



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Kollektivtrafikens servicenivå i Västra Nyland

Bestämmande av nivån på servicen för Nylands ELY-
centrals kollektivtrafik

Kollektivtrafikens servicenivå i Västra Nyland

**Bestämmande av nivån på servicen för Nylands ELY-
centrals kollektivtrafik**

Teuvo Leskinen, Niko Setälä och Tuomo Lapp

26/2011

Nylands närings-, trafik- och miljöcentrals publikationer

ISBN 978-952-257-442-8
ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8071 (webbpublikation)

Publikationen finns tillgänglig också på internet:
<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>
<http://www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer>

Kartor: VTJ/VRK 2/2010 © Karttakeskus lupa nro L4356

Innehåll

Förord.....	5
1 Bakgrund.....	7
1.1 Kollektivtrafikens behöriga myndigheter inom Nylands område	7
1.2 Förnyande av kollektivtrafiklagstiftningen.....	7
2 Utgångspunkter	9
2.1 Tidigare planer	9
2.1.1 Förutredning om bestämmande av nivån på service	9
2.1.2 Landskapsplanen	10
2.1.3 Trafiksystemplaner	10
2.1.4 Nylands trafikstrategi.....	11
2.1.5 Andra kollektivtrafikplaner	11
2.2 Riksomfattande rekommendationer	12
2.3 Nivån på servicen i fjärrtrafiken	13
2.4 Övergångsperiodens avtal	13
2.4.1 Busstrafik	13
2.4.2 Tågtrafikens avtal	14
3 Analys av nuläget	15
3.1 Befolkning	15
3.2 Centralortsklassificering och förbindelsebehov.....	15
3.2.1 Hangö- och Raseborgsregionen.....	17
3.2.2 Lojo, Karislojo och Nummi-Pusula	18
3.2.3 Sjundeå och Ingå	20
3.2.4 Högfors och Vichtis	21
3.3 Kollektivtrafiksystemet.....	22
3.3.1 Busstrafiken i Västra Nyland.....	23
3.3.2 Tågtrafiken i Västra Nyland	24
3.3.3 Biljettsystem	25
3.3.4 Anslutningsparkering	26
3.4 Efterfrågan på kollektivtrafik.....	28
3.4.1 Resor till arbete	28
3.4.2 Resor till skola och studier.....	30
3.4.3 Passagerarantal och kollektivtrafikens andel av färdmedlen.....	32
3.5 Finansiering av kollektivtrafiken.....	32
3.6 Invånarförfrågning	34
4 Kollektivtrafikens servicenivå.....	35
4.1 Klassificering av servicenivån	35
4.2 Nuvarande servicenivå	37
4.3 Mål för servicenivån och servicenivåns brister	37
5 Utvecklingsåtgärder	42
5.1 Förbättrande av kollektivtrafikutbudet	42
5.2 Servicenivåns kvalitativa faktorer.....	43
5.3 Kostnaderna	44
5.3.1 Utvärderingsgrunderna.....	44

5.3.2 Exempel på kostnadspåverkan	44
5.4 Målsättnings servicenivåernas omfattning.....	45
6 Ordnande av trafik.....	47
6.1 Sätt att ordna trafik.....	47
6.2 Tidtabellen för ordnade av trafik.....	49
Källor	50

Bilagor:

1. **Servicenivåklasser – kvantitativa kriterier**
2. **Servicenivåklasser – kvalitativa kriterier**
3. **Förbindelser från kommuncentrumen till huvudstadsregionen**
4. - 5. **Förbindelser mellan kommuncentrumen**
6. - 7. **Förbindelser från bycentrumen till kommuncentrumen**
8. **Servicenivåer i nuläget - karta**
9. **Målsättning för servicenivåerna 2014–2019 – karta**

Förord

Detta arbete bestämmer nivån på servicen för Östra Nylands kollektivtrafik inom Nylands ELY-centrals område och grundar sig på en förundersökning som gjordes år 2010 (29/2010).

De behöriga myndigheterna ska enligt kollektivtrafiklagen bestämma nivån på kollektivtrafikens service inom loppet av år 2011. Kollektivtrafiklagen förutsätter samarbete mellan myndigheterna, kommunerna och landskapsförbunden och sådant samarbete har varit det centrala tillvägagångssättet i arbetet med utredningen. Med omfattande samarbete har man strävat till att det uppsatta målet för nivån på kollektivtrafikens service ska spegla den gemensamma målsättningen för kollektivtrafiken och att ELY-centralen på basen av det kan fatta beslut om nivån på servicen inom sitt område. Det är första gången som nivån på servicen bestäms på detta sätt. Det är ändå fråga om en fortgående process som i allt högre grad hör ihop med trafiksystemarbete, då den uppnådda nivån på service kommer att följas upp och beslutet revideras med viss tids mellanrum.

Bestämmande om nivån på kollektivtrafikens service är också förberedelse inför hur trafiken ordnas efter att övergångsperiodens trafikeringsavtal löpt ut (2014-2019). I utredningen ingår beskrivningar av olika sätt att ordna trafiken men man har inte tagit ställning till framtida trafikordningsmodeller.

Bestämmande om nivån på servicen används då man ordnar trafik enligt trafikavtalsförordningen eller för att bevilja lov för linjebaserad trafik eller anropstrafik. Bestämmandet om kollektivtrafikens servicenivå betjänar kommunernas planering av finansiering, marknadsplanering samt ordnande av lagstadgad persontrafik.

Syftet med bestämningsprocessen är också att förbinda parterna att uppfylla det uppsatta målet för servicenivån. Växelverkan med kommunerna, landskapsförbunden och trafikidkarna har därför varit en viktig del av processen.

Arbetet är gjort i en projektarbetsgrupp som bestått av:

Salla-Mari Rintala, ordf.	Vichtis
Raija Ronka-Nieminen	Lojo
Kaj Lindholm	Raseborg
Satu Sarin	Högfors
Tapio Heinonen	Västra Nylands kommuner
Erkki Vähätörmä	Nylands förbund
Juhani Hallenberg	ELY-centralen
Teuvo Leskinen	Sito Oy
Niko Setälä	Sito Oy

Arbetet har regelbundet behandlats i Östra Nylands kollektivtrafikarbetsgrupp som bestått av:

Salla-Mari Rintala	ordf., Vichtis kommun
Juhani Hallenberg	Nylands ELY-central
Tapio Heinonen	Västra Nylands persontrafiklogistiker
Raija Rönkä-Nieminen	Lojo stad
Kaj Lindholm	Raseborgs stad
Juha Kuittinen	Hangö Stad
Satu Sarin	Högfors stad
Matti Kirjavainen	Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab
Miki Koivuhuhta	Linjaliikenne Kivistö Oy
Tommi Tervo	M Tervo Oy
Mikko Saavola	Linja-autoliitto

Ville Lepistö	HRT
Jarmo Riikonen	HRT
Marko Laine	VR
Juha-Pekka Soynola	Matkahuolto
Erkki Vähätörmä	Nylands förbund

Arbete med att bestämma nivån på servicen har gjorts samtidigt i Nylands ELY-centrals alla sju regionbiljettområden och bestämmandet har koordinerats områdena emellan så att också förbindelser mellan områdena samt över gränsen för Nylands ELY-centrals område har tagits i beaktande.

På nivån för hela Nylands ELY-central har arbetet med bestämmande av nivån på servicen letts av en styrgrupp som består av:

Juhani Hallenberg, ordf.	ELY-centralen
Jenni Eskola	Trafikverket
Pietari Pentinsaari	Trafikverket
Erkki Vähätörmä	Nylands förbund
Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto
Ari Heinilä	Linja-autoliitto
Outi Janhunen	HRT
Anita Joenpalo	Forssa kollektivtrafikarbetsgrupp
Maarit Kaartokallio	Tavastehus kollektivtrafikarbetsgrupp
Kimmo Kiuru	Riihimäki kollektivtrafikarbetsgrupp
Salla-Mari Rintala	Västra Nylands kollektivtrafikarbetsgrupp
Juha Oksanen	Mellersta Nylands kollektivtrafikarbetsgrupp
Hanna Linna-Varis	Östra Nylands kollektivtrafikarbetsgrupp
Mirja Hyvärinta	ELY-centralen
Laura Langer	ELY-centralen
Seppo Nikkanen	ELY-centralen
Satu Hyvärinen	ELY-centralen
Susanna Kaitanen	ELY-centralen
Jarkko Tonttila	ELY-centralen
Heikki Pusa	Hämeen liitto
Lauri Helke	VR
Matti Hoikkanen	Lahtis kollektivtrafikarbetsgrupp
Tarja Laine	ELY-centralen

Sito Oy har fungerat som konsult i arbetet där Teuvo Leskinen, Niko Setälä, Tuomo Lapp och Jussi Jääoja deltagit.

1 Bakgrund

1.1 Kollektivtrafikens behöriga myndigheter inom Nylands område

I Nylands ELY-centrals område finns förutom Närings-, trafik- och miljöcentralen (ELY-centralen) fem behöriga myndigheter: Helsingfors regions trafik (HRT) samt städerna Hyvinge, Riihimäki, Lahtis och Tavastehus. Dessa bestämmer nivån på servicen för kollektivtrafiken i sitt behörighetsområde. På grund av områdets omfattning och komplexitet har Nylands ELY-central utarbetat en förutredning om bestämmandet av nivån på servicen för kollektivtrafiken (29/2010). Detta arbete som baserar sig på förutredningen berör bestämmandet av nivån på servicen i Västra Nylands område. Till området hör Hangö, Ingå, Karislojo, Högfors, Lojo, Nummi-Pusula, Sjundeå, Raseborg och Vichtis. I figuren ses områdets behöriga myndigheter, av vilka HRT-området och Hyvinge gränsar till det undersökta regionbiljettområdet.



Figur 1. Kollektivtrafikens behöriga myndigheters behörighetsområden inom Nylands ELY-centrals trafikansvarsområde.

1.2 Förnyande av kollektivtrafiklagstiftningen

EU:s trafikavtalsförordning och Finlands nya kollektivtrafiklag (JLL, 13.11.2009/869) enligt den, har trätt i kraft 3.12.2009. I och med dem har Finlands kollektivtrafiklagstiftning förnyats. I fortsättningen bör kollektivtrafikanskaffningen ske på marknadsvillkor eller enligt trafikavtalsförordningen. Trafikavtalsförordningen måste följas när den behöriga myndigheten ordnar trafik som är mångtaligare, pålitligare, högklassigare eller förmånligare än den marknadsbestämda. I Nylands ELY-central har man t.ex. understött kollektivtrafiken med reducerade biljettpriser och med köpetrafik. Enligt den nya lagen är trafiken alltså inte bestämd av marknaden. Dessutom finns på området köpt trafik längs omfartsbanan, mellan Lahtis och Riihimäki, Riihimäki och Tammerfors samt mellan Hangö och Karis. Också den tågtrafik som HRT köpt i Kyrkslätt-Helsingfors-Kervo-området betjänar passagerare som rör sig i området.

Kollektivtrafikloven enligt den gamla lagstiftningen har i huvudsak ändrats till avtal för övergångsperioden. Fast man i övergångsperiodens avtal redan följer trafikavtalsförordningen, är avtalen enligt sitt namn i kraft endast under lagens övergångsperiod. Avtalen löper ut mellan åren 2014 och 2019. Efter övergångsperioden kan kollektivtrafik inte ordnas på samma sätt som i övergångsperiodens avtal.

Den behöriga myndigheten avgör hur man på behörighetsområdet ska ordna kollektivtrafik efter övergångsperioden. Dessutom är den behöriga myndigheten enligt den nya kollektivtrafiklagen skyldig att bestämma nivån på servicen för sitt behörighetsområde. Servicenivån bör vara på en sådan nivå att parterna kan förbinda sig att förverkliga den. Bestämmandet av nivån på servicen styr hur kollektivtrafikservicen ordnas på området (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn). I praktiken förbinder sig kommunerna till att uppfylla servicenivån bland annat genom att köpa trafik tjänster.

2 Utgångspunkter

2.1 Tidigare planer

2.1.1 Förutredning om bestämmande av nivån på service

På uppdrag av Nylands ELY-central utarbetades år 2010 en förutredning om hur bestämmandet av servicenivån för kollektivtrafiken ska koordineras i Nyland. Inom Nylands ELY-central delades arbetet upp på sju delområden. Delområdenas gränser baserar sig bl.a. på nuvarande regionbiljettområden. Till området som behandlas i denna utredning hör:

- Kommunerna i Västra Nylands regionbiljettområde: Hangö, Raseborg, Ingå, Lojo, Karislojo, Sjundeå och Vichtis
- Högfors och Nummi-Pusula är med som utanförstående kommuner till regionbiljettområdet

Under arbetets gång har man preciserat Västra Nylands planeringsområdes gränser genom att skilt komma överens om hur t.ex. Vichtis och Sjundeås områdens bestämmanden om nivån på servicen kan passa ihop med motsvarande för nuvarande HRT-området och dess eventuella utvidgningsområden.

Att bestämma nivån på servicen har uppgiften och syftet att:

- "Uttrycka de gemensamma målsättningarna för nivån på servicen för kollektivtrafiken utgående från användarnas behov och trafikpolitiska målsättningar.
- Utveckla samarbetsformer mellan olika parter samt att etablera samarbetet.
- Förbinda parterna att uppfylla servicenivån.
- Uppskatta kostnaderna för att genomföra bestämmande av nivån på servicen samt tilläggskostnader ifall man vill höja nivån på servicen."

Utgångspunkter för arbetet med bestämmandet har varit:

- Det nuvarande kollektivtrafikutbudet i Västra Nylands område
- Efterfrågan på kollektivtrafik, vilken har uppskattats speciellt på basen av områdets invånares behov av resor till arbete, skola, studier och service.
- Planer för utvecklande av markanvändningen som utarbetats av kommunerna och landskapsförbundet samt kommunernas prognoser för befolkningsutvecklingen.
- Kommunernas utvecklingsplaner för servicenätverk.
- Kommunernas lagstadgade antal persontransporter samt deras kostnader.
- Kollektivtrafikens finansieringsresurser.

Förutom tidigare nämnda målsättningar och utgångspunkter har man i servicenivåutredningen även beaktat kopplingen till andra planer för områdets kollektivtrafik, såsom:

- De riksomfattande målen för nivån på service, vilka bestäms av Kommunikationsministeriet och Trafikverket
- Västra Nylands trafiksystemplan som Nylands förbund, ELY-centralen och HRT ansvarar för
- Andra linje-, servicenivå- och utvecklingsplaner om kollektivtrafiken som städerna, kommunerna, landskapsförbundet och HRT utarbetat.

2.1.2 Landskapsplanen

Målsättningar och utgångspunkter för Västra Nylands nuvarande kollektivtrafiksystems servicenivå och utveckling behandlas i landskapsplanen som förnyas som bäst och i trafiksystemplanen som utarbetats för Västra Nylands område år 2005 och uppdaterats år 2008.

Landskapsplanens utkast gör det möjligt för Nylands befolkning på 1,5 miljoner att växa med 430 000 invånare fram till år 2035, dvs. befolkningsökningen skulle uppgå till närmare 30 %. På motsvarande sätt skulle det nuvarande antalet arbetsplatser på 750 000 stiga med ungefär en tredjedel fram till år 2035.

Målet med den nya landskapsplanen är att den nya befolkningstillväxten i första hand styrs till ställen med bra kollektivtrafikförbindelser. Markanvändningen förtätas i regionerna kring befintliga banor och stationer samt i tätorter med bra bussförbindelser. I landskapsplanen förbereder man sig också för bl.a. den nya spårförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo. Tidsspannet för det bestämmandearbeten som görs nu är ändå så kort att bara få av de nya trafikleder som presenteras i planen kommer att hinna förverkligas under denna tid. Därför baserar sig bestämmandet i huvudsak på den kollektivtrafik som går längs det befintliga väg- och spårnätet.

Utanför tätorter koncentreras tillväxten till större byar. I landskapsplanen har man med beteckningar märkt ut dessa betydelsefulla byar dit man i första hand vill styra ny bosättning. I valet av betydelsefulla byar har man följande har man tillämpat följande kriterier:

- minst 300 invånare, men i randområden såsom skärgården räcker också mindre invånarantal (invånarantalet inom en radie på ca två kilometer från byns medelpunkt)
- byn har vuxit under de senaste trettio åren och har fortfarande förutsättningar för att växa
- byns har ett fördelaktigt läge i förhållande till trafiknät samt tätorter och deras servicenät (byn ska ändå inte ligga i tätortens randområde).

Denna byklassificering från landskapsplanen har använts som en av utgångspunkterna när man bestämt nivån på service för kollektivtrafikförbindelser inom kommunen och uppskattat från vilka områden det är skäl att erbjuda och trygga kollektivtrafikförbindelser till kommuncentrumen

2.1.3 Trafiksystemplaner

Nylands förbund, Nylands vägdistrikt, Banförvaltningscentralen och områdets kommuner har i samarbete utarbetat Västra Nylands trafiksystemplan som publicerades 2007, och där alla planeringsområdets kommuner samt Kyrkslätt är med. Av planen har gjorts en planeringsrapport som publicerades 2008. I samband med den har man också uppdaterat intentionsavtalet som hör till planen, för åren 2009-2012.

Vichtis och Kyrkslätt hör dessutom till området för Helsingfors regions trafiksystemplan.

Som kortsiktigt mål för har man i Västra Nylands trafiksystemplan lyft fram att skapa klarhet i hur kollektivtrafiken ska ordnas och att främja kollektivtrafikanvändning. I åtgärderna betonas frågor som berör planering och organisation. Man vill öka spårtrafikens roll i kollektivtrafiken och detta förutsätter att kommunernas funktioner utvecklas på ett sådant sätt att de stöder sig mera på kustbanan. Det långsiktiga målet är en ny spårförbindelse på sträckan Esbo-Vichtis-Lojo.

2.1.4 Nylands trafikstrategi

I Nylands och Östra Nylands trafikstrategi från 2007 bestäms landskapens och trafikbranschens aktörer syn på mål och utvecklingsbehov för trafiksystemet, både fram till år 2015 och på längre sikt. För persontrafiksystemet nämns bland annat följande allmänna målsättningar:

- Säkra grundservicenivån för dagligt resande i området och för resor ut från området genom att trygga fungerande och tillgängliga förbindelser.
- Persontrafiksystemet utvecklas så att det möjliggör smidiga och säkra resekedjor i skol- och arbetsvägen samt åtkomlig grundservice.
- Trygga konkurrenskraftiga kollektivtrafikförbindelser för arbetsvägsresorna i riktning med de viktigaste arbetsreseströmmarna samt göra det möjligt att åka kollektivt både i service- och fritidsärenden, mellan de viktigaste centrumen.
- Trygga möjligheten att trafikera huvudlederna och terminalernas åtkomlighet, samt förbättra regionens mest betydande tvärgående huvudförbindelser.

Dessutom har man nämnt följande specialmålsättningar:

- Att i urbana områden öka kollektivtrafikens konkurrenskraft beträffande resetider samt utveckla omständigheterna för den lätta trafiken, speciellt i centrumen (skötsel, tillgänglighet).
- Både i urbana områden och i tätt bebodda områden är en specialmålsättning att utveckla lätttrafikförbindelserna och kollektivtrafikens anslutningsparkeringar.
- I glesbygden förbättras framförallt det lägre vägnätets och skärgårdens förbindelser. Också kollektivtrafikens grundservicenivå tryggas. I bruktagande av nya modeller för skötsel av kollektivtrafiken understöds (t.ex. anropskollektivtrafik).

