer servicenivåklassen visas mot mörkare bakgrund.

VINTER-TRAFIK	Tillämpnings-period	I	II	III	IV	V	VI	VII
Trafikerings-period	Må–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
	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
	Lö	6.00–01.30	7.00–23.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Vid behov	-
	Sö	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Vid behov	Vid behov	-
Turtäthet/ turantal	Rusningstrafik (ca kl. 7–9 och 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 tur i timmen	3–5 turer/riktning/dygn (resor till skola eller studier, arbetsresor och/eller ärendeförbindelse)	1–2 turer/riktning/dygn (resor till skola eller studier, arbetsresor och/eller ärendeförbindelse)
	Vardagar kl. 9–14	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 tur/två timmar	studier, arbetsresor och/eller ärendeförbindelse)	studier, arbetsresor och/eller ärendeförbindelse)
	Tidig kväll på vardagar kl. 18–20	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-
	Lördagar	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 tur/två timmar	1–4 turer/riktning/dygn	0–2 turer/riktning/dygn	-
	Söndagar	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 tur/två timmar	0–2 turer/riktning/dygn	0–2 turer/riktning/dygn	-
	Tidig morgon och sen kväll (alla dagar)	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-	-	-
	Nattrafik	≤ 60 min	≥ 1 tur/två timmar	-	-	-	-	-
Gångavstånd till		≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	-	-	-	-

Förslaget till servicenivåmål per rutt presenteras i bild 21 och bilaga 2. Den bästa servicenivån har fastställts för ruten Lovisa–Borgå–Helsingfors och för lokaltrafiken i Borgå. I områdets norra delar motsvarar servicenivåmålen klasserna VI eller VII, dvs. nödvändiga skol- och ärenderesor garanteras året runt samt till en viss del även arbetsresor. Servicenivån för ruten mellan Borgå och Askola har fastställts till klass 5, och behovet av en kvällsförbindelse från Borgå till Askola har identifierats.

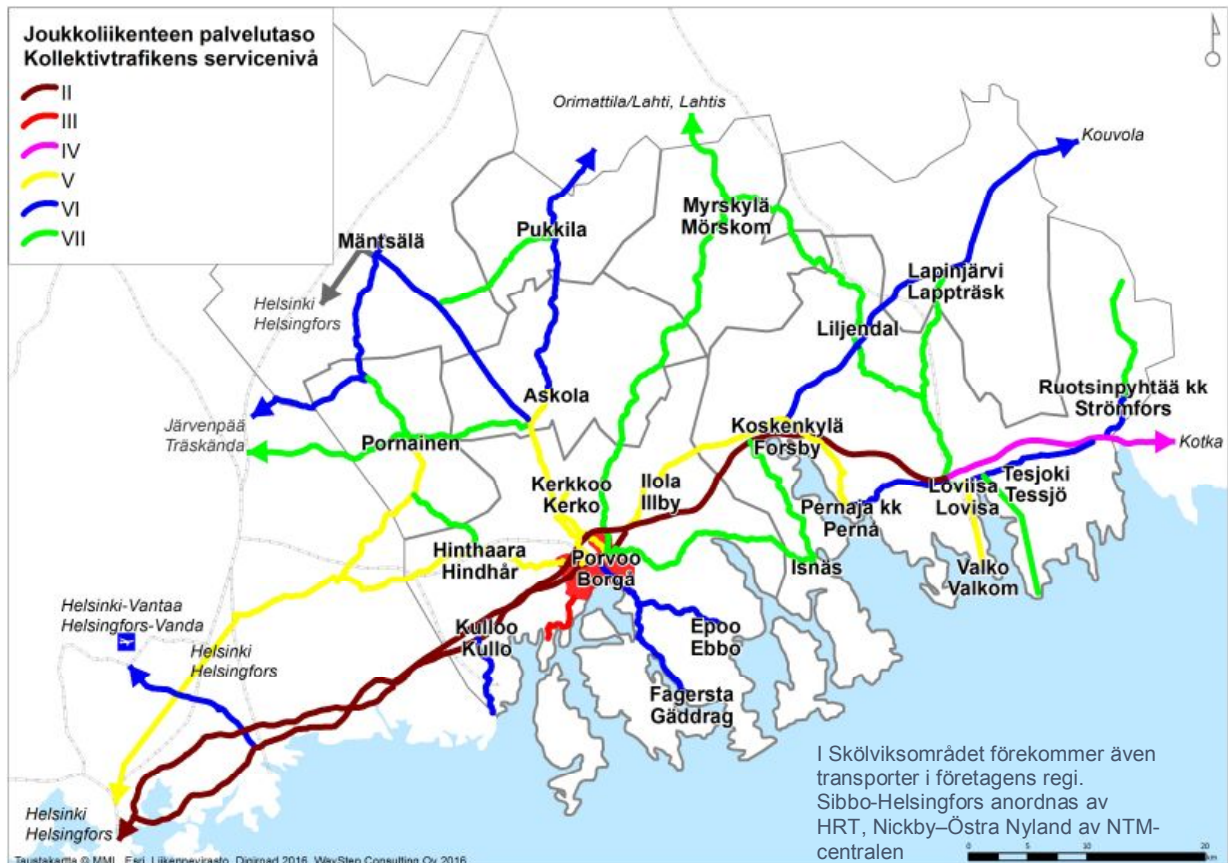


Bild 21. Servicenivåmål för kollektivtrafiken i Östra Nyland.

5.3 Kvalitativa målsättningar

De kvalitativa servicenivåfaktorerna omfattar resenärens upplevelse av resans servicenivå och kan inte mätas exakt. I sin anvisning 31/2015 har Trafikverket gett rekommendationer om de kvalitativa servicenivåfaktorerna av den regionala kollektivtrafiken. Trafikverkets rekommendationer om de kvalitativa servicenivåfaktorerna och deras kriterier presenteras i nästa tabell (tabell 4).

Tabell 4. Trafikverkets rekommendationer om de kvalitativa servicenivåfaktorerna och deras kriterier.

Kriterium	I	II	III	IV	V	VI	VII
Punktlighet/ pålittighet	Bindande tidutjämningshållplatser, störningsinformation				Bindande tidutjämningshållplatser		
Information	Enhetlig information om tidtabeller och rutten online, tidtabellsskärmar (i realtid) i terminaler och på de viktigaste hållplatserna, tryckta tidtabeller, tidtabeller på hållplatsen		Enhetlig information om tidtabeller och rutten online, tidtabellsskärmar (i realtid) i terminaler, tryckta tidtabeller, tidtabeller på de viktigaste hållplatserna		Enhetlig information om tidtabeller och rutten online, tryckta tidtabeller, tidtabeller på de viktigaste hållplatserna		Enhetlig information om tidtabeller och rutten online, tryckta tidtabeller
Biljettsystem	Ett mångsidigt, interoperabelt biljettsystem i hela resekedjan					Ett interoperabelt biljettsystem i hela resekedjan	
Fordonspark	Definieras i konkurrensutsättningshandlingarna för TAF-trafiken						
Linjenätets tydlighet	Överskådliga rutten, linjenummer som särskiljer rutterna från stamlinjen, tidtabeller på standardminuter		Överskådliga rutten, separata linjenummer, tidtabeller på standardminuter		Överskådliga rutten, separata linjenummer		Överskådliga rutten, separata linjekoder som text
Byten	Direkt förbindelse till centrum eller anslutningsförbindelse till spårtrafiken		Förbindelsen till centrum kan innebära ett byte om bytet sker till stamlinjen		Förbindelsen till centralorten kan innebära ett byte		
Byten vid resor till grundskola	Förbindelser till en av kommunen anvisad näraliggande skolor är antingen direkta eller kan innebära ett byte.						
Restid	Under rusningstider högst 1,3 gånger restiden med personbil (eller cykel i	Målsättningen är att förkorta restiderna med prioriteringar och linjenätlösningar			Inga restidsmålsättningar		
Infrastruktur	Fil- och trafikljusprioriteringar enligt trafikläget samt målsättningar för hållplatserna				Enbart målsättningar som avser hållplatserna		

När det gäller **punktlighet och pålittighet** rekommenderar Trafikverket bindande hållplatser för tidsutjämnning. Bussen får inte lämna hållplatsen före den tid som anges i tidtabellen. Trafikstörningsinformation föreslås för de högre servicenivåklasserna I–IV. Med trafikstörningsinformationen får resenärerna kännedom om trafikstörningar (t.ex. förseningar, inställda turer och avvikande rutten) på en på förhand angiven plats. Ansvar för trafikstörningsinformationen ligger främst hos myndigheten, men även trafikidkarna måste kunna uppdatera uppgifterna så att passagerarna får aktuell information. Myndigheten och trafikidkarna ska komma överens om ansvarsfördelningen när det gäller trafikstörningsinformationen. Informationen ska vara enhetlig i hela regionen. Alla tidtabeller och all ruttinformation ska vara tillgängliga på en och samma webbplats. Publicerade tidtabeller (tryckta tidtabeller, tidtabellsskärmar på hållplatserna) ska innehålla alla turer av alla trafikidkare. Tidtabellsskärmar ska visa information om tidtabeller och trafikstörningar.

