



22.12.2016

## ÄRENDE

Bekräftelse av kollektivtrafikens servicenivå för Nylands NTM-centrals område.

## BESLUT

Nylands närings-, trafik- och miljöcentral bekräftar för sitt område en i 4 § i kollektivtrafiklagen (899/2009) avsedd målinriktad servicenivå i enlighet med kartan över servicenivåmål i bilaga 1. Beslutet träder i kraft 1.1.2017 och det gäller till 31.12.2020.

Bilagorna 2 och 3 utgör bakgrundsmaterial till servicenivåbeslutet. Bilaga 4 innehåller regionala persontrafikutredningar och servicenivåbestämningar.

Servicenivån som bekräftas med detta beslut styr Nylands NTM-centrals och kommunernas kollektivtrafikupphandlingar samt övrig utveckling av kollektivtrafiken. Den bestämda servicenivån ger emellertid ingen part en subjektiv rätt att erhålla kollektivtrafiktjänster i enlighet med detta.

## MOTIVERING

Den målinriktade servicenivån grundar sig på regionalt bestämningsarbete som styrts av persontrafikarbetsgrupper på fem planeringsområden. Vid bedömning av trafikens efterfrågan har man beaktat behoven hos olika befolkningsgrupper. Under arbetet ordnades workshops på planeringsområdena där områdets behov för kollektivtrafik utreddes. Transportörerna på området gavs en möjlighet att uttrycka sin åsikt om servicenivåutkastet under arbetets gång samt när servicenivåbestämningarna blivit klara. Kommunerna i området deltog i bestämningen av servicenivån genom persontrafikarbetsgruppens arbete samt genom att ge ett utlåtande om sitt områdes servicenivåbestämmande.

Av det regionala arbetet skapades en sammanhängande helhet genom att gå igenom regionalt servicenivåarbete och anpassa dem till varandra för att beskriva hela behörighetsområdets målinriktade servicenivå.

Under arbetet med att bestämma servicenivån har man samarbetat med behöriga myndigheter i kommunen. Landskapsförbunden tillförde en regional helhetssyn på kollektivtrafiken och dess koppling till planeringen av markanvändningen.

När den målinriktade servicenivån förverkligas tryggar den kollektivtrafikens basservice samt möjliggör en ökad användning av kollektivtrafiken i stadsregionerna. Tryggandet av grundtjänster främjar förverkligandet av regional och social jämlikhet. En ökad användning av kollektivtrafiken förhindrar en utveckling av markanvändningens spridning, minskar trafikstockningen på farleden och främjar tyglandet av klimatförändringen.

## TRAFIKVERKETS ANVISNINGAR

Trafikverkets anvisningar 31/2015. Joukkoliikenteen palvelutason määrittely (Bestämmande av nivån på servicen i kollektivtrafiken).

**TILLÄMPADE RÄTTSNORMER**

Kollektivtrafiklagen (869/2009)  
 Förvaltningslagen (434/2003)  
 Förvaltningsprocesslagen (586/1996)

**SÖKANDE AV ÄNDRING**

Detta beslut får inte överklagas genom besvär.

**TILLÄGGSUPPGIFTER**

Tilläggsuppgifter kan begäras på adressen:  
[info.joukkoliikenne.uus@ely-keskus.fi](mailto:info.joukkoliikenne.uus@ely-keskus.fi) eller  
 skriftligt från registratorskontoret: NTM-centralen i Nyland, PB 36,  
 00521 Helsingfors

Vid direktörens frånvaro  
 enhetschef, trafiksystem

Minna Weurlander

Ledare för kollektivtrafikteamet

Eini Hirvenoja

**BILAGOR**

Bilaga 1 Servicenivåmålen i kollektivtrafiken på Nylands NTM-centrals område för åren 2017-2020 samt kriterier för servicenivåklasser

Bilaga 2 Bakgrund och motiveringar för beslut om servicenivå

Bilaga 3 Betydande knuthållplatser på området exklusive knuthållplatser på HRT:s, Tavastehus och Lahtis behörighetsområden

Bilaga 4 Regionala persontrafikutredningar

Från definition av servicenivå till effektiv persontrafik i Forssaregionen  
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-482-8>

Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland  
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-511-5>

Mellersta Nylands kommuners och Nylands NTM-centrals utredning om persontrafik och definition av kollektivtrafikens servicenivå  
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-497-2>

Riihimäen tehokkaat henkilökuljetukset yhteistyötä lisäämällä ja raja-aidoista luopumalla (Effektiva persontransporter i Riihimäki genom ökat samarbete och avstånd från barriärer)  
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-375-3>

Utredning av kollektivtrafiken i Västra Nyland: Fastställande av servicenivån och utvecklingsprogram 2017-2020  
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-503-0>

# Bilaga 1. Servicenivåkarta

Nylands NTM-centrals mål för den kollektiva persontrafikens servicenivå ur regionens invånares perspektiv på dagliga transporter (omfattar inte tågturer)