Åtgärderna som bestäms i trafikstrategin berör utveckling av infrastruktur samt allmänna målsättningar för utveckling av kollektivtrafik. Till infrastrukturens utvecklingsplaner hör förbättring av förmedlingsförmågan, fortsättningsplanering av Esbo-Vichtis-Lojo-banan samt att öka anslutningsparkeringarna i såväl buss- som tågtrafiken. I strategin föreslår man att kollektivtrafikens servicenivå ska höjas bl.a. genom att förenhetliga biljettsystemen, utveckla anropstrafiken och kombinerandet av resor samt genom att öka utbudet av turer på centrala förbindelser.

2.1.5 Andra kollektivtrafikplaner

Utredningen om servicenivån för Västra Nylands kollektivtrafik

Nylands förbund, Södra Finlands Länsstyrelse och områdets kommuner har år 2007 gjort en utredning om service- och målsättningsnivå för kollektivtrafiken i Västra Nylands. Denna utredning har använts som en av utgångspunkterna i detta servicenivåbestämmande. Planeringsområdet i den utredningen skiljer sig från gränsdragningarna i detta arbete och på området har det dessutom skett kommunsammanslagningar sedan 2007.

Utvecklandet av kollektiv- och servicetrafiken i Lojo

I samband med utredningen om Lojos servicenätverk 2018 (Lohja Palveluverkko 2018) har man startat en utredning om hur man kan utveckla kollektiv- och servicetrafiken i Lojo. Syftet är att utreda hur kollektivtrafiken och servicetrafiken kan uppfylla transportbehoven i samma takt som servicenätet förändras.

Nummi-Pusulas snabbtursförbindelser

År 2007 gjordes i Nummi-Pusula en förfrågning bland de som använde snabbturshållplatsen i Saukkola, i vilken man utredde olika faktorer som påverkar kollektivtrafikanvändningen. I undersökningen var det dessutom möjligt att ge allmänna kommentarer om kollektivtrafikens funktionalitet och brister. Majoriteten av de som svarade på enkäten reste till Helsingfors och över hälften av dessa använde förbindelsen dagligen på för resa till arbete och skola.

Enligt de allmänna kommentarerna upplevs det som mycket viktigt att Saukkola snabbturshållplats bevaras. Avsaknaden av anslutningsförbindelser eller dåliga sådana samt höga biljettpriser för dagligt resande med snabbturen ansågs vara de största bristerna. Man önskade också fler förbindelser till Lojo och Nummela samt fler anslutningspareringsplatser.

Ordnande av bussförbindelse mellan Lojo och Sjundeås stationer

År 2009 gjordes en förfrågan bland invånarna i Lojo och Sjundeå, om en eventuell anslutningsförbindelse mellan järnvägsstationerna i Lojo och Sjundeå. I enkäten undersöktes två alternativ till rutter: från Lojo, via Virkby, till Sjundeå eller från Lojo, via Svidjavägen till Sjundeå.

Båda alternativen fick ungefär lika stort understöd. Cirka 80 % av de svarande ansåg att det skulle vara ytterst viktigt att ordna en sådan förbindelse. Över 80 % var beredda att byta från sitt nuvarande resemedel till den föreslagna anslutningstrafiken. I utredningen konstaterades att förbättring av anslutningsförbindelsen skulle förutsätta ekonomiskt stöd från samhället.

Ökning av tågutbudet vid Sjundeå station

Banförvaltningscentralen lät år 2009 göra en utredning om möjligheten att öka utbudet av tågtrafik vid Sjundeå station. Sjundeås invånarantal förutspås öka kraftigt, speciellt i området nära stationen. I utredningen om utvecklingskorridorer "Lännentiet" uppskattar man att invånarantalet i tätorterna i det s.k. Sjundeå-Kyrkslätt-pärbandet, som stöder sig på spårtrafiken, kommer att växa från nuvarande 35 000 invånare till 72 000 innan år 2035. På motsvarande vis väntar man sig en ökning i antalet arbetsplatser på området, från nuvarande 9 000 till ca 23 000 arbetsplatser.

I utredningen konstateras att det, med nuvarande spårnät och nuvarande tidtabeller för närtågen, skulle vara möjligt att ordna några tilläggstågturer genom att förlänga rutten för S-tåget mellan Helsingfors och Kyrkslätt till att gå ända till Sjundeå utanför rusningstiderna de timmar på dagen eller kvällen då Y-tåget inte trafikerar. Att ordna tilläggsturer till Sjundeå under morgon- och kvällsrusningen, med för passagerarna vettiga tidtabeller, är ytterst svårt. Ett sådant arrangemang skulle kräva byggande av tilläggspar till Sjundeå station.

Ökning av regelbundet närtågsutbud till Sjundeå kommer, på lång sikt, i vilket fall som helst att kräva någon typ av åtgärd för spårinfrastrukturen, såsom fler spår till Sjundeå station, avsnitt med dubbelspår, tilläggsmötesplatser och dylikt, beroende på vilken nivå på tågutbud man vill uppnå.

2.2 Riksomfattande rekommendationer

Trafikverket har utarbetat anvisningar för hur nivån på servicen bestäms, så att den behöriga myndighetens bestämmelser blir jämförbara på riksnivå och så att områdenas bestämmande av nivån på servicen följer samma principer (Trafikverket 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn). Förutom anvisningarna har Trafikverket också utar-

betat rekommendationer för klassificering av servicenivåerna och kriterier för bestämmandet (Trafikverket 2011), vilka har tillämpats också i detta bestämningsarbete.

2.3 Nivån på servicen i fjärrtrafiken

Kommunikationsministeriet har utarbetat utredningar om utvecklingsbehoven för fjärrtrafikens grund- och specialservicenivåer (21/2011) samt om den eftersträvaransvärda nivån på service (LVM/2011). I dessa har man granskat över 100 kilometer långa förbindelser mellan landskommuners centrum och stora stadsregioner, i huvudsak till och från Helsingfors. Kommunikationsministeriet bestämmer inom år 2011, på trafiksystemnivå, fjärrtrafikens servicenivå på basen av utredningen. I fjärrtrafiken skiljer man inte på målen för olika former av trafik.

Bestämmande av nivån på service för fjärrtrafikens anslutningsförbindelser konstateras vara de regionala behöriga myndigheternas ansvar. För Nylands ELY-centrals del betyder dessa anslutningsförbindelser inom Västra Nylands område främst förbindelser med snabbtursållplatserna och förbindelsen till fjärrtågen via Karis station.

Förbindelserna med Helsingfors-Vanda flygplats sköts i huvudstadsregionen med HRT-trafik men mellan landskapscentrumen och flygplatsen finns också ett stort snabbtursutbud. I Nylands ELY-centrals arbete med att bestämma nivån på servicen tar man ställning till vad som är målet för flygplatsförbindelsernas servicenivå.

2.4 Övergångsperiodens avtal

De behöriga myndigheterna har tillsammans med trafikidkarna gjort trafikeringsavtal för övergångsperioden som ersätter de gamla trafikillstånden. De behöriga myndigheternas möjligheter att påverka utbudet av kollektivtrafik under övergångsperioden är begränsade. Man ämnar hålla trafikillståndens rättigheter och förpliktelser i kraft ännu under övergångsperioden. Det är till exempel svårt att åstadkomma ny trafik utan samarbete med trafikidkarna, eftersom trafikidkarnas trafik under övergångsperioden skyddas av monopolrätt. Eventuell ny trafik får inte allvarligt och beständigt skada trafik som lyder under övergångsperiodens trafikeringsavtal.

Efter att övergångsperiodens trafikeringsavtal löpt ut kan den behöriga myndigheten ordna trafiken på det sätt som de anser bäst, genom att tillämpa kollektivtrafiklagen och trafikavtalsförordningen.

2.4.1 Busstrafik

I Västra Nylands område har man för övergångsperioden gjort 44 avtal som berör 302 rutter. 9 av avtalen administreras av Egentliga Finlands ELY-central. Avtalen och rutterna går ut under åren 2014-2019 enligt följande tabell:

Tabell 1 Utgången för övergångsperiodens avtal i Västra Nyland.

	2011	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Tot.
Rutter, Västra Nyland	14	63	14	26	75	67	43	302
Avtal, Västra Nyland	1	8	2	7	8	11	7	44

Av avtalen som utgår 2014 är största delen linjer i riktningen Lojo-Raseborg eller sådana som slutar i Nummi-Pusula. Bland avtalen finns också inre trafik i Lojo, snabbturer på sträckorna Helsingfors-Kankaanpää, Helsingfors-Niinisalo, Helsingfors-Åbo och Helsingfors-Dalsbruk, rutter som slutar i Hyvinge, Högfors och Loppis samt en rutt mellan Åbo och Hangö.

I avtalen som går ut 2015 ingår trafik mellan Lojo och Sjundeå samt snabbturer mellan Åbo och Helsingfors.

Bland avtalen som utgår 2016 finns trafik mellan Nummi-Pusula och Lojo, Lojos viktigaste lokaltrafikrutt, rutter på sträckorna Helsingfors-Högfors och Rajamäki-Hyvinge, vissa rutter på sträckan Hangö-Raseborg samt rutter på sträckorna Åbo-Ekenäs, Pernå-Ekenäs, Helsingfors-Åbo, Helsingfors-Salo och Salo-Virkby.

Avtalen som går ut 2017 innehåller inre rutter i Hangö och rutter i riktning mot Raseborg, rikligt med rutter i och emellan Lojo, Vichtis, Högfors och Nummi-Pusula samt förbindelser från dessa kommuner till Helsingfors. Dessutom ingår där rutter på sträckorna Helsingfors-Tavastehus, Helsingfors-Loppis, Helsingfors-Läyliäinen-Forssa, Tavastehus-Lojo, Helsingfors-Somero och Saukkola-Somero.

Bland avtalen som utgår 2018 finns inre rutter i Raseborg samt deras förbindelser mot Helsingfors och Hangö, Vichtis inre rutter, rutter på sträckorna Helsingfors-Forssa och Helsingfors-Högfors, snabbturer på Riksväg 2 samt rutten Sammatti-Lahnajärvi.

År 2019 utgår avtal för rutter från Helsingfors till Salo, Suomusjärvi, Dalsbruk, Lojo, Vichtis, Högfors, Raseborg och Hangö samt inre förbindelser i Raseborg och Vichtis.

2.4.2 Tågtrafikens avtal

Aktiebolaget VR har ensamrätt att trafikera banavsnittet Helsingfors-Åbo och Karis-Hangö fram till 31.12.2019. För närtrafiken mellan Helsingfors och Karis är avtalet i kraft fram till 31.12.2017, vilket motsvarar giltighetstiden för HRT:s närtrafiks avtal.

Trafiken mellan Hangö och Karis baserar sig på köpeavtalet mellan kommunikationsministeriet och VR.

Ifall tågtrafiken på HSL-området öppnas för konkurrens efter år 2017 och man får goda erfarenheter är trafiken på avsnittet Hangö-Karis potentiellt en bra servicehelhet att konkurrensutsätta efter att VR:s ensamrätt gått ut. (LVM 17/2010)

3 Analys av nuläget

3.1 Befolkning

Inom planeringsområdet i Västra Nyland bor cirka 135 000 invånare. Enligt Statistikcentralens befolkningsprognoser kommer invånarantalet att stiga med cirka 14 000 till år 2020.

Enligt Statistikcentralens prognos som beaktar flyttningsrörelser kommer den största befolkningstillväxten, inom de närmaste åren fram till år 2020, att ske i Vichtis (ca 5 100 invånare) och i Lojo (ca 3 500 invånare).

Statistikcentralen förutspår en befolkningsökning mellan en halv och tre procent per år i områdets kommuner. I Hangö kommer invånarantalet, enligt Statistikcentralen, att sjunka något. Kommunernas egna tillväxtmål baserar sig i allmänhet på 1-2 % ökning per år. Kommunernas egna befolkningsprognoser och markanvändningsplaners dimensionering beskrivs noggrannare längre fram i de kommunvisa presentationerna.

I tabellen nedan presenteras kommunernas befolkningsmängd för år 2010 samt Statistikcentralens prognos för år 2020.

Tabell 2 Invånarantalen i Västra Nylands kommuner samt befolkningsprognoser för år 2020 (Källa: Statistikcentralen)

	31.12.2010	2020
Hangö	9 462	9 361
Ingå	5 546	6 731
Karislojo	1 493	1 682
Högfors	9 209	9 848
Lojo	39 714	43 249
Nummi-Pusula	6 134	6 406
Sjundeå	29 065	30 417
Raseborg	6 104	7 830
Vichtis	28 311	33 395
Sammanlagt	135 038	148 919

3.2 Centralortsklassificering och förbindelsebehov

För bestämmandet av nivån på servicen har man utrett nuvarande folkmängder samt befolkningens fördelning kommunvis samt mellan stora tätorter och byacentrum som enligt landskapsplanen har mera än 300 invånare samt glesbygd.

Kostnadseffektivt kan en god service på kollektivtrafiken ordnas endast i tätbebyggda områden. Dessutom borde befolkningstätheten vara tillräckligt stor för att det skall finnas tillräckligt resepotential längs kollektivtrafikrutten. I Västra Nylands område har Lojo och Hangö en befolkningstäthet i storleksklassen 100 invånare/kvadratkilometer och en tätortsbefolkning vars andel är över 90 %. Befolkningen är så koncentrerad att man kan ordna fungerande kollektivtrafik till största delen av befolkningen.

I de övriga kommunerna är en anmärkningsvärt stor del av befolkningen bosatt i glesbygden och i praktiken täcker kollektivtrafiken bara befolkningen i kommuncentrumen och vissa bosättningscentrum.

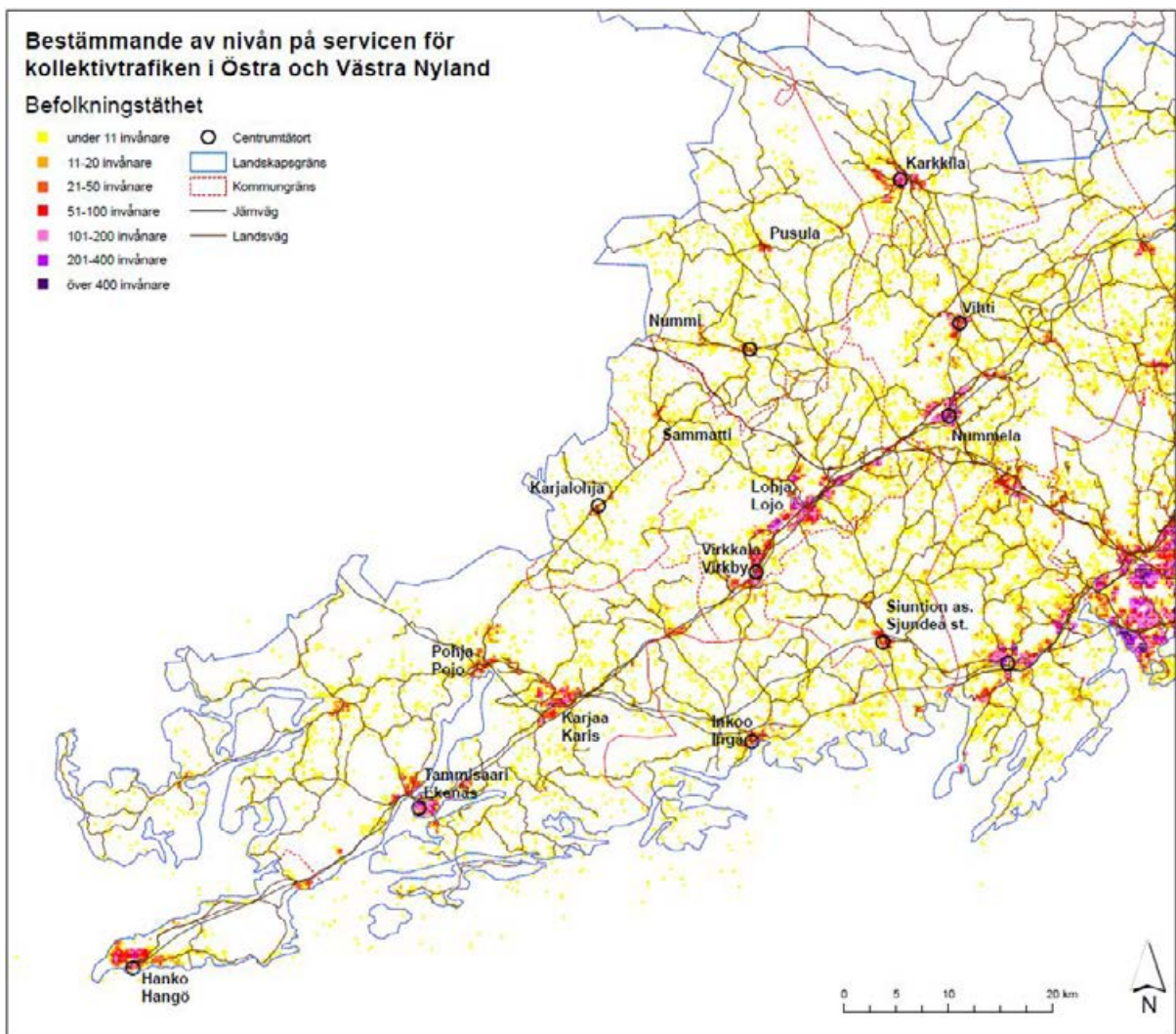
Det går inte att definiera exakta minimivärden för vilken befolkningstäthet ett fungerande kollektivtrafiksystem kräver. Härnäst följer, som jämförelsematerial, information om befolkningstätheten i några nyländska kommuner där kollektivtrafiksystemet fungerar och har relativt god service:

- I Esbo och Vanda är befolkningstätheten cirka 800 invånare/land-km² och i Helsingfors över 2 700. Andelen tätortsbefolkning är i praktiken 100 %.
- I de tätbebyggda städerna Kervo och Träskända, vilka båda stöder sig på spårtrafik, är befolkningstätheten cirka 1000 invånare/land-km² och tätortsbefolkningens andel över 98 %.
- I huvudstadsregionens kranskommuner med fungerande spår- och/eller bussbaserade kollektivtrafiksystem är den typiska befolkningstätheten cirka 100-170 invånare/land-km² och tätortsbefolkningens andel är minst 86 – 93 % (t.ex. Kyrkslätt, Nurmijärvi, Tusby och Hyvinge)

Här följer en kommunvis bedömning av Västra Nyland och hur stor del av bosättningen som är, ur kollektivtrafiksynpunkt, fördelaktigt belägen i tätorter och tätbebyggda områden. Samtidigt har man bedömt vilka de största byacentrumen är som behöver kollektivtrafikförbindelse till kommuncentrumen.

På grund av planeringsområdets omfattning har centralortsklassificeringen, befolkningen och servicens placering studerats som trafikmässiga helheter med följande indelning av delområden:

- Hangö- och Raseborgregionen som stöder sig på riksväg 25:s och Hyvinge- Hangö-banans förbindelser
- Lojo, Karislojo och Nummi-Pusula som stöder sig på riksägarna 1 och 25:s förbindelser
- Sjundeå och Ingå som är belägna längs Kustbanan
- Högfors och Vichtis som stöder sig på riksväg 2:s förbindelser



Figur 2 Befolkningstätheten i Västra Nylands område

3.2.1 Hangö- och Raseborgsregionen

Hangö

Hangös bosättning koncentrerar sig till kommuncentrum Hangö centrum, där det finns ca 9 000 invånare. Lappviks planlagda tätort med ca 600 invånare ligger vid riksväg 25 och Hyvinge-Hangö banan. Hangös befolkningstäthet (82 personer/landkm²) och tätortsbefolkningen andel (97 %) är större på hela Västra Nyland. Glesbygdens andel av befolkningen är mycket liten. Hangös folkmängd har under de senaste åren sjunkit lätt, men kommunens mål är att få den att stiga.

