



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Kollektivtrafikens servicenivå i Östra Nyland

Bestämmande av nivån på servicen för Nylands ELY-  
centrals kollektivtrafik



# **Kollektivtrafikens servicenivå i Östra Nyland**

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

**Teuvo Leskinen, Niko Setälä och Tuomo Lapp**

**23/2011**

**Nylands närings-, trafik- och miljöcentrals publikationer**

ISBN 987-952-257-442-8  
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

<b>1 Bakgrund</b> .....	<b>7</b>
<b>1.1 Kollektivtrafikens behöriga myndigheter inom Nylands område</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2 Förnyande av kollektivtrafiklagstiftningen</b> .....	<b>7</b>
<b>2 Utgångspunkter</b> .....	<b>9</b>
<b>2.1 Tidigare planer</b> .....	<b>9</b>
2.1.1 Förutredning om bestämmande av nivån på servicen.....	9
2.1.2 Landskapsplanen .....	10
2.1.3 Trafiksystemplaner .....	10
<b>2.2 Riksomfattande rekommendationer</b> .....	<b>12</b>
<b>2.3 Nivån på servicen i fjärrtrafiken</b> .....	<b>12</b>
<b>2.4 Övergångsperiodens avtal</b> .....	<b>12</b>
<b>3 Analys av nuläget</b> .....	<b>14</b>
<b>3.1 Befolkning</b> .....	<b>14</b>
<b>3.2 Centralortsklassificering och förbindelsebehov</b> .....	<b>15</b>
<b>3.3 Kollektivtrafiksystem</b> .....	<b>21</b>
3.3.1 Kollektivtrafiksystemet i Nyland .....	21
3.3.2 Busstrafiken i Östra Nyland .....	21
3.3.2 Biljettsystem .....	25
3.3.3 Anslutningsparkering .....	26
<b>3.4 Efterfrågan på kollektivtrafik</b> .....	<b>27</b>
3.4.1 Resor till arbete .....	27
3.4.2 Resor till skola och studier.....	29
<b>3.5 Passagerarantal och kollektivtrafikens andel av färdmedlen</b> .....	<b>32</b>
<b>3.5 Finansiering</b> .....	<b>34</b>
<b>3.6 Invånarförfrågning</b> .....	<b>35</b>
<b>4 Kollektivtrafikens servicenivå</b> .....	<b>36</b>
<b>4.1 Klassificering av servicenivå</b> .....	<b>36</b>
<b>4.2 Nuvarande servicenivå</b> .....	<b>38</b>
<b>4.3 Mål för servicenivån och servicenivåns brister</b> .....	<b>38</b>
<b>5 Utvecklingsåtgärder</b> .....	<b>42</b>
<b>5.1 Förbättrande av kollektivtrafikutbudet</b> .....	<b>42</b>
<b>5.2 Kvalitetsmässiga faktorer av nivån på service</b> .....	<b>43</b>
<b>5.3 Kostnaderna</b> .....	<b>44</b>
5.3.1 Grunderna för utvärderingarna .....	44
5.3.2 Exempel på kostnadspåverkan.....	44
<b>5.4 Målsättnings servicenivåernas omfattning</b> .....	<b>45</b>
<b>6 Ordnande av trafik</b> .....	<b>47</b>
<b>6.1 Sätt att ordna trafik</b> .....	<b>47</b>
<b>6.2 Tidtabellen för ordnade av trafik</b> .....	<b>49</b>
<b>Källor</b> .....	<b>50</b>

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 trafikeringssavtal 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, markanvändningsplanering 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:

Hanna Linna-Varis, ordf.	Borgå
Rita Lönnroth	Sibbo
Risto Nieminen	Lovisa
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 Soinala	Matkahuolto
Erkki Vähätörmä	Nylands förbund

Arbetet 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 ELY-centralen fem behöriga myndigheter: 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 förundersökning om bestämmandet av nivån på servicen för kollektivtrafiken (29/2010). Detta arbete berör bestämmandet av nivån på servicen i Östra Nylands område. I området finns kommunerna Sibbo, Borgnäs, Borgå, Lovisa, Askola, Pukkila, Mörskom, och Lapträsk. I figuren ses områdets behöriga myndigheter, av vilka HRT-området och Lahtis region 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 (Trafikverket 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 servicen

I utredningen som Nylands ELY-central låtit göra år 2010 delas arbetet med att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken in i sju delområden. Delområdenas gränser baserade sig bland annat på nuvarande regionbiljettområden. I denna utrednings område, Östra Nyland, ingår:

- Askola, Mörskom, Pukkila och Borgå från Borgå distrikt
- Lappträsk och Lovisa från Lovisa distrikt
- Borgnäs och Sibbo från Helsingfors distrikt

Under arbetets gång har man preciserat Östra Nylands planeringsområdes gränser genom att skilt komma överens om hur t.ex. Sibbos, Mäntsäläs och Pukkilas områdens bestämmanden om nivån på servicen kan passa ihop med motsvarande för HRT-området, Mellersta Nyland och Päijät-Häme.

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 nivån på service.
- Uppskatta kostnaderna för att genomföra bestämmande av nivå på service samt tilläggskostnader ifall man vill höja nivån på servicen."

Utgångspunkter för arbetet med betämmandet har varit:

- Det nuvarande kollektivtrafikutbudet i Östra 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 maranvändningen som utarbetats av kommunerna och landskapsförbundet samt kommunernas prognoser för befolkningsutvecklingen.
- Kommunernas utvecklingsplaner för servicenätverk.
- Kommunernas lagstadgade antal persontransporter samt deras kostnader.
- Kollektivtrafikens finansieringsresurser.

Planeringsområdets regionala kollektivtrafiks nivån på servicen har tidigare bestämts i utredningen "Itä-Uudenmaan ja Pornaisten joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutasotavoitteet" som Östra Nylands förbund, Södra Finlands länsstyrelse och områdets kommuner låtit göra år 2004. Utredningens planeringsområde var det samma som i denna servicenivåutredning men efter att utredningen blev klar har det skett kommunsammanslagningar i området.

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 servicen, vilka bestäms av Kommunikationsministeriet och Trafikverket
- Östra 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 Östra Nylands nuvarande kollektivtrafiksystem och nivå på service behandlas i landskapsplanen som förnyas som bäst och i trafiksystemplanen som utarbetades för Östra Nylands område år 2007.

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.

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 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
- byn 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.

I landskapsplanen förbereder man sig också bland annat för en ny järnvägsförbindelse från Helsingfors österut. Detta bestämningsarbete fokuserar ändå på de beslut som ska fattas redan inom de närmaste åren, 2014-2019 och därför berör bestämmandet i huvudsak den kollektivtrafik som använder det befintliga väg- och bannätet.

Av de mest betydande trafiknätsprojekten som påverkar kollektivtrafikrutterna i Östra Nyland, kommer troligen Forsby-Lovisa-Kotka motorvägsprojektet att förverkligas under denna planeringsperiod.

## 2.1.3 Trafiksystemplaner

### **Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma) 2011:**

HRT:s styrelse har godkänt Helsingforsregionens trafiksystemplan och fattat beslut om trafiksystemet 29.3.2011. Avsikten är att sluta ett avtal om genomförande av avtalet mellan staten, kommunerna och HRT.

En stor förändring för områdets kollektivtrafik är att Sibbo kommun ansluter sig till HRT:s biljett- och kollektivtrafiksystem från början av år 2012. En del av Sibbos nuvarande förbindelser blir inom de närmaste åren en del av HRT:s regiontrafik.

## Nylands och Östra Nylands trafikstrategi 2007

I Nylands och Östra Nylands trafikstrategi 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 lättrafikförbindelserna 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. Järnvägstrafikprojekt som inverkar på framtidens kollektivtrafiksystem i Östra Nyland är:

- Nya järnvägsförbindelsen mot St. Petersburg
- Förlängning av Östmetron
- I bruktagande av persontågstrafik mellan Kervo och Nickby

Central utvecklingsprojekt för vägnätet i Östra Nyland är bland annat:

- Riksväg 7:s förbättring till motorväg på avsnittet Forsby–Lovisa–Kotka
- Grundförbättring av landsväg 1605 på avsnittet Mörskom–Borgå
- Borgå östra omfartsväg (skärgårdsväg)
- Trafikreglering på förbindelsevägen 1187 på avsnittet Eriksnäs–Söderkulla
- Lovisa östra omfartsväg (landsväg 1583)

Av dessa projekt kommer motorvägsprojektet på Rv 7 i framtiden att inverka väsentligt också på busstrafikens rutter.

Också utveckling av nätet av anslutningsparkeringar i såväl buss- som järnvägstrafiken anses viktigt.

Enligt strategin är det meningen att nivån på service för kollektivtrafiken ska förbättras bland annat genom att förenhetliga biljettsystemen, utveckla anropsstrafiken och kombinera av resor samt genom att öka turernas antal på centrala förbindelsesträckor.

## 2.2 Riksomfattande rekommendationer

Trafikverket har utarbetat anvisningar för hur nivån på servicen bestäms, så att den behöriga myndighetens bestämningar blir jämförbara på riksnivå och så att områdenas bestämmande av nivån på servicen följer samma principer (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn). Förutom anvisningarna har Trafikverket också utarbetat 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 Östra Nylands område främst förbindelser med snabbtursållplatserna och med fjärrtågens stationer i Helsingfors, Dickursby, Lahtis och Kouvola.

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. I Östra Nylands område löper övergångsperiodens avtal ut under åren 2014–2019. I följande tabell ses antalet avtal och rutter.

Tabell 1 Utgången för övergångsperiodens avtal i Östra Nyland

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Yht
Rutter, Östra Nyland	86	17	11	17	39	10	180
Avtal, Östra Nyland	16	4	2	3	10	2	37

I avtalen som utgår år 2014 ingår Borgå lokaltrafik och största delen av de inre rutterna, förbindelserna till Sköldviks raffinaderi, Sibbos inre förbindelser och rutter från Nickby mot Kervo, Helsingfors och Borgå, förbindelser från Borgnäs mot Nickby, Mäntsälä och Helsingfors, Mäntsälä-Pukkila -linjen, Lovisa-regionens förbindelser samt långa regelbundna turer och snabbturer mot Kouvola- och Kotka-hället.

Till avtalen som löper ut år 2015 hör Borgnäs inre rutter och förbindelser från Borgnäs och Sibbo mot Träskända, Joensuu snabbturer, Helsingfors-Lovisa regelbundna turer, Lovisa-Strömfors-Elimä (-Kouvola) regelbundna turer, Lovisa lokaltrafik samt Borgås lokaltrafik mot Isnäs- och Sondby-hållet.

I avtalen som går ut år 2016 ingår rutter på sträckorna Porlom-Elimä och Borgå-Pukkila-Mörskom samt lokal trafik i Pukkila. Dessutom utgår år 2016 turer på sträckan (Helsingfors-) Nickby-Träskända.

År 2017 löper avtalet ut för turer på sträckan Helsingfors-Nickby, inre turer i Mörskom och förbindelser till Borgå och Träskända, turer på sträckan Borgnäs-Borgå samt regelbundna turer mellan Borgå och Kouvola.

Till avtal som går ut 2018 hör turer på sträckan Helsingfors-Borgå-Pukkila-Lahtis, skoltransporter mellan Askola och Monninkylä, regelbundna turer och snabbturer på sträckan Helsingfors-Lovisa/ Kotka, regelbundna turer på riksväg 6 (Helsingfors)-Borgå-Träskända-Kouvola samt de regelbundna Tammerfors-Kotka -turerna.

Till avtalen som går ut 2019 hör snabbturer från Helsingfors till Kotka och längre bort.

## 3 Analys av nuläget

### 3.1 Befolkning

Inom planeringsområdet i Östra Nyland bor cirka 99 500 invånare. Enligt Statistikcentralens befolkningsprognoser kommer invånarantalet att stiga med cirka 11 000 till år 2020.