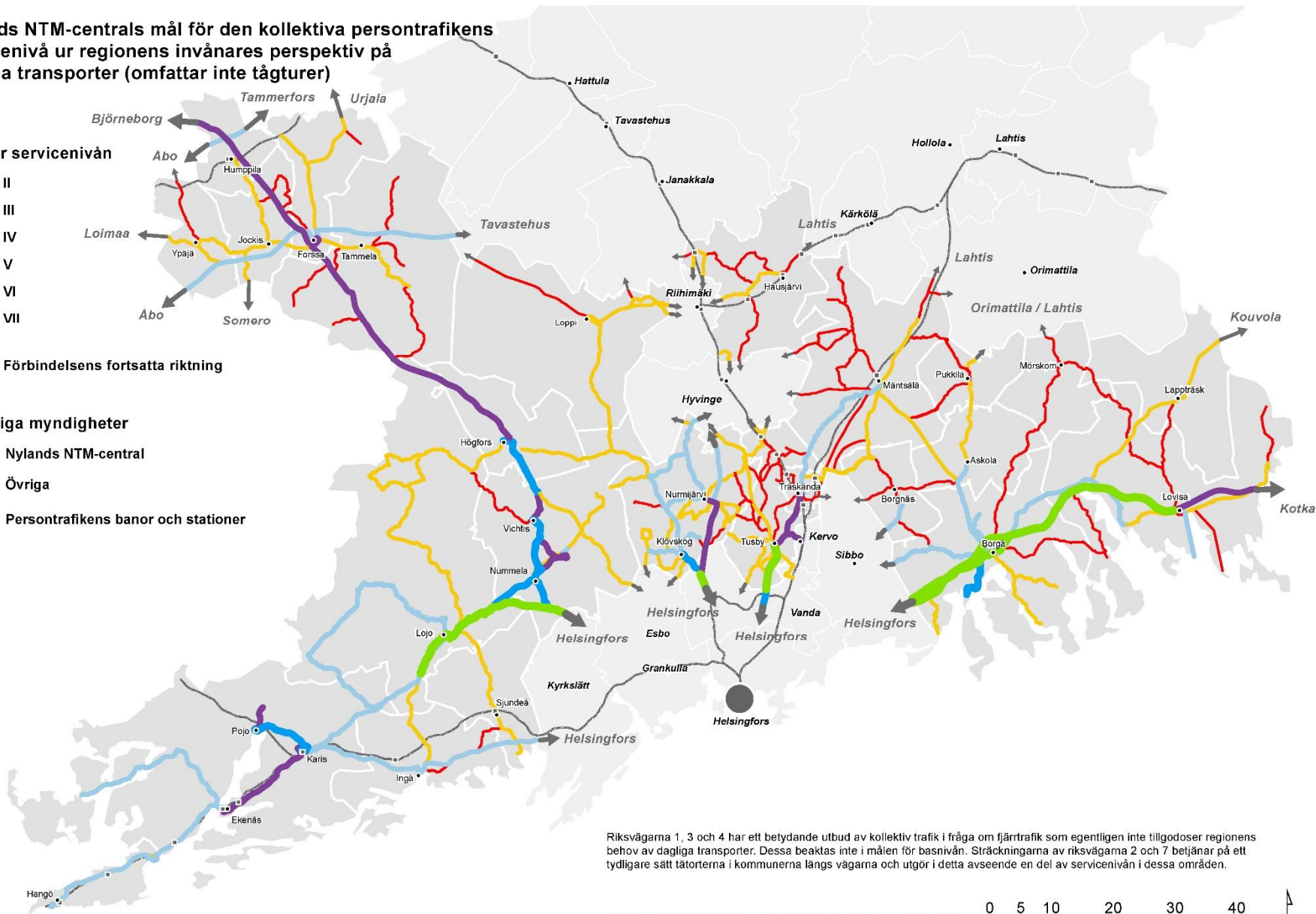
Mål för servicenivån

- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII

Förbindelsens fortsatta riktning

Behöriga myndigheter

- Nylands NTM-central
- Övriga
- Persontrafikens banor och stationer



Riksvägarna 1, 3 och 4 har ett betydande utbud av kollektiv trafik i fråga om fjärtrafik som egentligen inte tillgodoser regionens behov av dagliga transporter. Dessa beaktas inte i målen för basnivån. Sträckningarna av riksvägarna 2 och 7 betjänar på ett tydligare sätt tätorterna i kommunerna längs vägarna och utgör i detta avseende en del av servicenivån i dessa områden.

## Bilaga 1. Servicenivåkarta (förklaringar)

| Vintertrafik                 | Tillämpnings-<br>tid                          | I              | II                         | III         | IV                         | V                                | VI  | VII   |
|------------------------------|---|----------------|----------------------------|-------------|----------------------------|----------------------------------|---|---|
| Trafikerings-<br>tid         | Mån-Tors                                      | 5.30-<br>22.30 | 6.00-<br>22.30             | 7.00-21.30  | 7.00-20.00                 | 7.00-<br>18.00                   | 7.00-/8.00-17.00  | 8.00-<br>16.00  |
|                              | Fre   | 5.30-<br>01.30 | 6.00-<br>23.30             | 7.00-21.30  | 7.00-20.00                 | 7.00-<br>18.00                   | 7.00-/8.00-17.00  | 8.00-<br>16.00  |
|                              | Lör   | 6.00-<br>01.30 | 7.00-<br>23.30             | 9.00-21.30  | 9.00-18.00                 | 10.00-<br>15.00                  | Vid behov   | -   |
|                              | Sön   | 7.00-<br>23.20 | 9.00-<br>21.30             | 11.00-18.30 | 12.00-17.00                | Vid behov                        | Vid behov   | -   |
| Turtäthet/<br>antal turer    | Rusning (ca kl.<br>7-9 och 15-17)             | ≤ 10 min       | ≤ 15 min                   | ≤ 30 min    | ≤ 30 min                   | ≥ 1 tur i tim-<br>men            | 3-5 turer/ rikt-<br>ning/dygn (skol-<br>, studie-, arbets-<br>reseförbindel-<br>ser och/eller<br>ärende-förbin-<br>delse) | 1-2 turer/ rikt-<br>ning/dygn (skol-<br>, studie-, arbets-<br>reseförbindel-<br>ser och/eller<br>ärende-förbin-<br>delse) |
|                              | Vardag kl. 9-14                               | ≤ 15 min       | ≤ 20 min                   | ≤ 30 min    | ≤ 60 min                   | ≥ 1 tur inom två<br>timmar       |   |   |
|                              | Vardag tidig<br>kväll kl. 18-20               | ≤ 15 min       | ≤ 20 min                   | ≤ 30 min    | ≤ 60 min                   | -                                | -   | -   |
|                              | Lördagar                                      | ≤ 20 min       | ≤ 30 min                   | ≤ 60 min    | ≥ 1 tur inom två<br>timmar | 1-4 turer/rikt-<br>ning/<br>dygn | 0-2 turer/rikt-<br>ning/<br>dygn  | -   |
|                              | Söndagar                                      | ≤ 20 min       | ≤ 30 min                   | ≤ 60 min    | ≥ 1 tur inom två<br>timmar | 0-2 turer/rikt-<br>ning/<br>dygn | 0-2 turer/rikt-<br>ning/<br>dygn  | -   |
|                              | Tidig morgon<br>och sen kväll<br>(alla dagar) | ≤ 30 min       | ≤ 60 min                   |             | -                          | -                                | -   | -   |
|                              | Nattrafik                                     | ≤ 60 min       | ≥ 1 tur inom två<br>timmar |             | -                          | -                                | -   | -   |
| Gångavstånd till hållplatsen |   | ≤ 400 m        | ≤ 500 m                    | ≤ 800 m     | -                          | -                                | -   | -   |

## Bilaga 2. Bakgrund och motiveringar för beslut om servicenivå

### 1. NTM-centralens roll och uppgifter vid ordnande av kollektivtrafik

#### 1.1 NTM-centralens uppgifter inom kollektivtrafiken

NTM-centralerna sköter för sin del om tillgängligheten av kollektivtrafikens tjänster och skapar förutsättningar för att den kollektiva trafiken fungerar och är smidig. NTM-centralerna bestämmer den målriktade servicenivån för kollektivtrafiken i samarbete med övriga aktörer på området, skaffar trafik-tjänster och beviljar tillstånd för linjebaserad och anropsstyrd kollektivtrafik. NTM-centralerna sköter också uppgifter i anslutning till kollektivtrafikens statsbidrag.

Kollektivtrafikens behov beaktas i all trafikplanering. Förutom utvecklingen av kollektivtrafikens tjänster är målet att förbättra hållplatsernas utrustning och utveckla vägarnas vinterunderhåll med beaktande av kollektivtrafikens behov samt att främja fungerande resekedjor genom att förbättra anslutningsparkering och förbindelser till hållplatserna.