- Målsättningen är att erbjuda uppdaterade tidtabellsskärmar i Borgå centrum (lokaltrafik). De viktigaste hållplatserna är hållplatsen vid torget i centrum, de nya hållplatserna på Mannerheimgatan, Konstfabrikens hållplatser samt hållplatserna vid Gammelbacka skola och Svalvägens högstadieskola. Med hjälp av positionsbestämningen på bussarna får man information om bl.a. förseningar och övriga trafikstörningar till tidtabellsskärmar. Ansvar för trafikstörningsinformationen inom lokaltrafiken föreslås ligga hos trafikidkare.
- I trafiken mellan Borgå och Helsingfors behövs tidtabellsskärmar åtminstone på Borgå busstation och hållplatsen i Näse samt i Lovisa på hållplatserna vid Neste (trafik förbi staden). I trafik på marknadsvillkor ligger ansvaret för tidtabellsinformationen på trafikidkarna.
- I trafik på marknadsvillkor (bästa servicenivån i lokaltrafiken och mellan Borgå och Helsingfors) ansvarar företagen för tidtabellerna och informationen på hållplatserna. På hållplatserna för lokaltrafiken i Borgå och eventuellt även på andra hållplatser kan resenärerna få aktuell information genom att läsa av QR-koden. Framöver kan företagets aktuella information eventuellt utnyttjas hållplats-specifikt t.ex. med QR-koden även i TAF-trafiken. Målsättningen är att de traditionella hållplatstavlor ska innehålla alla turer av alla trafikidkare, men ansvaret för informationen och dess riktighet ligger hos företagen. Företagen kan trycka tidtabeller för sina egna turer.

- Med punktlighet strävar man efter att göra resekedjorna smidigare. Pålitligheten och punktligheten är särskilt viktiga för anslutningsförbindelser. I planeringen av tidtabellerna för tågförbindelserna m.m. (t.ex. trafik till Mäntsälä station) ska hänsyn tas till eventuella förseningar.
- Målsättningen är att föra in trafik som kommunerna har upphandlat i databasen Matka.fi.

Man strävar efter att införa **ett interoperabelt biljettsystem** i alla servicenivåklasser och i hela resekedjan. En interoperabel biljett gäller åtminstone i all TAF-trafik med bytesrätt mellan de olika formerna av kollektivtrafik. Ett mångsidigt och tydligt biljettsystem är en konkurrensfördel. Prissättningen av biljetterna har också en tydlig inverkan på kollektivtrafikens attraktionskraft, varför prisnivån bör vara tillräckligt låg. I trafik på marknadsvillkor använder trafikidkarna sina egna biljettprodukter.

Om trafikidkaren godkänner biljetter i TAF-trafiken på kundpriser (biljettintäkter utan subventioner), kan samma biljetter användas i trafik på marknadsvillkor och i TAF-trafik.

- I Östra Nyland är målsättningen att ha interoperabla biljetter med HRT och LSL (Lahtisregionens trafik).

De tekniska kraven avseende vägfordon i TAF-trafiken definieras alltid detaljerat i anbudshandlingarna. Kollektivtrafikens aktörer strävar efter att göra dessa handlingar mer enhetliga. De tekniska kraven avseende vägfordon i stadstrafiken brukar innefatta krav på låggolvsbussar. I den mån det är möjligt och anses ändamålsenligt kan man använda låggolvsfordon även i regionaltrafiken. Av säkerhetsskäl bör alla passagerare ha en sittplats på förbindelser med höga hastigheter.

- För trafik på marknadsvillkor kan man inte ställa krav på fordon, utan där följer man den gällande lagstiftningen. Målsättningen är emellertid att sköta lokaltrafiken i Borgå med låggolvsfordon.

Ett tydligt linjenät är en viktig kvalitetsfaktor. Med linjenumrering (linjeskylt) blir det lätt för resenärerna att hitta den rätta bussen. Avvikande rutter särskiljas antingen med ett separat linjenummer eller med en bokstav som märks både på tidtabellerna, ruttkartorna och bussarnas linjeskyltar. Rutterna ska vara överskådliga och information om rutterna ska vara tydlig, t.ex. med kartor eller hållplatslistor. Trafikverket rekommenderar i sina anvisningar att man i de fyra högsta servicenivåklasserna i möjligaste mån använder s.k. tidtabeller på standardminuter.

- I Borgå och i trafik på marknadsvillkor på ruten Borgå–Helsingfors definierar trafikidkaren linjebeteckningarna och minuttidtabellerna.
- På ruten Borgå–Helsingfors strävar man efter tydliga tidtabeller och i tillämpliga delar även tidtabeller på standardminuter.
- I lokaltrafiken i Borgå är målsättningen tidtabeller på standardminuter.
- I NTM-centralens TAF-trafik krävs tydliga linjeskyltar, men det finns inget krav på linjenumrering.
- I HRT:s trafik används linjenumrering enligt servicenivåanvisningen.
- Det är särskilt viktigt att tydligt ange rutterna i trafiken till Helsingfors med flera alternativa rutter samt i lokaltrafiken i Borgå.
- I lokaltrafiken i Borgå är målsättningen tydliga rutter och linjer som anges i färdriktningen.

Servicenivåmål för infrastrukturen varierar enligt verksamhetsmiljö och också enligt väghållare. Målsättningen är att erbjuda resenärerna tydliga och säkra passager och tillräckliga anslutningsförbindelser till hållplatserna.

- Som servicenivåmål fastställs bättre pålitlighet av tidtabeller och snabbare trafik till Helsingfors. I Helsingfors stadskärna orsakar gatunätet trafikstockningar, varför det är svårt att göra preliminära uppskattningar om körtiderna.
- Målsättningen är att göra trafiken snabbare och smidigare även vad gäller genomfartstrafiken i Mäntsälä.

→ På motorvägen på rutten Helsingfors–Borgå ska avståndet mellan hållplatserna hållas rimligt med tanke på den primära målsättningen, dvs. snabb trafik. Om det visar sig att nya hållplatsen behövs ska dessa i första hand vara anslutningshållplatser som inte saktar ned trafiken.

Servicenivån på hållplatserna

I Trafikverkets servicenivåanvisningar konstateras att som en del av fastställandet av servicenivån för kollektivtrafiken ska terminalerna och knutpunkterna i regionen identifieras och kvalitetskrav ställas för dessa.

Buss- och järnvägsstationer (terminaler) brukar ha höga användarantal, kunder som reser regelbundet eller sporadiskt samt byter från ett färdstätt till ett annat eller från en buss till en annan. Med **knutpunkter** avses de viktigaste hållplatserna för byten. Knutpunkterna ligger i trafiksystemets viktigaste anslutningspunkter och har höga eller medelhöga användarantal.

De viktigaste hållplatserna i Östra Nyland har under detta arbete identifierats med hjälp av kommunerna och företagen (bild 22). När hållplatsdata utvecklas i framtiden är målsättningen att klassificera hållplatserna enligt användarantalen.