Enligt Statistikcentralens prognos som beaktar flyttningsrörelser kommer den största befolkningstillväxten, inom de närmaste åren fram till år 2020, att ske i Borgå (ca 4 300 invånare) och i Sibbo (ca 3 700 invånare). I Borgnäs och Lovisa skulle befolkningen öka med ca 900 -1 000 invånare, i Askola med ca 600 samt i Pukkila, Lappträsk och Mörskom med cirka 150 invånare vardera. Noteras bör att kommunernas egna befolkningstillväxtprognoser kan avvika från Statistikcentralens riksomfattande prognoser som använts i detta sammandrag.

I tabellen nedan ses invånarantalen år 2010 samt prognosen för år 2020 kommunvis.

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

	<b>31.12.2010</b>	<b>2020</b>
Askola	4 864	5 435
Lappträsk	2 872	3 029
Lovisa	15 595	16 495
Mörskom	2 006	2 146
Borgnäs	5 107	6 178
Borgå	48 768	53 026
Pukkila	2 024	2 182
Sibbo	18 253	21 906
Totalt	99 489	110 397



## 3.2 Centralortsklassificering och förbindelsebehov

### Centralortsklassificering

För bestämmandet av nivån på servicen har man utrett nuvarande folkmängder samt befolkningens fördelning kommunvis samt mellan stora tätorter, byacentrum som enligt landskapsplanen har mera än 300 invånare och glesbygd. Centralortsklassificeringen som tillämpats i studien, alltså kommun-/stadscentrum samt tätorter/byar presenteras i kartbilaga 1. I kartan framgår också de viktigaste servicepunkternas, skolornas, läroanstalternas, hälsovårdscentralernas och sjukhusens placering.

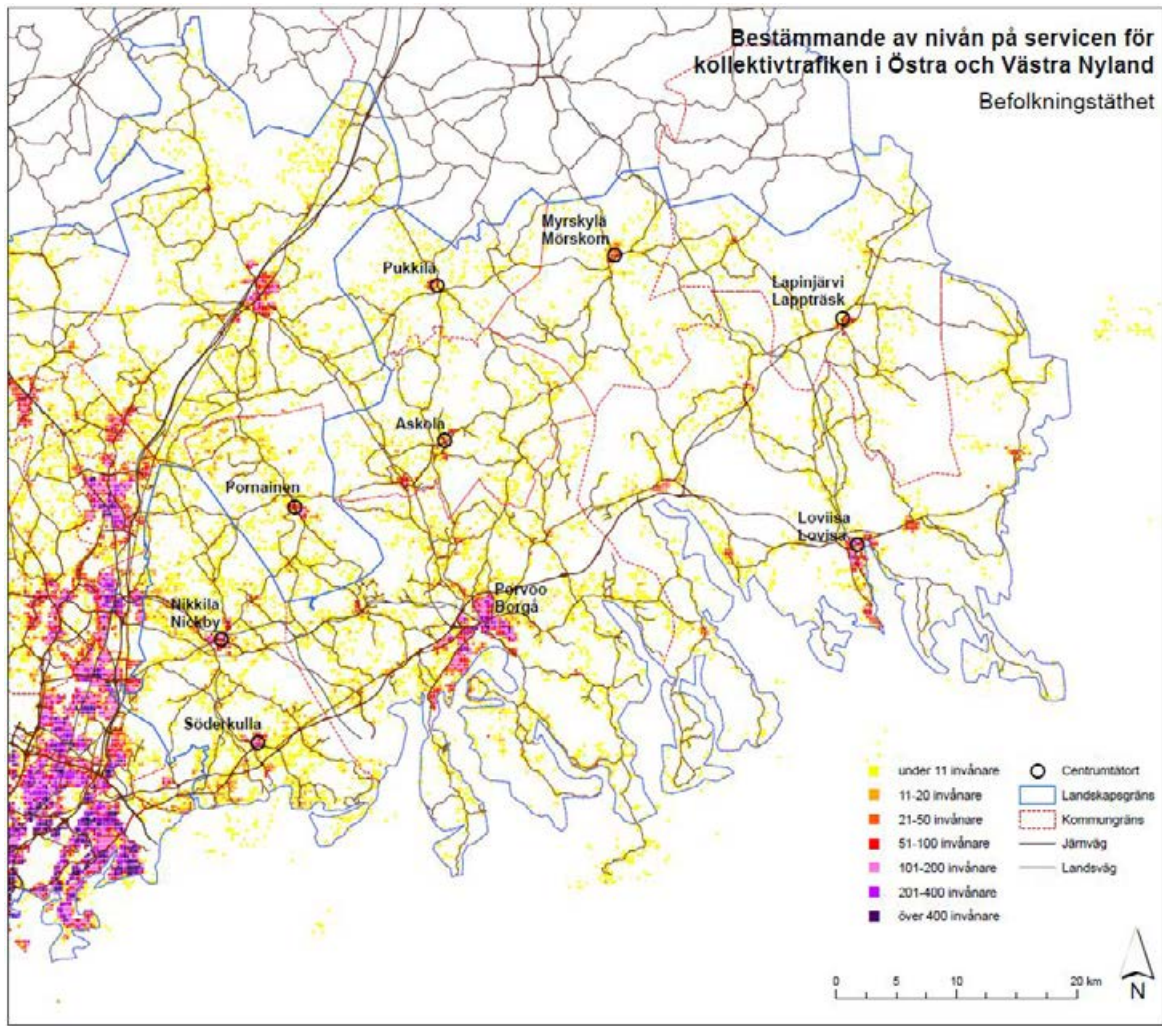
Kostnadseffektivt kan en god service på kollektivtrafiken ordnas endast i tätbebyggda områden. Dessutom borde befolkningstätheten vara tillräckligt stor för att det skall finnas tillräckligt resepotential längs kollektivtrafikrutten. De kommunvis största befolkningstätheterna i Östra Nyland är: i Borgå 75 invånare/km<sup>2</sup>, i Sibbo 53 invånare/km<sup>2</sup> och i Borgnäs 35 invånare/km<sup>2</sup>. I dessa kommuner är andelen bosatta i tätort 60 – 85 %. I Lovisa är befolkningstätheten låg, cirka 20 invånare/km<sup>2</sup> men andelen bosatta i tätort är över 70 %. I dessa kommuner är bosättningen så koncentrerad till ett ställe att man kan ordna kostnadseffektivt fungerande kollektivtrafikförbindelser till en stor del av kommuninvånarna.

I de landsbygdstypiska kommunerna Askola, Lapträsk, Mörskom och Pukkila är befolkningstätheten bara 10 – 20 invånare/km<sup>2</sup> och över hälften av invånarna bor i glesbygdsområde, dit traditionella linjetrafikbaserade kollektivtrafikförbindelser inte går att ordna. I praktiken täcker kollektivtrafiktjänsterna bara kommuncentrumen och vissa tätortsområdens invånare.

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-km<sup>2</sup> 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-km<sup>2</sup> och tätortsbefolkningens andel över 98 %.
- I huvudstadsregionens kranskommuner med fungerande spår- och/eller bussbaserade kollektivtrafiksystem är den typiska befolkningstätheten cirka 100-170 invånare/land-km<sup>2</sup> och tätortsbefolkningens andel är minst 86 – 93 % (t.ex Kyrkslätt, Nurmijärvi, Tusby och Hyvinge)

Här följer en kommunvis bedömning av Östra 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 bycentrumen är som behöver kollektivtrafikförbindelse till kommuncentrumen.



Figur 2 Befolkningstätheten i Östra Nylands område

## Borgå

Av Borgås cirka 49 000 invånare bor största delen i stadens centrumtätort, där också en urban lokaltrafik opererar. Inom stadens gränser finns också 20 enskilda tätorter och byar. Deras förbindelser till kommuncentrumet har granskats skillt. Till byarna har, med några undantag, räknats endast bycentrum med över 300 invånare. Tätorterna och bycentrumen samt deras invånarantal presenteras i tabell 3. Borgås befolkningstäthet (75 invånare/land-km<sup>2</sup>) och tätortsbefolkningens andel (85 %) är de största i hela Östra nyland och den egentliga glesortsbefolkningens andel är relativt liten.

I Borgås område fins cirka 21 000 arbetsplatser. Viktigaste arbetsplatsområdet förutom stadens centrum är Sköldvik-området, där cirka 4 00 arbetsplatser finns.

*Tabell 3 Borgås kommuncentrum, bosättningscentrum och byar, vilkas kollektivtrafiks servicenivå har bedömts.*

	Kommuncentrum	Tätort	By
Borgå centrum	<b>x</b>		
Vårberga		<b>x</b>	
Hamars		<b>x</b>	
Gammelbacka		<b>x</b>	
Tolkis		<b>x</b>	
Huktis		<b>x</b>	
Sköldvik		<b>x</b>	
Karsby-Gammelgård		<b>x</b>	
Andesböle		<b>x</b>	
Söderveckoski		<b>x</b>	
Norrveckoski		<b>x</b>	
Veckjärvi		<b>x</b>	
Hax		<b>x</b>	
Emsalö			<b>x</b>
Sondby			<b>x</b>
Finby			<b>x</b>
Hindhår			<b>x</b>
Kråkö			<b>x</b>
Kerko			<b>x</b>
Kullo			<b>x</b>
Illby			<b>x</b>
Sannäs			<b>x</b>
Jackarby			<b>x</b>
Ebbo			<b>x</b>
Vålux/Grännäs			<b>x</b>
Pellinge			<b>x</b>
Svartbäck			<b>x</b>

1) Byarnas och tätorternas invånarantal är uppskattade med geografiska data inom en två kilometers radie från bycentrumet. Tabellens invånarantal motsvarar alltså inte invånarantalen enligt byarnas exakta gränser.

## Sibbo

Sibbos befolkning fördelas på två kommuncentrum: Nickby (ca 4 600 invånare) och Söderkulla (ca 3 100 invånare). På kommunområdet finns dessutom 13 enskilda tätorter och byar. Deras förbindelser till kommuncentrumet har granskats skilt. I de granskade bycentrumen bor ca 400 – 900 personer. Då har man inte räknat med invånarna i de små kustbyarna Simsalö, Kitö och Spjutsund, vilkas kollektivtrafikförbindelser har granskats också med tanke på skärgårdsområdets förbindelser.

Tätortsbefolkningens andel i Sibbo är cirka 80 %, dvs. cirka 4000 personer är bosatta i glesbygdsområden.

Tabell 4 Sibbos kommuncentrum, bosättningscentrum och byar, vilkas kollektivtrafiks servicenivå har bedömts.

	Kommuncentrum	Tätort	By	Invånare (2 km radie)
Nickby	x			
Söderkulla	x			
Tallmo-Talma		x		
Bumbostrand		x		902
Immersby		x		385
Eriksnäs		x		
Box			x	693
Kalkstrand			x	602
Gästerby			x	507
Borgby-Linnanpelto			x	488
Hindsby			x	440
Södra Paipis - Etelä-Paippinen			x	416
Norra Paipis - Pohjois-Paippinen			x	385
Simsalö			x	47
Kitö-Spjutsund				

1) Byarnas och tätorternas invånarantal är uppskattade med geografiska data inom en två kilometers radie från bycentrumet. Tabellens invånarantal motsvarar alltså inte invånarantalen enligt byarnas exakta gränser.

## Borgnäs

Borgnäs har cirka 5 100 invånare. Kommuncentrumet ligger i kyrkbyn. Metsäkylä-Halkia med cirka 500 invånare i kommunens norra del är klassad som bycentrum, liksom också Laukkakosli-Jokimäki med drygt 400 invånare i kommunens södra del. Tätortsbefolkningens andel är cirka 60 %, så cirka 2 000 personer lever i glesbygden.

## Mörkom

I Mörkom bor cirka 2 000 personer. Förutom kommuncentrumet finns i Mörkoms södra del en by som är klassad som bycentrum: Kankila med 130 invånare. Andelen bosatta i tätort är 45 %, dvs. över tusen personer bor i glesbygd.