Tvärminne by har utanför tätorten i landskapsplanen märkts som bycentrum, fast byn bara har ca 50 invånare. Även Täktom har tidigare märkts som bycentrum i landskapsplanen, men kan nu ses som tätortscentrums sido-område.

Hangös centrum har finsk- och svenskspråkiga lågstudier, högstudier samt gymnasier. Utanför tätortscentrum finns ett finsk- och svenskspråkigt lågstadium i Lappvik och ett svenskspråkigt lågstadium i Täktom.

Hälsocentralen finns i Hangö centrum. Det finns även ett hälsocentral i Lappvik. Specialsjukvårdens service finns bl.a. i Västra Nylands sjukhus i Ekenäs. De från kollektivtrafikens synpunkt viktigaste arbetsplatskoncentrationen är Koverhars stålfabrik nära Lappvik. Behov av kollektivtrafikförbindelser inom Hangö stad finns främst mellan Lappviks by och stadens centrum.

Raseborg

Raseborg har ca 29 000 invånare, men p.g.a. de gängse kommungränserna är bosättningen utspridd över flera kommuncentra och tätorter. Tätortsbefolkningens andel av kommunens invånare är ca 77 %, dvs. ca 6 000 personer bor i glesbygdsområden. Staden har en stor areal och befolkningstätheten är endast ca 25 pers./landkm², vilket är bland de lägsta i Västra Nyland. Befolkningstillväxten uppskattas vara ca 0,5 % per år.

De största befolkningscentren är Ekenäs centrum med 9 000 invånare och Karis centrum med ca 8 000 invånare. Andra tätorter eller centra med framstående befolkningsantal utöver dessa två är:

- Pojo centrum ca 1900 invånare
- Langansböle tätort ca 1000 invånare
- Tenala ca 1000 invånare
- Svartå ca 700 invånare
- Bromarv ca 300 invånare
- Fiskars ca 500 invånare

I landskapsplanen har man dessutom märkt ut bl.a. Antskog och Backgränd byar som bycentra utanför tätorterna. I den gamla landskapsplanen hade man dessutom märkt ut bl.a. Sommarö, Box, Sandnäsudd, Vättlax och Grundsjo. Dessa byar har endast ca 100-120 invånare och somliga ännu färre. Därför har man inte skilt definierat ett mål för nivå på service för dessa trafikförbindelser. En del av förbindelserna till dessa byar har undersökts som en del av en större helhet, t.ex. förbindelserna till Antskog i samband med Fiskars tätort.

Byarnas och tätorternas invånarantal har uppskattats utifrån geodata på en två kilometers radie från bycentra. Därför motsvarar invånarantalen ovan inte nödvändigtvis invånarantalen enligt byarnas exakta gränser.

I Raseborg finns det ett behov för kollektivtrafikförbindelser inom kommunen närmast på följande rutter:

- mellan kommuncentren Ekenäs – Karis, Pojo – Karis och Pojo – Ekenäs
- från Fiskars och Antskog byar till Pojo centrum / Karis
- från Bromarv och Tenala tätorter till Ekenäs
- från Langansböle tätort till Ekenäs
- från Svartå tätort till Karis

3.2.2 Lojo, Karislojo och Nummi-Pusula

Lojo

I Lojo stad finns det nu ca 39 700 invånare, varav över 33 000 bor på ett område inom en delgeneralplan för tätorter. Lojo invånartäthet är störst av Västra Nylands kommuner, 113 invånare/landkm². Tätortsinvånarens andel är 89 % dvs. det bor drygt 4000 invånare utanför tätorten. Lojos tätortsstruktur, invånare och utvecklingsprognoser har beskrivits i följande, genom att använda den anhängiga delgeneralplanen för tätorternas uppdelning i fyra huvudtätorter. I utkastet för delgeneralplanen för tätorterna eftersträvas en årlig invånartillväxt på 1,5 %, vilket betyder att året 2030:s befolkningsprognos för området inom delgeneralplanen för tätorter är ca 49 000 invånare.

Tätortscentrum

Tätortscentrum består av Lojo centrum samt de omgivande områdena Ojamo, Gunnarila, Gruotila, Moisio och Hiidensalmi. Inom tätortscentrum bor ca 17 000 invånare. Årets 2030 befolkningsprognos är 21 900 invånare. Inom Lojo tätortscentrum finns flera objekt,

dit det görs mycket kollektivtrafikresor från andra kommuner: hälsocentral fem skolor och sex yrkesskolor.

Södra tätorten

Till södra tätorten hör bl.a. Virkby, Maksjoki, Kukkumäki och Kirkniemi. Inom södra tätorten bor nu ca 6 900 invånare. Årets 2030 befolkningsprognos är 8 300 invånare. Tynnismalm hälsocentral befinner sig mellan tätortscentrum och den södra tätorten. I södra tätorten finns fyra skolor och ett svenskspråkigt gymnasium, dit det görs studieresor även från grannkommunerna.

Norra tätorten

Till norra tätorten hör bl.a. Lojo station, Lempola, Ventelä, Perttilä, Muijala och Nummenkylä. På området finns 6 400 invånare. Årets 2030 befolkningsprognos är 13 700 invånare. Den kraftiga tillväxten som det förbereds för i delgeneralplanen baserar sig på tillökning i markanvändning och planerna för att förtäta boendet på området kring Västrabanans stationer. I norra tätorten finns allt som allt fem skolor.

Västra tätorten

Till västra tätorten hör Routios och Paloniemis områden. På området finns 2 600 invånare och årets 2030 befolkningsprognos är 5 000 invånare. Lojo sjukhus befinner sig i Paloniemi. På området finns två skolor och en yrkesskola. Utanför delgeneralplanen för tätorterna är den största planlagda tätorten Sammattis kyrkby, där det finns ca 700 invånare.

I landskapsplanen har följande byar märkts som bycentrum:

- Lieviö ca 650 invånare
- Lehmijärvi ca 400 invånare
- Pulli ca 370 invånare
- Röylä ca 280 invånare
- Karstu ca 260 invånare
- Lohjansaari ca 130 invånare

I alla andra byar förutom i Lieviö finns en skola. På före detta Sammats kommuns område finns det en skola i tätortscentrum samt i Lohilampi. Därtill finns det en yrkesskola i Niemis by. Kollektivtrafikförbindelser inom Lojo stad behövs främst på följande linjer:

- mellan tätortscentrum Virkby-Lojo, Muijala-Lojo station-Lojo samt Routio-Lojo
- från Sammats tätort och Karstus by till Lojo
- från byarna Lieviö, Lehmijärvi och Pulli till Lojo
- Från Lohjansaari by och Kirkniemis tätort till Virkby/Lojo

Karislojo

Karislojo kommun går samman med Lojo stad i början av år 2013. I kommunen finns ca 1 500 invånare, varav 700 i tätortscentrum kyrkbyn. Tätortsinvånarnas andel är 46 %, dvs. ca 800 personer bor i glesbygden. I den nya landskapsplanen finns inte andra bycentrum på Karislojo området. Tidigare innehöll landskapsplanen byarna Särkiä (ca 180 invånare) och Härjänvatsa (ca 140 invånare). Byarna är så små till invånarantalet, att det inte har specificerats skilda servicenivåmål för deras trafikförbindelser. Byarnas förbindelser har undersökts som del av den vidare rutthelheten Särkiä-Karislojo-Härjänvatsa-Sammatti-Lojo.

Karislojo har en hälsocentral i tätortscentrum och en grundskola i Lohjantaipale.

Det största förbindelsebehovet från Karislojo kommun är från Karislojo centrum till Lojo. Förbindelsen till Lojo betjänar vid behov också kommunens inre förbindelser.

Nummi-Pusula

I Nummi-Pusula finns ca 6 100 invånare. Bosättningen koncentreras i Saukkola tätort (ca 1 000 invånare) samt i gamla kommuncentrum i Nummi (ca 600 invånare) och Pusula (ca 900 invånare).

Tätortsbefolkningens andel är bara dryga 40 % och ca 3 500 personer bor på glesbygden. I Nummi-Pusula ordnades på hösten 2011 ett rådgivande folkomröstning om kommunförbundet med Lojo. I den nya landskapsplanen har Koisjärvi (ca 290 invånare) och Ikkala (ca 380 invånare) klassificerats som bycentrum.

I den tidigare landskapsplanen fanns även Hyrsylä (ca 240 invånare), Loukku (ca 80 invånare), Tavola (ca 190 invånare), Marttila (ca 170 invånare), Hyönölä (ca 190 invånare), Leppäkorpi (ca 140 invånare) och Järvenpää (ca 80 invånare) som byar.

I Pusula tätort finns en hälsocentral samt grundskola. I Nummis tätort finns en hälsocentral, två grundskolor och gymnasium. Skolor finns därtill i Hyrsylä och Ikkala.

De viktigaste inre förbindelsebehoven på Nummi-Pusulas område är mellan Nummi och Pusula samt Saukkolas tätort.

Målsättningar för servicenivån har granskats för byarna Koisjärvi, Ikkala, Marttila och Hyönölä samt vissa andra byar som del av en vidare rutthelhet:

- Koisjärvi bycentrums förbindelser som del av Pusula-Nummela-Helsingfors förbindelserna
- Ikkalas förbindelser som del av Pusula-Högfors förbindelserna
- Förbindelserna från Nummi och Saukkola till Lojo betjänar också bl.a. Tavola by
- Förbindelserna från Pusula till Nummi som del av Pusula-Nummela-Helsingfors förbindelserna

3.2.3 Sjundeå och Ingå

Sjundeå

I Sjundeå finns ca 6 100 invånare. Kommunens målsättning är en tillväxt på ca 2 % och tillväxten har planerats fokusera sig på området kring Sjundeå station. Förutom Sjundeå station har förbindelser granskats från Sjundeå kyrkby samt Lappers, Raivios, Kelas och Störsviks byar/tätorter.

Sjundeå invånares förbindelsebehov kommer i framtiden att påverkas av det möjliga kommunförbundet. Då denna definition gjordes hade inte ännu beslutits ifall det framtida kommunförbundet kommer att vara i Lojo eller Kyrkslätt.

Ingå

I Ingå finns ca 5 500 invånare och kommunens mål är en befolkningstillväxt på under 2 % i året.

Enligt markanvändnings strategin, som godkändes av kommunfullmäktige på våren 2011, är centrum och Degerby tätortsområden. Byar är Ingå stations område, Tähtelä, Päivölä och Barösund. Den viktigaste utvidgningen av bostadsområdena och tillväxtriktningen av tätortsbyggande är Haga och Dal-Smeds.

För trafiksystemet har det i kommunens strategi getts följande mål:

- Utvecklingen av befolkningstillökningen och utvecklingen av arbetsplatser på området kring kyrkbyn och stationsregionen samt byarnas huvudtrafikförbindelser betonas

- Busstrafiken utvecklas så den betjänar förbindelserna till huvudstadsregionen, mot Lojo och öst-västaxeln samt förbindelser inom kommunen bl.a. mellan centrum, stationsregionen och Syväsatama
- I planläggningen och lovöverläggningen förbereds det för två senare framtida spårtrafiktätorter inom områdena Tähtelä och Päivölä
- Strandbanans byggande som tvåspårigt främjas
- Det förbereds att bygga Strandbanan som tvåspårigt samt att bygga stickspåret från Ingå hamn till Strandbanan.

3.2.4 Högfors och Vichtis

Högfors

I Högfors finns ca 9 100 invånare. Befolkningen och servicen fokuseras i tätortscentrum. Utanför tätortscentrum har förbindelser granskats bara i Haavisto by, där det finns ca 100 invånare.

Vichtis

Vichtis kommuns invånarantal var i början av år 2010 ca 27 900. 45 % av befolkningen dvs ca 12 500 invånare finns i tätortscentrum i Nummela. I Vichtis kyrkbys tätort finns ca 3 700 invånare. Hälsocentralen finns i kyrkbyn och i Nummela. Gymnasiet finns i Nummela.

Enligt Vichtis kommuns strategi 2009-12 är befolkningens tillväxtmål ca 2 % i året. Befolkningsmålet för år 2014 är 30 700 invånare och för år 2019 33 900 invånare.

Förutom tätortscentrum har det på Vichtis område i tabell 3 presenterats 12 tätorter eller byar, vars förbindelser har granskats. Den störts av dessa är Ojakkalas tätort, som har ca 1 300 invånare. De andra tätorterna och byarna har ca 300-800 invånare, Byarnas och tätorternas invånarantal har uppskattats från geografiskt informationsdata på en två kilometers radie kring bycentrum, dvs. tabellens invånarantal är inte den samma som invånarantalet inom byarnas noggranna gränser.

	Kommuncentrum	Tätort	By	Invånare (inom 2 km radie)
Nummela	x			12 320
Vichtis kyrkby	x			3 748
Ojakkala		x		1 349
Otalampi		x		763
Huhmari			x	598
Tervalampi			x	392
Olkkala			x	401
Haimoo			x	471
Vihtijärvi			x	288
Selki			x	265
Oinasjoki			x	561
Jokikunta			x	292
Vanjärvi			x	269
Hiidenranta				

Tabell 3 Vichtis kommuncentrum, befolkningstätorter samt byar, vars kollektivtrafiks servicenivå har värderats

3.3 Kollektivtrafiksystemet

Nylands ELY-centrals kollektivtrafiksystem består av följande utbud:

Busstrafik:

- Snabbturstrafiken som betjänar området grundar sig på övergångstidens avtal
- Regelbunden turtrafik ordnas av ELY-centralen och kommunala behöriga myndigheter genom övergångsperiodsavtal, koncessionsavtal och köp samt av övriga kommuner genom köp
- Servicetrafik ordnas av kommunala behöriga myndigheter och av övriga kommuner genom köp

Spårtrafik:

- Den fjärrtrafik som betjänar området baserar sig på Kommunikationsministeriets avtal
- Närtrafiken köps av Kommunikationsministeriet och HRT

Dessutom köper kommunerna kollektivtrafik, i huvudsak för inre förbindelser, och ordnar lagstadgade transporter för elevernas skolväg samt social- och hälsovårdsväsendets transporter. En liten del av dessa transporter är öppen kollektivtrafik som också andra passagerargrupper kan röra sig med.

Anslutningsparkering har ordnats vid järnvägsstationer och betydande busshållplatser. HRT och Nylands förbund informerar på sina hemsidor om möjligheten till anslutningsparkering.

3.3.1 Busstrafiken i Västra Nyland

Hangö

Hangös busstrafik baserar sig på regelbundna turer från Hangö till Ekenäs, Pojo och Karis och vidare mot Lojo och Helsingfors. Dessutom går det dagligen några snabbturer mot Helsingfors. En del av Hangö-Karis-bussturerna fungerar också som tågbuskar och går via tågstationerna. Deras tidtabeller är anpassade till bytesförbindelserna, bl.a. tågen mot Helsingfors från Karis station. Hangös inre trafik trafikerar mellan centrum, Lappvik och Koverhar. Från Lappvik/Koverhar finns också förbindelser till Ekenäs.

Raseborg

Busstrafiken i Raseborg baserar sig på de regelbundna turerna som går från Hangö till Ekenäs, Pojo och Karis och vidare mot Lojo och Helsingfors. Dessutom går dagligen Dessutom går det dagligen några snabbturer mot Helsingfors och några regelbundna turer mot Salo. De tidigare nämnda tågbusarna mellan Hangö och Karis betjänar också Raseborgsområdet.

Ingå

Ingås busstrafik baserar sig på de regelbundna turerna och snabbturerna som går mellan Helsingfors och Karis längs väg 51. Dessutom går det några regelbundna turer från Ingo mot Virkby- och Lojohållet.

Karislojo

Karislojos busstrafik baseras helt på de regelbundna turerna på sträckan Lojo–Sammatti–Karislojo.

Högfors

Högfors betjänas av de regelbundna turerna som anländer från Helsingfors och som i huvudsak går via Nummela och Vichtis. Denna trafik kompletteras av snabbturerna längs riksväg 2, som går från Helsingfors till Björneborg och Raumo och passerar Högfors busstation.

Lojo

Huvuddelen av Lojos kollektivtrafik består av turerna på sträckan Virkby-Lojo-Helsingfors. Närtrafiken mot huvudstadsregionen bildar tillsammans med övrig regional- och lokaltrafik ett kollektivtrafikutbud med turer som överlappar och kompletterar varandra. 80 procent av invånarna i Lojo bor under en kilometer från närmaste busshållplats.

Den regionala trafiken söderut från Lojo går mot Karis, Sjundeå, Ingå, Ekenäs och Hangö. I västra Lojos riktning baserar sig trafiken främst på Lojo-Sammatti-Karislojo -trafiken. Norrut går turerna till Vichtis/Nummela och Saukkola samt några förbindelser ända till Högfors.

Närtrafikens turer är få. Den viktigaste lokaltrafikförbindelsen är Kirknemi–Virkkala–Lohja/Nummentausta–Lojo station–Perttilä/ Hakulintie–Muijala, vilket till stor del överlappas av närtrafikens turer. Från Lojo centrum söderut använder lokaltrafiken Vabbyvägen och delvis Maksjokivägen. Rutten Lohja–Routio–Paloniemi–Kanneljärven opisto trafikeras av några par turer. Närtrafiken på sträckan Helsingfors-Lojo-Virkby sköter den största delen av lokaltrafiksbehovet.

Förutom bussturerna stöds resandet av den servicetrafik som ordnas av staden. Servicetrafiken kompletterar kollektivtrafiken och är öppen för alla. Rutten passerar de viktigaste

servicepunkterna (sjukhus, hälsovårdsstationerna, servicehus, bibliotek, posten och annan offentlig och affärsverksamhet). Servicetrafiken sträcker sig också ut till vissa glesbygdsområden som t.ex. Lieviö.

Nummi-Pusula

Kollektivtrafiken i Nummi-Pusula består av de regelbundna turerna från Pusula och Nummi, via Saukkola, till Lojo, Nummela och Helsingfors. En viktig förbindelse är dessutom Helsingfors-Åbo-snabbturstrafiken, som till viss del går via landsväg 110 via Saukkola. Det finns också anslutningsförbindelse till en del av snabbturena som trafikerar sträckan Helsingfors-Salo-Åbo på motorvägen.

Sjundeå

Sjundeå stations och kyrkbys busstrafik baserar sig i huvudsak på de regelbundna turerna som trafikerar sträckan Sjundeå-Virkby och Sjundeå-Lojo samt på några regelbundna turer som går till Helsingfors. Genom kommunens södra del, mot Ingå, löper också de regelbundna turer som använder sig av väg 51.

Vichtis

Stommen i Vichtis kollektivtrafik utgörs av regelbunden turtrafik mellan Helsingfors och Nummela. En stor del av turerna fortsätter från Nummela mot Vichtis (och vidare till Högfors) eller mot Lojo (och vidare till Karis) och en del av turerna går också till Somero och Pusula.