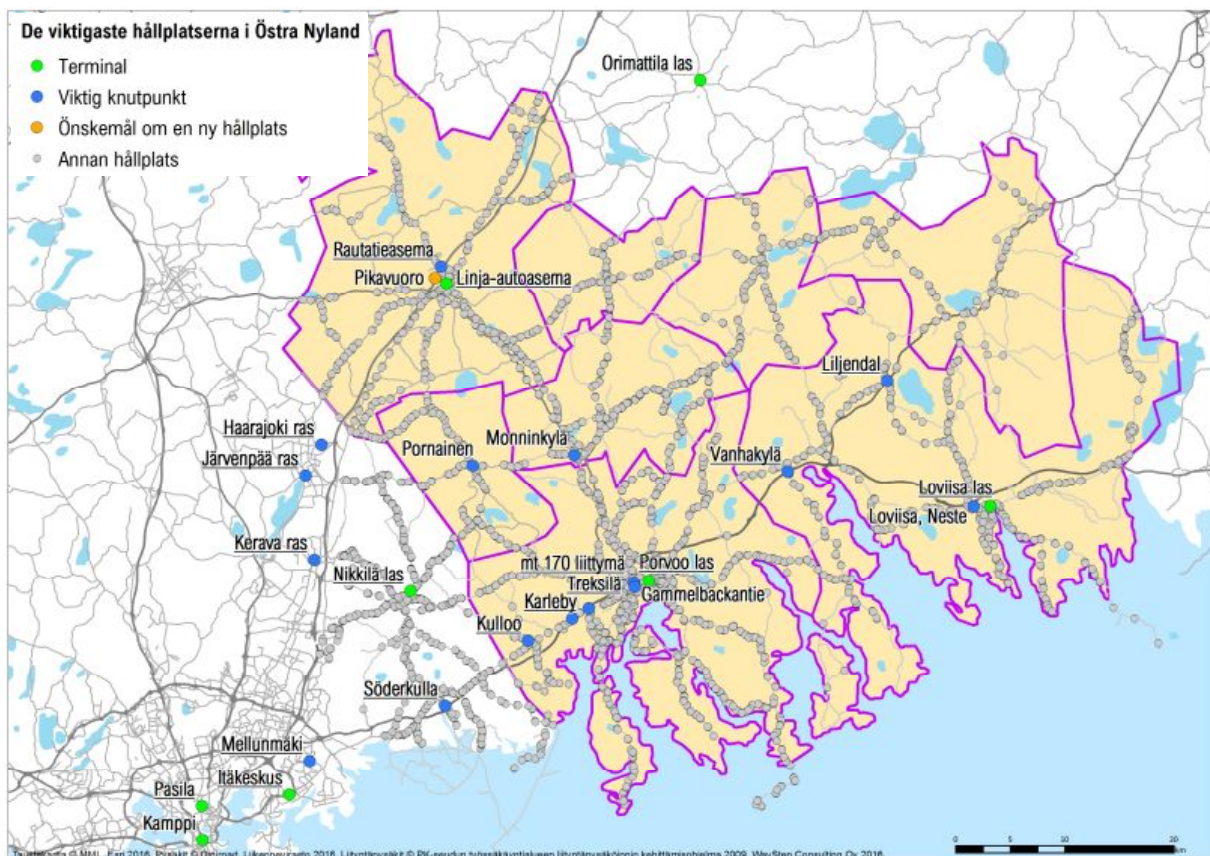


Bild 22. De viktigaste terminalerna och knutpunkterna i Östra Nyland. De viktigaste infartsparkeringarna är understrukna.

Servicenivån på hållplatserna kan påverkas med utrustning och underhåll av hållplatserna och deras omgivning samt med hållplatsförbindelser. Servicenivåmålen fastställs för följande servicenivåfaktorer: bekvämlighet, information, betalning och kundtjänst samt tillgänglighet och säkerhet. Varje servicenivåfaktor består av ett antal komponenter som rör sig om utrustningen av hållplatserna, hållplatsmiljön, informationen på hållplatserna samt hämta och lämna- och infartsparkeringarna. Servicenivåförslagen beskriver en målsatt kvalitetsnivå för varje hållplats med de befintliga finansiella resurserna.

Målsättningen är att terminalerna och knutpunkterna är lättillgängliga och säkra under alla väderleksförhållanden under bussarnas trafikeringstid, att vinterunderhållet håller hög klass och att åtgärdstiden är kort. Det ska vara tryggt och bekvämt att vänta på bussen under bussarnas trafikeringstid. Hållplatsområdet och dess omgivningar ska vara rena och information tillgänglig. Regn- och vindskydden ska vara hela och rena. Dagligt underhåll vid behov. Samarbetsmöjligheter med reklamföretag.

Tillgänglighet är en viktig del av det moderna byggandet. Å andra sidan kan det vara meningslöst att tillgänglighetsanpassa hållplatser om hållplatsförbindelserna eller fordonen inte är tillgänglighetsanpassade. Tillgänglighetskravet gäller emellertid alla knutpunkter i tätorter.

Vid planeringen och byggandet av nya hållplatser ska tillgängligheten för de olika resenärsgруппerna alltid granskas både vad gäller passager och informationen. Utgångspunkten är att nya hållplatser alltid ska vara tillgänglighetsanpassade. För passager betyder detta att det ska finnas rutter som är tillgängliga för rörelsehindrade t.ex. vid byten: hållplatsområdet ska inte ha några nivåskillnader eller branta eller långa ramper och hållplatsområdet ska vara tillräckligt brett.

De viktigaste terminalerna (buss- och järnvägsstationer) för passagerare i Östra Nylands kollektivtrafik är Borgå busstation, Lovisa busstation, Orimattila busstation, Mäntsälä busstation, Mäntsälä järnvägsstation, Nickby busstation (platsen har inte bestämts ännu), Träskända järnvägsstation, Kervo järnvägsstation, Böle station, Östra centrum och Kampen. Tabell 5 presenterar det målsatta tjänsteutbudet i terminalerna.

Tabell 5. Det målsatta tjänsteutbudet i terminalerna enligt Trafikverkets anvisningar (43/2014).

Hållplatsens bekvämlighet	Information, betalning och kundtjänst	Tillgänglighet	Säkerhet
<ul style="list-style-type: none"> - Varmt väntrum - Regn- och vindskydd - Sittplatser - Sopkorg - WC, förfriskningar tillgängliga - Övriga tilläggstjänster, "underhållning" 	<ul style="list-style-type: none"> - Hållplatsmarkering - Namnskylt för hållplatsen - Resenärskod eller QR-kod - Linjeskylt - Tidtabellstavla, tidtabeller - Hållplatsspecifik (passer)tidtabell - Uppdaterad information om ankommande trafik (på hållplatsen/mobilt) - Vägvisning till/från hållplatsen - Möjlighet att köpa biljett - Information om betalningssätt och pris, tariffkod m.m. *) - Möjlighet att lämna feedback, hantering av feedback *) - Uppgift om ansvarig myndighet *) 	<ul style="list-style-type: none"> - Infartsparkering - Cykelparkering - Hämta och lämna-parkering 	<ul style="list-style-type: none"> - Underhåll - Belysning - Upphöjt hållplatsområde - Bevakning

*) med t.ex. nummeridentifikation eller QR-kod

De viktigaste **hållplatserna/knutpunkterna** för resenärer i Östra Nyland är Liljendal E och P, Lovisa, Neste, riksväg 7 L ja I, Gammelby I och L, Monby, yrkesskola I och L, Gammelbackavägen, Skola I och L, Gamla Helsingforsvägen, landsväg 170 vägskäl, Karleby L och I, Drägsby I och L, Kullo I och L, Söderkulla, Sibbovikens rastplats, Haarajoki järnvägsstation, Haarajoen asemakatu I och L och Mellungsbacka samt framöver även infartsparkeringen i Lovisa vid motorvägen. Det målsatta tjänsteutbudet på knutpunkterna presenteras i tabell 6.

Tabell 6. Det målsatta tjänsteutbudet på knutpunkterna enligt Trafikverkets anvisningar (43/2014).

Hållplatsens bekvämlighet	Information, betalning och kundtjänst	Tillgänglighet	Säkerhet
<ul style="list-style-type: none"> - Regn- och vindskydd - Sittplatser - Sopkorg 	<ul style="list-style-type: none"> - Hållplatsmarkering - Namnskylt för hållplatsen - Resenärskod eller QR-kod - Linjeskylt - Tidtabellstavla, tidtabeller - Hållplatsspecifik (passer)tidtabell - Uppdaterad information om ankommande trafik (på hållplatsen/mobilt) - Vägvisning till/från hållplatsen (vid behov) - Information om betalningssätt och pris, tariffkod m.m. *) - Möjlighet att lämna feedback, hantering av feedback *) - Uppgift om ansvarig myndighet *) 	<ul style="list-style-type: none"> - Infartsparkering - Cykelparkering - Hämta och lämna-parkering 	<ul style="list-style-type: none"> - Underhåll - Belysning - Upphöjt hållplatsområde - Reflexband

*) med t.ex. nummeridentifikation eller QR-kod

6 Bedömning av konsekvenserna av servicenivåförslaget

6.1 Förändringar i trafikutbudet

Servicenivån har fastställts så realistiskt som möjligt nära den nuvarande nivån, och planen innebär inte några stora förändringar. Fastställandet av servicenivån kan ha en tudelad effekt på trafikutbudet. På några av rutterna föreslås höjning av servicenivån. Det finns också trafik (särskilt trafik under övergångsperioden och linjebaserad trafik och även några köpturer) som överskrider den föreslagna servicenivån. I synnerhet om efterfrågan på dessa turer är låg kan denna trafik minskas vid utgången av avtalen.