## Askola och Pukkila

Askola har cirka 4 900 invånare. Kommuncentrumet ligger i kyrkbyn och förutom det finns två planlagda tätorter: Monninkylä och Vakkola. På kommunens område finns dessutom fyra byar med cirka 150 – 300 invånare, vilkas förbindelser har granskats här. Tätortsbefolkningen står för drygt 50 %, dvs. cirka 2 000 personer bor i glesbyggda områden.

I Pukkila bor cirka 2 000 personer. Förutom kommuncentrumet finns där också byar som klassas som bycentrum: Savijoki (närmare 600 invånare), Torppi (knappt 300 invånare) och Kantele (cirka 150 invånare). Tätortsbefolkningens andel är cirka 40 %, så över tusen personer bor i glesbygd.

Tabell 5 Askola- och Pukkilaområdets kommuncentrum, bosättningscentrum och byar, vilkas kollektivtrafiks servicenivå har bedömts.

	Kommuncentrum	Tätort	By	Invånare (2 km radie)
<b>Askola</b>				
Askola kyrkby	<b>x</b>			
Monninkylä		<b>x</b>		
Vakkola		<b>x</b>		
Hänninmäki			<b>x</b>	338
Juornaankylä			<b>x</b>	300
Särkijärvi			<b>x</b>	264
Tiilää			<b>x</b>	145
<b>Pukkila</b>				
Pukkila	<b>x</b>			
Savijoki			<b>x</b>	578
Torppi			<b>x</b>	277
Kantele			<b>x</b>	145

## Lovisa och Lapträsk

Lovisa har cirka 15 600 invånare. I kommuncentrumet i Lovisas centrum bor cirka 7 000 personer och där finns också en urban lokaltrafik. I denna studie har man granskat förbindelserna till centrumen i de sammanslagna kommunerna Pernå, Strömfors och Liljedal på samma vis som om de vore kommuncentrum. Dessutom finns det 10 separata tätorter och byar inom stadens område. Deras förbindelser till kommuncentrumet har studerats skilt. Dessa tätorter och byar presenteras i tabell 6. Utanför tätorterna, i glesbygdsområden, bor cirka 3 000 personer.

Arbetsplatserna i Lovisa är koncentrerade utanför stadens centrum, speciellt till Hästholmens kraftverksområde. Antalet arbetsplatser varierar från period till period och stiger avsevärt under underhållsperioder.

I Lapträsk bor cirka 3 000 personer. Ungefär var tredje av dem bor i tätort. Förutom centrumets tätort finns på kommunens område tre bosättningscentrum och byar med 150 – 300 invånare (Porlammi, Ingemaninkylä och Pukaro). Deras förbindelser har granskats skilt.

Tabell 6 Lovisa- och Lapträskområdets kommuncentrum, bosättningscentrum och byar, vilkas kollektivtrafiks servicenivå har bedömts.

	Kommuncentrum	Tätort	By	Invånare (2 km radie)
<b>Lovisa</b>				
Lovisa	x			
Valkom		x		
Strömfors		x		
Pernå		x		
Liljedal		x		
Hästholmen		x		
Tessjö		x		
Forsby		x		
Isnäs		x		306
Gammelby			x	454
Härpe			x	97
Kuggom			x	335
Kungsböle			x	238
Svenskby			x	188
<b>Lapträsk</b>				
Lapträsk	x			
Porlammi		x		333
Ingemaninkylä		x		154
Pukaro			x	265

## 3.3 Kollektivtrafiksystem

### 3.3.1 Kollektivtrafiksystemet i Nyland

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.

### 3.3.2 Busstrafiken i Östra Nyland

#### Borgå

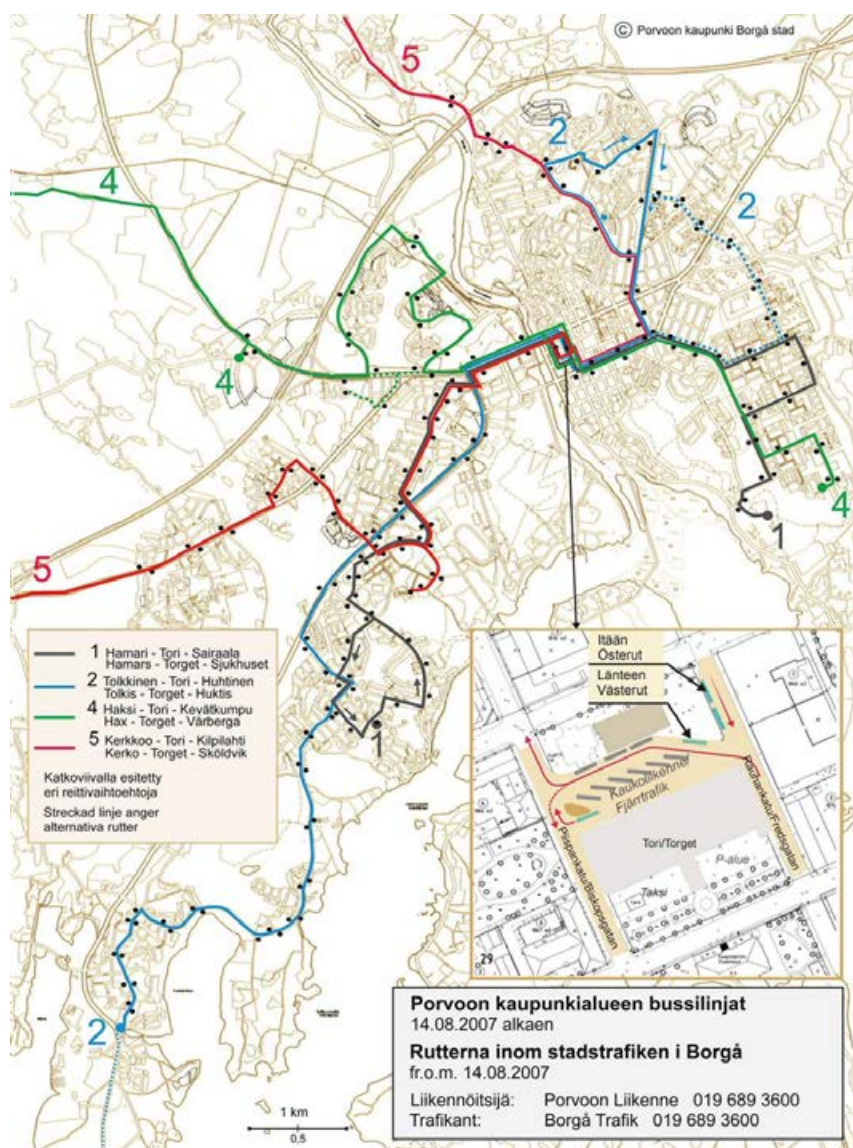
Kollektivtrafiken i Borgå består av följande rutthelheter för busstrafiken:

1) Borgås lokaltrafik som Borgå Trafik Oy trafikerar på fyra linjer. Lokaltrafikens serviceområde presenteras i linjekartan i figur 3. Borgå stad understöder lokaltrafiken ekonomiskt genom stöd till stadsbiljetten.

2) Långa regelbundna turer som sträcker sig över flera kommuner. Borgås förbindelser till huvudstadsregionen, förbindelserna till grannkommunernas kommuncentrum samt inre förbindelser till vissa bycentrum i Borgå betjänas av t.ex. linjerna:

- Pukkila-Borgå-Helsingfors (förbindelser till Pukkila, Askola, Karsby och Vanhamo-  
isio)
- 776 Borgå-Nickby-Helsingfors (förbindelser till Hindhår, Yli-Vekko och Anttila)
- 850/870 Strömfors/Kotka-Lovisa-Borgå-Helsingfors (förbindelser till Illola och Forsby)
- 850 Lappträsk-Borgå-Helsingfors (förbindelse till Illola)
- Linjerna 810, 812, 813, 840 dvs. regelbundna turer på sträckan Borgå-Helsingfors Borgå-Helsingfors (förbindelser från bl.a. Söderkulla i Sibbo och Kullo)

- 3) De inre regelbundna turerna i Borgå som betjänar bl.a. förbindelser till Emsalö, Sondby, Vålox och Ebbo. Av dessa regelbundna turer är en del Borgå stads köptrafik.
- 4) Korta regelbundna turer t.ex. på sträckorna Isnäs-Borgå, Nickby-Borgå och Borgnäs-Borgå. En del av dessa linjer fungerar som ELY-centralens köptrafik.
- 5) Servicetrafik som kompletterar lokaltrafiken i Borgå centrum och som trafikerar olika rutter olika veckodagar.
- 6) Snabbturer på riksväg 7 (t.ex. Kotka-Borgå-Helsingfors), vilka även kan användas för huvudstadsregionens förbindelser. Snabbturen kompletterar speciellt kvälls- och natturens förbindelser.
- 7) Från huvudstadsregionen och från Borgå till Sköldviks industriområde trafikerar arbetsvägsturer som ordnas av företagen som verkar i området.



Figur 3 Borgå lokaltrafikens busslinjer (källa: [www.Porvoo.fi](http://www.Porvoo.fi))



## Sibbo

Kollektivtrafikförbindelserna i Sibbo består av följande former av busstrafik:

1) Långa regelbundna turer som sträcker sig över flera kommuner. Förbindelserna från Nickby till huvudstadsregionen och samtidigt också Sibbos inre förbindelser betjänas t.ex. av linjerna:

- 763, 764, 765 Mäntsälä/Halkia/Borgnäs-Nickby-Helsingfors (förbindelser från Borgby och Myyras till Nickby)
- 776 Borgå-Hindhår-Nickby-Helsingfors
- 762 Järvenpää-Paipis-Nickby-Helsingfors (förbindelser från Norra- och Södra Paipis)

Dessa linjer trafikeras i huvudsak av vinstgivande trafik som stöds av biljettunderstöd utan att ELY eller kommunerna köpt trafik.

2) Söderkulla-området betjänas av lång och regelbunden turtrafik längs landsväg 170. Trafiken är i huvudsak lönsam eller understödd med biljettstöd.

3) Linjer på sträckan Kervo-Nickby-Söderkulla, vilka är av lokaltrafikstyp och delvis ELY-centralens köptrafik:

- 950 Kervo-Nickby-Söderkulla, som betjänar förbindelserna Tallmo-Nickby och Nickby-Söderkulla
- 953 Kervo-Nickby-Sköldvik

4) Regelbundna korta förbindelseturer mellan Sibbo och närkommunerna, t.ex. turer på sträckan Nickby-Borgå och Järvenpää-Borgnäs-Monninkylä, vilka delvis är ELY-centralens köptrafik

5) Sibbos inre regelbundna turer som betjänar bl.a. byarna Hindsby, Box, Kalkstrand, Kitö, Spjutsund, Eriksnäs, Gumbostrad och speciellt skolvägsförbindelser. En del av dessa regelbundna turer är Sibbos köptrafik.

Sibbo kommun har beslutat att ansluta sig till HRT-områdets kollektivtrafiksystem, varvid en del av de nuvarande regelbundna turerna sannolikt kommer att bli en del av den regiontrafikhelhet som HRT ordnar. Bussturerna på sträckan Kervo-Nickby-Söderkulla kunde t.ex. vara sådana.

## Borgnäs

Förbindelserna i Borgnäsområdet baserar sig främst på långa regelbundna turer som sträcker sig över flera kommuner. Sådana är t.ex. linjerna 763, 764 och 765 (Mäntsälä/Halkia/Borgnäs-Nickby-Helsingfors) som betjänar Borgnäs förbindelser till huvudstadsregionen. Dessa linjer trafikeras i huvudsak med lönsam, biljettundestödd trafik utan köptrafik från ELY eller kommunen.

Skol- och studievägsförbindelserna mellan Borgnäs och närkommunerna betjänas t.ex. av turerna på sträckan Järvenpää-Borgnäs-Monninkylä, vilka till stor del är ELY-centralens köpta trafik.

## **Lovisa**

Lovisas kollektivtrafikförbindelser består av följande rutthelheter av busstrafik:

### 1) Lovisas lokaltrafik

Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy sköter trafiken av lokaltrafiktyp på två linjer:

- Määrlahti-Lovisa centrum-Valko-Vårdö
- Lovisa-Skärgårdsvägen-Hästholmen

Lovisa stad understöder lokaltrafiken ekonomiskt i form av en understödd stadsbiljett.