I och med den inledda regionförvaltningsreformen upphör NTM-centralernas uppgift som kollektivtrafikens behöriga myndighet från och med 1.1.2019. Kollektivtrafikuppgifterna överförs eventuellt till landskommunerna. Vid fattandet av detta beslut finns det ingen säker information tillgänglig om framtida förnyelser. NTM-centralen i Nyland har emellertid ansett att bestämmandet av servicenivån är nyttigt för trafikplaneringen och för allokeringen av offentlig finansiering på området. Därför fastställs servicenivån på kollektivtrafiken för åren 2017–2020. Den nya regionmyndigheten har, om det så beslutar, tillräckligt med tid för förberedelse av följande bestämmande av servicenivån.

#### 1.2 Kollektivtrafiklagens skyldigheter

Ordnande av kollektivtrafik regleras av EU:s förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg samt den nationella kollektivtrafiklagen.

I kollektivtrafiklagens 4 § konstateras att de behöriga myndigheterna för kollektivtrafiken är skyldiga att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde. Kommunikationsministeriet bestämmer nivån på servicen i trafiken på riksnivå. När nivån på servicen bestäms ska behoven hos olika befolkningsgrupper beaktas.

När myndigheterna bereder bestämmandet av nivån på servicen ska de till behövliga delar samarbeta sinsemellan samt med kommunerna och förbunden på landskapsnivå. Den angivna nivån på servicen gäller en viss tid.

Kollektivtrafiklagens reformarbete är i gång och när det förverkligas upphäver trafikbalken i fortsättningen skyldigheten som gäller fattandet av servicenivåbeslutet.

### 2. Kollektivtrafikens utvecklingsmål på behörighetsområdet för Nylands NTM-central

På områden av olika typer finns det behov för olika kollektivtrafiktjänster. Det finns goda förutsättningar för en ökning i kollektivtrafikens popularitet särskilt inom trafiken som riktas mot huvudstadsregionen. På andra ställen strävar man till att säkerställa kollektivtrafikens basservice.

## Bilaga 2. Bakgrund och motiveringar för beslut om servicenivå

Utvecklingsmål för kollektivtrafiken vid NTM-centralen i Nyland är att förbättra förutsättningarna för områdets starka stamlinjer, att säkerställa basservicenivån på områden med måttlig efterfrågan på kollektivtrafik och att erbjuda kollektivtrafikens basservice också på landsbygden.

Grunden för ett fungerande kollektivtrafiksystem utgår från utvecklingen av samhällsstrukturen. En tillräcklig befolkningsgrund samt arbetsplatser och tjänster längs med knutpunkter och stamrutter skapar förutsättningar för konkurrenskraftiga kollektivtrafiktjänster. Kollektivtrafiken är ett attraktivt färdssätt när det finns tillräckligt med turutbud, restiderna är konkurrenskraftiga med en personbil, biljettsystemen är kompatibla och priset är förmånligt. Konkurrenskraften kan förbättras med god information för resenärer och marknadsföring av kollektivtrafiken samt med olika kvalitetsfaktorer som förbättrar reseupplevelsen.

*”Grunden för vår verksamhet är att människorna alltid när det är möjligt skulle välja ett annat transportsätt än den egna bilen: att gå, cykla, ta metron, bussen, tåget eller spårvagnen. Därmed skulle också trafikutsläppen minska. Vi vill att det ska vara säkert och smidigt att röra sig från ett ställe till ett annat, att det är goda förbindelser och att det inte går åt alltför mycket tid till arbetsresan.*

*Att utveckla bland annat anslutningsparkeringen utgör en viktig faktor i om människorna väljer kollektivtrafiken eller personbilen. Vi klarar inte av det ensamma. Samarbete är viktigt. Vi samarbetar inom trafiksystem och trafiksäkerhet bland annat med kommuner, landskapets förbund, Trafikverket och HRT. Vi säkerställer tillsammans med kommunerna att stadsplaneringen stöder en hållbar samhällsstruktur och kollektivtrafik.”*

*(källa: trafikstrategi 2025 för NTM-centralen i Nyland)*

### 3. Verksamhetsmiljö

På behörighetsområdet för NTM-centralen i Nyland varierar förutsättningarna för ordnande av kollektivtrafik stort, som också kommunernas intentioner att utveckla kollektivtrafiken. Från Nylands NTM-centrals område pendlar ca 90 000 personer till huvudstadsregionen. Pendlingen fokuseras till Mellersta och Västra Nyland som också har kollektivtrafikens största användarpotential.

Kommunerna i Mellersta Nyland ser kollektivtrafiken som en viktig konkurrensfaktor och satsar starkt på en hög servicenivå. Nylands NTM-central deltar i upphandlingen av trafiken och med hjälp av offentlig finansiering har man uppnått en betydligt högre servicenivå än efterfrågan enbart i Mellersta Nyland skulle ha möjliggjort.

Tågtrafikens betydelse som färdssätt är på huvudbanans och strandbanans influensområde i Mellersta och Västra Nyland dominerande och betydelsen av smidiga resekedjor inom kollektivtrafiken är avgörande. NTM-centralen och kommunerna ordnar anslutningstrafik till stationerna och övriga viktiga knuthållplatser, samt effektiviserar resekedjor med olika arrangemang för anslutningsparkering. I förbindelserna i Lojo, Nurmijärvi, Tusby och Vichtis framhävs däremot förstklassiga bussförbindelser till huvudstadsregionen.

I Borgå samt mellan Borgå och Helsingfors sköts trafiken på marknadsvillkor. Kommunens och NTM-centralens roll är att samarbeta och förhandla med transportörer så att man å ena sidan kan främja verksamhetsförutsättningarna för trafiken på marknadsvillkor och å andra sidan säkerställa att servicenivån också ansvarar myndighetens uppfattning om trafikbehovet.

I Forssa- och Riihimäki-området och utanför stadstrafiken, samt i kommunerna i norra delen av Östra Nyland, är målet att förverkliga nödvändiga kollektivtrafiktjänster som öppen persontrafik genom att

## Bilaga 2. Bakgrund och motiveringar för beslut om servicenivå

kombinera kommunernas och NTM-centralens trafik. Målet är att behålla nuvarande nivån, varmed man tryggar närmast skolelevernas och studerandenas resor och möjliggör arbetsresor.

### 4. Samarbete

#### 4.1 Samarbete med kommunerna i området

Bestämmande och förverkligande av servicenivån grundar sig på ett tätt samarbete och växelverkan med kommunerna på behörighetsområdet för Nylands NTM-central. Samarbetet har beskrivits mera i detalj i punkterna 6, 8 och 9.