Vid jämförelse mellan det nuvarande utbudet och de ställda målsättningarna har åtminstone de turer som presenteras i tabell 7 identifierats som servicenivåbrister. Trafik som skulle åtgärda servicenivåbristerna kommer emellertid inte nödvändigtvis att anordnas och utbud som överskrider servicenivåmålen kommer inte heller att minskas, utan behovet av trafiktjänster granskas alltid från fall till fall.

Tabell 7. Servicenivåmål vs. det nuvarande utbudet.

Rutt	Servicenivåförslag	Servicenivåbrist på rutten
Borgnäs–Sibbo, Nickby	Medelnivå	Förbindelse efter kl. 16 (t.ex. 16.10)
Sibbo, Nickby–Borgå	Medelnivå	Tidigare morgontur som anländer ca kl. 7
Lappträsk–Lovisa	Miniminivå	Ärendetur till Lovisa
Lovisa–Lappträsk	Miniminivå	Retur med ärendeturen från Lovisa
Lovisa–Strömfors kyrkby	Grundservicenivå	Tidigare retur med ärendeturen (nu kl. 14.30)
Lovisa–Kotka	Medelnivå	Morgontur som anländer före kl. 7
Lovisa–Borgå	Attraktiv nivå	Kvällsturer på vardagarna ca kl. 20, 22 och 23
Borgå–Forsby–Lovisa	Attraktiv nivå	Tidiga morgonturer som anländer ca kl. 6 och 7
Tessjö–Lovisa	Grundservicenivå	Tidigare morgontur som anländer kl. 7 samt eventuellt kl. 9
Lovisa–Tessjö	Grundservicenivå	Retur med ärendeturen ca kl. 13.30–14.30

Servicenivåförslaget minskar kvälls-, helg- och semestertrafik från områden med liten efterfrågan. I områden med stor efterfrågan strävar man efter att förbättra attraktionskraften av turutbudet genom att öka utbudet och förlänga trafikeringstiderna samt med regelbunden turtäthet m.m.

6.2 Kostnadseffekter

Trafikutbud som motsvarar det nuvarande utbudet – eller den fastställda servicenivån – förutsätter tilläggsfinansiering till den allmänna kollektivtrafiken. Kostnadsnivån för kollektivtrafiken ökar och även om passagerarantalen skulle fortsätta på den nuvarande nivån behövs ytterligare offentlig finansiering för att garantera ett funktionellt kollektivtrafiksystem. Trots eventuella tilläggsmedel ska man vara förberedd för att vid minskad efterfrågan kommer servicenivån på rutten med mindre passagerarantal att bli sämre. Framöver kommer kostnaderna för NTM-centralens turer att fördelas till kommunerna allt oftare, eftersom statens möjligheter att finansiera kollektivtrafik har minskat p.g.a. den minskade anslagskvoten. Kostnaderna för kommunernas allmänna kollektivtrafik ökar, men samtidigt garanteras kollektivtrafik med lagstadgade transporter. Utan kollektivtrafik skulle kostnaderna för skolskjutsarna sannolikt öka ännu mer.

Områdets kommuner använder årligen sammanlagt ca 10,5 miljoner euro för anordnandet av persontransporter och kollektivtrafik (2014). Av finansieringen går ca 15 procent till allmän kollektivtrafik. Den kommunala finansieringen av allmän kollektivtrafik har sedan 2010 ökat med ca 0,5 miljoner euro. Skolväsendet finansierar en betydande del av den allmänna kollektivtrafiken genom att köpa biljetter till skolelever. Ut-

vecklingen av den kommunala och statliga finansieringen av kollektivtrafik har beskrivits närmare i kapitel 2.2 av denna rapport under punkten "Kostnader och finansiering".

Finansieringsbehovet av kollektivtrafiken kan ändras snabbt, eftersom utbudet av trafik på marknadsvillkor kan ändras snabbt. För kostnadshanteringsens del är det väsentligt att främja verksamhetsförutsättningarna för trafik på marknadsvillkor.

Det är inte möjligt att specificera statens och kommunernas finansieringsandelar av kollektivtrafiken i området, eftersom NTM-centralens turer i regel omfattar flera områden och kostnaderna för avtalen inte kan specificeras per område. Huvudprincipen är emellertid att kommunerna ansvarar för kostnaderna för den lokala kollektivtrafiken i sitt eget område och kostnaderna för kollektivtrafiken mellan kommunerna fördelas mellan NTM-centralen och kommunerna.

6.3 Effekter på kollektivtrafikens tillgänglighet

De åtgärder som framförts i utredningen om persontrafiken i Östra Nyland och fastställandet av servicenivån i kollektivtrafiken syftar till att uppfylla kommuninvånarnas mobilitetsbehov så bra som möjligt och i bästa fall även att öka trafikutbudet. Man strävar efter att förbättra attraktiviteten och konkurrenskraften av kollektivtrafiken gentemot bilismen i områden med den högsta efterfrågan.

I områden med det bästa turutbudet och de högsta servicenivåklasserna (II–IV) samt lokaltrafik kan både vardagsresor och åtminstone en del av de mindre regelbundna helgresorna göras med kollektivtrafiken. M.a.o. behöver man inte nödvändigtvis äga en personbil i områden med det bästa turutbudet eller man behöver åtminstone inte ha två bilar. Sådana områden finns t.ex. längs rutten Borgå–Helsingfors. I övriga områden (servicenivåklasser V–VII) är det möjligt att använda kollektivtrafik under de vanligaste arbetstiderna både till resor till skola eller studier och till arbetet. Det brukar också vara möjligt att sköta ärenden under dagtid i större tätorter genom att använda kollektivtrafiken. I glesbygden och på landsbygden finns det fortfarande behov av att använda en personbil.

Som en ny synvinkel vid fastställandet av servicenivån har man presenterat kvalitativa målsättningar för kollektivtrafiken. Vid uppfyllandet skulle dessa målsättningar påverka i synnerhet användbarheten, punktligheten och pålitligheten av kollektivtrafiken och därmed eventuellt öka efterfrågan på kollektivtrafik. Den kvalitativa synvinkeln betonar också vikten av att erbjuda tillgänglighetsanpassade kollektivtrafiktjänster. Befolkningen i Östra Nyland blir äldre, och behovet av tillgänglighetsanpassade kollektivtrafiktjänster kommer därmed att öka. Kollektivtrafiken ska ta hänsyn till tillgängligheten i synnerhet i kommuncentrum och i ärende- och servicetrafiken. De flesta passagerare använder ärendetrafik till det egna kommuncentret.

Genom att utveckla de viktigaste anslutningshållplatserna och knutpunkterna i Östra Nyland kan man förbättra och möjliggöra bl.a. smidiga arbets-, skol- och ärendeförbindelser utanför Östra Nyland. Utvecklingen av resekedjor är viktig för att garantera att de dagliga mobilitetsbehoven uppfylls samt för turism. Framöver kan man med samordning av planeringen av markanvändning och kollektivtrafik skapa en starkare efterfrågan på utvecklingen av kollektivtrafiken. Med utveckling av anslutningshållplatserna och knutpunkterna ökar man även efterfrågan på övrig service i dessa områden.

De åtgärder som framförts här syftar till en rättvisare fördelning av finansieringsansvaret både mellan kommunerna i Östra Nyland och mellan kommunerna och staten. Genom att utöka samarbetet inom den kollek-

tivtrafik och de skolskjutsar som anordnas av NTM-centralen och kommunerna kan man i viss mån sköta dessa effektivare och dämpa ökningen av transportkostnaderna.

För att den planerade servicenivån skulle förverkligas förutsätts att utbudet på trafik på marknadsvillkor fortsätter i minst den nuvarande omfattningen.

7 Åtgärder för förverkligandet av servicenivån

7.1 Trafikplan

Huvudprincipen och målsättningen är att så stor del av trafiktjänsterna som möjligt erbjuds på marknadsvillkor. Särskilt i fjärtrafiken och i trafiken mellan städerna kan företagen påverka just servicenivån på marknadsvillkor.

Övrig trafik som är nödvändig för att garantera servicenivån köps i första hand in av kommunerna och NTM-centralen tillsammans i enlighet med servicenivån enligt denna plan, kommunernas transportbehov och de tillgängliga resurserna.

I området finns det väldigt litet av allmän kollektivtrafik som upphandlats enbart av kommunerna. Bussrutter som upphandlats av staden finns främst i Lovisa. Det kan bli aktuellt att integrera dessa till NTM-centralens upphandlingshelhet. Trafiken har emellertid nyligen konkurrensetsatts fram till 2019.