Dessutom finns det regelbunden turtrafik på rutten Lojo-Nummela-Vichtis-Högfors och delar av den. Förbindelserna från byacentrumen till Nummela och Vichtis är främst för skolskjutsar. Längs väg 120, från Vichtis via Otalampi till Helsingfors, går det på vardagarna några dagliga turer.

Snabbturena på riksväg 2, från Helsingfors till Björneborg och Raumo, kompletterar kollektivtrafiken och har hållplatser vid Nummelas och Vichtis vägskaal.

Vichtis kommun ordnar med två minibussar servicetrafik som är ämnad för alla kommuninvånare. Den ena bussen startar i kyrkbyn och den andra i Nummela. Dessutom trafikerar en bil från Vihtijärvi till Läyliäinen och kyrkbyn.

3.3.2 Tågtrafiken i Västra Nyland

Spårnätet i Västra Nyland består av kustbanan mellan Helsingfors och Åbo samt Hyvinge-Hangö-banan. Kustbanan är elektrifierad och till största delen enkelspårig. Dubbelspåret sträcker sig i nuläget från Helsingfors till Kyrkslätt. I huvudsak trafikerar spåret av persontrafik. Godstågstrafiken på banan är bara sporadisk. Hyvinge-Hangö-banan är en oelektrifierad enkelspårig bana som har persontrafik endast på avsnittet Hangö-Karis. Banan är en viktig godstransportförbindelse, bl.a. till Hangö hamn. Behovet av elektrifiering har förts fram.

Huvudstadsregionens regionalstågstrafik sträcker sig längs kustbanan ända till Karis. Dit trafikerar Y-tåget och på söndagar också L-tåget som går från Karis till Helsingfors. Mellan Karis och Kyrkslätt finns det regionalstågshållplatser i Ingå och Sjundeå.

Nuförtiden trafikerar regionalståget Y på vardagar sex gånger i var riktning. Passagerarantalet har de senaste åren varit cirka 250 i Karis, 60 i Ingå och 370 i Sjundeå. Majoriteten av tågresorna riktar sig mot huvudstadsregionen. Andelen resor i den motsatta riktningen är ungefär en tiondel av det totala antalet. Speciellt finns det behov att öka på tågtrafikutbudet, eftersom tågresandet har blivit populärare och förväntas öka också i framtiden.

En rälsbuss trafikerar sju gånger om dagen mellan Hangö och Karis. Rälsbussens främsta uppgift är att fungera som matartrafik till fjärrtågen i Karis. Mellanstationerna är Sandö, Lappvik, Skogby, Ekenäs och Dragsvik. I Hangö finns förutom stadens egentliga

station också hållplatsen Hangö Norra. Tågförbindelsen kompletteras på ifrågavarande avsnitt av tågbuskar. Regionaltågstrafiken i Hangö har utvisat förlust och Kommunikationsministeriet köper årligen trafik för ungefär en miljon euro. Passagerarantalet på banan har de senaste åren varit ungefär 120 000 passagerare/år.

Hangö

I Hangö finns fyra tågstationer. Förutom stationen i centrum finns stationerna Hangö Norra, Sandö och Lappvik. Från Hangö finns förbindelse till Karis och från Karis kan man byta till förbindelser mot Åbo- och Helsingforshållen.

Ingå

Ingå station ligger ungefär sex kilometer från kommuncentrumet. Mellan kommuncentrumet och järnvägsstationen finns inga kollektivtrafikförbindelser. Stationens placering i förhållande till kommuncentrumet är ofördelaktig eftersom största delen av resorna riktar sig mot huvudstadsregionen. Tidigare fanns en anslutningsförbindelse från kommuncentrumet till järnvägsstationen men turen behövs inte längre då den ersätts av en busstur. Om det i framtiden finns behov att ordna anslutningsförbindelser från Ingo till tågturerna borde man rikta dem t.ex. till Kyrkslätt istället för Ingos station eftersom Kyrkslätt har bättre tågtrafikutbud.

Raseborg

Karis station ligger i centrum och därifrån finns tågförbindelse till mot Åbo, Hangö och Helsingfors. I Ekenäs finns järnvägsstationerna i centrum, Dragsvik och Skogby.

3.3.3 Biljettsystem

I Nylands kollektivtrafik tillämpas tre olika biljettsystem:

- Matkahuoltos biljettsystem i busstrafiken
- VR:s zonbiljettsystem i närtrafiken och biljettsystem beroende av resans längd i övrig tågtrafik
- HRT:s regionbiljettsystem

Biljettsystemen är inte kompatibla, med undantag av huvudstadsregionens s.k. U-trafik, där man avtalat om att HRT-biljetterna duger i ELY-centralens avtalstrafik. På det studerade området har en egen förmånlig regionbiljett som stöds av kommunerna och ELY-centralen och är ämnad för de som regelbundet rör sig inom pendlingsområdet. Också för pendlingsresorna som riktar sig mot huvudstadsregionen erbjuds förmånliga pendlarbiljetter. Städerna har dessutom sina egna stadsbiljetter.

Kollektivtrafikens informationssystem är i huvudsak också separata. Busstrafikens tidtabeller hittas på Matkahuoltos sida www.matkahuolto.fi och tågtrafikens på VR:s sidor www.vr.fi. Nylands förbund koordinerar en gemensam webbplats för kollektivtrafik, www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi, dit man har samlat länkar till olika sidor med tidtabeller på ett sätt som gör det lätt att hitta kommunvis information om tidtabeller, biljetternas priser och försäljningsställen samt anslutningsparkering och taxin.

Regionbiljett

Till Västra Nylands regionbiljettområde hör Hangö, Raseborg, Ingå, Sjundeå, Lojo, Karislojo och Vichtis. De andra västnyländska kommunerna (Högfors och Nummi-Pusula) är med som s.k. slutdestinationskommuner fastän de inte anslutit sig till regionbiljettavtalet.

Invånarna i de kommuner som hör till regionbiljettavtalet kan resa också till dessa kommuner med sin regionbiljett.

Regionbiljetten är ett personligt smartkort som är giltigt i 30 dagar. Regionbiljetten kostar i alla områdets kommuner 85 euro år 2011. Studerandebiljettens pris är 43 euro.

Pendlarbiljett för huvudstadsregionen

Hangö, Raseborg, Ingå och Sjundeå har avtalat med VR, Matkahuolto, bussföretagen och HRT om pendlarbiljetter för resor mellan Västra Nyland och huvudstadsregionen samt om användning av anslutningsbiljetter på HRT-området Helsingfors, Esbo och Vanda.

Busstrafikens pendlarbiljett är en seriebiljett för 44 resor på 60 dagar, i form av ett personligt smartkort. Med biljetten får man 20 procent förmånligare resor till Kyrkslätt och huvudstadsregionen i jämförelse med priset på den normala 44-resors seriebiljetten för vuxna. I tågtrafiken är pendlarbiljetten en 30-dagars biljett som är 10 procent förmånligare än den normala 30-dagarsbiljetten för vuxna. Rabatten gäller för alla tågtypers biljetter (regionaltåg, IC och Pendolino) och är personlig.

Högfors-biljetten är en förmånlig bussbiljett som säljs till kommuninvånarna för pendling med buss mellan Högfors och huvudstadsregionen. Biljettens säljs inte till elever som har rätt till lagstadgat skolreseunderstöd eller som får skolresan finansierad av kommunen.

I Lojo finns både en stadsbiljett och Lojobiljetten. Lojobiljetten är ett laddningsbart smartkort som Matkahuolto använder och som berättigar till resor mellan Lojo och huvudstadsregionen samt inre resor i Lojo. Stadsbiljetten är en smartkortbaserad 30-dags periodbiljett som berättigar till obegränsat antal resor inom Lojo stads område.

I Vichtis används en motsvarande Vichtisbiljett. Biljettens pris bestäms zonvis av resans längd och kostar för resor mot Helsingfors ungefär 205 – 250 €/ månad.

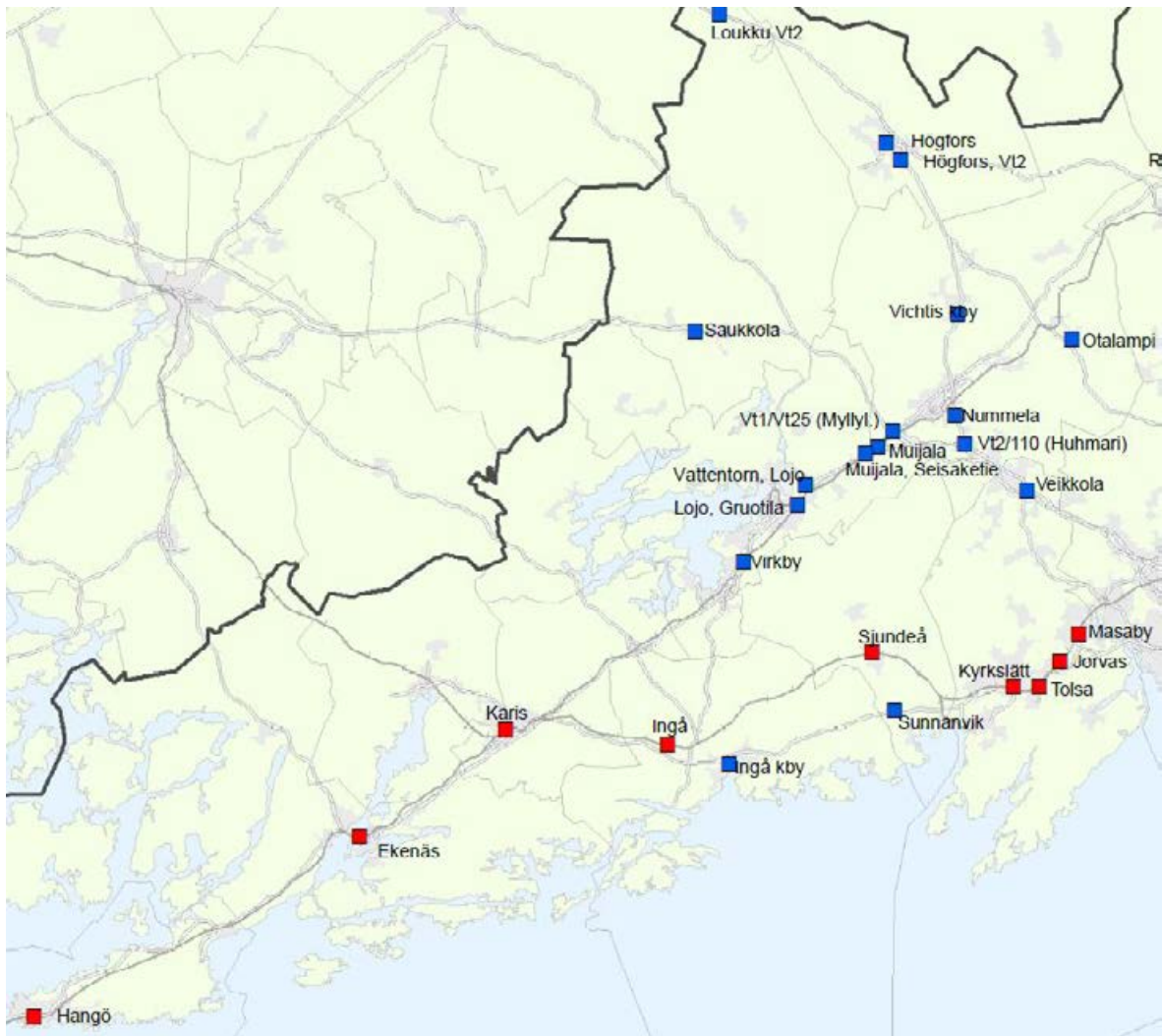
3.3.4 Anslutningsparkering

Det allt glesare kollektivtrafiknätet och den ökade bilanvändningen har ökat användningen av anslutningsparkering i Östra Nyland. Anslutningsresorna till busshållplatsen eller järnvägsstationen görs med personbil eller cykel. Speciellt populär är anslutningsparkeringen vid punkter som har bra turutbud mot huvudstadsregionen.

Västra Nylands största anslutningsparkeringsområde finns i Karis, som fungerar som bytesstation för fjärrtrafiken och två spårriktningar i regionaltrafiken. Från stationen finns också bussförbindelse till bl.a. Lojo och Hangö. Karis station har cirka 270 anslutningsparkeringsplatser som på vardagar är nästan helt upptagna. Andra populära anslutningsparkeringsområden är t.ex. Sjundeå järnvägsstation, riksväg 25:s busshållplatser i Muijala samt Nummelas busshållplats.

En del av tågresenärerna som åker från Ingå-hållet använder också Kyrkslätts station för anslutningsparkering eftersom där finns bättre utbud av tågturer mot huvudstadsregionen. I Kyrkslätt finns ungefär 250 anslutningsparkeringsplatser.

I figur 3 presenteras anslutningsparkeringarna i Västra Nylands område. En del av områdena är inofficiella anslutningsparkeringar som inte är märkta ut för det ändamålet.



Figur 3 Anslutningsparkeringsområden i Västra Nyland, järnvägsstationernas/hållplatsernas parkeringar är märkta med rött och busstationerna/hållplatserna med blått.

3.4 Efterfrågan på kollektivtrafik

3.4.1 Resor till arbete

Resorna till arbete och studier utgör en viktig del i efterfrågan på kollektivtrafik. Antalet arbetsvägsresor mellan kommunerna har utretts på basen av Statistikcentralens pendlingsdata från år 2008. För större kommuner som Lojo, Vichtis och Raseborg har man strävat till att uppskatta arbetsresornas riktningar också med noggrannare områdesindelning än kommungränserna. Uppskattningarna är gjorda med hjälp av bl.a. pendlardata gjorda åren innan kommunsammanslagningarna samt geografisk data om boende- och arbetsplatser.

I fråga om kollektivtrafikens riktning finns det stora skillnader mellan kommunerna i Västra Nyland. De största strömmarna av arbetspendlare riktar sig från Vichtis och Lojo till huvudstadsregionen. Också från tätorter längs järnvägen, Raseborg, Ingå och Sjundeå, pendlar många till huvudstadsregionen.

Följande uppskattningar kan göras om fördelningen på kommunernas olika delområden när det gäller de största pendlarströmmarna som riktar sig mot huvudstadsregionen:

Cirka 6100 vichtisbor arbetar i huvudstadsregionen. På basen av invånarantalen uppskattas arbetsvägsresorna fördelas enligt följande:

-	Nummela	ca 2700
-	Vichtis kyrkby	ca 800
-	Ojakkala	ca 300
-	Otalampi	ca 200
-	Glesbygdsområden	ca 2100

Från Lojo pendlar cirka 4400 personer till huvudstadsregionen. Enligt pendlingsutredningen som Lojo stad gjort fördelar sig resorna enligt område på följande vis:

-	Lojo centrum	ca 1700
-	Södra Lojo (Virkyby mm)	ca 700
-	Norra Lojo (Lojo station, Muijala)	ca 1550
-	Västra Lojo (Routio, Sammatti)	ca 450

Från Raseborg pendlar cirka 1070 personer till arbete i huvudstadsregionen. Enligt data om arbetstagandet från den gamla kommunuppdelningen fördelas arbetsvägsresorna på områden enligt följande:




-	Karis	ca 490
-	Ekenäs	ca 370
-	Pojo	ca 210

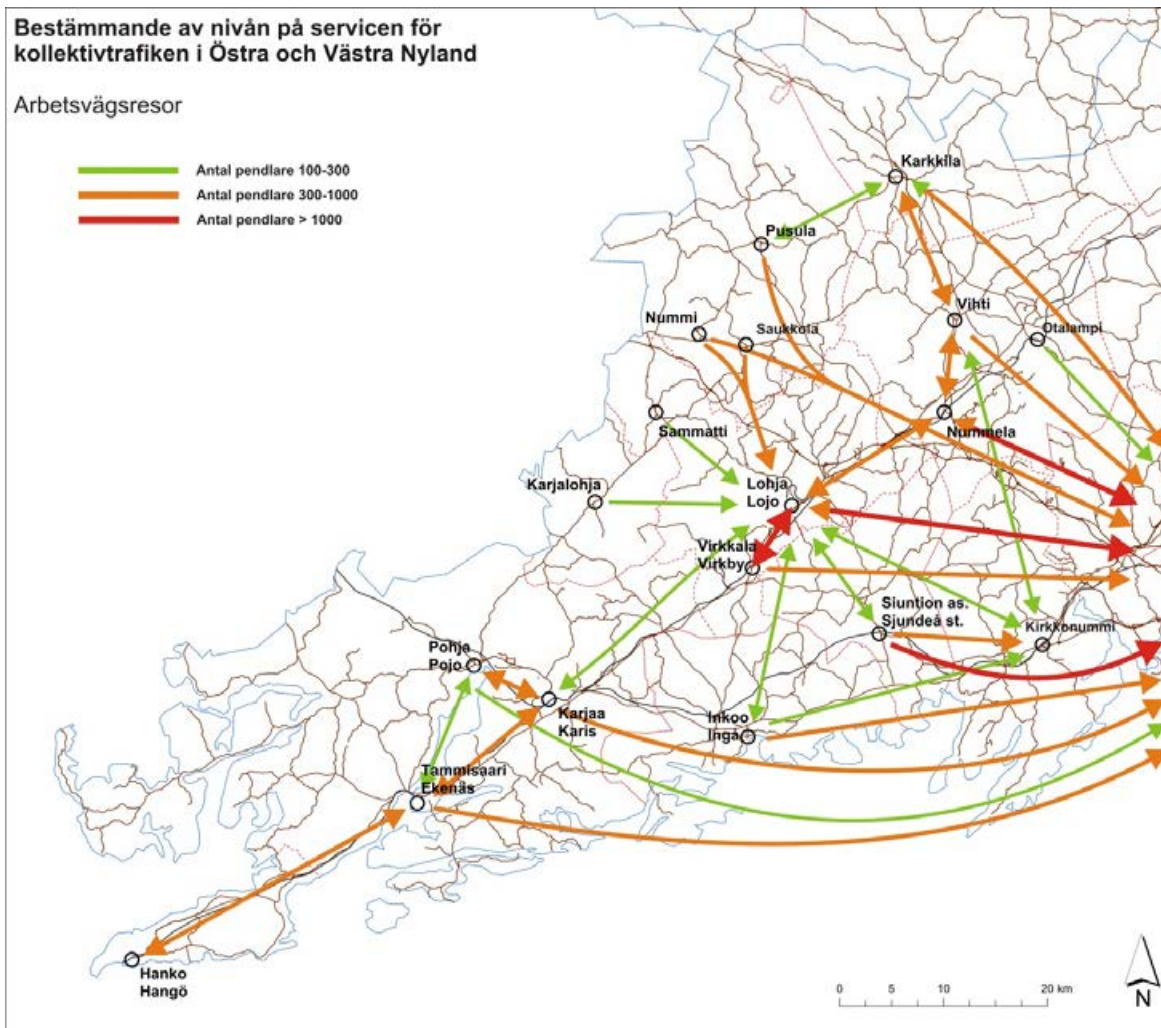
De största arbetsvägsströmmarna inom området är från Raseborg till Hangö och strömmarna mellan Lojo och Vichtis. Till Lojo pendlar relativt många också från andra omgivande kommuner. De övriga största pendlingsströmmarna presenteras i tabell 4 och figur 4.

Tabell 4 De största pendlingsströmmarna mellan kommunerna i Västra Nyland samt mellan Västra Nyland och huvudstadsregionen.