2) Långa regelbundna turer som sträcker sig över flera kommuner, som Lovisas förbindelser till huvudstadsregionen och Borgå samt Lovisas inre förbindelser vilka betjänas av t.ex. linje 870 Strömfors/Kotka-Lovisa-Borgå-Helsingfors.

3) Lovisas inre korta regelbundna turer, som betjänar bl.a. förbindelserna mellan centrumen i Strömfors, Pernå, Liljedal och Lovisa. En stor del av trafiken ELY-centralens köptrafik som i framtiden troligen inte kommer att köpas av ELY eftersom den i och med kommunsammanslagningen blivit trafik inom Lovisa.

4) Snabbturer på riksväg 7 (t.ex. Kotka-Borgå-Helsingfors), vilka med tilläggsbetalning kan användas som förbindelse mot huvudstadsregionen, Borgå och Kotka. Snabbturerna kompletterar kvälls- och nattförbindelserna.

## **Lappträsk**

Lappträskts förbindelser baserar sig i stor utsträckning på de långa regelbundna turerna och snabbturerna längs riksväg 6. Dessutom går några turer mot Lovisa. Dessa betjänar främst skol- och studievägsresornas förbindelser och är till en del ELY-centralens köpta trafik.

## **Askola och Pukkila**

Askolas och Pukkilas förbindelser baserar sig i huvudsak på långa regelbundna turer längs sträckan Lahtis-Pukkila-Askola-Borgå-Helsingfors och betjänar bl.a. förbindelser från Askola till Borgå och huvudstadsregionen samt från Pukkila mot Orimattila- och Lah-tishållen.

## **Mörskom**

Förbindelserna i Mörskom baserar sig i huvudsak på mycket långa regelbundna turer och snabbturer av typen Helsingfors-Borgå-Kouvola, Artjärvi-Mörskom-Borgå och Kotka-Lovisa-Mörskom-Lahtis-Tammerfors.

### 3.3.2 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 (Lappträsk inte inräknat) 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. Borgå och Lovisa städer har dessutom sina egna stadsbiljetter.

Kollektivtrafikens informationssystem är i huvudsak också separata. Busstrafikens tidtabeller hittas på Matkahuoltos sida [www.matkahuolto.fi](http://www.matkahuolto.fi) och tågtrafikens på VR:s sidor [www.vr.fi](http://www.vr.fi). Nylands förbund koordinerar en gemensam webbplats för kollektivtrafik, [www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi](http://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi), dit man har samlat länkar till olika sidor med tidtabeller, biljetternas priser och försäljningsställen samt anslutningsparkering och taxin.

#### Östra Nylands regionbiljett

Till Östra Nylands regionbiljettområde hör Askola, Lovisa, Mörskom, Borgnäs, Borgå, Pukkila och Sibbo samt Mäntsälä som i denna utredning som ligger utanför planeringsområdet för denna utredning. Med regionbiljetten kan man under biljettens giltighetstid resa obegränsat med den regelbundna turtrafiken inom kommunerna som hör till regionbiljettsområdet. Priset på regionbiljetten är för invånarna i kommuner som hör till regionbiljettområdet 70 – 78 € / 30 dagar beroende på kommun.

#### Borgås stadsbiljett

Borgås stadsbiljett är giltig på hela stadens område. Med biljetten kan man under giltighetstiden resa obegränsat med lokaltrafiken i Borgås område. Priset för biljetten är 50 €/30 dagar.

#### Lovisas stadsbiljett

Med Lovisas stadsbiljett kan man under biljettens giltighetstid resa obegränsat i Lovisa-området. Biljettens pris är 60 €/30 dagar.

#### Pendlarbiljett till huvudstadsregionen

För de borgåbor som arbetar i huvudstadsregionen finns den så kallade Borgåbiljetten. Det är en seriebiljett med 44 resor som är giltig i 60 dygn. Biljettens pris beror på resans längd. Till huvudstadsregionen kan man alternativt också resa med Borgå Trafik Oy:s 30-dagars biljett som dessutom duger som biljett i Borgås lokaltrafik.

Sibboborna kan använda sibbobiljetten då de reser med buss mellan Sibbo och huvudstadsregionen eller Kervo. Sibbobiljetten får nuförtiden också köpas av personer bosatta i huvudstadsregionen och Kervo. Priset för biljetten är t.ex. för sträckan Nickby-Helsingfors centrum/kampen 179,00 euro (44 resor/60 dagar). Från och med 1.1.2012 ansluter sig Sibbo till HRT-

området, varefer också HRT:s biljetter och taxor kan användas av sibboborna.

Också Borgnäsborna har tillgång till pendlarbiljett.

Kommunerna understöder tillsammans med ELY-centralen pendlarbiljetterna som vars pris blir 20 procent lägre än normalpris.

### 3.3.3 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.

De största anslutningsparkeringsområdena i Östra Nyland finns i Borgå, där anslutningsparkeringarna används flitigt vid resor mot huvudstadsregionen. T.ex. invid landsväg 170, vid Ensbacka anslutningsparkering, finns 70 personbilsplatser och 15 cykelparkeringsplatser, vilka på vardagarna är nästan helt upptagna.

Andra anslutningsparkeringar som är populära bland östnylänningarna är till exempel:

- Nickby busstations och Söderkulla centrums parkeringsområden i Sibbo
- Lovisa busstation
- Mäntsälä järnvägsstation
- Kervo järnvägsstation
- Järvenpää järnvägsstation

Dessutom finns det längs landsväg 170 många små anslutningsparkeringar, som vid anslutningarna till Kullo, Tjusterby och Dragsby. I samband med förbättringen av riksväg 7 har man planerat anlägga ett högklassigt anslutningsparkeringsområde i anslutning till Abborfors planskilda anslutning i Lovisa. I figur 4 ses befintliga och planerade anslutningsparkeringar i Östra Nyland. En del av punkterna är inofficiella anslutningsparkeringar som används för anslutningsparkering utan att egentligen vara byggda eller märkta ut för det ändamålet.



Figur 4 Anslutningsparkeringsområden i Östra 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 Borgå, Sibbo och Lovisa 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.

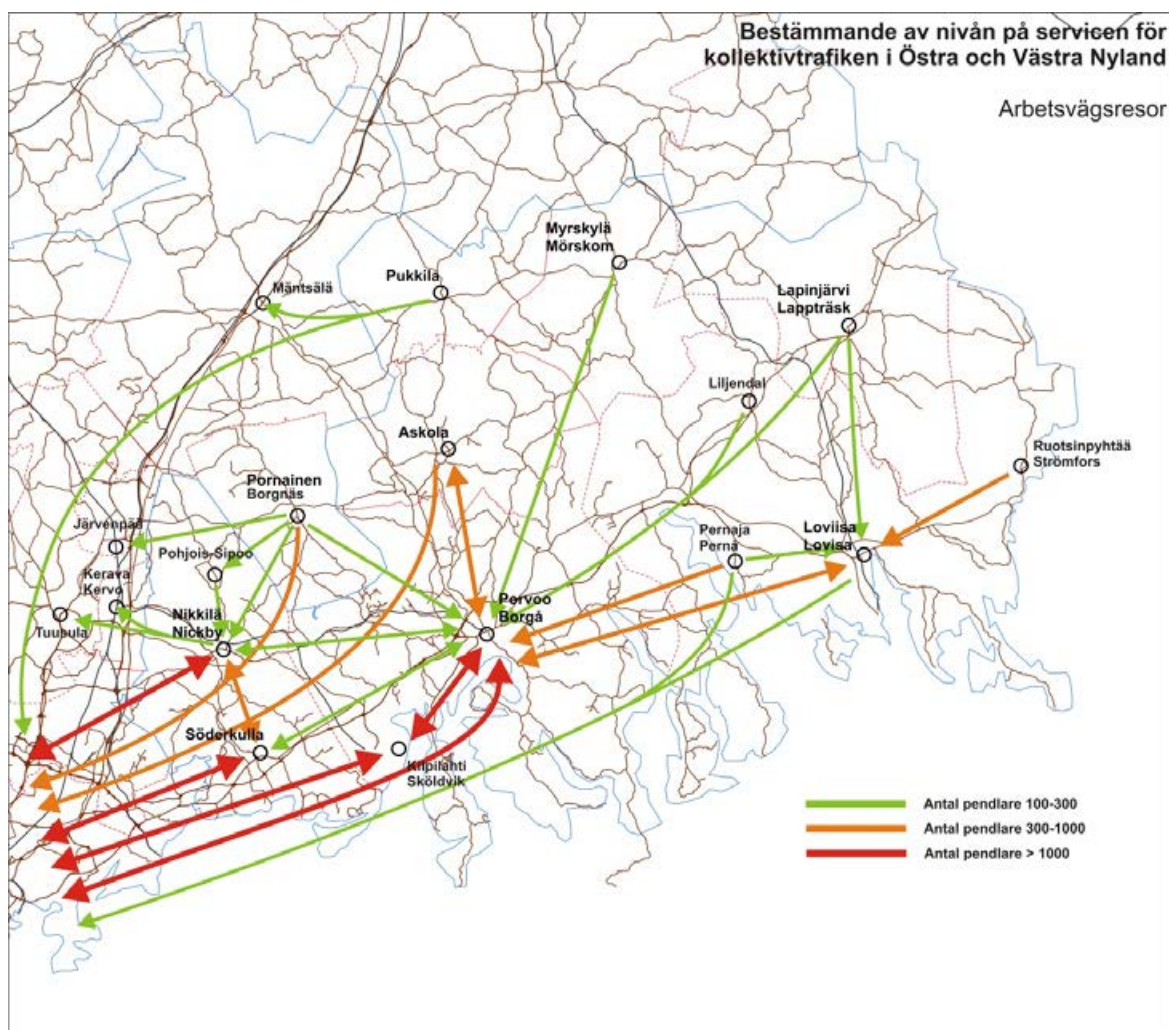
I fråga om kollektivtrafikens riktning finns det stora skillnader mellan kommunerna i Östra Nyland. Från områdets västra del riktar sig arbetsvägsresorna kraftigt mot huvudstadsregionen. De största strömmarna av arbetsvägsresor som överskrider kommungränser går från Borgå och Sibbo till huvudstadsregionen. Dit pendlar dagligen 5 400 från Borgå och 4 400 från Sibbo. Arbetsresetrafik sker också i den omvända riktningen. Ungefär 1 500 personer från huvudstadsregionen åker till Borgå för att jobba och cirka 1 100 till Sibbo. Arbetsvägsresorna i kommunerna i områdets östra del riktar sig vanligtvis till regionala centrum som Borgå och Lovisa.

De största strömmarna av resor till arbeten är illustrerade i tabell 7 och figur 5.

Bostadsort	Arbetsort														
	Askola	Lapträsk	Lovisa	Mörskom	Pukkila	Borgå	Sibbo	Borgnäs	Helsingfors	Esbo	Vanda	Huvudstadsregionen tot.	Kervo	Järvenpää	Tusby
Askola	812					722	39	27	257	39	148	444	24	40	23
Lapträsk		716	149			113			61	15	21	97			
Lovisa		99	4567			1024	38		414	70	137	621			
Mörskom	19	25	33	373		89			48	17	20	85			
Pukkila	41				375	54			90	11	53	154	15	19	22
Borgå	240	21	292	19		15779	505	56	3646	562	1163	5371	131	64	114
Sibbo						421	2936	23	2924	335	1184	4443	313	152	173
Borgnäs	19					129	112	642	567	64	316	947	94	189	102
Helsingfors	33		97			997	781	39							
Esbo			26			231	107								
Vanda	21		26			325	314	26							
Kervo						99	177	10							
Järvenpää	16					76	107	37							
Tusby						50	82	16							

- Antalet pendlare över 100
- Antalet pendlare över 300
- Arbetsresor inom kommunen

Tabell 7 De största strömmarna av resor till arbeten mellan kommuner i Östra Nyland samt från Östra Nyland till huvudstadsregionen och tvärtom. (Källa: Statistikcentralen, Arbets-/bostadsplatsdata 2008)



Figur 5 De viktigaste pendlingsströmmarna med över 100 pendlare i Östra Nyland samt mellan Östra Nyland och huvudstadsregionen. Pilarna illustrerar förbindelser och inte nödvändigtvis ruten.