I Borgå finns det behov av en separat, detaljerad plan för skolskjutsar med hänsyn till de lediga bussar som finns i Borgå under dagtid. Som stöd till planen ska de elever som behöver skolskjuts i området lokaliseras och deras skoltider utredas.

I samband med arbetet med denna plan har man gått igenom alla NTM-centralens turer, den linjebaserade trafiken och den trafik som upphandlas av kommunerna. Turerna har klassificerats enligt avtalens slutdatum och rutterna enligt deras nödvändighet för servicenivån. Vidare har man markerat de turer som underskrider medelbelägningsgränsen enligt Trafikverkets servicenivåanvisningar (under 4 personer). Tabellerna har skickats separat till beställarna av detta arbete.

Under de kommande åren består planeringsutmaningen i osäkerheten om trafikeringsavtalen kommer att fortsätta som linjebaserad trafik.

2016

De av NTM-centralens turer som avslutas under sommaren 2016 konkurrensetsatts redan under detta arbete. I huvudsak upphandlades trafik på den nuvarande nivån, förutom på rutten Mäntsälä–Borgå, där man planerade en helhet med två bilar för att täcka transportbehoven av lågstadieskolorna i Sääksjärvi och Monby utöver de övriga behoven (Monby yrkeskola, skolorna i kommuncentrum).

Man föreslog att vissa av turerna med trafikeringsavtal för övergångsperioden läggs ned främst på rutterna Pukkila–Askola–Borgå–Helsingfors, Borgå–Pukkila och Borgå–Pukkila–Lahtis. Nedläggningarna avsåg sommar- och helgtrafik och de nedlagda turerna upptogs inte i servicenivåförslaget. Ersättande trafik behövdes alltså inte upphandlas.

Man föreslår att en detaljerad plan för skolskjutsar påbörjas i Borgå under 2016.

2017

Trafikeringsavtalet för övergångsperioden (SIIRT 500151) löper ut under 2017. Avtalet gäller ruten Borgå–Borgnäs–Pihlajamäki. Målsättningen är att fortsätta trafiken som linjebaserad trafik. De turer som omfattas av avtalet omfattas av servicenivåmålet. Upphandling av trafik tillsammans med kommunerna ska alltså diskuteras vid behov. Medelbeläggningen för de turer som körs med trafikeringsavtal för övergångsperioden är inte kända. Det är alltså inte möjligt att uppskatta nödvändigheten av dessa turer på basis av passagerarantal enligt Trafikverkets servicenivåanvisning.

2018

Flera av NTM-centralens avtal för övergångsperioden löper ut under 2018, t.ex. Helsingfors–Kotka, Helsingfors–Lovisa, Pukkila–Borgå, Askola–Borgå och Pukkila–Borgå (SIIRT 500119, 500146, 500154, 500165, 500167, 500237 och 500244). Kommunernas målsättning är att så många av dessa turer som möjligt skulle fortsätta som linjebaserad trafik. Största delen av utbudet på vardagarna är trafik som omfattas av servicenivåmålen. På kvällarna och veckosluten finns det också trafikutbud som inte är nödvändigt enligt de ställda servicenivåmålen. Det finns några turer med låg beläggning också i den trafik som enligt servicenivåmålen är nödvändig. Bl.a. inkluderar förbindelserna till Kouvola och Pukkila turer vars medelbeläggning för närvarande underskrider Trafikverkets anvisningar om trafik som ska anordnas med statsfinansiering.

Det är omöjligt att förbereda sig för trafikupphandlingar innan man har någon uppfattning om hur företagen kommer att fortsätta med sin trafik. Under arbetet med denna plan har vi gått igenom turutbudet och utrett för varje förbindelse om utbudet är nödvändigt enligt servicenivåmålen eller inte. Vidare har man i enlighet med Trafikverkets anvisningar markerat turerna med medelbeläggning på under 4 passagerare separat i granskningarna.

2019

NTM-centralens och HRT:s gemensamma omfattande bruttobaserade köpavtal på ruten Träskända/Borgnäs/Borgå–Nickby–Järnvägstorget löper ut under 2019. Vidare kommer tre trafikeringsavtal för övergångsperioden att löpa ut (SIIRT 500142, SIIRT 500145 och SIIRT 500273). Dessa avtal gäller bl.a. trafiken mellan Helsingfors och Kotka. Turerna innefattar gott om utbud som överskrider servicenivåmålen och som inte kan upphandlas om turutbudet inte uppkommer på marknadsvillkor.

7.2 De viktigaste utvecklingsåtgärderna för kollektivtrafiken och ansvarsfördelningen

Följande utvecklingshelheter har identifierats som de viktigaste åtgärderna för utvecklingen av kollektivtrafiken och persontransporter i Östra Nyland:

- Att stödja verksamhetsförutsättningarna för trafik på marknadsvillkor
- Att göra resekedjorna smidigare
- Att effektivisera skolskjutsarna och att öka servicenivån
- Kollektivtrafikens användarvänlighet och tillgänglighet

1. Att stödja verksamhetsförutsättningarna för trafik på marknadsvillkor

Kommunerna och NTM-centralen strävar efter att stödja verksamhetsförutsättningarna för trafik på marknadsvillkor genom att underhålla och utveckla hållplatserna för kollektivtrafiken och övrig infrastruktur, öka

samarbetet med företagen samt säkerställa att upphandlingen av kollektivtrafiken sker på ett sätt som för sin del stödjer eller åtminstone inte försvårar verksamheten av trafik på marknadsvillkor.

Kollektivtrafikens infrastruktur och hållplatser

Kommunerna och NTM-centralen ansvarar för upprätthållandet och utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur och hållplatser. Som de viktigaste utvecklingsåtgärderna inom kollektivtrafikens infrastruktur i Östra Nyland har man identifierat behovet att få trafiken att flyta smidigare i gatunätet i Helsingfors stadskärna. De största problemen finns på Sturegatan, Gustav Vasas väg och Forsbyvägen. Genomfartstrafiken i Mäntsälä centrum bör också bli snabbare.

Hållplatserna utvecklas gradvis som en del av de övriga åtgärderna för utvecklingen av gatu- och vägnätet. I samband med arbetet med denna plan har man identifierat de viktigaste terminalerna (buss- och järnvägsstationer) för kollektivtrafiken i området samt knutpunkterna och deras målsatta utrustning. Kommunerna uppdaterar databasen Digiroad med aktuella uppgifter om hållplatsernas utrustning och kompletterar utrustningen gradvis i den mån resurserna tillåter. Kommunerna ansvarar för utvecklingen av hållplatserna längs gatunätet och NTM-centralen för hållplatserna längs vägnätet.

Information om tidtabellerna i realtid ska utvecklas. De viktigaste hållplatserna i Borgå centrum (i lokaltrafiken) utrustas med elektroniska tidtabellsskärmar i realtid. I trafiken mellan Borgå och Helsingfors behövs tidtabellsskärmar åtminstone på Borgå busstation och hållplatsen i Näse samt i Lovisa på hållplatserna vid Neste (trafik förbi staden). På de övriga hållplatserna erbjuds mobil information i realtid. I början erbjuds aktuell information åtminstone på hållplatserna för lokaltrafiken i Borgå med QR-koden. I trafik på marknadsvillkor ligger ansvaret för tidtabellsinformationen på trafikidkarna. Detta har beskrivits närmare i kapitel 5.3 av denna rapport.

Förhandlingar och kontakter med företag, överföring av uppgifter

Kommunerna har uppgifter om markanvändningen och dess utveckling, uppgifter om invånarantal per befolkningsgrupp samt detaljerade uppgifter om skolelevers resebehov m.m. Bussföretagen kan utnyttja dessa uppgifter i planeringen av sitt eget trafikutbud. Med hjälp av detaljerade uppgifter kan man skapa bättre affärsmöjligheter för bussföretagen samt eventuellt även bättre service för kommuninvånarna. För närvarande vill man särskilt utveckla bl.a. användningen av fordon som är lediga under dagtid i Borgå i transporter mellan skolorna eller i ärendetrafiken.

Det föreslås att arbetsgruppen för persontrafiken ska regelbundet samla och överföra information om kommunernas resebehov till bussföretagen i området. Det föreslås att arbetsgruppen för persontrafiken tar regelbundet med ärendet på dagordningen för sina möten, t.ex. två gånger per år. Överföringen av uppgifterna kan ske elektroniskt genom att samla uppgifterna till ett infopaketer eller t.ex. genom att anordna gemensamma samtalsmöten med företagen i området.