Arbetsort

Bostadsort	Hangö	Raseborg	Lojo	Ingå	Karislojo	Sjundå	Nummi-Pusula	Vichtis	Högfors	Helsingfors	Esbo + Grankulla	Vanda	Huvudstadsregionen tot.	Kyrkslätt
Hangö	3806	245								128	34	24	186	17
Raseborg	841	9598	388	123	41	55		39		701	273	95	1069	169
Lojo	21	231	11757	100	93	140	119	732	80	1965	1854	540	4359	249
Ingå	19	223	133	999		55				400	364	98	862	250
Karislojo		23	165		279					61	17	15	93	
Sjundå		37	220	23		818		40		593	581	122	1296	398
Nummi-Pusula			323				1108	164	145	338	256	100	694	24
Vichtis		18	673			18	62	5548	302	2738	2402	932	6072	264
Högfors			102				118	270	2628	419	248	198	865	
Helsingfors	65	205	330	32		74	38	309	101					
Esbo + Grankulla	22	118	331	29		84	34	275	82					
Vanda		25	80				23	137	58					
Kyrkslätt		57	144	24		96		126						

	Antalet pendlare över 100
	Antalet pendlare över 300
	Pendling inom kommunen



Figur 4 De viktigaste strömmarna av arbetspendling i Västra Nylands område.

3.4.2 Resor till skola och studier

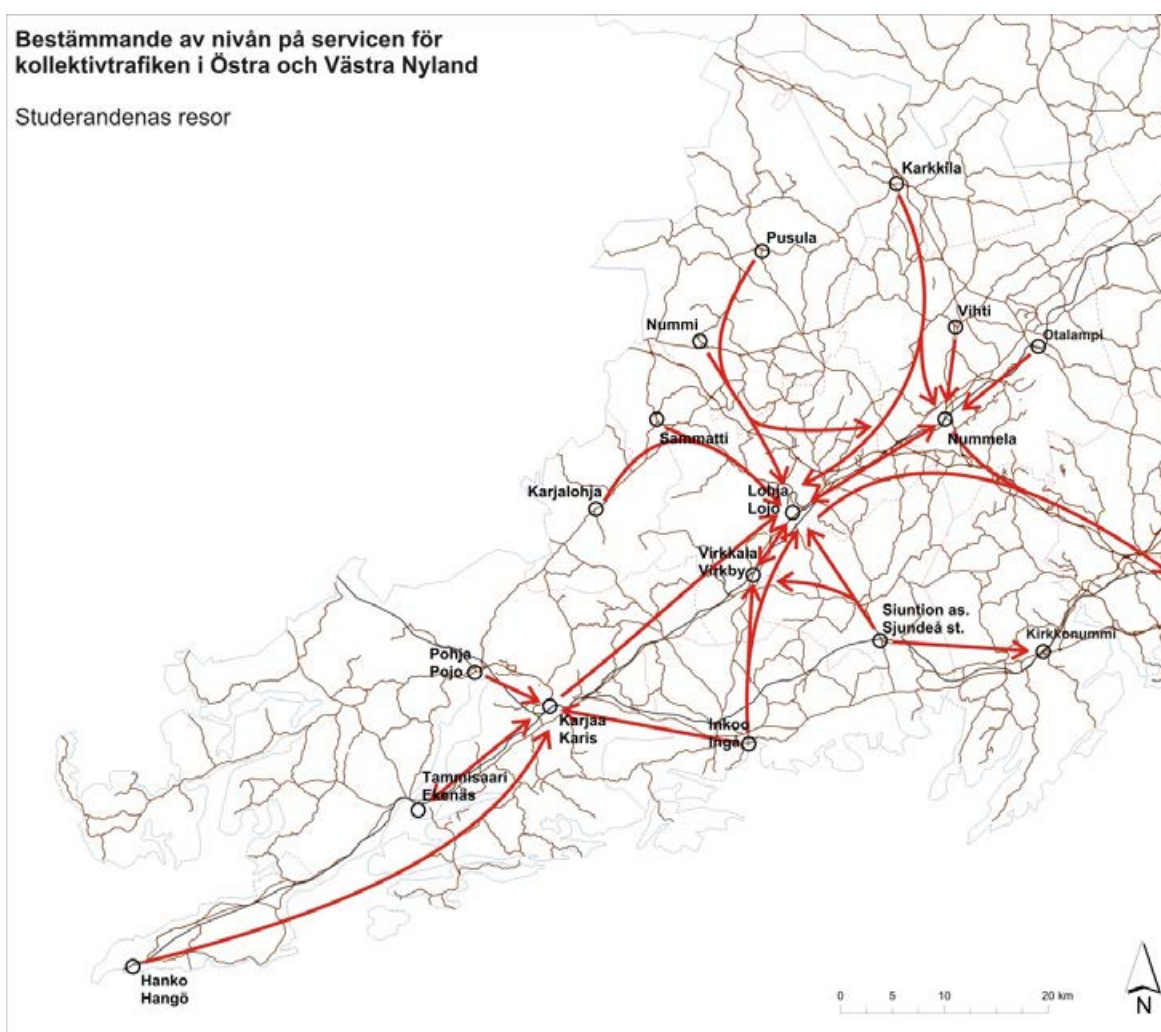
Elever och studeranden är den viktigaste gruppen av kollektivtrafikanvändare, speciellt i landsbygdstrafiken. Lojo är den viktigaste studieorten i Västra Nyland. Andra viktiga centrum är Karis och Nummela. Persontrafik över kommungränserna föds också av grundskoleelevernas skoltransporter, vilka kommunerna är skyldiga att ordna. Högstadiets skoltransporter över kommungränserna sköts i huvudsak med buss. Sådan trafik förekommer bl.a. mellan Pojo och Karis, från Ingo och Sjundeå till Virkby i Lojo, från Ingå till Karis och från Sjundeå till Kyrkslätt.

Ett stort antal resor till studierna på andra stadiet görs t.ex:

- Från Lojo till Vichtis (ca 130 studeranden)
- Från Nummi-Pusula till Lojo (ca 130 studeranden)
- Från Vichtis till Lojo (ca 120 studeranden)
- Från Raseborg till Lojo (ca 100 studeranden)
- Från Hangö till Raseborg (ca 80 studeranden)
- Från Sjundeå till Lojo och Virkby (ca 80 studeranden)
- Från Ingo till Lojo och Virkby (ca 80 studeranden)
- Från Sjundeå till Kyrkslätt 60 studeranden)
- Från Högfors till Lojo (ca 50) och till Vichtis (ca 80)

Tabell 5 En uppskattning av de största skolvägsströmmarna av andra stadets studerande mellan kommunerna i Västra Nyland (Källa: Utbildningsstyrelsens WERA-system)

	Bostadsort								
Studieort	Raseborg	Lojo	Hangö	Ingå	Sjundeå	Vichtis	Högfors	Nummi-Pusula	Karislojo
Raseborg (Karis)	273	0	42	42	0	0	0	0	0
Raseborg (Ekenäs)	360	0	45	9	0	0	0	0	0
Lojo	99	1329	21	27	60	117	51	129	39
Lojo (Virkby)	0	30	0	48	21	6	0	0	0
Hangö	3	0	120	0	0	0	0	0	0
Vichtis	0	129	0	0	0	816	78	72	0
Högfors	0	0	0	0	0	0	135	3	0
Nummi-Pusula	0	0	0	0	0	0	0	39	0
Kyrkslätt	0	0	0	6	63	0	0	0	0



Figur 5 De största strömmarna av resor till studier över kommungränserna för andra stadets studeranden i Västra Nyland.

3.4.3 Passagerarantal och kollektivtrafikens andel av färdmedlen

På basen av en trafikundersökning som gjorts i Västra Nyland kan man göra följande uppskattning av kollektivtrafikens andel av färdmedlen i resorna som riktar sig mot arbetsplatser och studier i huvudstadsregionen:

Tabell 6: Uppskattning av kollektivtrafikens andel av arbetsvägs- och studievägsresorna mellan Västra Nyland och huvudstadsregionen. Beräkningarna innehåller också resorna från huvudstadsregionen till Västra Nyland.

	Egen bil	Kollektivtrafik	Kollektivtrafikens andel
Raseborg	799	652	45 %
Nummi-Pusula	977	255	21 %
Ingå	2435	209	8 %
Lojo	6890	1892	22 %
Vichtis	10367	1525	13 %
Högfors	1579	349	18 %
Sjundeå	2315	541	19 %

Utgående från beräkningen kan man sluta sig till att trafiksystemets betydelse för färdmedelsfördelningen i huvudstadsregionens arbetsvägstrafik är betydande. I kommunerna som befinner sig på tågtrafikens verkningsområde är kollektivtrafikens andel i arbetsvägsresorna 19 – 45 %. Av arbetsvägsresorna från Raseborg till huvudstadsregionen görs upp till 45 % med kollektiva färdmedel, tack vare bra tågtrafikutbud, snabba tågresor och förmånliga biljettpriser. I Sjundeå är kollektivtrafikens andel 19 %, fastän tågutbudet där är sämre.

I kommuner med bra utbud av bussturer mot Helsingfors, såsom i Lojo Högfors, Nummi-Pusula och Vichtis, är kollektivtrafikens andel i arbetspendlingen 13 – 22 %. Utgående från de kommunvisa siffrorna kan man dra slutsatsen att kollektivtrafiken används speciellt i de fall där arbetsresan är förhållandevis lång och resetiden med kollektiva medel är konkurrenskraftig i jämförelse med personbilstrafik.

I Vichtis är kollektivtrafikandelen mindre eftersom många av arbetsvägsresorna startar i glesbygden eller kommunens östra del, därifrån kollektivtrafikförbindelserna till huvudstadsregionen är sämre.

I Hangö är antalet resor så litet att trafikundersökningen inte ger tillförlitlig information om kollektivtrafikandelen. Av samma orsak har Karislojos resor satts ihop med siffrorna för Lojo.

3.5 Finansiering av kollektivtrafiken

Kommunerna

Västra Nylands kommuner använde enligt årets 2009 statistik sammanlagt ca en miljon euro på stödet för öppen kollektivtrafik. De största kostnaderna för den öppna kollektivtrafikens del, ca 458 000 €, fanns i Lojo. I Vichtis var kostnaderna ca 213 000 € och i Raseborg 213 000 €. De andra kommunernas kostnader var ca 10 000 – 50 000 €/år. Kostnaderna bestod till största del av stöd för regional- och arbetsresebiljetter.

Som jämförelse kan man konstatera att kommunernas kostnader för utbildningsnämndens transporter är ca 6,9 milj. euro, 3,4 milj. euro för socialnämndens transporter och 2,4 milj. euro/år för hälsovårdsnämndens transporter. Kostnaderna per kommun presenteras i tabell 7.

Kommun	Öppen kollektiv-trafik	Utbildningsväsendets transporter	Socialväsendets transporter	Hälsovårdens transporter	Transporter sammanlagt
Högfors	47 272 €	228 126 €	404 354 €	89 085 €	768 837 €
Lojo	457 870 €	1 556 834 €	533 829 €	879 494 €	3 428 027 €
Vichtis	213 236 €	2 085 858 €	1 346 277 €	186 663 €	3 832 034 €
Hangö	34 321 €	73 890 €	403 597 €	486 965 €	998 773 €
Raseborg	212 861 €	1 752 171 €	736 767 €	713 240 €	3 415 039 €
Sjundeå	35 223 €	576 005 €	0 €	0 €	611 228 €
Ingå					
Nummi-Pusula	0 €	569 854 €	0 €	0 €	569 854 €
Karislojo	8 995 €	62 013 €	157 €	0 €	71 165 €
Totalt	1 009 778 €	6 904 751 €	3 424 981 €	2 355 447 €	13 694 957 €

Tabell 7 Västra Nylands kommuners persontransportkostnader året 2009 för öppna kollektivtransportens samt utbildningsnämndens, socialnämndens, och hälsovårdsnämndens del.

ELY-centralen

Nylands ELY-central finansierar kollektivtrafiken i Västra Nylands region genom inköp av stamlinjernas trafik, samt med att bevilja kommunerna statsstöd för inköp av lokaltrafikering och biljettstöd. ELY-centralen använder ca 915 000€ på inköp av stomtrafik i Nylands region. Västra Nylands andel kan inte utredas exakt, men den kan uppskattas vara ca en tredjedel. ELY-centralen använder ca 237 000 €/år på kommunernas biljettstöd i Västra Nylands region och ca 25 000 €/år på inköpsstöd för lokaltrafiken. Stödsummorna per kommun presenteras i tabell 8.

	Lokaltrafikköp	Biljettrabatter	Sammanlagt
Hangö	9 928 €	11 276 €	21 104 €
Ingå		8 426 €	8 426 €
Karislojo		1 089 €	1 089 €
Högfors		26 446 €	26 446 €
Lojo	15 120 €	128 500 €	143 620 €
Nummi-Pusula			0 €
Raseborg		22 234 €	22 234 €
Sjundeå		2 096 €	2 096 €
Vichtis		37 408 €	37 408 €
Totalt	24 948 €	237 475 €	262 423 €

Tabell 8 Statsstöden ELY-centralen beviljat kommunerna för inköp av lokaltrafik och biljettunderstöd.

Kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet finansierar Västra Nylands kollektivtrafik genom inköp av regionaltågstrafik. Underskottet i spårbusstrafiken mellan Hangö och Karis, som kommunikationsministeriet finansierar som inköpstrafik (LVM 17/2010), är ca 1 milj. euro per år. Dessutom köper ministeriet trafikering av Y-tåget mellan Helsingfors och Karis.

3.6 Invånarförfrågning

I samband med arbetet med att bestämma nivån på service för Nylands ELY-central lät man göra en omfattande internetenkät på våren år 2011. Man informerade om enkäten på kommunernas webbsidor och i lokaltidningarna och den var öppen ungefär tre veckor i april. Enkäten var ämnad för alla kommuninvånarna i ELY-området. Enkäten besvarades av sammanlagt cirka 3 300 personer varav 730 var från Västra Nylands område. Speciellt många svar kom från Vichtis kommuns område, nästan 450 stycken.

4 Kollektivtrafikens servicenivå

4.1 Klassificering av servicenivån

Kollektivtrafikens servicenivå har granskats för utvalda förbindelseavsnitt. Som förbindelseavsnitt har man valt förbindelser mellan byar och kommuncentrum, mellan olika kommuncentrum samt mellan kommuncentrum och till landsortscentrum. Dessutom har man studerat förbindelser till flygplatsen och betydande arbetsplatsområden.

I bestämmandet om nivån på servicen har man tillämpat den sexgradiga servicenivåklassificeringen som Trafikverket har utarbetat. I den är kollektivtrafikens servicenivå indelad i följande klasser:

1. Konkurrenskraftig nivå
2. Attraktiv nivå
3. Medelnivå
4. Grundservicenivå
5. Miniminivå
6. Lagstadgad nivå

Bestämmandet av nivån på service på olika nivåer grundar sig i:

- kvantitativa kriterier, som beror på t.ex. dagliga trafikeringstider, antal turer per dag, frekvens under rusningstider, dagar och kvällar samt veckoslutstrafikering.
- kvalitativa kriterier, som frågor som berör fordon, biljettsystem och tidtabellsinformation.

En enskild klass innehåller preciseringar för olika veckodagar (vardag, lördag och söndag) och tidpunkter (rusningstid, dag, kväll).

I bilagorna 1 och 2 presenteras Trafikverkets rekommenderade servicenivåklassificering och kriterier för servicenivåfaktorer mer detaljerat. De servicenivåklasser som använts i studien kan kort beskrivas så här:

Konkurrenskraftig nivå:

Den konkurrenskraftiga nivån är ett verkligt alternativ till privatbilism. Konkurrensnivåns målsättning är en märkbar ökning av kollektivtrafikens andel av trafikens färdmedel. I denna nivå börjar trafikeringen klockan sex på vardagsmorgnar och pågår till midnatt. Tidsintervallet mellan turerna är högst 30 minuter och i rusningstider högst 10-20 minuter. På veckosluten är trafikutbudet nästan likadant som under vardagarna. Resandet är fritt och inte bundet till kollektivtrafikens tidtabeller. Kollektivtrafikutbudet är till vardags minst cirka 40 – 60 turer/riktning.

Attraktiv nivå:

Kollektivtrafiken i den attraktiva nivån är ett användbart alternativ till privatbilism och målet är att locka fler passagerare till kollektivtrafiken. I denna nivå börjar trafikeringen till vardags klockan sju på morgonen och pågår fram till nio på kvällen. Tidsintervallet mellan turerna är högst 30–60 minuter och i rusningstider högst 15–30 minuter. På veckosluten är kollektivtrafikutbudet lägre än på vardagarna men tidsintervallet överstiger inte 60 minuter. Resandet är relativt fritt då man kan tidtabellerna. Utbudet på vardagarna är cirka 20 – 40 turer/riktning.

Medelnivå:

Medelnivån erbjuder resealternativ till de dagliga destinationerna. Målsättningen är att erbjuda dagliga resealternativ men att samtidigt beakta tidtabellernas begränsningar. På medelnivån är trafikeringstiden på vardagarna från sju på morgonen till åtta på kvällen. Tidsintervallet mellan turerna är i rusningstider cirka 30 minuter och vid övriga tider en till två timmar. På veckosluten är trafikeringstiden kortare och utbudet av turer glesare. Kollektivtrafikutbudet utgörs på vardagarna av cirka 14 – 20 turer/riktning.

Grundservicenivå:

Grundservicenivån erbjuder användbara kollektivtrafikförbindelser för resor till arbete, skolor, studier och serviceärenden. Målsättningen är att trygga utbudet av trafik för de vanligaste vardagsresorna och erbjuda möjligheten att använda kollektivtrafik. Trafikeringstiden för grundservicenivån är från sju på morgonen till fem på kvällen. Utbudet av turer på vardagar är minst 3–5 turer/riktning, beroende på behov. Vid god grundservicenivå kan utbudet, om efterfrågan finns, stiga till 10–13 turer/riktning. På veckosluten finns inte nödvändigtvis någon trafikering alls eller så körs bara några turer efter behov.

Minimnivå:

På miniminivån erbjuder kollektivtrafiken bara nödvändiga basförbindelser, dvs. främst reseförbindelser till skolor och studier på morgonen och tillbaka hem på eftermiddagen eller motsvarande för resor till arbetsplatser. Målsättningen är också att trygga möjligheterna att nå servicen i kommuncentrumen med öppen kollektivtrafik. Trafikeringstiden på miniminivån är på vardagarna ungefär klockan 8.00–16.00, men kan variera t.ex. med när skolorna börjar och slutar eller med de lokala arbetstiderna. Turutbudet kan vara bara 1–2 turer/riktning och det är möjligt att trafiken ordnas bara på skoldagar eller under skolåret.

Lagstadgad nivå:

lagstadgad nivå är då kommunen ordnar bara de skol- och övriga persontransporter som lagen förutsätter och där man till viss del använder också öppen kollektivtrafik.