#### 4.2 Samarbete med kollektivtrafikens övriga behöriga myndigheter

På Nylands, Päijänne-Tavastlands och Egentliga Tavastlands område är kollektivtrafikens behöriga myndigheter HRT, Lahtis och Tavastehus regionala myndigheter, Hyvinge och Riihimäki städer samt på området utanför dem Nylands NTM-central. Kommunikationsministeriet ansvarar för bestämmandet av servicenivån för nationell trafik.

Vid bestämmandet av servicenivån för Nylands NTM-central har man inte till alla delar kunnat beakta målen för behörighetsområdets interna eller externa grannmyndigheter, eftersom det inte ännu fanns kännedom om servicenivåmålen. Kommunikationsministeriet har inte bestämt en servicenivå för trafiken på riksnivå. Utlåtanden på Nylands NTM-centrals servicenivåutkast har emellertid begärts av behörighetsområdets övriga behöriga myndigheter. Nylands NTM-central anser att det är viktigt att samordna olika myndigheters servicenivåmål på behörighetsområdenas gränser.

Ett nära samarbete med övriga behöriga myndigheter är nödvändigt i fortsättningen. Samarbetsbehov finns t.ex. inom trafikplaneringen, gemensamma upphandlingar, kommunikation och biljettsystem. Biljettsystemens samverkan särskilt med HRT:s biljettsystem, men också med biljettsystemen för övriga behöriga myndigheter, är med tanke på resenärerna viktigt och eftersträvbart.

Största delen av kollektivtrafikresandet på behörighetsområdet för Nylands NTM-central riktar sig till HRT:s område. Lösningar som genomförs på HRT:s behörighetsområde påverkar centralt ordnandet av kollektivtrafiken för Nylands NTM-central. Från NTM-centralens område behövs smidiga och snabba förbindelser med en god servicenivå och med lämpliga rutter till Helsingfors centrum.

Tusby, Nurmijärvi och Sjundeå kommuner överväger som bäst en anslutning till HRT:s behörighetsområde. Under planeringsperioden kan det ske också andra ändringar i behörighetsområdena. Eventuella anslutningar har betydande inverkan på ordnandet av kollektivtrafiken för Nylands NTM-central.

Nylands NTM-central har tillsammans med HRT gemensamma trafikupphandlingar i riktning av Kyrkslätt, där NTM-centralen upphandlar trafiken mellan Kyrkslätt och Sjundeå, samt i Sibbo, där HRT upphandlar trafiken fram till Nickby och Nylands NTM-central fortsättningen på turerna från Nickby till Träskända, Borgnäs och Borgå.

Nylands NTM-central koncentrerar sig i sina trafikupphandlingar på trafik som betjänar kommunerna på dess eget behörighetsområde. Nylands NTM-central upphandlar inte enbart trafik som betjänar övriga behöriga myndigheters områden. På planeringsområdet gäller detta

- den interna trafiken i de behöriga städerna Riihimäki och Hyvinge
- trafik som överskrider kommungränserna, som trafikeras helt på Riihimäkis och Hyvinge behörighetsområden

## Bilaga 2. Bakgrund och motiveringar för beslut om servicenivå

- trafiken mellan Riihimäki och Hyvinge
- intern trafik eller trafik som överskrider kommungränserna, som trafikeras helt på Tavastehus eller Lahtis behörighetsområde eller mellan dessa
- den interna trafiken på HRT:s område

I servicenivån för förbindelsen mellan landskapscentrum på Nylands NTM-centrals landskapsområde Lahtis-Tavastehus samt i förbindelserna från landskapscentrum till huvudstadsregionen, dvs. från Tavastehus och Lahtis till Helsingfors, och på samma sätt som i de långväga förbindelserna som riktar sig utanför Nylands NTM-central, stöder sig NTM-centralen på de riktlinjer som presenterats i Trafikverkets publikation (34/2016) *Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso, Maakuntakeskuksen väliset matkaketjut (Målinriktad servicenivå för tjänster inom trafik, Resekedjor mellan landskapscentrum)*.

På Hyvinge- och Riihimäki-områdena finansierar NTM-centralen för Nyland trafikupphandlingar med statsbidrag som beviljas stadsmyndigheterna. Tavastehus- och Lahtis-regionerna samt HRT utgör stadsregioner som får statsbidrag från Trafikverket.

I trafikbalken föreslås inte ändringar i uppgifterna för kommunala och regionala behöriga myndigheter eller i behörighetsområden (regeringens linjering 5.4.2016). I fortsättningen kan det finnas behov att ändra kollektivtrafikens behörighetsområden till följd av organiseringar inom landskapsreformen. Ändringarna kan gälla kollektivtrafikens behöriga myndigheter eller deras behörighetsområden samt samarbete mellan behöriga myndigheter.

### 5. Kortfattad beskrivning av metoder för organisering av trafik på området

Trafikens organiseringsmetoder varierar på behörighetsområdet för Nylands NTM-central. Kollektivtrafiktjänster ordnas på marknadsvillkor där det finns förutsättningar för det. Trafik på marknadsvillkor har en central ställning i Östra Nyland inom regiontrafiken i Borgå och mellan Borgå och Helsingfors samt delvis i Västra Nyland. I en del av kommunerna sköts kollektivtrafiktjänster ännu i huvudsak genom trafikeringssavtal under övergångsperioden. Trafiken som sköts genom övergångsperiodens trafikeringssavtal fortsätter som ruttrafik på områden med den bästa efterfrågan samt i vissa skoltransporter. För övrigt strävar man till att upphandla trafik i enlighet med servicenivåbeslutet och inom finansieringsramarna för NTM-centralen och kommunerna.

NTM-centralen stöder uppkomsten av trafik på marknadsvillkor exempelvis genom att tillsammans med kommunerna ordna öppen kollektivtrafik som grundar sig på skoltransporter till bruk för alla eller genom att köpa anslutningstrafik som matar stamlinjerna.

Där det inte uppkommer en tillräcklig servicenivå på marknadsvillkor upphandlar NTM-centralen kollektivtrafiktjänster inom ramarna för sina resurser och i samarbete med kommunerna. Kommunerna främjar kollektivtrafikresande genom att finansiera upphandlingen av trafiktjänster samt genom att stöda priserna för stads-, region- och arbetsresebiljetter. NTM-centralen stöder kollektivtrafikresande genom att bevilja statsbidrag för biljettstöd och till kommuner för lokal- och servicetrafik samt kollektivtrafikens utvecklingsprojekt.

Bevarandet av offentliga trafiktjänster på områden och under tider med mindre efterfrågan är utmanande. Redan nu är rollen av anropsstyrd trafik och servicetrafik betydande, men i fortsättningen måste olika tjänster inom offentlig trafik och förvaltningstransporter göras tillgängliga på ett enklare och öppnare sätt för kunderna. NTM-centralen deltar inom ramarna för sina egna finansieringsmöjligheter i skapandet av förnuftiga helheter som är oberoende av kommun- och förvaltningsgränser samt i testandet av nya verksamhetsmodeller.