Information och marknadsföring

I trafik på marknadsvillkor ansvarar företagen för marknadsföringen till den del som det gäller försäljning av vissa tjänster till kunderna. Upplysningar om kollektivtrafiken och klokt resande och allmän information om fördelarna med kollektivtrafiken är däremot en uppgift för kommunerna. Kommunerna ska aktivt informera sina invånare om fördelarna med kollektivtrafiken ur lämpliga perspektiv, t.ex. trafiksystemet, trafiksäkerheten, miljön och rörelsefriheten.

Prioritering av trafik på marknadsvillkor vid upphandling

Vid planeringen av upphandlingar prioriteras trafik på marknadsvillkor. Genom att informera företagen om resebehoven kan man eventuellt bidra till att nödvändiga turer anordnas på marknadsvillkor. När beslut om upphandling har tagits ska man försäkra sig om att resenärer inte väljer avtalstrafiken framför trafik på marknadsvillkor t.ex. p.g.a. för små skillnader i tidtabellerna eller ruttöverlappningar. Genom att vid behov upphandla kompletterande trafik (t.ex. under sommartid) kan man försäkra sig om efterfrågan året runt på vissa rutter med trafik på marknadsvillkor.

2. Resekedjornas smidighet

Biljettsystem

Från Östra Nyland görs regelbundna resor till angränsande områden. I trafik på marknadsvillkor gäller företagens egna betalkort. Utmaningen består av resor där man reser med olika företag i de olika riktningarna. Det finns behov av ett resekort som gäller i hela resekedjan särskilt vid resor till områden där trafiken sköts av Helsingforsregionens trafik och Lahtisregionens trafik. Framöver kommer detta antagligen att bli lättare tack vare trafikbalkens krav på öppna gränssnitt. Om Östra Nyland beslutar att börja använda det nationella resekortet Walthi eller något annat biljettsystem, ska dessa vara interoperativa med HRT:s biljettsystem.

Punktligheten och samordnandet av tidtabellerna

Passagerare lämnade feedback om bussturens förseningar i den kundenkät som genomfördes i samband av detta arbete. Tidtabellerna ska hålla särskilt när man byter kommunikationsmedel i resekedjan. Punktligheten av tidtabellerna kan förbättras genom att göra gatunätet smidigare och t.ex. med bussprioriteringar samt genom att planera tidtabellerna med tillräckliga marginaler och ta hänsyn till bytestiderna på terminallerna. Det finns särskilda behov av samordnande i busstrafiken till Mäntsälä järnvägsstation.

Information om trafik tjänster

Informationen om trafik tjänster och de olika alternativen ska vara lättillgänglig. Företagen informerar om trafik på marknadsvillkor och kommunerna och NTM-centralen om avtalstrafiken. Attraktiviteten av trafik tjänsterna ska förbättras genom marknadsföring av tjänsterna.

Länkar till tidtabeller ska finnas väl synliga åtminstone på kommunernas webbplatser och mobilt. Tillgången till aktuell information ska ökas. Det skapas nya tidtabell tjänster hela tiden, och det är inte längre nödvändigt att erbjuda passagerarna kombinationstidtabeller i tryckt form. Företagen kan publicera och distribuera sina egna tidtabeller till kunderna som en del av sin marknadsföring.

Utveckling av infartsparkeringar

Genom att utveckla infartsparkeringar kan man öka användningen av kollektivtrafiken särskilt på längre, regelbundna resor. I Östra Nyland har infartsparkeringen potential särskilt i samband med arbetsresor och andra resor till huvudstadsregionen. Infartsparkeringens betydelse kommer att öka när trafikutbudet i glesbygden minskar och servicenivån på stamförbindelser förbättras. De viktigaste infartsparkeringarna ligger vid motorvägarnas knutpunkter och järnvägsstationer. De viktigaste anslutningshallplatserna i Östra Nyland presenteras i kapitel 5.3.

Bra och smidiga passager till parkeringen, säkra och korta avstånd till påstigningshallplatsen (via gång- och cykelbanor) samt tillräckligt bra och snabb kollektivtrafik är väsentliga för infartsparkeringarna. Infartsparkeringar

ringarna är avsedda för personbilar och cyklar. Det ska finnas tillräckligt med plats för personbilar samt ändamålsenliga väderskydd och cykelställ på parkeringarna. Infartsparkeringarna och deras utrustning utvecklas gradvis i samband med övriga åtgärder för utveckling av väg- och gatunät. Infartsparkeringen är i regel gratis. Kommuninvånarna ska informeras om möjligheterna till infartsparkering och målsättningen är att användarna ska få information om infartsparkeringarna i samband med övrig information om kollektivtrafiken.

Vinter- och sommarunderhållet ska vara tillräckligt för att garantera plats för parkering, renlighet och säkerhet. Underhållet planeras i samband med den övriga planeringen.

3. Effektiviteten och servicenivån inom skolskjutsar

Skolskjutshelheten i Borgå

Särskilt i Borgå utgör skolskjutsarna som helhet en utmaning p.g.a. det stora antalet skolor och elever som behöver skjutas samt de omfattande och varierande elevupptagningsområdena. Det finns behov av reformering av hela systemet och helhetsplanering. Samtidigt ska man granska möjligheterna till att ändra skoltiderna och i vilka riktningar elever skjutas. Möjligheterna att kombinera olika resor och använda dessa till skolskjutsar och övriga kommunala transporter bör också utredas. En grundplan ska utarbetas för anordnandet av skolskjutsarna. Det är emellertid troligt att Borgå stad behöver en logistiker som ansvarar för anordnandet av skolskjutsarna.

Organisering och god förvaltning av skolskjutsarna i Borgå utgör även grunden för samarbetet med övriga kommuner i anordnandet av skolskjutsar.

Samarbete mellan kommunerna

Kommunerna bör anordna skolskjutsar i samarbete med varandra. Samarbetsområden omfattar kommungränser där elever eventuellt skjutas till två riktningar samt skolskjutsar till skolor längs NTM-centralens bussrutter som överskrider kommungränserna där det genom samordning av skoltider och bussarnas tidtabeller är möjligt att betjäna flera skolor med en busstur. I Borgå kan man till vissa delar utnyttja bussturer från övriga kommuner i skolskjutsar.

Kommunerna kan också samarbeta vid upphandling av trafik. Trafik som upphandlats av kommunerna kan utgöra en del av NTM-centralens konkurrensutsättning och kommunerna kan inleda en gemensam anbudsinfordran eller åtminstone utnyttja samma dokumentmallar.

Utöver anordnandet av skolskjutsar har kommunerna även andra uppgifter i samband med offentlig persontrafik, t.ex. planering och upphandling av trafiken. Samarbete som baseras på samarbetsavtalet om persontransporter med den behöriga myndigheten inom kollektivtrafiken, dvs. NTM-centralen, är av särskild vikt i den allmänna kollektivtrafiken. En regional persontransportlogistiker behövs med uppgift av att utveckla och upprätthålla kommunernas gemensamma allmänna kollektivtrafik med tyngdpunkt på persontransporter. Skolskjutsar, transporter anordnade av socialväsendet samt framöver även FPA-transporter behöver samordnas i regionen.

Effektivare rotation av fordonsparken

Det finns lediga fordon särskilt mellan morgon- och eftermiddagsskjutsarna. Dessa bör i tillämpliga delar utnyttjas i transporterna under sena förmiddagen och tidiga eftermiddagen.

4. Kollektivtrafikens användarvänlighet och tillgänglighet

Enligt prognoserna kommer andelen invånare över 64 år öka sammanlagt med ca 15 procent mellan 2015 och 2020. 2020 kommer fler än var femte invånare i Östra Nyland (ca 22 %) att vara över 64 år gammal. Genom att utveckla ett användarvänligt kollektivtrafiksystäm som passar alla kan man underlätta för äldre att bo hemma, förebygga behovet av lagstadgade transporter och förbättra trafiksäkerheten genom att minska privatbilismen bland de äldre.

Hållplatslösningar, fordon, tillgänglighet

I samband med hållplatsernas utveckling och underhåll och byggandet av nya hållplatser ska man försäkra sig om att hållplatserna är lättillgängliga (även vintertid). Hållplatserna ska vara upphöjda i områden med låggolvsfordon. Informationen på hållplatserna ska vara tydlig och läsbar med tillräckligt stor text. Särskilt inom kommunerna ska trafiktjänster i möjligaste mån skötas med låggolvsbussar och servicetrafik.

Servicetrafik, flexibilitet, användbarhet

Målsättningen är att öka utbudet på servicetrafik särskilt inom kommunen, eftersom ärendetrafiken innefattar främst resor från byarna till kommuncentret. Under lågbelastningstider och i områden med liten efterfrågan kan servicetrafik eller andra flexibla kollektivtrafiktjänster helt ersätta den traditionella kollektivtrafiken. Servicetrafik och anropstrafik är avsedda för alla resenärer, inte enbart för de äldre.