### 3.4.2 Resor till skola och studier

Elever och studeranden är den viktigaste gruppen av kollektivtrafikanvändare, speciellt på landsbygden. Speciellt andra stadiets studerande gör långa skolvägsresor mellan kommunerna. Hur många dessa resor är i Östra Nyland har uppskattats genom att jämföra information om studie- och bostadsorten hos de som mottagit en studieplats på yrkeshögskola, gymnasium eller yrkeshögskola. En uppskattning av de största strömmarna av skolvägsresor presenteras i tabell 8.

Den viktigaste studieorten i Östra Nyland är Borgå som har andra stadiets utbildningar både i centrum och i Haiko-området. I Borgå studerar över 500 studeranden som bor i annan kommun. Andra viktiga centrum är Askola, Lovisa och Nickby i Sibbo. I deras gymnasier och yrkesskolor går många studeranden från andra kommuner.

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

- Från Sibbo till Helsingfors (över 300 studeranden)
- Från Sibbo till Borgå (ca 130 studeranden)
- Från Borgnäs till Järvenpää (ca 150 studeranden)
- Från Borgnäs till Borgå (nästan 100 studeranden)
- Från Lovisa till Borgå (ca 200 studeranden)
- Från Borgå till Askola (ca 150 studeranden)

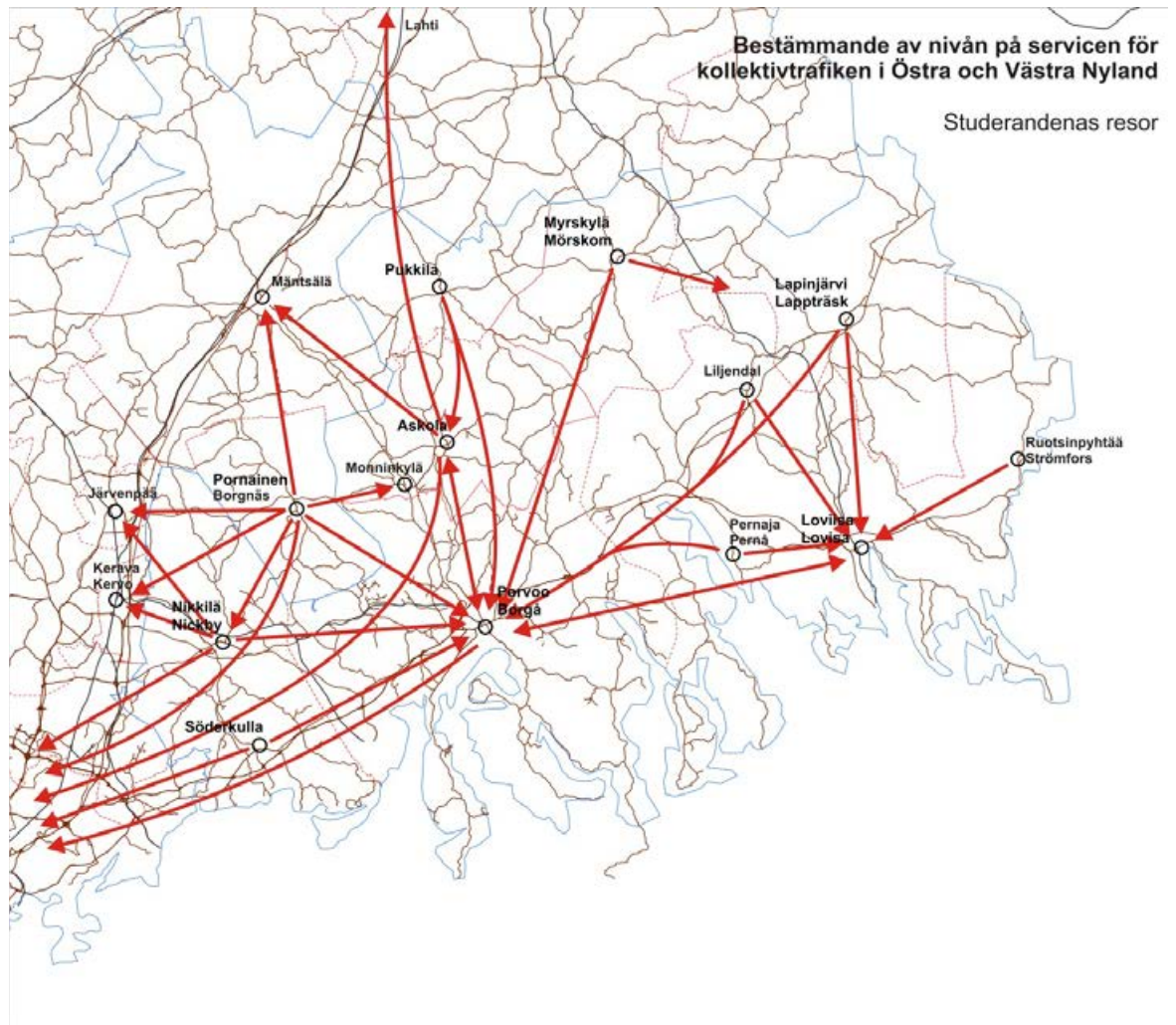
- Från Pukkila och Askola till Borgå (sammanlagt ca 70 studeranden)

Grundskoleeleverna gör också många kollektivtrafikresor till skolan inom kommunen. Antalet sådana resor har inte uppskattats i detalj men skolornas placering har beaktats vid uppskattningen av rutternas servicenivå. Persontrafik över kommungränserna föds också av grundskoleelevernas skoltransporter som kommunen är skyldig att ordna.

	Bostadsort							
Studieort	Askola	Lappträsk	Lovisa	Borgå	Sibbo	Borgnäs	Mörskom	Pukkila
Askola	123	6	18	150	12	21	9	18
Lappträsk		30					12	
Lovisa		21	171	21			3	
Borgå	39	15	129	1593	87	84	27	27
Borgå (Haiko)		6	66	186	45			
Sibbo (Nickby)	3				216	12		
Helsingfors	12				267	27		3
Järvenpää	6				33	147		
Kervo					36	15		
Mäntsälä	12				3	24		12
Lahtis	15				3	6		15
Tusby	3				15	9		
Vanda					39			

Tabell 8 De största strömmarna av studerandens resor mellan Östra Nylands kommuner och samt från Östra Nyland till huvudstadsregionen. (Källa: Utbildningsstyrelsens WERA-system)



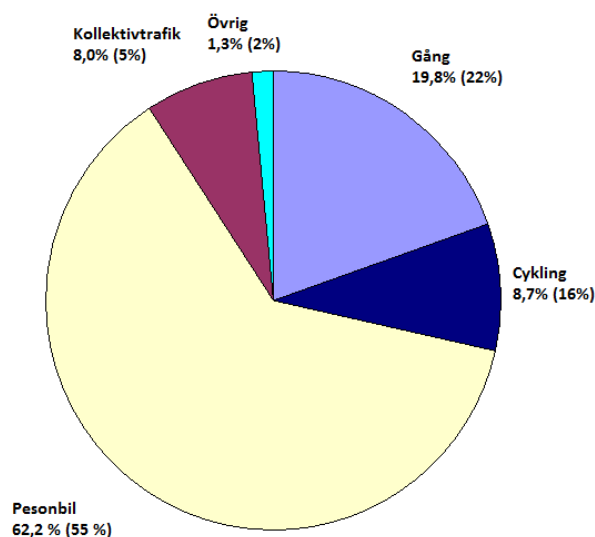


Figur 6 De största strömmarna av resor till studier över kommungränserna för andra stadiets studerande i Östra Nyland.

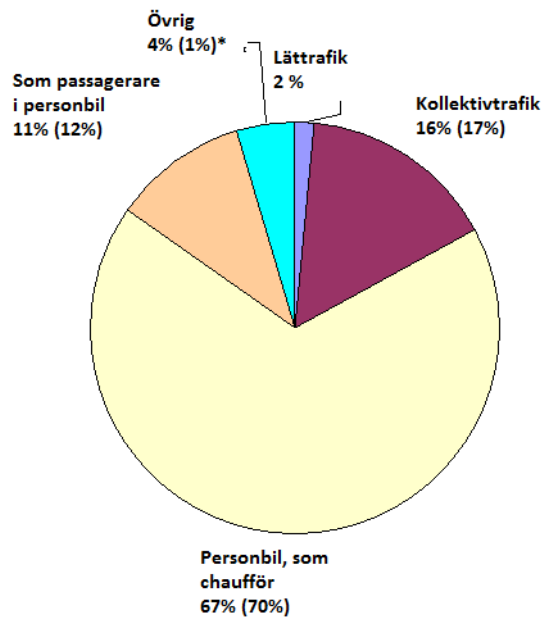
### 3.5 Passagerarantal och kollektivtrafikens andel av färdmedlen

Information om passagerarantalet i Östra Nyland finns i att tillgå som exakt och samlad data. Användandet och passagerarantalet har uppskattats på basen av Östra Nylands persontrafikundersökning (Itä-Uudenmaan henkilöliikennetutkimuks) 2007, Huvudstadsregionens undersökning om kollektivtrafikresornas slutdestinationer (Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen määräraippakattutkimus) 2008 och biljettförsäljningsstatistik.

I medeltal gör invånarna i Nyland 8 % av resorna med kollektivtrafik. Med personbil görs 62 % av det totala antalet resor och gående eller cyklande 29 % (figur 7). Av resorna med fordon görs 11 % med kollektiva transportmedel. De längre resorna som görs mot huvudstadsregionen görs till 16 % med kollektivtrafik, dvs. klart flera (figur 8).



Figur 7 Fördelningen av transportmedel på Östra Nylands område, baserat på antal resor, hösten 2007 (data från år 2000 inom parentes) (Källa: Itä-Uudenmaan henkilöliikennetutkimus 2007)



Figur 8 Fördelningen av transportmedel för resor från Östra Nyland mot huvudstadsregionen (enligt antalet resor) hösten 2007 (data från år 2007 inom parentes)(Källa: Itä-Uudenmaan henkilöliikennetutkimus 2007)

I undersökningen om slutdestinationer för kollektivtrafiken 2008 presenteras en uppskattning av bussresorna som riktas mot Helsingfors under vardagar. Uppskattningen är gjord på basen av intervjuer. Enligt undersökningen är de största reseströmmarna:

- Borgå – Helsingfors avsnittet ca 600 resor/dygn/riktning
- Sibbo – Helsingfors avsnittet ca 400 resor/dygn/riktning
- Lovisa – Helsingfors ca 110 resor/dygn/riktning
- Borgnäs – Helsingfors ca 50 resor/dygn/riktning
- Askola - Helsingfors ca 35 resor/dygn/riktning

## 3.5 Finansiering

### Kommunerna

Östra Nylands kommuner använde enligt årets 2009 statistik ca 830 000 euro per år på stöd för öppen kollektivtrafik. Kostnaderna var störst i Borgå, ca 394 000 €, följt av Askola 174 000 € och Sibbo 170 000 €. I de andra kommunerna var kostnaderna ca 7 000-44 000 €/år. Kostnaderna bestod mestadels av biljettunderstöd för region- och arbetsresbiljetter. Som jämförelse kan man konstatera, att kommunernas omkostnader för utbildningsväsendets transporter uppgick till ca 4,9 miljoner euro, ca 2,3 miljoner euro för socialväsendets transporter och 1,7 miljoner euro för hälsovårdens transporter.