## Bilaga 2. Bakgrund och motiveringar för beslut om servicenivå

### 6. Process för bestämmande av servicenivå och interaktion

Kollektivtrafikens servicenivå har bestämts i fem delutredningar separat för Forssa- och Riihimäki-regionerna samt för Västra, Mellersta och Östra Nyland. Utredningarna har gjorts under åren 2015–2016. Nylands NTM-central har fungerat som beställare och instruktör för utredningarna tillsammans med områdets kommuner samt Nylands och Tavastlands förbund. I tabell 1 har man presenterat planerna och planeringsområden samt deras befolkning och pendlingen till huvudstadsregionen.

Tabell 1. Områdesindelning för bestämmande av servicenivån för NTM-centralen i Nyland, befolkningsmängder och pendling som riktas mot huvudstadsregionen

| Plan  | Planeringsområde  | Områdets befolkning* | Antalet pendlare till huvudstadsregionen* |
|---|---|----------------------|---|
| Persontrafikutredning och bestämmande av kollektivtrafikens servicenivå i Mellersta Nylands kommuner och Nylands NTM-central            | Hyvinge och Träskända städer samt Mäntsälä**, Nurmijärvi, Tusby och Borgnäs** kommuner  | 194 000              | Ca 39 000                                 |
| Effektiva persontransporter i Riihimäki genom ökat samarbete och avstånd från barriärer   | Riihimäki distrikt (Riihimäki, Hausjärvi och Loppis) samt Hyvinge stad.   | 93 000               | Ca 9 000                                  |
| Utredning av kollektivtrafiken i Västra Nyland: Fastställande av servicenivån och utvecklingsprogram 2017–2020                          | Lojo, Vichtis, Ingå, Sjundeå, Högfors, Hangö och Raseborg kommuner.   | 135 000              | Ca 26 000                                 |
| Från definition av servicenivå till effektiv persontrafik i Forssaregionen  | Forssaregionen (Forssa, Humppila, Jockis, Tammela och Ypäjä)  | 34 000               | Ca 400                                    |
| Utredning om persontrafik och bestämmande av servicenivån för kollektivtrafiken av kommunerna i Östra Nyland och NTM-centralen i Nyland | Askola, Lapträsk, Lovisa, Mörskom, Mäntsälä**, Borgnäs**, Borgå, Buckila och beträffande NTM-centralens och HRT:s gemensamma trafik också Sibbo | 103 000              | Ca 10 000                                 |

\*) Enligt servicenivåplanen.

\*\*\*) Trafiken i Mäntsäläs och Borgnäs kommuner behandlades delvis i Östra Nylands planer och delvis i Mellersta Nylands planer.

Servicenivåplanerna har utarbetats i nära interaktion med områdets kommuner och transportörerna. Också invånarnas synpunkter har hörts. Interaktionsprocessen har varierat på olika områden.

Den regionala persontrafikarbetsgruppen har fungerat som styrgrupp för alla planer. Planerna har grundat sig på Trafikverkets anvisning för servicenivån (Trafikverket 31/2015). Planeringens framskridnings-sätt har emellertid avvikit från varandra.

#### Mellersta Nylands plan

- För att höra invånarna genomfördes en internet-baserad enkät om kollektivtrafiken, som väckte mycket intresse i regionen. Man fick totalt 3131 svar.
- Områdets centrala kollektivtrafikföretag intervjuades.

## Bilaga 2. Bakgrund och motiveringar för beslut om servicenivå

- Tillsammans med kommunrepresentanterna arrangerades kommunspecifika möten.  
Riihimäkis plan

- Tavastlands yrkeshögskola genomförde en enkät som studiearbete för planeringsområdets kollektivtrafikanvändare, de största företagen och studeranden. Man fick ca 180 svar.
- Förslaget för kollektivtrafikens servicenivå på planeringsområdet presenterades för områdets transportörer och Bussförbundet.

### Västra Nylands plan

- Regionala workshops ordnades där utvecklingsmålen för kollektiv- och persontrafiken bestämdes både regionalt och för förbindelser i riktning mot huvudstadsregionen. I workshopen deltog representanter från förvaltningskommuner som ordnar transporter, kommunbeslutsfattare, representanter för boendeföreningar samt transportörer.
- Ett evenemang ordnades för transportörer.

### Forssas plan

- Invånarnas önskemål och behov beträffande kollektivtrafiken samlades in genom en internet-baserad enkät. Man fick 220 svar.
- Ett separat möte ordnades med respektive kommun.
- Arbetet presenterades i utkastskedet också för områdets transportörer och Bussförbundets representant.

### Östra Nylands plan

- Tillsammans med ansvariga för kommunernas kollektivtrafik och persontransporter ordnades en workshop där man behandlade invånarnas behov av transporter.
- Ett diskussionstillfälle ordnades med transportörer.
- Ett utkast på servicenivån presenterades på kommunernas och NTM-centralens www-sidor för kommentarer av publiken. Man fick ca 80 kommentarer.

Utlåtanden på alla planer begärdes av kommunerna, Nylands och Tavast förbunden, representanter för transportörer och övriga parter. I Västra, Mellersta och Östra Nyland korrigerades planer utifrån utlåtandena. I Forssa- och Riihimäki-regionerna antecknades utlåtandena för kännedom och de har beaktats vid utarbetandet av servicenivåsammandraget.

Nylands NTM-central har registrerat erfarenheter och upplevelser som gjorts i bestämmandet av servicenivån som det lönar sig att utnyttja i ett eventuellt bestämmande av servicenivån i fortsättningen.

## Förslag till servicenivå

### 7.1 Trafikutbud

Nylands NTM-central bekräftar för sitt område den servicenivå för trafikutbud som presenterats i kartan i bilaga 1. Bestämmande av servicenivån grundar sig på servicenivåklassificeringar i enlighet med Trafikverkets anvisning för servicenivån (Trafikverket 31/2015). Servicenivån har bestämts i enlighet med målen för en vardag på vintern. Under sommartid och övriga tider med mindre efterfrågan kan man vara flexibel beträffande målen.