Tydlig information, enkla biljettköp

Informationen om kollektivtrafiktjänsterna ska vara lättillgänglig och tydlig. Information finns på kommunernas och trafikidkarnas webbplatser, tidtabeller som distribueras av företagen samt på busshållplatser. Framöver kommer mobil information om kollektivtrafiken att bli allt viktigare. Kommunernas utbildningsväsenden och områdets socialväsenden handleder sina egna kunder i användningen av kollektivtrafiken.

Biljetter säljs på bussarna och på separata försäljningsställen samt allt oftare på internet.

7.3 Uppföljning

Fastställandet av kollektivtrafikens servicenivå har både lång- och kortsiktiga effekter. Effekterna på längre sikt innebär t.ex. kopplingen till trafiksystemplanerna och markanvändningsplaneringen. Fastställandet av servicenivån visar de områden och riktningar där kollektivtrafikens servicenivå är hög, vilket kan påverka t.ex. skolornas elevupptagningsområden och social- och hälsovårdstjänsternas områdesindelning.

På kortare sikt utgör fastställandet av servicenivån ett verktyg för vidare planering av kollektivtrafiken, planering av linjenät och tidtabeller samt upphandling av trafik. Under avtalsperioden kan förändringsbehov granskas i relation till den fastställda servicenivån. Innan en ny konkurrensutsättning börjar förberedas kan det finnas skäl att utreda om fastställandet av servicenivån behöver uppdateras.

I Trafikverkets servicenivåanvisningar konstateras att det är motiverat att regelbundet granska uppfyllandet av den fastställda servicenivån (årligen eller t.ex. med 2–3 års mellanrum) t.ex. i samband med uppföljningen av trafiksystemplanen.

8 Källor

Avsiktsförklaring för utvecklingen av Östra Nylands trafiksystem 2015–2019 Nylands Förbund 2015. Helsingfors.

Informationstjänsten för livsmiljön Liiteri. Finlands miljöcentral SYKE 2016.

HRT. HRT avgjorde anbudsörfarandet för Sibbo och Kyrkslätt. 11.2.2014. (<https://www.hsl.fi/uutiset/2014/hsl-ratkaisi-sipoon-ja-kirkkonummen-tarjouskilpailun-4432>)

Fastställandet av servicenivån i kollektivtrafiken. Trafikverkets anvisningar 31/2015. Trafikverket, Helsingfors 2015.

Statistikdatabasen Kelasto. FPA, 2016. (<http://www.kela.fi/kelasto>)

Matkahuolto, tidtabellssökning 2016 (<https://matkahuolto.fi/sv/>)

Borgå program för bystrukturen. Stadsfullmäktige 11.6.2014 § 37.

Nationella trafiktillståndsregistret, VALLU. Trafikverket, 2016.

Landsomfattande undersökning av hållplatser – hållplatsnätverk och servicenivå på hållplatserna, Trafikverkets undersökningar och utredningar 43/2014. Trafikverket, Helsingfors 2014.

9 Bilagor

Bilaga 1.

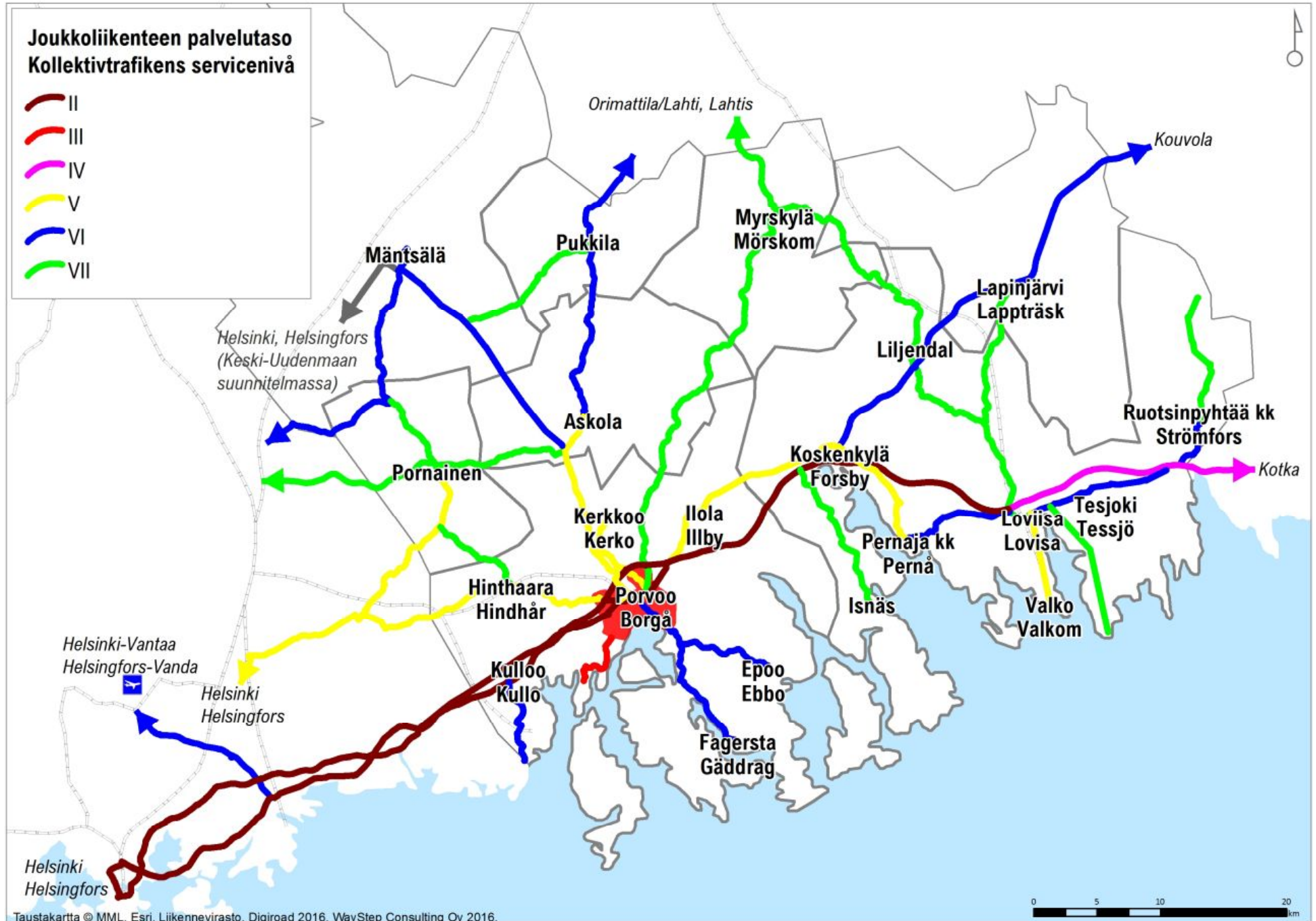
Viktigaste terminaler i Östra Nyland, nuvarande utrustning på hållplatserna

	Borgå busstation	Lovisa busstation	Mäntsälä busstation	Mäntsälä järnvägsstation
Hållplatsens bekvämlighet				
Varmt väntrum	x	x	x	
Väderskydd	x	x	x	x
Sittplatser	x	x	x	x
Sopkorg	x	x	x	x
WC	x	x	x	
Tilläggstjänster	x	x	Taxi/ Café/pizzeria	K-market
Information, betalning och kundtjänst				
Hållplatsmarkering	x		x	x
Linjeskylt		x	x	x
Tidtabellstavla, tidtabeller	x	x	x	x
Tillgänglighet				
Infartsparkering		x	x	x
Cykelparkering	x	x	x	x
Hämta och lämna-parkering	x	x	x	x
Tillgänglighetsanpassning	x	x		x
Säkerhet				
Belysning	x	x	x	x
Upphöjt hållplatsområde	x	x		

Bilaga 1. Viktigaste terminaler i Östra Nyland, nuvarande utrustning på hållplatserna