4.2 Nuvarande servicenivå

Den nuvarande servicenivån för kollektivtrafiken inom Östra Nylands område presenteras i bilagornas tabeller 3 – 7 och på kartbilaga 8.

bestämmandet om servicenivå kommunvis presenteras med följande indelning:

- Förbindelser från kommuncentrum till huvudstadsregionen
- Förbindelser mellan kommuncentrumen
- Förbindelser från bycentrumen till kommuncentrumen

4.3 Mål för servicenivån och servicenivåns brister

I bilaga 2 presenteras de kvantitativa kriterierna för faktorer som påverkar nivån på servicen, vilka är gjorda enligt Trafikverkets rekommendationer. I detta arbete har rekommendationerna anpassats utgående från områdets behov. På Nylands ELY-centrals område tillämpas rekommendationen med följande undantag:

- För sommartrafiken tillåter man t.ex. på den konkurrenskraftiga nivån en sänkning med en klass och på andra en sänkning med 1-2 klasser
- För tågstationerna och snabbturshållplatserna är målsättningen för gångavståndet under 1 200 m, för medelnivån under 1 000 m och för grundservice- och miniminivån 1 200 m.
- Områdena och förbindelserna är placerade i servicenivåklasser så att den avgörande faktorn är utbudet av turer.

I bestämmandet av servicenivå har trafikeringstiden definierats så att starten är första ankomsttiden till ett centrum och sluttiden baseras på den sista returförbindelsens avgångstid. Trafikeringstiden betyder alltså s.k. användbara tiden för att komma fram.

Den eftersträvarvärda servicenivån har på motsvarande sätt presenterats skilt för:

- Förbindelserna till huvudstadsregionen, där man i allmänhet har eftersträvat minst medelnivå på servicen. På de avsnitt som har stor efterfrågan av passagerarna har man också strävat till attraktiv eller till och med konkurrenskraftig nivå på kollektivtrafikens service.
- Förbindelserna mellan kommuncentrumen som vanligen har minst medelnivå som målsättning för servicenivån.
- Förbindelserna från bycentrumen till kommuncentrumen, där man i allmänhet försöker hålla grundservicenivån eller minst miniminivån.

Målet för servicenivån i Västra Nylands områdes kollektivtrafik presenteras förbindelsevis i bilagans tabell 3-7 samt i kartbilaga 9.

Härnäst bedöms servicenivån i nuläget kommunvis.

Lojo och Karislojo

De nuvarande kollektivtrafikförbindelserna från Lojo centrum samt från Virkby och Muijala mot huvudstadsregionen är bra. På rutten Virkby-Lojo-Muijala-Helsingfors är utbudet i dagens läge på konkurrenskraftig nivå. På veckoslutet är turutbudet bara på attraktiv nivå men trafikeringstiderna motsvarar dem för konkurrenskraftig nivå. Som mål passar den högsta graden av servicenivå, dvs. konkurrenskraftig nivå.

De inre lokaltrafikförbindelserna från Routio och Vabby är på god grundservicenivå. På vardagarna uppfyller turutbudet nästan kriterierna för medelnivå men under rusningstid

varierar turintervallen från 20 minuter till över en timme. Målsättningen för medelnivån är ungefär 30 minuters regelbundna intervaller. Inte heller veckoslutens turutbud ligger på medelnivå. Målsättningen för servicenivån är ändå medelnivå, vilket skulle uppfyllas med relativt små trafikarrangemang.

Från Karislojo och Sammatti till Lojo (och vidare till huvudstadsregionen) är förbindelserna på grundservicenivå. Nuförtiden trafikeras avsnittet av åtta turer, per tiktning och dag, under vintern. Av Karislojos turer är två skoldagsturer köpta av ELY och fortsättningen för dem är osäker. Trafiken blir efter kommunsammanslagningarna kommunens inre trafik, vilket inte nödvändigtvis understöds av ELY-centralen.

Kirkniemis förbindelser är av medelnivå, vilket också är målsättningen. Under skoldagar är förbindelserna från Lohjansaari till centrum bara på miniminivå. På somrarna saknas förbindelser helt.

Från Pulli (Mynterlä) mot Lojo centrum är förbindelserna nästan på grundnivå. Från byarna Lieviö och Lehmijärvi är förbindelserna bara på lagstadgad-/miniminivå och sköts som servicetrafik.

Sjundeå

På rutten Sjundeå-Kyrkslätt-Helsingfors mot huvudstadsregionen är tågtrafikens förbindelser på grundservicenivå. Som målsättning har man föreslagit att höja nivån till medelnivå men detta är både ekonomiskt och tekniskt ytterst krävande med nuvarande spårnät. Busstrafiken skulle i princip motsvara grundservicenivå om man utnyttjade bytesförbindelser. Trafikeringstiden uppfyller ändå inte dessa krav då den första turen anländer i Helsingfors först 8.45. I praktiken förblir bussanvändningen liten.

I riktningarna mot Lojo och Virkby är dagens förbindelser på grundservicenivå. Målsättningen som föreslagits är medelnivå, ifall kommunsammanslagningen med Lojo förverkligas.

Sjundeås inre förbindelser, från kyrkbyns, Rödjans och Lappers håll till Lojo station, är på grundservicenivå. Om målsättningen medelnivå antas för Lojo-riktningen kommer också förbindelserna mellan kyrkbyn och Lappers att förbättras.

Från Käla- och Störsvikområdena i kommunens södra del är förbindelserna till kommuncentrum bara på lagstadgad nivå. Som långsiktigt mål föreslås grundservicenivå för förbindelserna från Käla-hållet till kommuncentrumet samt minimiservicenivå från Störsvikområdet. Dock är resebehovet från dessa områden främst riktade mot Kyrkslätt och Helsingfors och därför borde servicenivån kanske i första hand förbättras i den riktningen.

Hangö

Från Hangö mot huvudstadsregionen är tågförbindelserna på vardagarna på medelnivå och på veckosluten nästan på attraktiv nivå. Förbindelsen fungerar som bytesförbindelse via Karis. Bussturernas utbud är på grundservicenivå och en del av dem är snabbturer.

På sträckan Hangö-Ekenäs-Karis är bussförbindelserna på god grundservicenivå. Tågförbindelserna är på vardagarna på grundnivå och på veckosluten på medelnivå. Bussarnas och tågens utbud och trafikeringstider motsvarar tillsammans medelnivåns service men de delvis separata biljettsystemen stör sam användningen av deras service i dagligt resande. En målsättning för framtiden kunde vara medelnivå på förbindelserna som skulle gå att använda med samma regionbiljett.

Hangös inre förbindelser till Lappvik är på vardagarna, med lokaltrafikens turer på grundservicenivå, med riksväg 25:s bussturer på grundservicenivå och med tågturerna på grundservicenivå samt på veckosluten på medelnivå. Förbindelserna betjänar dock delvis olika rutter och hållplatser.

Raseborg

Tågförbindelserna från Ekenäs till huvudstadsregionen ligger på vardagarna på medelnivå och på veckosluten är servicen nära attraktiv nivå. Förbindelsen fungerar som bytesförbindelse via Karis. Bussturerna är på grundservicenivå och en del av dem är snabbturer.

Från Karis till huvudstadsregionen är förbindelserna på attraktiv nivå om man räknar med både regional- och snabbtågsutbudet.

Ekenäs-Karis-förbindelserna beskrivs i de tidigare nämnda Hangö-Karis-förbindelserna.

Mellan Karis och Lojo är bussförbindelsen i dagens läge på god grundservicenivå. Turutbudet uppnår nästan gränsen för medelnivå men under rusningstiden är intervallen mellan turerna långa. Som målsättning kan man överväga medelnivåns servicenivå på förbindelsen. En av Lojo-Karis-morgonturerna är ELY-finansierad trafik, vars avtal är i kraft fram till år 2015.

På sträckan Pojo-Karis-Ekenäs är bussförbindelserna i nuläget på god grundservicenivå. Turutbudet är bättre än vad medelnivån kräver men under rusningstid är turintervall långt. Också i denna riktning kan man sätta medelnivå som mål. Dessa förbindelser kan också utvecklas i framtiden om bytesmöjligheterna mellan buss- och tågtrafiken görs fungerande och om biljettsystemen förenhetligas.

Från Karis till Salo trafikeras dagligen två turer i var riktning men inte ens miniminivån uppfylls eftersom körtiderna bättre motsvarar resande i riktningen från Salo till Karis.

Riktningen Bromarv-Tenala-Ekenäs har i dagens läge god grundservicenivå på sina förbindelser (7+6 turer från Bromarv). 2+2 av turerna från Bromarv är ELY-finansierade och deras fortsättning är oklar eftersom trafiken nuförtiden är inom kommungränserna.

På avsnittet Fiskars-Pojo-Karis är förbindelserna till vardags på medelnivå och på veckosluten bara på miniminivå. Ett par av kvällens turer är köpta av ELY-centralen och fortsättningen för dem är osäker. Mellan Antskog och Pojo förbindelserna av grundservicenivå men en del av turerna körs bara på skoldagar.

Mellan Svartå och Karis är förbindelsernas service på god grundnivå. Turutbudet ligger nära medelnivån men det finns små brister i trafikeringstiderna.

Mellan Langansböle tätort och Ekenäs är förbindelserna bara på miniminivå. Målsättningen som föreslås är grundservicenivå

Ingå

Ingo-Kyrkslätt-Helsingfors-rutten mot Helsingfors har god grundservicenivå med tåg. Det långsiktiga målet är medelnivå. Bussförbindelserna är på god grundservicenivå på vardagarna och veckoslutförbindelserna är på medelnivå.

I riktning mot Lojo och Virkby är förbindelserna på grundservicenivå och de betjänar speciellt skolelever.

På avsnittet Ingå-Karis är bussförbindelserna på god grundservicenivå. Också tågförbindelserna skulle vara på grundservicenivå om inte morgonturerna saknades. Målsättningen är att förbättra servicenivån.

Ingos inre förbindelser från Degerby (vägskälet) till centrum är nära medelnivå i fråga om antalet turer men vardagarnas kvällsturer och veckoslutens morgonturer saknas.

Från Täkter till centrumen är förbindelserna på grundnivå. Från stationsområdet och Barösund är förbindelserna bara på miniminivå.

Högfors

På rutten Högfors-Vichtis kyrkby-Nummela-Helsingfors är de regelbundna turerna på vardagarna på god grundservicenivå. Snabbturen har attraktiv servicenivå även på veckosluten.

Mellan Högfors och Lojo finns det i princip förbindelser som motsvarar grundservicenivån men i huvudsak är de bytesförbindelser via Nummela. Bara 3+2 turer är direkta förbin-

delser. Dessutom finns 5+3 turer med bytesförbindelse. En del av turerna kör bara under skoldagar. Målet är att höja servicenivån.

Mellan Högfors och Forssa är de regelbundna turerna på grundnivå och snabbturerna på attraktiv nivå. Avsnittet trafikeras också ELY-finansierade turer, vilkas fortsättning är oklar.

Från Haavisto by till kommuncentrumet är förbindelserna bara på miniminivå. Utbudet av turer skulle motsvara grundservicenivåns men trafikeringstiden betjänar bättre resande i riktningen från Högfors till Haavisto.

Nummi-Pusula

På sträckan Saukkola-Helsingfors är de regelbundna turerna på grundservicenivå och det finns förbindelser också på veckosluten. Snabbturerna är på vardagarna på medelnivå och på veckosluten nästan på attraktiv nivå. Från Saukkolas anslutning vid motorvägen är snabbturerna på medelnivå och på veckosluten på attraktiv nivå.

Från Nummi kyrkby och Pusula till Helsingfors är förbindelserna på god grundnivå om man också beaktar de snabbaste bytesförbindelserna (den första morgånförbindelsen framme först kl. 8)

Från Nummi, Saukkola och Pusula till Nummela är förbindelserna på grundservicenivå och målsättningen är att bevara dem.

De nuvarande förbindelserna från Nummela och Saukkola till Lojo är på grundservice-nivå men från Pusula uppfyller servicen bara miniminivå. Om kommunsammanslagningen med Lojo förverkligas borde målsättningen vara att höja servicenivån eftersom invånarnas resebehov förändras i och med att bl.a. hälsovårdstjänsterna flyttar. En del av förbindelserna på sträckan Pusula-Saukkola-Lojo trafikeras idag av ELY-finansierade turer (2+2 avgångar), vars fortsättning är oklar. Vid en eventuell kommunsammanslagning flyttar finansieringsansvaret över till Lojo stad.

Mellan Pusula och Högfors finns i nuläget bara lagstadgade förbindelser. Fortsättningen för de turer som ELY finansierar (1+1) är osäker.

Från byn Marttila till Pusula är förbindelsen på grundservicenivå under skoldagar. Från byarna Koisjärvi och Ikkala är förbindelserna bara på miniminivå.

Vichtis

Mellan Nummela och Helsingfors är de regelbundna turerna på vardagarna av den högsta servicenivån, konkurrenskraftignivå och på veckosluten på attraktiv nivå. Från Nummela-anslutningen är också snabbtursförbindelserna på attraktiv nivå och på veckosluten på konkurrenskraftig nivå. Som målsättning för förbindelseavsnittet har man föreslagit med förutsättningen att man på veckosluten godkänner en sänkning till en servicenivå lägre än de riksomfattande rekommendationerna. Vid behov kompletterar snabbturerna speciellt kvälls-, natt- och veckoslutförbindelserna.

Från Vichtis kyrkby till Nummela och Helsingfors är de regelbundna turerna på vardagarna på attraktiv nivå och på veckosluten på medelnivå. Från Riksväg 2:s anslutning är också snabbturerna på attraktiv nivå, också på veckosluten.

Mellan Otalampi och Helsingfors är förbindelserna på miniminivå och målsättningen kunde vara minst grundnivåförbindelser som skulle betjäna de dagliga skol- och arbetsvägsresorna.

Sträckan Högfors-Vichtis-Otalampi-Helsingfors trafikeras av ELY-finansierade turer (1+1), vilkas avtal fortsätter fram till år 2015.

Förbindelserna från Otalampi till Nummela och Vichtis kyrkby är under skoldagar bara på lagstadgad eller miniminivå. Åtminstone förbindelsen från Otalampi till kommuncentrumet kunde ha grundservicenivå som målsättning.

Mellan Nummela och Lojo är förbindelserna i dagsläget på god grundnivå, även under kvällar och veckoslut. Mellan de stora och växande kommuncentrumen finns stort resebehov i båda riktningarna och som målsättning föreslås därför attraktiv servicenivå. I dagslä-

get körs ungefär en tredjedel av turerna endast under skoldagar eller skolåret. På avsnitten Vichtis-Lojo och Lojo-Nummela körs ELY-finansierade turer (1+1 och 1+1), vilkas fortsättning är oklar.

De mindre bycentrumens förbindelser i Vichtis:

- Oinasjoki och Huhmari: Förbindelserna från byarna till kommuncentrumen tack vare huvudvägens regelbundna turutbud
- Haimoo, Vihtijärvi, Selki och Vanjärvi: Förbindelserna till kommuncentrumen är bara på minimi-/lagstadgad nivå och detta i huvudsak under skoldagar. Målsättningen är minst miniminivå.
- Ojakkala och Hiidenranta: Goda grundnivåförbindelser till Nummela men över hälften av turerna körs endast på skoldagar eller under skolåret.
- Olkkala: Förbindelsen till kyrkbyn är på grundservicenivå och till Nummela bara på miniminivå. Målsättningen är grundservicenivå
- Jokikunta: Grundservicenivå på förbindelserna till Vichtis kyrkby och Nummela.
- Tervalampi: Förbindelsen till Nummela på lagstadgad nivå, målsättningen miniminivå.
- Pääkslahti: Lagstadgad nivå på förbindelsen till kyrkbyn, målsättningen miniminivå.

5 Utvecklingsåtgärder

5.1 Förbättrande av kollektivtrafikutbudet

Lojo och Karislojo

På rutten Virkby-Lojo-Muijala-Helsingfors är turutbudet bara på attraktiv servicenivå fastän målsättningen är konkurrenskraftig nivå. De riksomfattande kriterierna för konkurrenskraftig nivå skulle förutsätta en ökning med 7-9 par turer i lördags- och söndagstrafiken.

Två av turerna som går från Karislojo och Sammatti till Lojo är trafik köpt av ELY-centralen. Turernas fortsättning bör tryggas.

Sjundeå och Ingå

I riktning mot Lojo och Virkby är förbindelserna i dagens läge på grundservicenivå. Målsättningen som föreslås för förbindelsernas service, ifall kommunsammanslagningen med Lojo genomförs, är medelnivå. Detta skulle kräva ungefär sex par turer fler på vardagarna och att utbudet skulle vara ungefär fem par turer på lördagarna och ungefär tre par på söndagarna.

Ökat utbud på tågtrafiken har inte utretts noggrannare i detta sammanhang.

Hangö

På avsnittet Hangö-Ekenäs-Karis är målsättningen att höja servicenivån till medelnivå men detta kräver inte flera turer ifall buss- och tågförbindelserna anpassas till varandra och går att använda med samma biljetter.

Raseborg

För avsnittet Karis-Lojo har man föreslagit medelservicenivå på förbindelserna. I dagens läge körs en ELY-finansierad morgontur på avsnittet.

I riktningen Bromarv-Lojo-Tenala är det i dagens läge god grundservicenivå (7+6 turer från Bromarv). Av Bromarvs turer är 2+2 ELY-centralens köptrafik, vars fortsättning är osäker då trafiken nuförtiden är trafik inom kommungränserna.

På avsnittet Fiskars-Pojo-Karis är vardagsförbindelsernas service på medelnivå medan veckoslutsförbindelserna bara uppfyller miniminivå. Ett par av kvällsturerna är ELY-finansierade och har också en osäker fortsättning. En orsak att förbättra detta avsnitts utbud på veckosluten är också den livliga turisttrafiken på sommaren.

Högfors och Nummi-Pusula

Mellan Högfors och Lojo är målsättningen att höja servicenivån till medelnivå. Om kommunsammanslagningen mellan Nummi-Pusula och Lojo förverkligas borde målsättningen också vara att förbättra förbindelsen på sträckan Pusula-Lojo. För att trygga Pusula-Saukkola-Lojo- och Pusula-Högfors-förbindelserna behövs redan i dagens läge köpt trafik.

Vichtis

Kostnadseffekterna av målsättningen om konkurrenskraftig servicenivå för förbindelsen mellan Nummela-Helsingfors behandlades tidigare i samband med Lojo-Helsingfors-förbindelsen.

På sträckan Högfors-Vichtis-Otalampi-Helsingfors grundar sig den nuvarande servicenivån delvis på ELY-finansierad trafik.

Mellan Nummela och Lojo har man därför föreslagit attraktiv nivå som målsättning, vilket förutsätter att åtminstone de ELY-finansierade turerna på avsnitten Vichtis-Lojo och Lojo-Nummela bevaras.

5.2 Servicenivåns kvalitativa faktorer

I Trafikverkets rekommendationer har man ställt kriterier för kvalitetsmässiga faktorer av nivån på service enligt bilaga 2.

I Nylands ELY-Centrals infrastrukturprojekt sätter man vikt på tilltag som ökar smidigheten av kollektivtrafiken, speciellt i huvudstadsregionen. Ett annat fokusområde är förbättrandet av hållplatser, hållplatsförbindelser och pendelparkering.

För att förbättra punktligheten av trafikeringen borde man utreda möjligheten att ordna bindande ställen i tidtabellerna eller s.k. ordnade ombyten på rutterna på följande ställen:

- Fler s.k. ordnade ombyten på rutterna som går via Nummela och Lojo (t.ex. på ruten Högfors-Vichtis-Nummela finns det utvecklingspotential om man bättre utnyttjar bytesmöjligheten i Nummela och informerar passagerarna om dem)
- Utnyttja matartrafik och ordnade byten på spårtrafikens stationer (t.ex. möjligheten att byta smidigt från tåg till buss och omvänt i Karis och Sjundea).