Situationen 31.12.2009		Nylands ELY-central			
Kommun	Öppen kollektivtrafik	Utbildningsväsendets transporter	Socialväsendets transporter	Hälsovårdens transporter	Transporter sammanlagt
Lapträsk	9 818 €	528 632 €	81 955 €	33 050 €	653 455 €
Lovisa	43 941 €	802 794 €	214 204 €	83 520 €	1 144 459 €
Askola	174 138 €	90 805 €	115 400 €	5 754 €	386 097 €
Mörskom	6 968 €	110 083 €	56 741 €	4 349 €	178 141 €
Borgå	393 537 €	1 769 251 €	1 213 240 €	661 188 €	4 037 216 €
Sibbo	169 772 €	1 250 028 €	589 667 €	790 634 €	2 800 101 €
Borgnäs	32 462 €	315 128 €	27 560 €	101 500 €	476 650 €
Pukkila					
<b>Totalt</b>	<b>830 636 €</b>	<b>4 866 720 €</b>	<b>2 298 767 €</b>	<b>1 679 995 €</b>	<b>9 676 119 €</b>

Tabell 9 Persontransportomkostnaderna i Östra Nylands kommuner året 2009, utrett för den öppna kollektivtrafikens samt utbildnings-, social-, och hälsovårdsnämndens transporters del.

### ELY-centralen

Nylands ELY-central finansierar kollektivtrafiken i Östra Nylands region genom inköp av grundtrafik och med att tilldela kommunerna statsbidrag för inköp av närtrafik och biljettunderstöd. ELY-centralen spenderar det här året ca 915 000 euro på inköp av grundtrafik i Nylands region. Östra Nylands andel kan inte direkt åtskiljas, men uppskattningsvis är den en tredjedel av hela summan.

ELY-centralen har det här året beviljat ca 260 000 euro till Östra Nylands kommuner för kommunernas biljettunderstöd, 47 000 euro för inköp av lokaltrafik och 31 000 euro för utveckling och planläggning av kollektivtrafiken. Stödsommorna per kommun presenteras i tabell 10.

	Paikallisliikenne-ostot	Lippualennukset	Kehittäminen ja suunnittelu
Askola		3 507 €	
Lapinjärvi			
Lovisa	12 555 €	16 004 €	18 360 €
Myrskylä		1 648 €	1 350 €
Pornainen		10 167 €	
Porvoo	34 776 €	176 720 €	11 070 €
Pukkila		3 486 €	
Sipoo		50 246 €	
Yhteensä	47 331 €	261 778 €	30 780 €

Tabell 10, De tilldelade statsbidragen för inköp av lokaltrafik, biljettunderstöd samt utveckling och planläggning av kollektivtrafiken från Nylands ELY-central året 2011.

### **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 400 var från Östra Nylands område.

## 4 Kollektivtrafikens servicenivå

### 4.1 Klassificering av servicenivå

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 resmöjligheter 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. Trafikeringsstiden 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 grundservice-nivå 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.

#### Miniminivå:

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. Trafikeringsstiden 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 eftersträlvade servicenivån har på motsvarande sätt presenterats skilt för:

- Förbindelserna till huvudstadsregionen, där man i allmänhet har eftersträlvat minst medelnivå på servicen. På de avsnitt som har stor efterfrågan av passagerarna har man också strälvat 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 Östra Nylands områdes kollektivtrafik presenteras förbindelsevis i bilagans tabell 3-7 samt i kartbilaga 9.

Härnäst bedöms servicenivån i nuläget kommunvis.

### Borgå

De regelbundna turerna på sträckan Borgå-Helsingfors har numera konkurrenskraftiga förbindelser. Också snabbturerna på detta avsnitt uppnår attraktiv nivå.

Förbindelserna från Borgå till Helsingfors-Vanda flygplats har en service på medelnivån. Majoriteten av förbindelserna grundar sig på byte vid Landby-anslutningen.



På vardagar är förbindelserna på Borgå lokaltrafiks område i huvudsak på en attraktiv nivå men på veckosluten är servicenivån bara på medelnivå. Omkring Kerko, Hax och Kungsporten uppnår lokaltrafiken bara grundservicenivå. Målet är att förbättra servicenivån åtminstone vid Kungsportens område.

Vid bycentrumen är förbindelserna till centrum i huvudsak på grundnivå under skoltiderna och annars bara på miniminivå. Som mål har man haft att behålla åtminstone den nuvarande servicenivån.

Isnäs-Borgå-avsnittet som sträcker sig till Lovisas sida har service på grundnivå och målsättningen är att bevara den. På detta avsnitt finns sommartid turer som köps av ELY-centralen och vilkas avtal fortsätter fram till år 2015.

## **Sibbo**

Utbudet av turer på sträckan Nickby-Helsingfors motsvarar nu attraktiv servicenivå men på söndagsförbindelserna på veckosluten är bara på medelnivå. Målsättningen är attraktiva förbindelser och att trygga servicenivån också under lugna tider för att bilfritt boende också skall vara en möjlighet.

Från Söderkulla till Helsingfors är förbindelserna nu på konkurrenskraftig nivå. Att bevara den servicenivån är målsättningen eftersom det i södra Sibbo finns viktiga områden för markanvändningens tillväxt. I trafiksystemplaneringen har man förberett sig på en eventuell spårförbindelse i framtiden och det är viktigt att den framåtskridande markanvändningen tills vidare kan stöda sig på bussförbindelser till huvudstadsregionen.

På rutten Kervo-Tallmo-Nickby-Söderkulla är förbindelserna på vardagarna på medelnivå men på veckosluten är servicenivån låg. Lördagsturer har körts som ELY-centralens köptrafik och på söndagarna saknas utbudet helt. Som mål för servicenivå har man föreslagit medelnivå. Målsättningen är att förbättra förbindelserna mellan kommuncentrumen samt att erbjuda möjlighet till anslutningstrafik till Kervo järnvägsstation. Kervo-Tallmo-Nickby-axeln är en viktig tillväxtriktning för markanvändningen och i markanvändningsplaneringen förbereder man sig för eventuell spårtrafik mellan Kervo och Nickby i framtiden.

På avsnittet Söderkulla-Nickby är målsättningen att trygga förbindelser på servicenivå av medelnivå. Ett minskat avtal skolvägsresor har minskat på turutbudet längs detta avsnitt.

Mellan Nickby och Borgå ligger förbindelserna nu på god grundservicenivå. Som målsättning föreslås medelnivå på servicen. Mellan Söderkulla och Borgå är målet attraktiv servicenivå. Det nuvarande turutbudet ligger redan nära konkurrenskraftig nivå, men morgonförbindelserna har långa tidsintervaller.

Bycentrumen har minimi- eller grundservicenivå på sina förbindelser till kommuncentrumen. För Tallmo och Borgbys förbindelser föreslås målsättningen vara medelnivå, vilket uppfylls ifall förbindelserna mellan Borgnäs och Nickby samt Borgnäs och Borgå förbättras enligt målsättningarna. Av kommuncentrumens förbindelser är det främst de i riktningen Eriksnäs som bör höja servicenivån.

Sibbo kommun är på väg att gå med HRT:s kollektivtrafiksystem. En del av de nuvarande regelbundna turerna kommer därmed troligen att övergå i HRT:s regiontrafikhelhet. Servicenivån bestäms då enligt HRT:s målsättningar för regiontrafikens servicenivå. Buss-turerna som trafikerar sträckan Kervo-Nickby-Söderkulla kan tänkas vara en sådan förbindelse.

## **Borgnäs**

På rutten Borgnäs-Nickby-Helsingfors är förbindelserna nu på god grundservicenivå. Arbetsvägsförbindelserna fungerar, men utbudet mitt på dagen och under lugna tider är uppfyller inte kraven för medelservicenivån. Som mål har man satt medelnivå för förbindelsernas service.

Mellan Borgnäs och Järvenpää är målet att förbättra skolresornas, arbetsresornas och anslutningstrafikens förbindelser. I nuläget ligger förbindelserna på grundservicenivå. På avsnittet körs turer som ELY-centralen har köpt. Passagerarna på dessa är få och en fort-

sättning på köpeavtalet är öppen. Också skoltransporterna på sträckorna Borgnäs-Monninkylä och Monninkylä-Järvenpää är köpta av ELY-centralen. Turerna används relativt flitigt och avtalet fortsätter till 2015.

Mellan Borgnäs och Borgå är förbindelserna på miniminivå. Från Borgnäs till Mäntsälä finns bara lagstadgade förbindelser och som målsättning föreslås miniminivå.

Från byarna Halkia och Laukkoski till kommuncentrumet är förbindelserna på grundservicenivå, det samma gäller från Halkia till Järvenpää. Från byn Jokimäki är förbindelserna till kommuncentrum goda. För alla byarnas förbindelser gäller att de är mycket sämre sommartid eftersom en stor del av turerna körs bara under skoldagar.

## **Lovisa**

På rutten Lovisa-Borgå-Helsingfors är förbindelsernas service på medelnivå både för de regelbundna turerna och för snabbturerna. Tillsammans motsvarar turutbudet på snabbturshållplatsernas uppsamlingsområde en attraktiv servicenivå.

Lovisas lokaltrafiks förbindelser i centrumområdet är på medelnivå men en del av turerna körs bara under skoltider. Mellan Lovisa och Hästholmen är arbetsvägsförbindelserna på grundservicenivå som en del av lokaltrafiken.

Mellan Strömfors/Svenskby och Lovisa finns bara förbindelser på grundservicenivå och målsättningen är att trygga dem. Förbindelserna fungerar i nuläget på skoldagar i form av ELY-centralens köpetrafik. Det är möjligt att ELY-centralen upphör med att bekosta trafiken eftersom den har blivit inre trafik i kommunen.

Förbindelserna mellan Pernå och Lovisa är på grundservicenivå. Målsättningen är att trygga denna nivå. Förbindelserna i Pernå kan i framtiden komma att påverkas av den nya motorvägen om snabbturerna flyttas dit.

Förbindelserna på sträckan Pernå-Borgå-Helsingfors uppskattas vara på minimiservicenivå i dagsläget. Turutbudet motsvarar god grundservicenivå men morgonförbindelserna till Helsingfors är dåliga eftersom den första direktförbindelsen är framme först kl. 9:55. Det är möjligt att anlända i Helsingfors kl. 7:40 om man startar från Pernå kl. 6:05 och byter i Borgå. Möjligheten att byta framkommer inte i t.ex. Matkahuoltos tidtabeller.

Mellan Liljendal och Lovisa finns bara minimiservicenivåns förbindelser som betjänar resor till skolor och studier. Från Liljendal till Borgå och Helsingfors är de regelbundna förbindelserna på miniminivå och snabbturerna på grundnivå.

På rutten Forsby-Gammelby-Borgå är förbindelserna på medelnivå. På Kabböle-Isnäs-Lovisa-Söderby-rutten trafikerar på torsdagarna servicetrafik som ELY-centralen köpt. Denna rutt har blivit inre trafik i kommunen.

## **Lapträsk**

Avsnittet Lapträsk-Borgå-Helsingfors har förbindelser på grundservicenivå bara på snabbturernas uppsamlingsområde. Förbindelserna med de regelbundna turerna uppnår bara miniminivå.

Förbindelserna på rutten Pukaro-Lapträsk-Lovisa är på miniminivå. Skoltransporterna är köpta av ELY.

På rutten Pukaro-Lapträsk-Lovisa är förbindelsernas service på miniminivå. Kouvola-turerna är ELY-centralens köpta trafik. Turerna har relativt många användare och köpeavtalet fortsätter till år 2015.

Lapträsk-Kouvola-riktningen har förbindelser på grundservicenivå inom snabbturshållplatsernas uppsamlingsområde, men bara minimiservicenivå för de regelbundna turerna.

## **Askola och Pukkila**

Pukkila-Askola-Borgå-Helsingfors-rutten har i nuläget förbindelser på grundservicenivå. Det går 4 – 5 direkta turer/ riktning och bytesförbindelser via Borgå står också till förfarande.

Mellan Askola och Borgå är förbindelserna på grundnivå. Det görs också många resor till arbeten och skolor i riktningen Askola-Borgå.