Tabell 2. Vintertrafikens kvantitativa servicenivåfaktorer i enlighet med Trafikverkets anvisning för bestämmande av servicenivå

| Vintertrafik                 | Tillämpningstid                         | I          | II                      | III         | IV                      | V                       | VI  | VII   |
|------------------------------|---|------------|-------------------------|-------------|-------------------------|-------------------------|---|---|
| Trafikerings-tid             | Mån-Tors                                | 5.30-22.30 | 6.00-22.30              | 7.00-21.30  | 7.00-20.00              | 7.00-18.00              | 7.00-/8.00-17.00  | 8.00-16.00  |
|                              | Fre                                     | 5.30-01.30 | 6.00-23.30              | 7.00-21.30  | 7.00-20.00              | 7.00-18.00              | 7.00-/8.00-17.00  | 8.00-16.00  |
|                              | Lör                                     | 6.00-01.30 | 7.00-23.30              | 9.00-21.30  | 9.00-18.00              | 10.00-15.00             | Vid behov   | -   |
|                              | Sön                                     | 7.00-23.20 | 9.00-21.30              | 11.00-18.30 | 12.00-17.00             | Vid behov               | Vid behov   | -   |
| Turtät-het/antal tu-rer      | Rusning (ca kl. 7-9 och 15-17)          | ≤ 10 min   | ≤ 15 min                | ≤ 30 min    | ≤ 30 min                | ≥ 1 tur i timmen        | 3-5 turer/ riktning/dygn (skol-, studie-, arbetsreseförbindelser och/eller ärendeförbindelse) | 1-2 turer/ riktning/dygn (skol-, studie-, arbetsreseförbindelser och/eller ärendeförbindelse) |
|                              | Vardag kl. 9-14                         | ≤ 15 min   | ≤ 20 min                | ≤ 30 min    | ≤ 60 min                | ≥ 1 tur inom två timmar |   |   |
|                              | Vardag tidig kväll kl. 18-20            | ≤ 15 min   | ≤ 20 min                | ≤ 30 min    | ≤ 60 min                | -                       | -   | -   |
|                              | Lördagar                                | ≤ 20 min   | ≤ 30 min                | ≤ 60 min    | ≥ 1 tur inom två timmar | 1-4 turer/riktning/dygn | 0-2 turer/riktning/dygn   | -   |
|                              | Söndagar                                | ≤ 20 min   | ≤ 30 min                | ≤ 60 min    | ≥ 1 tur inom två timmar | 0-2 turer/riktning/dygn | 0-2 turer/riktning/dygn   | -   |
|                              | Tidig morgon och sen kväll (alla dagar) | ≤ 30 min   | ≤ 60 min                |             | -                       | -                       | -   | -   |
|                              | Nattrafik                               | ≤ 60 min   | ≥ 1 tur inom två timmar |             | -                       | -                       | -   | -   |
| Gångavstånd till hållplatsen | ≤ 400 m                                 | ≤ 500 m    | ≤ 800 m                 | -           | -                       | -                       | -   |   |

I servicenivåklasserna II och III utgör kollektivtrafiken ett verkligt alternativ för användning av personbil och målet är att möjliggöra en smidig vardag utan personbil. Att använda kollektivtrafik är relativt fritt med tanke på tidtabellerna på vardagarna och i klass II också under veckosluten. Kollektivtrafiken är tydligt konkurrenskraftig med personbilen åtminstone under rusningstider.

I servicenivåklass IV erbjuder kollektivtrafiken ett transportalternativ för dagliga mål som arbets-, skol-, studie-, hobby- och ärendemål. Målet är att möjliggöra goda förbindelser för vardagen. Också under veckosluten erbjuds dagtid tillräckligt med turer för grundresande, om resetidtabellerna är flexibla. Under veckosluten är trafikeringstiden kortare och turerbjudandet glesare.

I klass V erbjuder kollektivtrafiken under vardagar regelbundna förbindelser som utgör alternativa förbindelser till arbetet, skolan och ärenden. Målet är att trygga vardagens transportbehov. I klasserna VI och VII erbjuds nödvändiga skol- och ärendeförbindelser samt de vanligaste studie- och arbetsreseförbindelserna. Under veckosluten trafikeras man inte nödvändigtvis alls eller så det finns det endast några turer enligt behov.

## 7.2 Kvalitativa mål

Som en ny synvinkel på bestämmandet av servicenivån framförs kvalitativa mål för kollektivtrafiken som, när de förverkligas, påverkar särskilt kollektivtrafikens tillgänglighet och informationsflödet. Kvalitativa mål är ändamålsenliga och gäller informationen, biljettsystem, utrustningen och utvecklingen av hållplatser.

Genom att förverkliga kvalitativa servicenivåmål kan man förbättra kollektivtrafikens attraktivitet och öka efterfrågan. Enbart genom att utveckla trafikutbudet är det svårt att åstadkomma attraktiv kollektivtrafik.

De presenterade kvalitativa servicenivåmålen är NTM-centralens expertuppfattning om vilka saker bör beaktas vid utvecklingen av kollektivtrafiken förutom utvecklandet av trafikutbudet. De egentliga kvalitativa servicenivåmålen bestämdes endast i Östra Nylands arbete, men också i andra områdens servicenivåplaner lyftes kvalitativa saker fram bl.a. som en del av utvecklingsåtgärder.

### *Kommunikation*

Information om uppgifter som gäller trafiktjänster och olika alternativ ska vara lättillgängliga. Transportören och i bruttotrafik beställaren ansvarar för kommunikationen för trafik på marknadsvillkor och koncessionsavtalstrafik. Förutom kommunikationen bör man öka attraktiviteten av trafiktjänster genom att marknadsföra tjänsterna.

Uppgifter om kollektivtrafikens rutter och tidtabeller ska i fortsättningen vara tillgängliga på internet från en källa. Länkar till tidtabellerna ska vara lätta att hitta åtminstone på kommunernas internet-sidor och mobilt. I Nyland fungerar Nylands kollektivtrafikinfo [www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi](http://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi) som en av de centrala informationskanalerna för kommunerna. Genom trafikbalken framhävs betydelsen av kommunikation. Nya trafiktjänster kan födas också snabbt och gamla kan upphöra, vilket ökar behovet av att uppdatera och distribuera information om tidtabeller.

Man försöker öka uppdaterad kommunikation t.ex. beträffande försenade turer. I fortsättningen är målet att utnyttja GPS-data som uppger bilarnas lägesinformation i realtid. Med hjälp av lägesinformation kunde man producera information om det verkliga läget för försenade bussar, varmed det skulle vara lätt för resenären att själv bedöma ankomsttiden. Informationen kan överföras till resenärernas

mobilapparater i HRT:s och Trafikverkets gemensamma Digitransit-projekt (riksomfattande ruttkarta) med tjänsten som utvecklats som Resa.fi-tjänstens efterföljare.

Nya tidtabellstjänster föds hela tiden och det är inte längre nödvändigt att ge ut kombinationstidtabeller på papper. Företag kan emellertid publicera och dela ut sina egna tidtabeller till kunderna som en del av kollektivtrafikens marknadsföring.

### *Biljettsystemens samverkan*

Största delen av pendlingen på området för Nylands NTM-central riktas mot HRT:s område, varför det borde finnas en samverkan mellan resebiljetterna och HRT:s biljetter. Målet är smidiga resekedjor och ett biljettsystem som kan användas gemensamt av hela resekedjan. Målet är en biljett i gemensamt bruk, där bytesrätten fungerar mellan olika kollektivtrafikformer och olika behörighetsområden. Ett mångsidigt och tydligt biljettsystem utgör en konkurrensfördel. Också prissättningen av biljetterna har en tydlig inverkan på kollektivtrafikens attraktivitet, varför prisnivån borde vara förmånlig.