Att uppmana operatorerna till att de förbättrar sätten att informera passagerarna om trafikstörningar, speciellt på stomförbindelserna.

Utvecklandet av den riksomfattande informationsportalen för kollektivtrafik (matka.fi) underlättar tillgången till tidtabell- och ruttinformation via en och samma kanal. Valet av färdelsätt i kollektivtrafiken underlättas, då alternativa färdelsätt, resekedjor och deras rutt-, tidtabells- och prisinformation är tillgängligt på ett och samma ställe i en enkel och åskådlig form.

Biljettsystemens kompatibilitet främjas regionalt på så vis, att VR:s tågtrafik fås med i regionbiljetten där var tågtrafiken är en del av pendlingsregionens kollektivtrafik.

Kraven på fordon samt biljett- och informationssystem tas i beaktande i ordnandet av trafiken efter en övergångsperiod. Man kommer också att fästa särskild uppmärksamhet på linjeplanens överskådlighet, så som numrering, linjeskyltar och tidtabeller i samband med beviljandet av kollektivtrafikillstånd och utarbetandet av trafikeringssavtal.

5.3 Kostnaderna

5.3.1 Utvärderingsgrunderna

Kostnadspåverkningarna har uppskattats jämfört med nuläget på kilometerbasis utgående från vintertrafik. Kostnaderna beaktar inte biljettintäkter, som minskar kostnaderna en aning. I verkligheter kostar det mera att till och med upprätthålla den nuvarande nivån på service.

Busstrafikens kostnader består av timbundna kostnader (bl.a. chaufförernas löneutgifter), kilometerbundna kostnader (bl.a. bränsle och däck), bussens kapitalomkostnader (bl.a. avdrag och räntor) och andra kostnader (bl.a. försäkringar). Utav dessa utgör de timbundna kostnaderna merparten. Biljettintäkternas betydelse som en kostnadsreducerande faktor varierar kraftigt, men den kan i vissa fall vara en betydelsefull faktor i kostnadsstrukturen. Kostnadspåverkningarna av den målsatta nivån på service kan inte beräknas i detalj utan en linjeplan på ruttnivå. P.g.a. detta har beräkningarna gjorts utgående från en kilometerbaserad enhetskostnad, som ger en uppfattning av kostnadspåverkningarnas helhetsnivå. Metoden möjliggör inte en indelning av kostnaderna mellan ELY-centralen och kommunerna. Ytterligare bör man iakta att den verkliga kostnadsnivån påverkas bl.a. av veckosluts-, kvälls-, och natturernas högre kostnadsnivå.

Kostnaderna har beräknats utgående ifrån enhetskostnaden 2,00 €/km som innehåller en måttlig vinstmarginal på 9 % för operatören. Enhetskostnadens nivå är från 2011. Enhetskostnaden betecknar både reguljära och snabbturer. Kostnaderna har beräknats på veckonivå för vintertrafikens del och som koefficient har använts talet 50. Man har inte iakttagit ändringarna i nivån på service för sommarens del. Kostnaderna av ökad tågtrafik har inte heller iakttagits, eftersom tågtrafiken tillhör Kommunikationsministeriets behörighet.

5.3.2 Exempel på kostnadspåverkan

Följande är ett antal exempelmässiga beräkningar av kostnadspåverkan av den inköps trafik som krävs för att upprätthålla eller förbättra nivån på service på några förbindelsesträckningar:

Lojo och Vichtis

På sträckningen Lojo-Nummela-Helsingfors är de uppskattade kostnaderna ca 200 000 € för den ökning i veckoslutsturer som krävs för att uppnå det konkurrensnivå man satt som mål. Inga kostnadsökningar efterföljer om man accepterar en minskning på en klass i nivån på service till en attraktiv nivå.

Karislojo

Den uppskattade kostnaden av att behålla eftermiddagens par av turer på sträckningen Karislojo-Lojo är ca 32 000 €/år. I dagens läge trafikeras rutten som ELY-centralens inköps trafik.

Sjundeå och Ingå

Man har satt som mål en medelnivå på servicen på rutten mellan Sjundeå och Lojo ifall kommunsammanslagningen med Lojo blir till. Kostnadsutvärderingen bygger på antagandet, att man sätter in sex nya par av turer på rutten Lojo-Sjundeå station på vardagar och därutöver veckoslutförbindelserna en medelnivå på servicen kräver, dvs. fem par av

turer på lördagar och ca tre på söndagar. Den uppskattade kostnaden skulle vara ca 170 000 €/år.

Man har inte utrett en ökning i utbudet på tågtrafik, eftersom möjligheterna att öka den är väldigt begränsade utan stora investeringar i spåren. Utifrån inköpskostnaderna av den nuvarande tågtrafiken kan man uppskatta, att de ytterligare turer kostnader skulle sannolikt vara flera hundra tusen euro per år.

Raseborg

Målet på sträckningen Karis-Lojo är en medelnivå på servicen. Detta skulle kräva ca två par turer till på vardagar. Den uppskattade kostnaden skulle vara ca 66 000 € per år.

Nivån på service i trakten Bromarv-Tenala-Ekenäs är bra. Att upprätthålla den nuvarande nivån på service kräver säkrandet av två par turer, som för tillfället trafikeras som inköpstrafik. Den uppskattade kostnaden är ca 70 000 € per år.

Sträckningen Fiskars-Pojo-Karis har i dagens läge en medelnivå på servicen på vardagar och minimumnivå på veckoslutet. Om man vill upprätthålla eller förbättra nivån på service om dygnets stilla timmar är kostnaden av ett ytterligare par av turer om kvällen ca 18 000 €/år. Ett par av turer på veckoslutet kostar antagligen aningen mer.

Högfors och Nummi-Pusula

Säkrandet av en måttlig grundnivå på servicen på sträckan Högfors-Pusula-kräver möjligtvis två par direkta turer som inköpstrafik, utöver de nuvarande förbindelserna. Den uppskattade kostnaden är ca 120 000 €/år.

Vichtis

Kostnaden av ett ytterligare par av vardagsturer på rutten Högfors-Vichtis-Otalampi-Helsingfors är ca 73 000 €/år.

Man har därför föreslått som mål en attraktiv nivå på servicen på sträckningen Nummela-Lojo, som kräver i alla fall bibehållandet av eftermiddagsparen av turer, som ELY-centralen för nuvarande köper in, på sträckningarna Vichtis-Lojo och Lojo-Nummela. Deras kostnader skulle vara ca 52 000 €/år. Biljettinkomsterna skulle minska kostnaderna på båda två linjer.

5.4 Målsättnings servicenivåernas omfattning

Genom att fastställa hur kommunernas invånare fördelas över de olika servicenivåernas områden har man uppskattat de nuvarande och målsatta servicenivåernas omfattning kommunvis. Detta gjordes med hjälp av registeruppgifter med vilka man beräknade hur många som är bosatta inom kollektivtrafikrutternas uppsamlingsområden för de olika serviceklasserna. De som bor under 0,8-1,2 km från en bussrutt, järnvägsstation eller snabbturshållplats räknas höra till kollektivtrafikens uppsamlingsområde. De som bor utanför dessa områden beräknas höra till miniminivån eller den lagstadgade servicenivån.

I nuläget och målsättnings scenariot fördelas den västnyländska befolkningen över serviceklasserna enligt följande tabell. Enligt målsättningen växer andelen invånare i klasserna på medelnivå och uppåt till 60 %, från det nuvarande 39 %. Över 20 000 invånares servicenivå skulle stiga från grundservice till en bättre klass, dvs. minst medelnivå. För ungefär 3 000 invånare skulle servicenivån stiga från den lägsta lagstadgade nivån till minst miniminivå.

	Nuläget	Målsättning
Konkurrenskraftig nivå	-	5 %
Attraktiv nivå	29 %	25 %
Medelnivå	10 %	25 %
Grundservicenivå	33 %	17 %
Miniminivå	4 %	6 %
Lagstadgad servicenivå	25 %	23 %

Tabell 9 Uppskattning av hur Västra Nylands befolkning fördelas över kollektivtrafikens olika servicenivåer nu och i målsättningsscenario

Nuläge

Invånarantal	Servicenivå						Hela kommunen	
	Kommun	Konkurrenskraftig nivå	Attraktiv nivå	Medelnivå	Grundservicenivå	Miniminivå		Lagstadgad nivå
Hangö					7 700		1 800	9 500
Ingå					3 100		2 400	5 500
Karislojo					900		600	1 500
Högfors			4 100		1 300	500	3 300	9 200
Lojo			24 100	5 100	3 400	500	6 600	39 700
Nummi-Pusula				700	3 100	800	1 500	6 100
Raseborg				4 300	14 500	100	10 200	29 100
Sjundeå					4 000	100	2 000	6 100
Vichtis			10 500	3 000	5 900	3 300	5 600	28 300
Totalt			38 700	13 100	43 900	5 300	34 000	135 000

Målsättning

Invånarantal	Serricenivå						Hela kommunen	
	Kommun	Konkurrenskraftig nivå	Attraktiv nivå	Medelnivå	Grundservicenivå	Miniminivå		Lagstadgad nivå
Hangö				6 400	1 300		1 800	9 500
Ingå					3 100		2 400	5 500
Karislojo					900		600	1 500
Högfors			4 100	300	900	2 300	1 600	9 200
Lojo		6 300	16 800	7 300	2 100	600	6 600	39 700
Nummi-Pusula				700	3 100	800	1 500	6 100
Raseborg				15 000	3 900		10 200	29 100
Sjundeå				3 000	1 100	100	1 900	6 100
Vichtis			12 200	1 300	5 900	4 500	4 400	28 300
Totalt		6 300	33 100	34 000	22 300	8 300	31 000	135 000

Tabell 10 Uppskattning av hur många av de västnyländska kommuninvånarna som omfattas av kollektivtrafikens olika servicenivåer i nuläget och när målsättningsservicenivåerna som bestäms i planen har förverkligats

6 Ordnande av trafik

6.1 Sätt att ordna trafik

Efter övergångsperioden kan kollektivtrafiken antingen bedrivas på marknadsvillkor eller enligt trafikavtalsförordningen. Trafikavtalsförordningen tillämpas då den behöriga myndigheten vill ordna bättre service på kollektivtrafikförbindelserna än vad som marknadsdriven linjetrafik ger upphov till. Förbättring av servicen kan handla om kvantitet, kvalitet, säkerhet, pålitlighet eller passagerarpriser. Detta illustreras i följande figur.



Figur 9. Urvalsprocessen för ordnandet av kollektivtrafik efter att övergångsperioden löpt ut (LVM).

Figurens beteckningar:

- = Den behöriga myndigheten väljer mellan modellen enligt trafikavtalsförordningen och marknadsvillkorsmodellen.
- = trafikavtalsförordningen - en modell där den behöriga myndigheten betalar ersättningar eller beviljar monopol
- ▣ = med tilläggsköp och den allmänna regeln kompletteras marknadsvillkorsmodellen med trafikavtalsförordningens medel
- = marknadsvillkorsmodellen, där den behöriga inte begränsar varken tillträde till marknaden, utbud eller biljettpriser

På behörighetsområdets olika områden kan olika sätt att ordna trafiken tillämpas.

Marknadsbestämd trafik

Om den behöriga myndigheten anser att man, efter att övergångsperiodens trafikeringsavtal löpt ut, kan uppnå en tillräcklig nivå servicen för kollektivtrafiken utan myndigheternas inblandning i ordnandet av trafik och om trafiken i övrigt inte behöver regleras, kan kollektivtrafiken ordnas helt på marknadens villkor.

Nivån på service för marknadsbestämd kollektivtrafik formas enligt trafikföretagens ansökningar om tillstånd för linjebaserad trafik. Myndigheten kan låta bli att bevilja lov för linjebaserad trafik enligt Kollektivtrafiklagen § 22. I en ansökan som berör linjebaserad trafik bör trafikidkaren anmäla trafikeringsrutten, åtminstone de viktigaste hållplatserna, tidtabell och den planerade starttiden för trafikeringen samt tidpunkter då trafikens tidtabeller kan ändra.

Marknadsbestämd trafik och allmänna bestämmelser

Trafiks som bedrivs på marknadsvillkor och med lov för linjetrafik kan understödjas med biljettunderstöd endast genom att tillämpa allmänna bestämmelser. Det innebär att man bestämmer en prisskyldighet för trafiken, dvs. trafikidkarna åläggs att uppbära ett biljettpris som är lägre än marknadspriset. Trafikidkaren ersätts för prissänkningen.

Allmänna bestämmelser är så kallade normbeslut som kan ges bara genom lagar, förordning eller som statsrådsbeslut. Genom att tillämpa allmänna bestämmelsen blir det möjligt för myndigheten att justera också marknadsbestämda trafikens biljettpriser. Genom allmänna bestämmelser kan man fastställa ett maxpris för en viss biljettyp eller passage-rargrupp. Allmänna bestämmelser tillämpas på samma sätt för alla trafikidkare inom ett område. Prisskyldigheten som myndigheten fastställt ersätts till trafikidkaren men man försöker undvika överdriven ersättning. Någon allmän bestämmelse har inte tillsatts. Kommunikationsministeriet har tillsatt en kollektivtrafikgrupp vars uppgift är att behandla frågor som berör utfärdande av tillstånd för linjebaserad trafik samt biljetternas duglighet efter övergångsperioden och som offentligt understödda enligt olika ordningsmodeller. Gruppen kommer att behandla verksamhetsförutsättningarna för marknadsbestämd linjetrafik. Arbetsgruppen ska slutföra sitt arbete inom loppet av februari månad 2012.

Marknadsbestämd trafik och tilläggsköp

Trafikavtalstrafik (PSA-liikenne) är vad man kallar den trafik som kompletterar marknadsbestämd trafik och som den behöriga myndigheten planerat och konkurrensutsatt. I praktiken menar man de tilläggsköp som illustreras i figur 9. Tilläggsköpen kan vara brutto- eller nettokostnadsmodeller, såsom i beställar-utförar-modellen som beskrivs senare.

Koncessionsavtal

Med koncessionsavtal menar man rättighet och skyldighet att sköta den kollektivtrafiken på en skilt definierad del av det kollektivtrafiknätverket. Trafikidkaren ersätts med intäkter från resande kunder och andra försäljningsintäkter och dessutom en ersättning enligt koncessionsavtalet. I koncessionsavtalet avtalar man om till vilket pris som trafikidkaren förbinder sig att ordna kollektivtrafik enligt den bestämda servicenivån. Trafikidkaren planerar rutten och tidtabeller för trafik som fyller servicenivåkravet och ber om myndighetens godkännande.

Koncessionsavtal innehåller vanligen monopolrätt eller specialrätt att använda kollektivtrafiknätet eller en del av det. Det skiljer sig från ett köpeavtal enligt den nationella anskaffningslagen på det viset att kostnads- och vinstrisken och på motsvarande sätt, planerings- och marknadsföringsansvaret, ligger mera hos trafikidkaren än i andra avtalstyper. Trafikidkaren får hela eller åtminstone en betydande del av den vinst som biljettintäkterna ger och har därför möjlighet att inverka på sin omsättning genom bl.a. eget planerings- och marknadsföringsarbete.

Koncessionsavtal kan också ingås som direktupphandling, utan anbudsförfarande. Så kan man gå till väga ifall avtalspriset är lägre än 1 000 000 per år eller om servicen omfattar mindre än 300 000 körkilometer per år. Om direktupphandlingen görs med ett litet eller medelstort företag är tröskelvärdena dubbelt så stora. Som litet eller medelstort företag räknas ett företag som har högst 23 fordon till förfogande. Om avtalet ingås som ett direktupphandlingsavtal, krävs det av trafikidkaren en efterkalkyl baserad på separat bokföring. Detta för att försäkra sig om att vinsten som trafiken uppbringar inte leder till överkompensation.

Trafikavtalsförordning med företagarnitiativ

I trafikavtalsförordning ingår ingen trafikavtalsförordning med företagarnitiativ utan det är frågan om en lokal tillämpning. Normalt är det den behöriga myndigheten som tar initiativ till tillämpning av trafikavtalsförordningen. I trafikavtalsförordning med företagarnitiativ är det företagaren, alltså trafikidkaren som gör en plan för servicenivå, enligt vilken den ämnar

producera kollektivtrafik. Trafikidkaren presenterar sin plan och hur mycket finansiering den skulle kräva för den behöriga myndigheten. Trafikidkaren får biljettintäkterna från trafiken. Liksom i koncessionsavtalsmodellen får trafikidkaren en ersättning för att upprätthålla en viss servicenivå. Trafikavtalsförordning med initiativ från företagaren betyder i praktiken ett koncessionsavtal eftersom det tillämpar tröskelvärdena för koncessionsavtalens direktupphandling.

Beställer-utförar-modellen

I beställer-utförar-modellen beställer den behöriga myndigheten produktion av kollektivtrafikservice av trafikidkaren genom anbudsförande. I bruttokostnadsmodellen ligger biljetternas vinstrisk hos myndigheten. Enligt nettokostnadsmodellen är risken hos trafikidkaren. Vanligen ansvarar beställaren för planering av rutter och tidtabeller, biljettsystem, marknadsföring och information. Trafikidkaren står för planeringen av trafikproduktionen.

Myndigheternas egen produktion

En i teorin möjlig metod att ordna kollektivtrafik är också egen produktion av myndigheten, där till exempel att kommunalt affärsverk producerar kollektivtrafiktjänsterna.

6.2 Tidtabellen för ordnade av trafik

Den behöriga myndigheten avgör vilka sätt att ordna trafiken som tas i bruk på behörighetsområdet efter att trafikeringsavtalen löpt ut. Oberoende om man väljer marknadsbestämd trafik eller att ordna trafik enligt trafikavtalsförordningen så bestäms tidtabellen av hur mycket tid som behöver reserveras för trafikavtalsförordningen eller för anbudsförandet. Om övergångsperiodens avtal går ut år 2014 bör ordningssättet väljas i början av år 2012 eftersom man enligt trafikavtalsförordningen, i större konkurrensobjekt, ska göra en EU-anmälan om eventuell konkurrensutsättning av trafik ett år innan anbudsförandet inleds. För att trafikidkarna ska ha tillräckligt med tid för att offerera och inleda trafikeringen borde trafiken konkurrensutsättas i början av år 2013.

I Västra Nylands område kommer 8 övergångsperiodsavtal ut år 2014:

- Trafik i riktningen Lojo-Raseborg
- Linjer som slutar i Nummi-Pusula
- Inre trafik i Lojo
- Snabbturer som går via Västra Nyland (t.ex. Helsingfors-Kankaanpää-, Helsingfors-Niinisalo-, Helsingfors-Åbo- ja Helsingfors-Dalsbruk)

Källor

Rosenberg, M. & Perälä, A. 2010: Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella. Esiselvitys., Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki.34 s.

Rosenberg, M., 2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn. Liikennevirasto 2010.

Rosenberg, M. & Weiste, H. KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus. LVM 39/2009

Rosenberg, M. & Weiste, H., Perälä, A. 2011: Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso, Liikenne- ja viestintäministeriö 21/2011. Helsinki. 63 s.

Airaksinen, S. & Mouhu, T., Wallin, J., 2011: Salon joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012-2017. Luonnos 22.6.2011.