Från Pukkila görs det resor till studier och service också i Orimattila-Lahtis-riktningen. Förbindelserna dit är på grundservicenivå.

## **Mörskom**

Målsättningen för förbindelserna på rutten Mörskom-Borgå-Helsingfors är grundservicenivå, vilket inte helt uppfylls med nuvarande turer. Mellan Mörskom och Borgå är förbindelserna nästan på grundservicenivå men till Helsingfors finns inge fungerande förbindelser för studeranden och arbetspendlare.

På avsnittet Mörskom-Porlammi finns skolvägsförbindelser på miniminivå, bl.a. för gymnasister men behovet för dessa förbindelser i framtiden är osäkert.

I riktningarna Mörskom-Forsby-Lovisa och Mörskom-Orimattila-Lahtis finns förbindelser på minimiservicenivå.

Från Mörskom pendlar nästan 100 personer både till Borgå och till huvudstadsregionen. Också till Orimattila och Lahtis görs sammanlagt nästan 100 resor från Mörskom. Problemet för förbindelserna i Mörskom är att pendlingsströmmarna trots allt är väldigt små och utspridda att användningen av kollektivtrafik blir liten.

# 5 Utvecklingsåtgärder

## 5.1 Förbättrande av kollektivtrafikutbudet

### Borgå

Målet i Borgå lokaltrafikregion är att förbättra nivån på service i varje fall i Kungsporsens område. För förbindelserna mellan bycentrumen är målet att uppehålla den nuvarande nivån på service.

På rutten Isnäs-Borgå, som sträcker sig till Lovisa, är målet att uppehålla basnivån på service. Under sommaren trafikeras rutten som ELY-centralens inköpstrafik.

### Sibbo

På rutten Nickby-Helsingfors har man satt som mål en attraktiv nivå på servicen och att säkra nivån på service under dygnets stilla timmar. Att uppnå en attraktiv nivå på servicen kräver speciellt fler avgångar på söndagar, ungefär 10+10 turer jämfört med nuvarande 4+4. Den målsatta mellannivån på service på rutten Kervo-Tallmo-Nickby-Söderkulla fordrar också ytterligare turer på veckosluten.

### Borgnäs

På Borgnäs-Nickby-Helsingfors-rutten har man föreslagit en mellannivå på servicen. På vardagar skulle det då finnas ett behov för ytterligare två par av turer och på söndagar för ett par av turer.

På rutten Borgnäs-Träskända fordrar det målsatta uppehållandet av basnivån på service fortsatta inköp av trafikering från ELY-centralen.

### Lovisa

Målet för rutten mellan Strömfors/Svenskby och Lovisa är en basnivå på servicen. För att uppnå målet måste den fortsatta trafikeringen av turerna som trafikerats som ELY-centralens inköpstrafik säkras, möjligtvis som stadens inköpstrafik. Rutten Kabböle-Isnäs-Lovisa-Söderby, som trafikeras en gång i veckan, övergår antagligen också på stadens ansvar.

### Lapträsk

Rutten Pockar-Lapträsk-Lovisa har nu minimumnivåns förbindelser. Målet är säkra den fortsatta trafikeringen av rutter som i dagens läge trafikeras delvis som ELY-centralens inköpstrafik. I fortsättningen innebär detta att Lapträsk och Lovisa kommuner antagligen måste delta i kostnaderna.

### Askola och Pukkila

Inga öknings av utbudet på turer har föreslagits för Askola – Pukkila-trakten.

### Mörskom

Målet på rutten Mörskom-Borgå-Helsingfors är en basnivå på servicen, som uppnås inte helt med de nuvarande turerna. Man har utvärderat konsekvenserna av att lägga till ett par av turer mellan Mörskom och Helsingfors.

## 5.2 Kvalitetsmässiga faktorer av nivån på service

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 mot Helsingfors på följande ställen:

- Fler s.k. ordnade ombyten på rutterna mot Borgå i riktningen mot Helsingfors (det finns t.ex. flera användbara bytesförbindelser genom Borgå på rutterna från Pukkila, Mörskom och Lovisa mot Helsingfors).
- Ordnade ombyten på spårtrafikens stationer (t.ex. möjligheten att byta smidigt från tåg till buss och omvänt i Kervo, Träskända och Mäntsälä).

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

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

Tidtabellsinformationen borde utvecklas i Östra Nylands region, speciellt med hänsyn till möjligheterna att utnyttja ombyten. T.ex. framgår inte ombytesmöjligheterna mot Helsingfors i Borgå på rutterna från Pukkila, Mörskom, eller Lovisa i Matkahuolto's tidtabellsökning. Man kunde överväga att skaffa ett eget reseplaneringssystem (jfr HRT:s reseplanerare och Västra Nylands reseplanerare).

Sambrukbarheten av biljettsystemen 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 trafikeringskontrakt.

## 5.3 Kostnaderna

### 5.3.1 Grunderna för utvärderingarna

Kostnadspåverkan har uppskattats i jämförelse med dagsläget på kilometerbasis utgående från vintertrafik. Kostnaderna frånser biljettintäkter, som minskar kostnaderna en aning. I verkligheten kommer även upprätthållandet nuläget utbud att kosta mer.

Busstrafikens kostnader utgörs av timbaserade utgifter (bl.a. busschaufförens lönekostnader), kilometerbaserade utgifter (bl.a. bränsle och däck), kapitalutgifter (avskrivningar och räntor) och andra kostnader (bl.a. försäkringar). De timbaserade utgifterna utgör den största andelen. Biljettintäkternas betydelse som en kostnadsminskande faktor varierar avsevärt, men kan avsevärt påverka bildandet av kostnadsnivån.

Det är omöjligt att beräkna kostnadspåverkningarna av en målsatt servicenivå i detalj utan en ruttmässig linjenätplan. P.g.a. detta har beräkningarna gjorts utgående från en kilometerbaserad enhetskostnad som ger en uppskattning av kostnadspåverkningarnas helhetsnivå. Beräkningen möjliggör inte en indelning av kostnadspåverkningarna mellan ELY-centralen och kommunerna. Dessutom bör det iaktas att den verkliga kostnadsnivån påverkas bl.a. av de högre kostnaderna av veckosluts-, rusningstids-, natt- och kvällsturer.

Kostnaderna har beräknats med enhetskostnaden 2,00€/km, som innehåller en måttlig vinst på 9 % för trafikidkaren.

Enhetsprisernas kostnadsnivå är från året 2011. Enhetspriserna betecknar både regelbunden trafik 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

#### Sibbo

På Helsingfors-Nickby rutten är kostnaderna ca 48 000 € för de extra söndagsturer en attraktiv nivå på service kräver.

På Kervo-Nickby-rutten kräver en förbättring av nivån på service från basnivå till medelnivå också söndagstrafikering. Kostnaderna för tre par av turer är, beräknade enligt medelkostnaderna, ca 8 000 €/år, men sannolikt högre p.g.a. söndagstrafikering.

På sträckningen Nickby-Borgå kräver en ökning av nivån på service ca två ytterligare ett par av turer i vardagstrafik och ett par av turer i söndagstrafik. De uppskattade kostnaderna är ca 57 000 €.

#### Borgnäs

De tre par av turer om sommaren på rutten Borgnäs-Träskända trafikeras som ELY-centralens inköpstrafik. Kostnaderna är ca 20 000 €.

Förbättrandet av nivån på service från basnivå till medelnivå på rutten Borgnäs-Nickby kräver ca två par av turer i vardagstrafik och ett par av turer på söndagar. Kostnaderna är ca 40 000 €.

De tre par av turer som krävs för att bibehålla en basnivå på service på rutten Borgnäs-Träskända kostar ca 72 000 € per år.

## Mörskom

Förbättrandet av nivån på service kräver ett par turer åt var sitt håll fler på vardagar. Dessa skulle erbjuda en tidigare avgång mot Helsingfors och en senare returförbindelse. Kostnadsuppskattningen är ca 40 000 € om året.

## Lovisa

Två par av turer trafikerade som ELY-centralens inköpstrafik på rutten Isnäs-Borgå ca 12 000€

Fyra skoltransportturer på rutten Svenskby-Lovisa, trafikerade som ELY-centralens inköpstrafik, ca 58 000€

## Lapträsk

Sex skoltransportturer, trafikerade som ELY-centralens inköpstrafik, på rutten Lapträsk-Lovisa ca 90 000 €. Rutten används relativt flitigt och biljettintäkterna täcker ca 70 000 € av kostnaderna.

## 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 kollektivtrafikutternas uppsamlingsområden för de olika serviceklasserna. De som bor under 0,8-1,2 km från en bussrutt, järnvägsstation eller snabbturbussplats räknas höra till kollektivtrafikens uppsamlingsområde. De som bor utanför dessa områden beräknas höra till miniminivån eller den lagstadgade servicenivån.

I nuläget och målsättningsscenarioet fördelas den östnyländska befolkningen över serviceklasserna enligt följande tabell. Enligt målsättningen växer andelen invånare i klasserna på medelnivå och uppåt. Andelen av befolkningen som betjänas av kollektivtrafik på lagstadgad- och miniminivå skulle förbli den samma som i nuläget.

	Nuläge	Målsättning
Konkurrenskraftig nivå	15 %	17 %
Attraktiv nivå	23 %	21 %
Medelnivå	20 %	26 %
Grundservicenivå	19 %	14 %
Miniminivå	17 %	17 %
Lagstadgad nivå	9 %	9 %

Tabell 11 Uppskattning av hur Östra Nylands befolkning fördelas över kollektivtrafikens olika servicenivåer nu och i målsättningsscenarioet.

### Nuläge

Invånarantal	Serrvicenivå						Hela kommunen
	Konkurrens-kraftig nivå	Attraktiv nivå	Medelnivå	Grund-servicenivå	Miniminivå	Lagstad-gad nivå	
Askola			2 100	300	1 300	1 200	4 900
Lappträsk				1 400	400	1 100	2 900
Lovisa		100	9 800	2 800	900	2 000	15 600
Mörskom					1 600	400	2 000
Borgnäs				3 700	300	1 100	5 100
Borgå	12 700	22 200	3 100	4 700	1 700	4 400	48 800
Pukkila				1 000	500	500	2 000
Sibbo	2 300	500	5 100	5 500	3 200	1 700	18 300
Totalt	15 000	22 800	20 100	19 400	9 900	12 400	99 600

### Målsättning

Invånarantal	Serrvicenivå						Hela kommunen
	Konkurrens-kraftig nivå	Attraktiv nivå	Medelnivå	Grund-servicenivå	Miniminivå	Lagstad-gad nivå	
Askola			2 100	1 100	500	1 200	4 900
Lappträsk				1 400	400	1 100	2 900
Lovisa		5 700	4 200	2 800	900	2 000	15 600
Mörskom				900	700	400	2 000
Borgnäs			2 300	1 500	300	1 100	5 100
Borgå	14 900	20 600	3 000	4 800	1 100	4 400	48 800
Pukkila				1 000	500	500	2 000
Sibbo	2 300	3 900	4 700	2 500	3 200	1 700	18 300
Totalt	17 200	30 200	16 300	16 000	7 600	12 400	99 600

Tabell 12 Uppskattning av hur många av de östnyländska kommuninvånarna som omfattas av kollektivtrafikens olika servicenivåer i nuläget och när målsättnings servicenivåerna 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 passagegrupp. Allmänna bestämmelser tillämpas på samma sätt för alla trafikidkare inom ett område. 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 rutter 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 uppbringat 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.