	Gammelbackavägen, Skola I och L	Gamla Helsingforsvägen, landsväg 170 vägskäl	Karleby L och I	Drägsby I och L	Kullo I och L	Liljendal E och P	Lovisa, Neste, riksväg 7 L och I	Gammelby I och L
Hållplatsens bekvämlighet								
Varmt vänterum								
Väderskydd	x	x	x	x	x	x	x	x
Sittplatser		x	x	x	x	x	x	x
Sopkorg		x	x	x	x		x	x
WC								
Tilläggstjänster						Café Lilja	Neste	ABC
Information, betalning och kundtjänst								
Hållplatsmarkering	x	x	x	x	x	x	x	x
Linjeskylt								
Tidtabellstavla, tidtabeller		x		x	x		Tidtabellstavla, inga tidtabeller	
Tillgänglighet								
Infartsparkering		x		x			x	
Cykelparkering		x	x	x	x	x	x	
Hämta och lämna-parkering		x					x	
Tillgänglighetsanpassning		x				x	x	x
Säkerhet								
Belysning	x	x		x	x	x	x	x
Upphöjt hållplatsområde		x				x	x	x

Bilaga 2. Servicenivåmål



PRESENTATIONSBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Rapporter 91/2016				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy Anna-Sofia Hyvönen, WayStep Consulting Oy Atte Mantila, Linea Konsultit Oy Mikko Seila, Linea Konsultit Oy		Publiceringsdatum November 2016		
		Förläggare Utgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansör uppdragsgivare		
Publikationens titel Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland				
Sammandrag NMT-centralen i Nyland och kommunerna i Östra Nyland har berett ett förslag för fastställande av kollektivtrafikens servicenivå i området. Målet med att fastställa denna servicenivå är att beskriva hurdana kollektivtrafiktjänster man vill erbjuda inom regionen och i vilken riktning den behöriga myndigheten vill utveckla kollektivtrafiken i regionen. Fastställandet av servicenivån inom kollektivtrafiken är lagstadgad. Enligt 4 § i kollektivtrafiklagen är de behöriga myndigheterna skyldiga att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. I Nyland är den behöriga myndigheten inom kollektivtrafiken NTM-centralen i Nyland och i Sibbo Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT). Fastställandet av servicenivån baseras på resultaten av en nulägesanalys, de resebehov som identifierats i samråd med trafikidkare och kommunrepresentanter samt den offentliga finansiering som finns att tillgå. Servicenivån har fastställts både för trafiktjänsterna och de kvalitativa faktorerna. Servicenivån har fastställs så realistiskt som möjligt nära den nuvarande nivån, och planen innebär inte några stora förändringar. Huvudprincipen och målsättningen är att en så stor del av trafiken som möjligt erbjuds som trafik på marknadsvillkor. Särskilt i fjärrtrafiken och i trafiken mellan städerna ska servicenivån fastställas enligt det som företagen kan erbjuda. Övrig trafik som är nödvändig för att garantera servicenivån köps i första hand in av kommunerna och NTM-centralen tillsammans i enlighet med servicenivån enligt denna plan, kommunernas transportbehov och de tillgängliga resurserna. Följande utvecklingshelheter har identifierats som de viktigaste åtgärderna för utvecklingen av kollektivtrafiken och persontransporter i Östra Nyland: <ul style="list-style-type: none"> • Att stödja verksamhetsförutsättningarna för trafik på marknadsvillkor • Att göra resekedjorna smidigare • Att effektivisera skolskjutsarna och att öka servicenivån • Kollektivtrafikens användarvänlighet och tillgänglighet 				
Nyckelord (enligt Allärs) Kollektivtrafik, servicenivå				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)
	978-952-314-512-2	2242-2846		2242-2854
www		URN	Språk	Sidantal
www.doria.fi/ely-keskus		URN:ISBN:978-952-314-512-2	Finska	59
Beställningar Publikationen är tillgänglig endast på webben: www.doria.fi/ely-keskus				
Förläggningsort och datum			Tryckeri	

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 91/2016				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy Anna-Sofia Hyvönen, WayStep Consulting Oy Atte Mantila, Linea Konsultit Oy Mikko Seila, Linea Konsultit Oy		Julkaisu-aika Marraskuu 2016		
		Kustantaja Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Itä-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely (Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland)				
Tiivistelmä Itä-Uudenmaan ELY-keskus ja alueen kunnat ovat valmistelleet ehdotuksen alueen joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä. Palvelutason määrittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaiseksi toimivaltainen viranomainen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen palvelutason määrittely on lakisääteistä. Joukkoliikennelain 4 § velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Uudellamaalla joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus ja Sipoossa Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymä. Palvelutason määrittely pohjautuu nykytilan analyysistä saatuihin tuloksiin, yhdessä liikenteenharjoittajien ja kuntien edustajien kanssa tunnistettuihin liikkumistarpeisiin sekä käytettävissä olevaan julkiseen rahoitukseen. Palvelutaso on määritetty sekä liikennepalveluiden määrälle että laadullisille tekijöille. Palvelutaso on määritetty mahdollisimman realistisesti lähelle nykytasoa, eikä suunnitelmassa haeta suuria muutoksia. Periaatteena ja tavoitteena on, että mahdollisimman suuri osa liikenteestä syntyisi markkinaehtoisena liikenteenä. Erityisesti pitempimatkaisessa ja kaupunkien välisessä liikenteessä palvelutaso on se, minkä yritykset pystyvät markkinaehtoisesti tuottamaan. Muu palvelutason turvaamiseksi välttämätön liikenne hankitaan ensisijaisesti kuntien ja ELY-keskuksen yhteisostoina tässä suunnitelmassa määritetty palvelutaso, kuntien kuljetuksiin liittyvät tarpeet sekä resurssit huomioon ottaen. Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämisessä tärkeimmiksi toimenpiteiksi on Itä-Uudellamaalla tunnistettu seuraavat kehittämiskokonaisuudet				
<ul style="list-style-type: none"> • Markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytysten tukeminen • Matkaketjujen sujuvoittaminen • Koulukuljetusten tehostaminen ja palvelutason nosto • Helppokäyttöisyys ja esteettömyys joukkoliikenteessä 				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, palvelutaso				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-314-512-2	2242-2846		2242-2854
WWW www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-512-2		Kieli Suomi
				Sivumäärä 59
Julkaisun myyntijakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: www.doria.fi/ely-keskus				
Kustannuspaikka ja aika			Painotolo	

DOCUMENTATION PAGE

Publication serie and number Reports 91/2016				
Publication serie and number Transport and Infrastructure				
Author(s) Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy Anna-Sofia Hyvönen, WayStep Consulting Oy Atte Mantila, Linea Konsultit Oy Mikko Seila, Linea Konsultit Oy			Date November 2016	
			Publisher Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Uusimaa	
			Financier/commissioner	
Title of publication Passenger transport survey and public transport service level specification of the municipalities of Eastern Uusimaa region and the ELY Centre for Uusimaa (Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland)				
Abstract The Centre for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centre) for Uusimaa and the municipalities of the Eastern Uusimaa region have prepared a proposal for specifying the service level for public transport in the region. The aim of the service level specification is to express a preference for which type of public transport services are to be provided in the region and in what way the competent authority intends to improve public transport in the region. Specifying the service level of public transport is a statutory obligation. The competent authorities are obliged to specify the service level of public transport in their area of competence under Section 4 of the Public Transport Act. The competent authority for public transport in the Uusimaa region is the ELY Centre for Uusimaa, while the competent authority in Sipoo is the Helsinki Region Transport (HSL) joint local authority. The service level specification is conducted on the basis of the results of the analysis of the current state, the transport needs identified jointly with the transport operators and representatives of the municipalities, and the available public funding. The service level has been specified for both the quantitative and qualitative factors related to transport services. The service level has been specified as close to the current level as is realistically possible, and the plan is not aimed at making major changes. The principle and goal is to maximise the proportion of market-based transport. Especially with longer trips and transport between cities, the service level is that which companies can produce under market conditions. Other transport necessary for securing the service level is acquired primarily through joint procurement by the municipalities and the ELY Centre while taking into account the service level specified in this plan, the needs related to municipal transports and the resources. The following development entities have been identified as the key improvement measures for public and passenger transport <ul style="list-style-type: none"> • Supporting the operating conditions of market-based transport • Facilitating trip chaining • Enhancing school transport and increasing the service level • Ensuring the ease of use and accessibility of public transport 				
Keywords Public transport, service level				
ISBN (print)	ISBN (PDF) 978-952-314-512-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (print)	ISSN (online) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-512-2		Language Finnish
Number of pages 59				
Distributor Publication is also/only available in internet: www.doria.fi/ely-keskus				
Place of publication and date			Printing place	

RAPPORTER 91 | 2016

UTREDNING OM PERSONTRAFIK OCH BESTÄMMANDE AV SERVICENIVÅN FÖR KOLLEKTIV-
RAFIKEN AV KOMMUNERNA I ÖSTRA NYLAND OCH NTM-CENTRALEN I NYLAND

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

ISBN 978-952-314-512-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-314-512-2

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