Airaksinen, S. & Rantala, A., Anttila, T., 2011: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma. WSP. Helsinki. 2011.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. LVM 54/2007

Joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso suurilla kaupunkiseuduilla. LVM 55/2007

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. LVM 7/2005

Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. LVM (39/2007).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen, Prosessikuvaus. LVM 43/2003

Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymään HSL:een. HSL 2010.

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu xx/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Teuvo Leskinen Niko Setälä Tuomo Lapp		Julkaisuaika Joulukuu 2011		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelusomärittely				
Tiivistelmä <p>Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso –selvitys on jatkoa Uudenmaan ELY-keskuksen esiselvitykselle joukkoliikenteen palvelutason määrittämisestä Uudenmaan ELYn alueella, 29/2010. Esiselvityksen mukaisesti Uudenmaan ELYn alueen joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyö jaettiin toteutettavaksi seitsemässä seutulippualueisiin perustuvassa kokonaisuudessa. Määrittelytyöstä valmistui seitsemän raporttia, joista tämä Länsi-Uuttamaata koskeva on yksi.</p> <p>Selvitys on osa prosessia, jossa ELY-keskus yhteistyössä kuntien, toimivaltaisten viranomaisten, maakunnan liittojen ja liikenteenharjoittajatahojen kanssa valmisteli Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikennelain mukaista päätöstä joukkoliikenteen palvelutason vahvistamisesta. ELY-keskus vahvisti selvityksen mukaisen tavoitteellisen palvelutason vuosiksi 2012 – 2016 päätöksellään joulukuussa 2011.</p> <p>Selvityksessä on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen sekä tavoitteellinen, vuoteen 2016 ulottuva palvelutaso. Kuvaus on tehty pääsääntöisesti yhteysvälitarkasteluna. Valitut yhteysvälit on luokiteltu liikenteen määrällisten ja laadullisten tekijöiden perusteella kuuteen luokkaan: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Tärkeimpinä luokittelutekijöinä käytettiin liikennöintiäaikaa ja vuoromäärää. Luokittelussa on sovellettu Liikenneviraston ohjetta 15/2011.</p>				
Asiasanat Joukkoliikenne, palvelutaso, yhteistoiminta				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-257-442-8	ISSN-L 1798-8101	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 1798-8071
Kokonaissivumäärä		Kieli Suomi		Hinta (sis. alv 8%)
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana myös/vain verkossa: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut				
Julkaisun kustantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika 2011				

PRESENTATIONBLAD

Publikationsseriens namn och nummer Nylands närings-, trafik- och miljöcentrals publikationer xx/2011				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Teuvo Leskinen Niko Setälä Tuomo Lapp		Utgivningsdatum December 2011		
		Utgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Nylands närings-, trafik- och miljöcentral		
Publikationens namn Servicenivå för Västra Nylands kollektivtrafik Nylands ELY-centrals servicenivådefiniering för kollektivtrafik				
Sammandrag Utredningen "Servicenivå för Västra Nylands kollektivtrafik" är en fortsättning till Nylands ELY-centrals förstudie om bestämning av kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område, nr 29/2010. Enligt förstudiet blev definieringsarbetet för kollektivtrafikens servicenivå på Nylands ELY-centrals område delat upp för att förverkligas i sju helheter som baserar sig på regionbiljettområden. Det blev sju rapporter om definieringsarbetet av vilka denna som rör Västra Nyland är en. Utredningen är en del av processen där ELY-centralen i samarbete med kommuner, behöriga myndigheter, landskapsförbund och trafikidkare förberedde Nylands ELY-centrals bestämmelse över bestyrkning av kollektivtrafikens servicenivå enligt lagen om kollektivtrafik. ELY-centralen bestyrkte med sitt beslut i december 2011 den åsyftade servicenivån enligt utredningen för åren 2012 - 2016. I utredningen har man beskrivit både den nutida och den åsyftade servicenivån som sträcker sig till år 2016. I huvudsak har man gjort beskrivningen som förbindelsestreckanalys. De valda förbindelsestreckorna har klassificerats enligt trafikens kvantitativa och kvalitativa faktorer i sex klasser: konkurrensnivå, lockande nivå, medelnivå, grundservicenivå, miniminivå och lagstadgad nivå. Som viktigaste klassificeringsfaktorer användes trafikeringstid och turantal. I klassificeringen har Trafikverkets anvisning nr 15/2011 tillämpats.				
Nyckelord Kollektivtrafik, servicenivå, samarbete				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISBN (tryckt)	ISBN (elektroniskt)
	978-952-257-442-8	1798-8101		1798-8071
Sidoantal		Språk		Pris (moms 8 %)
		Finska		
Distribution/försäljning Publikationen finns också/enda tillgänglig på internetadressen: www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer				
Publikationens finansiär Nylands närings-, trafik- och miljöcentral				
Tryckort och -tid 2011				

Kollektivtrafikens riksomfattande servicenivåfaktorer och -kriterier, ändringar UUELY

NSe/MRo/LLa

Utkast 22.6.2011, LL 23.6.2011, NSe 5.9.2011

Servicenivåklass	Konkurrenskraftig nivå	Attraktiv nivå	Medelnivå	Grundservicenivå	Miniminivå	Lagstadgad nivå
<i>Exempel på användningsmiljö</i>	Medelstora och stora stadsregioner samt förbindelser till deras närliggande centrum	Medelstora stadsregioner, förbindelser mellan centrum	Små och medelstora stadsregioner, förbindelser mellan centrum	Små städer, förbindelser mellan centrum	Förbindelser från byar till kommuncentrum	Glesbygd
<i>Definition</i>	Ett verkligt alternativ till privatbilism	Ett användbart alternativ till privatbilism	Ett alternativ för billösa medborgare att resa till dagliga mål	Tillgodose minimibehoven för de som, i stadsregionerna, är beroende av kollektivtrafik	Basförbindelser: på morgonen till arbete/skola, retur på eftermiddagen, resor till service 2 ggr/v	Endast lagstadgade transporter
<i>Målsättning</i>	Avsevärt öka kollektivtrafikens andel av färdmedlen	Locka nya passagerare till kollektivtrafiken	Erbjuda dagliga, regelbundna reseöjligheter	Trygga jämställt resande och reseöjligheter speciellt på vardagar	Trygga möjligheten att nå service	Sköta de lagstadgade transporter
<i>Graden av rörelsefrihet</i>	Man kan röra sig fritt utan att bry sig speciellt mycket i tidtabellerna	Man kan röra sig ganska fritt då man känner till tidtabellerna	Man kan röra sig inom tidtabellens ramar	Man kan röra sig om tidtabellen gör det möjligt	Om tidtabellen tillåter kan man röra sig till begränsade mål	Inte öppna kollektivtrafiktjänster
<i>Kvantitativa faktorer</i>						
Trafikeringsstid						
Tid: vardag	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
Tid:lördag	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00			
Tid:söndag	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	anslutning till fjärtrafik		
Turintervall/-antal						
Turer:rusning	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min			
Turer:vardag	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 turer / riktning enligt skol- och servicebehov	1 - 2 turer / riktning mellan byar och kommuncentrum	
Turer: vardagskväll (kl. 18-)	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	efter behov		
Turer: lördag	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	efter behov		
Turer: söndag	30 min	60 min	120 min	efter behov		
Avstånd till hållplats	300-500 m gångavstånd	500-800 m gångavstånd	1000 m	1200 m	1200 m	Lagen om grundläggande utbildning, 5 km
Total restid	Högst 1,3 ggr personbilens resetid (eller cykelns i stadsmiljö)					
Antal byten	Förbindelse med max 1 förbindelse med undantag av anslutningsbyten vid högfrekvent regelbunden trafik	Förbindelse med max 1 förbindelse med undantag av anslutningsbyten vid högfrekvent regelbunden trafik	Byte tillåtet	Byte tillåtet		

Kollektivtrafikens riksomfattande servicenivåfaktorer och -kriterier, ändringar UUELY

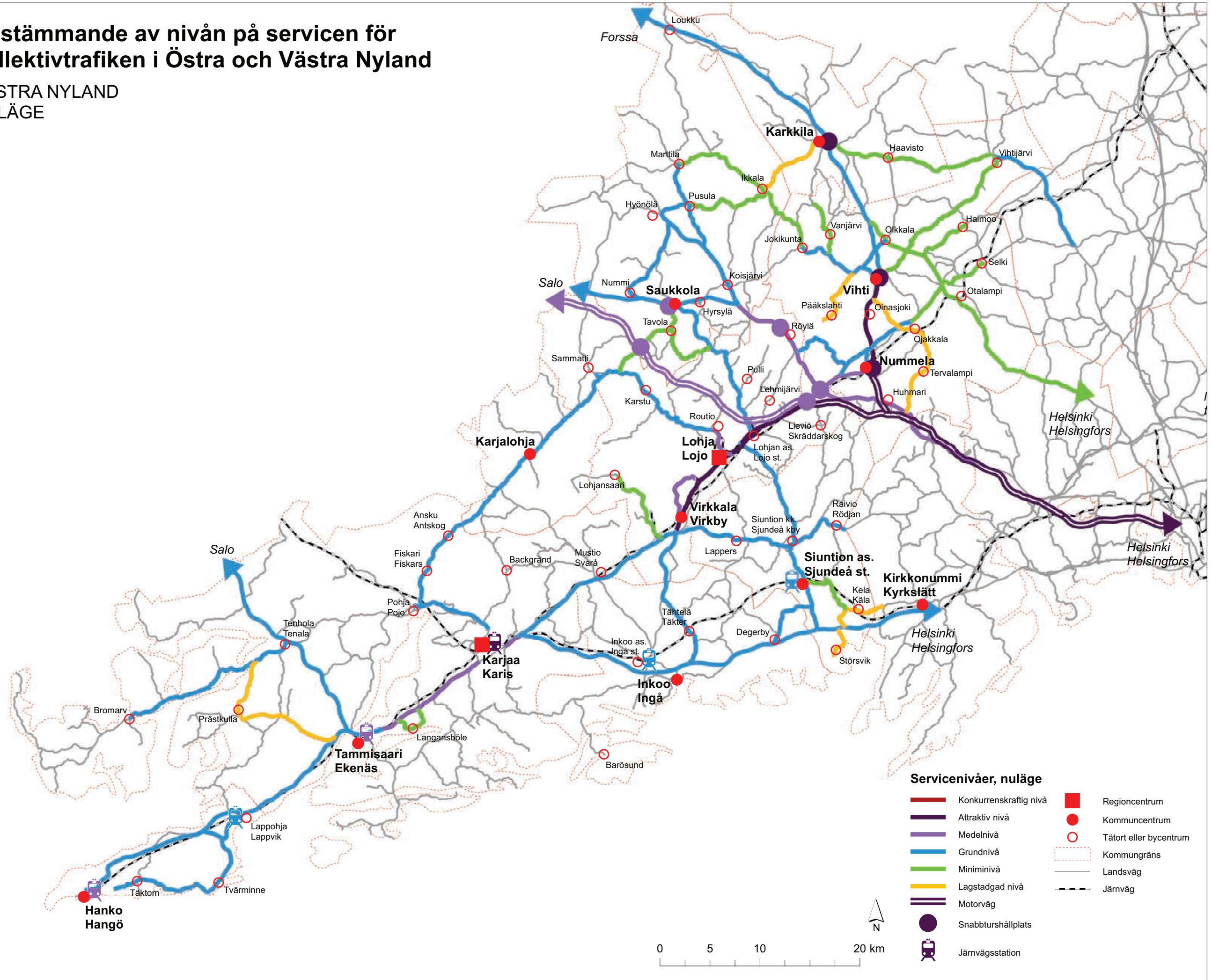
NSe/MRo/LLa

Utkast 22.6.2011, LL 23.6.2011, NSe 5.9.2011

Servicenivåklass	Konkurrenskraftig nivå	Attraktiv nivå	Medelnivå	Grundservicenivå	Miniminivå	Lagstadgad nivå
<i>Exempel på användningsmiljö</i>	Medelstora och stora stadsregioner samt förbindelser till deras närliggande centrum	Medelstora stadsregioner, förbindelser mellan centrum	Små och medelstora stadsregioner, förbindelser mellan centrum	Små städer, förbindelser mellan centrum	Förbindelser från byar till kommuncentrum	Glesbygd
Kvalitativa faktorer						
Punktlighet/Tillförlitlighet	Bindande tidtabellspunkter (eller realtidshållplatsinfo), störningsinfo	Bindande tidtabellspunkter (eller realtidshållplatsinfo), störningsinfo	Bindande tidtabellspunkter	Bindande tidtabellspunkter	Bindande tidtabellspunkter	
Information	Centraliserad tidtabells- och ruttinfo på nätet, (raltids-) tidtabellsmonitorer i terminaler och vid viktiga hållplatser, tidtabeller att dela ut, pappaerstdtabeller på hållplatserna	Centraliserad tidtabells- och ruttinfo på nätet, (raltids-) tidtabellsmonitorer i terminaler, tidtabeller att dela ut, tidtabeller på de viktigaste hållplatserna	Centraliserad tidtabells- och ruttinfo på nätet, tidtabeller att dela ut, tidtabeller på de viktigaste hållplatserna	Centraliserad tidtabells- och ruttinfo på nätet och tidtabeller att dela ut	Centraliserad tidtabells- och ruttinfo på nätet och tidtabeller att dela ut	
Biljettsystem	Mångsidigt gemensamt biljettsystem för hela resekedjan	Mångsidigt gemensamt biljettsystem för hela resekedjan	Gemensamt biljettsystem för hela resekedjan	Gemensamt biljettsystem för hela resekedjan	Gemensamt biljettsystem för hela resekedjan	
Fordon	Urban lokaltrafik som är tillgänglig, tydlig upplyst linjeskylt	Urban lokaltrafik som är tillgänglig, tydlig upplyst linjeskylt	Urban lokaltrafik som är tillgänglig, tydlig upplyst linjeskylt	Tydlig upplyst linjeskylt	Tydlig upplyst linjeskylt	
Linjesystemets tydlighet	Lättuppfattade rutter, individualiserade linjesymboler, stomlinjer, regelbundna minuttidtabeller	Lättuppfattade rutter, individualiserade linjesymboler, stomlinjer, regelbundna minuttidtabeller	Lättuppfattade rutter, individualiserade linjesymboler, regelbundna minuttidtabeller	Lättuppfattade rutter, individualiserade linjekännetecken i textform		
Infrastruktur	Prioritering med filer och trafikljus enligt rusningsgraden, högklassiga och tillgängliga terminaler och hållplatser, tak på centrala hållplatser och cykelparkering vid behov (att låsa ramen i), skyltad anslutningsparkering vid behov	Prioritering med filer och trafikljus, högklassiga och tillgängliga terminaler och hållplatser, tak på centrala hållplatser och cykelparkering vid behov (att låsa ramen i), skyltad anslutningsparkering vid behov	Tak på centrala hållplatser och cykelparkering vid behov (att låsa ramen i), anslutningsparkering vid behov	Tak på centrala hållplatser och cykelparkering vid behov (att låsa ramen i), anslutningsparkering vid behov	Hållplatsutrustning och anslutningsparkering vid behov	

Bestämmande av nivån på servicen för kollektivtrafiken i Östra och Västra Nyland

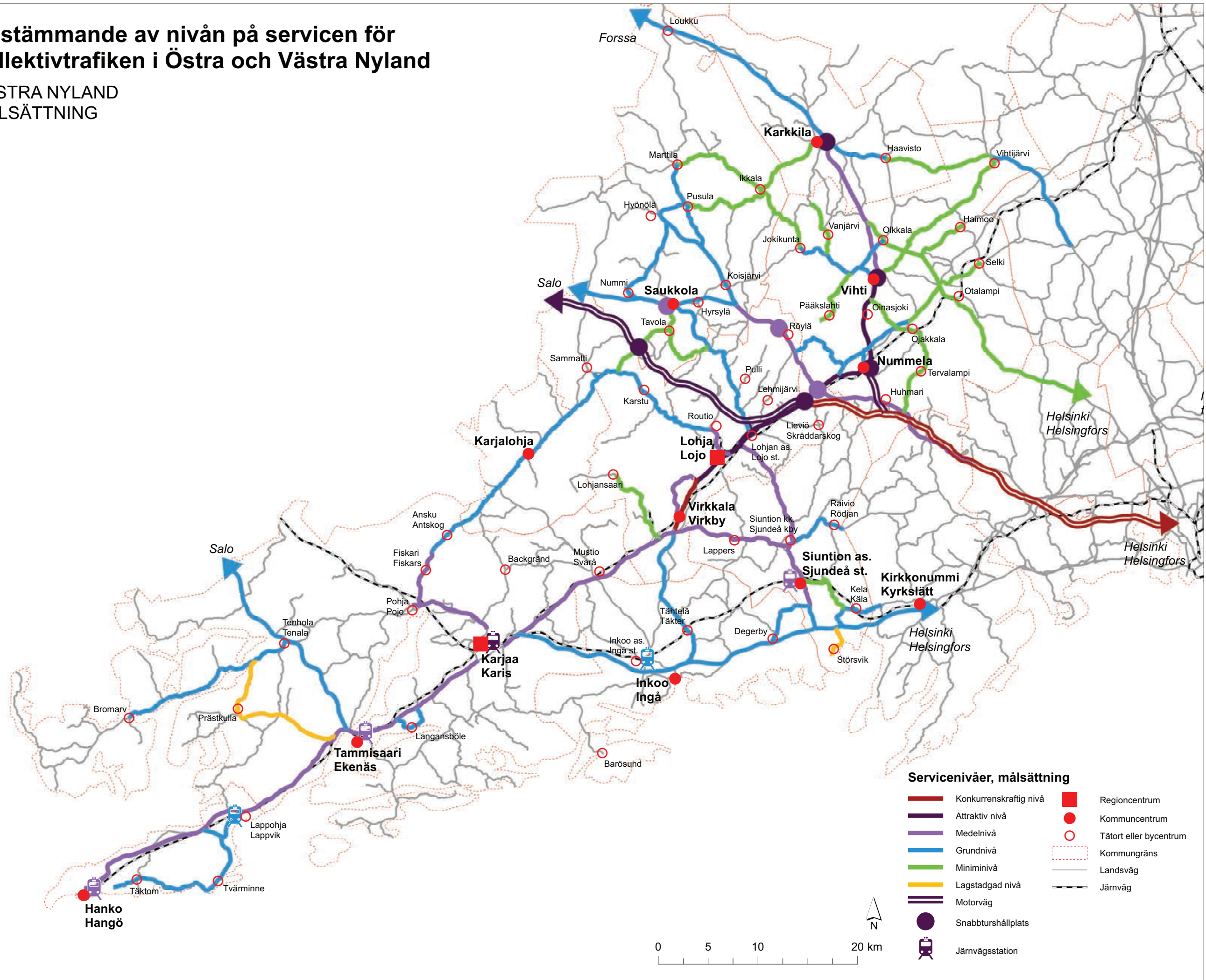
VÄSTRA NYLAND
NULÄGE



0 5 10 20 km

Bestämmande av nivån på servicen för kollektivtrafiken i Östra och Västra Nyland

VÄSTRA NYLAND
MÅLSÄTTNING



Närings-, trafik- och miljöcentralen
i Nylands publikationer
PB 36, 00521 Helsingfors
tfn 020 636 0070
www.ely-centralen.fi/nyland

ISBN 978-952-257-442-8 (PDF)

ISSN-L 1798-8101

ISSN 1798-8071 (webbpublikation)