### **Beställar–utförar-modellen**

I beställar-utförar-modellen beställer den behöriga myndigheten produktion av kollektivtrafikservice av trafikidkaren genom anbudsförfarande. I bruttokostnadsmodellen ligger biljetternas vinstrisk hos myndigheten. Enligt nettokostnadsmodellen är risken hos trafikidkaren. Vanligen ansvarar beställaren för planering av rutten 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 Östra Nylands område kommer 16 övergångsperiodsavtal ut år 2014:

- Borgå lokaltrafik och största delen av de inre rutterna
- Förbindelserna till Sköldvik raffineringsområde
- Sibbos inre förbindelser och rutterna från Nickby mot Kervo-, Helsingfors- och Borgåhållet
- Förbindelser från Borgnäs mot Nickby, Mäntsälä och Helsingfors
- Mäntsälä-Pukkila-linjen
- Lovisaregionens förbindelser
- Långa regelbundna turer och snabbturer mot Kouvola- och Kotkahållen

## Källor

Itä-Uudenmaan liitto ym., Itä-Uudenmaan ja Pornaisten joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutasotavoitteet (2004)

Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymään HSL:een, HSL:n julkaisu 17/2010

Palvelutasoselvitys: Sipoon liikenneyhteydet, Sipoon kunta 2004

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia, Uudenmaan liiton julkaisu C 60 - 2007

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 kaupunki-seutujen 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.

# KUVAILEHTI

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 <b>Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso</b> Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelusomärittely				
Tiivistelmä Itä-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 Itä-Uuttamaata koskeva on yksi.  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.  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 liikennöintiäikää ja vuoromäärää. Luokittelussa on sovellettu Liikenneviraston ohjetta 15/2011.				
Asiasanat Joukkoliikenne, palvelutaso, yhteistoiminta				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-257-439-8	1798-8101		1798-8071
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8%)
		Suomi		
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana myös/vain verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut">www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut</a>				
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 <b>Servicenivå för Östra Nylands kollektivtrafik</b> Nylands ELY-centrals servicenivådefiniering för kollektivtrafik				
Sammandrag Utredningen "Servicenivå för Östra 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 Östra 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)
	978-952-257-439-8	1798-8101		1798-8071
Sidoantal		Språk		Pris (moms 8 %)
		Finska		
Distribution/försäljning Publikationen finns också/enda tillgänglig på internetadressen: <a href="http://www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer">www.ely-keskus.fi/nyland/publikationer</a>				
Publikationens finansiär Nylands närings-, trafik- och miljöcentral				
Tryckort och -tid 2011				

Kollektivtrafikens riksomfattande servicenivåfaktorer och -kriterier, ändringar UUEDELY

NSe/MRo/LLa

Utkast 22.6.2011, LL 23.6.2011, NSe 5.9.2011

<b>Servicenivåklass</b>	<b>Konkurrenskraftig nivå</b>	<b>Attraktiv nivå</b>	<b>Medelnivå</b>	<b>Grundservicenivå</b>	<b>Miniminivå</b>	<b>Lagstadgad nivå</b>
<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 transporterna
<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>						
<b>Trafikeringsstid</b>						
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		
<b>Turintervall/-antal</b>						
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		
<b>Avstånd till hållplats</b>	300-500 m gångavstånd	500-800 m gångavstånd	1000 m	1200 m	1200 m	Lagen om grundläggande utbildning, 5 km
<b>Total restid</b>	Högst 1,3 ggr personbilens resetid (eller cykelns i stadsmiljö)					
<b>Antal byten</b>	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

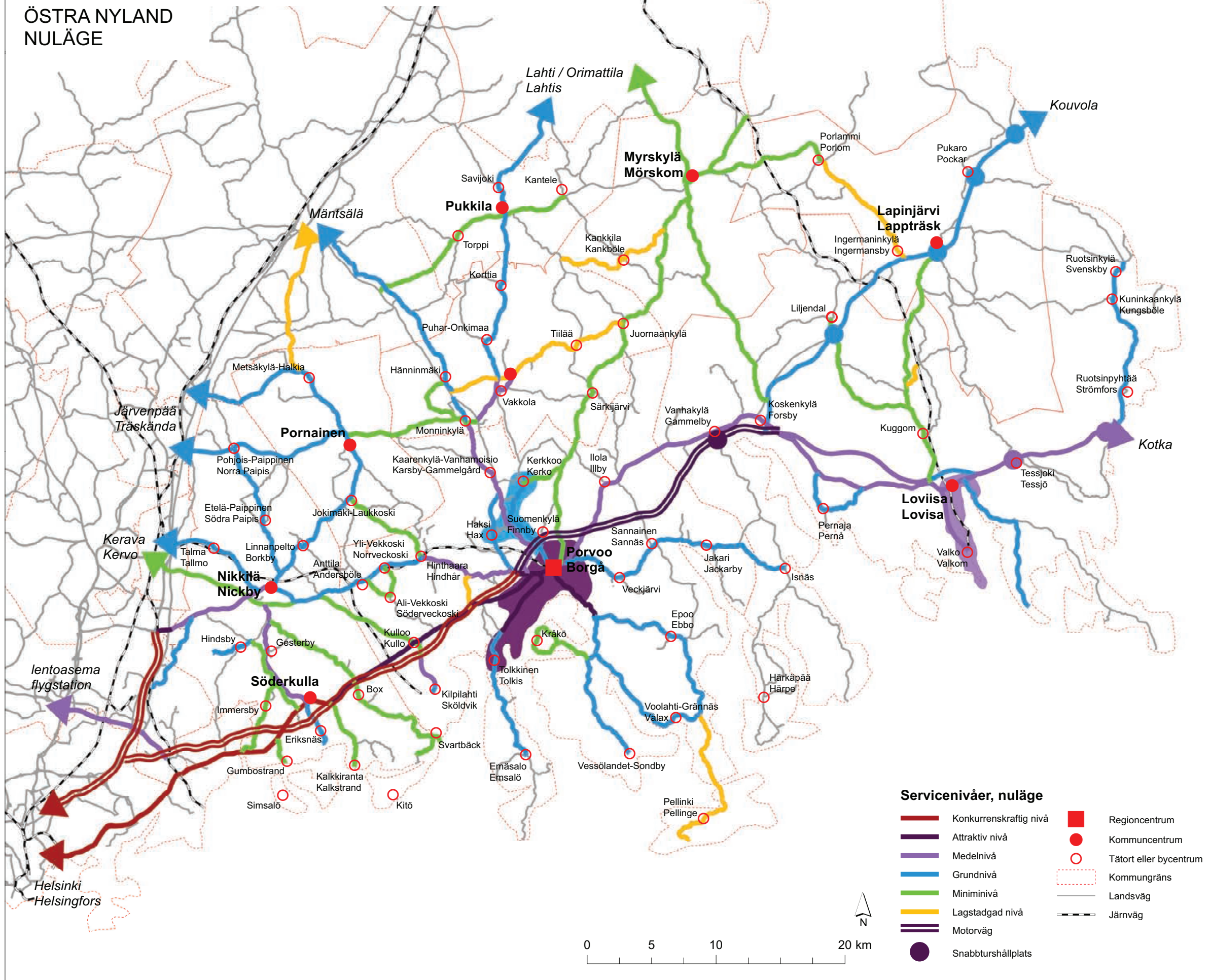
Utkast 22.6.2011, LL 23.6.2011, NSe 5.9.2011

<b>Servicenivåklass</b>	<b>Konkurrenskraftig nivå</b>	<b>Attraktiv nivå</b>	<b>Medelnivå</b>	<b>Grundservicenivå</b>	<b>Miniminivå</b>	<b>Lagstadgad nivå</b>
<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>Kvalitativa faktorer</i>						
<b>Punktlighet/Tillförlitlighet</b>	Bindande tidtabellspunkter (eller realtidshållplatsinfo), störningsinfo	Bindande tidtabellspunkter (eller realtidshållplatsinfo), störningsinfo	Bindande tidtabellspunkter	Bindande tidtabellspunkter	Bindande tidtabellspunkter	
<b>Information</b>	Centraliserad tidtabells- och ruttinfo på nätet, (raltids-) tidtabellsmonitorer i terminaler och vid viktiga hållplatser, tidtabeller att dela ut, pappaerstitdtabeller 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	
<b>Biljettsystem</b>	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	
<b>Fordon</b>	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	
<b>Linjesystemets tydlighet</b>	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		
<b>Infrastruktur</b>	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	



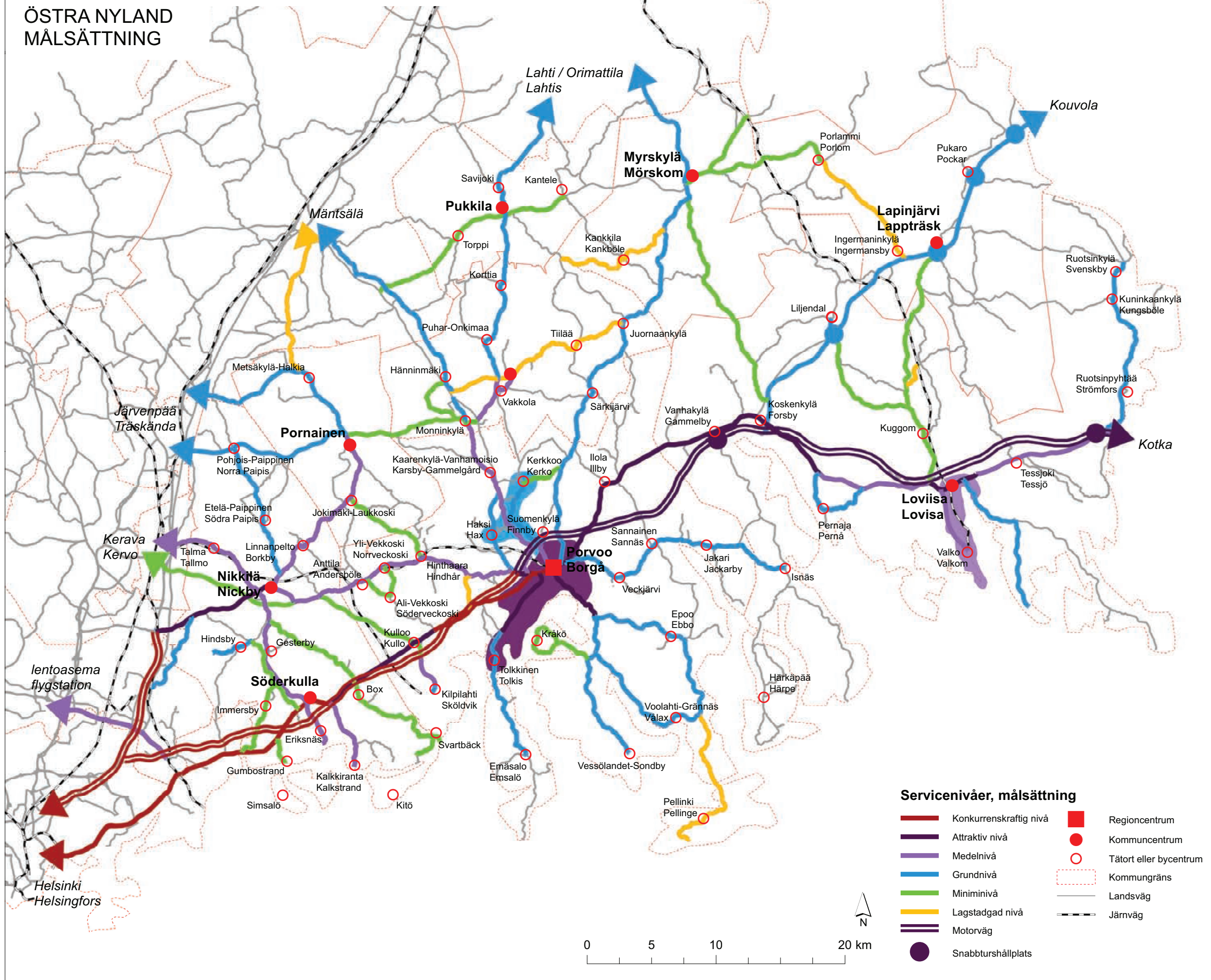
# Bestämmande av nivån på servicen för kollektivtrafiken i Östra och Västra Nyland

ÖSTRA NYLAND  
NULÄGE



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

ÖSTRA NYLAND  
MÅLSÄTTNING





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

ISBN 978-952-257-439-8 (PDF)

ISSN-L 1798-8101

ISSN 1798-8071 (webbpublikation)