NTM-centralens påverkningsmöjligheter beträffande biljettsystemen är emellertid små. Nylands NTM-central önskar att det uppstår nya serviceleverantörer och -lösningar på området också för trafiken på marknadsvillkor i form av gemensamma biljett- och betalningssystem.

### *Fordonens kvalitet*

Kraven på fordonen bestäms för TAF-trafikens del alltid i detalj i dokument över konkurrensutsättning, som man strävar att förenhetliga genom samarbete mellan kollektivtrafikaktörerna. I kraven på fordon i stadstrafik krävs vanligtvis låggolvade bussar. Ifall omständigheterna tillåter och man anser det ändamålsenligt, kan man också i regiontrafiken använda låggolvade fordon. På grund av trafiksäkerheten borde det finnas en sittplats för alla passagerare när man trafikerar rutter med höga hastigheter. Trafiken på marknadsvillkor har inga krav på fordon utan i den följs giltig lagstiftning.

I trafiktjänster på områden med låg efterfrågan är målet mångsidiga fordonslösningar med småfordon som är lämpliga för ändamålet med beaktande av tillgänglighet. Då kunde olika aktörers (kommuner, Fpa) resor kunna mera effektivt kombineras till samma fordon. Genom att befolkningen åldras växer behovet av tillgängliga trafiktjänster. Tillgängligheten bör beaktas särskilt i kommuncentren och i ärende- och servicetrafiken som ordnas i närheten av dem. Ärendetrafiken riktas i huvudsak till det egna kommuncentret.

### *Trafikinfrastrukturens servicenivå*

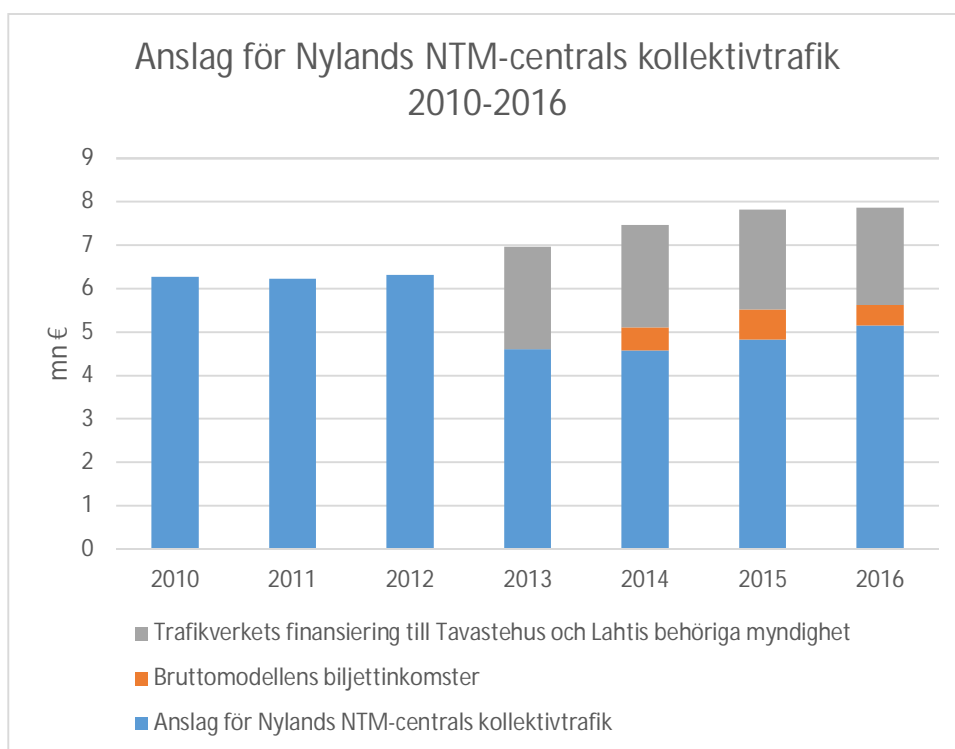
Genom att utveckla anslutnings- och knuthållplatser kan man öka kollektivtrafikens attraktivitet och förbättra resekedjornas funktion. I fortsättningen kan man genom markanvändnings- och kollektivtrafikplaneringens interaktion skapa en allt bättre grund för efterfrågan för utvecklingen av kollektivtrafiken. Genom utvecklingen av anslutnings- och knuthållplatser förbättrar man också efterfrågan på övriga tjänster i områdena. Betydande knuthållplatser på området för Nylands NTM-central har presenterats i kartan i bilaga 3 (exkl. HRT:s, Lahtis, Tavastehus behörighetsområdenas knuthållplatser). Förutom knuthållplatserna försöker man främja utvecklingen eller förverkligandet av övriga anslutningshållplatser som definierats av Nylands förbund.

Man kan påverka hållplatsernas servicenivå genom hållplatsernas och hållplatsomgivningens utrustning och deras skötsel samt genom underhåll och hållplatsförbindelser. Målet är att det ska vara enkelt och tryggt att också gå och cykla till terminalerna, knuthållplatserna och anslutningsparkeringen i alla väderleksförhållanden under bussarnas trafikeringsstider, att vinterunderhållet är av hög kvalitet och att åt-

gärdstiden är kort. Det ska också vara tryggt och trivsamt alltid under bussarnas trafikeringsstid. Hållplatsområdet och hållplatsens omgivning ska vara snygga och det ska finnas information tillgängligt. Taket ska vara hela och snygga. Underhåll ska ordnas vid behov dagligen.

## 8. Finansiering

Målet är en jämn fördelning av kollektivtrafikens finansiella ansvar mellan kommunerna samt mellan kommunerna och staten med beaktande av efterfrågan och de olika servicebehoven på olika typer av områden. NTM-centralen vill med sin finansiering främja förverkligandet av basservicenivån och å andra sidan uppmuntra de kommuner som vill satsa på en förbättring av servicenivån och en utveckling av kollektivtrafiken.



**Bild 1** Anslag för Nylands NTM-centrals kollektivtrafik (åren 2010–2012 innehöll anslaget för Nylands NTM-centralens kollektivtrafik statsbidrag för Tavastehus och Lahtis behöriga myndigheter; bilden visar också de ifrågavarande områdenas statsfinansieringsandel 2013–2016 efter att det finansiella ansvaret överförts till Trafikverket).

NTM-centralen finansierar kollektivtrafiken på sitt område genom att bevilja statsbidrag för biljettstöd och till kommuner för lokal- och servicetrafik samt kollektivtrafikens utvecklingsprojekt. Dessutom upphandlar NTM-centralen TAF-trafik ensam och tillsammans med kommunerna. I gemensamma upphandlingar för trafiken med områdets kommuner följer man i den utsträckning det är möjligt följande principer

- Grundkostnadsfördelningen för regional trafik på basservicenivå är NTM-centralen 50 procent och kommunerna 50 procent.
- I kommunernas interna trafik och i regionala turer som skräddarsyts för kommunernas skoltransporter är NTM-centralens kostnadsandel som utgångspunkt 20 procent och kommunernas 80 procent, ifall man beslutar för att upphandla turer gemensamt.
- I trafik som utgår från kommunernas behov och som har som mål en högre servicenivå kommer man överens om kostnadsfördelning fall för fall. NTM-centralens finansieringsandel är under 50 procent.

Nylands NTM-central deltar i upphandlingarna inom budgetramen. Anslagskvoten har presenterats i bild 1.

## 9. Inverkan på människornas rörlighet

Med hjälp av bestämmandet av servicenivån strävar man till att påverka att invånarnas rörlighetsbehov på området besvaras så väl som möjligt. Kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft i förhållande till personbilstrafiken förbättras på området med bästa efterfrågan. Genom att utveckla kollektivtrafikens tjänster på livliga områden strävar man till att dämpa tillväxten av personbilstrafiken och att öka andelen för det kollektiva färd sättet.

Utifrån avtalstrafikens uppföljningsdata vet man att med hjälp av samarbetet mellan NTM-centralen och kommunerna har det uppnåtts önskade effekter. Man strävar till att fortsätta samarbetet och den goda utvecklingstrenden.

Utmaningen med uppföljningen är att det inte finns uppföljningsdata över utvecklingen av resandet när det gäller trafik på marknadsvillkor. Utvecklingen på efterfrågan kan emellertid utvärderas utifrån utvecklingen av antalet tjänster inom trafiken på marknadsvillkor. Till exempel har antalet kollektivtrafiktjänster mellan Borgå och Helsingfors ökat, även om den ännu söker sin nivå.

På lugna områden är målet att ordna kostnadseffektiva kollektivtrafiktjänster som grundar sig på behoven för skolelever och studeranden på andra graden. Dessutom med tanke på efterfrågan och i den utsträckning det är möjligt strävar man till att ordna de viktigaste regionala arbetsreseförbindelser och/eller regionala ärendemöjligheter.

### Bilaga 3. Knuthållplatser

Nylands NTM-centrals mål för den kollektiva persontrafikens servicenivå ur regionens invånares perspektiv på dagliga transporter (omfattar inte tågturer)

Mål för servicenivån

- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII

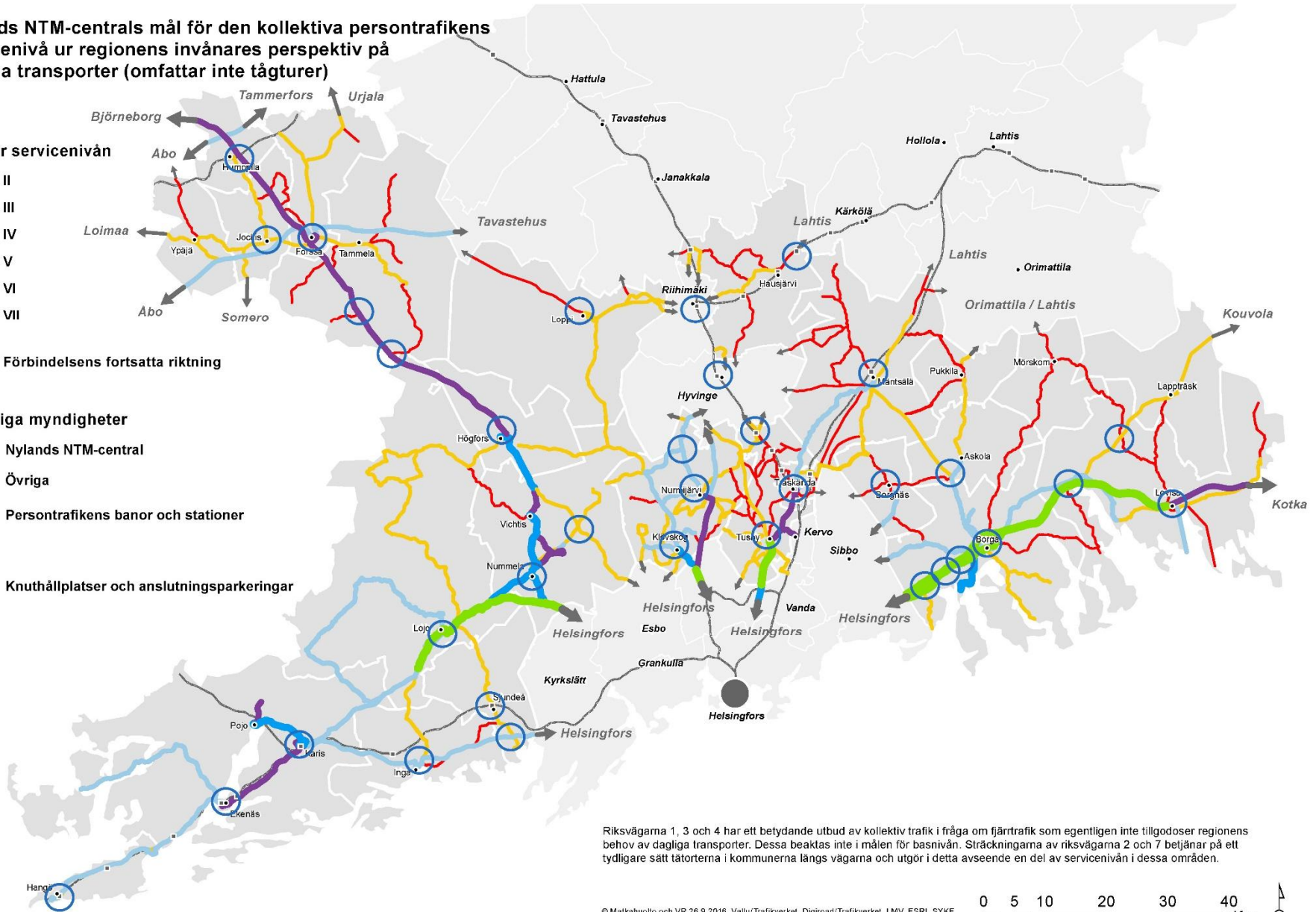
Förbindelsens fortsatta riktning

Behöriga myndigheter

- Nylands NTM-central
- Övriga

Persontrafikens banor och stationer

Knuthållplatser och anslutningsparkeringar



Riksvägarna 1, 3 och 4 har ett betydande utbud av kollektiv trafik i fråga om fjärtrafik som egentligen inte tillgodoser regionens behov av dagliga transporter. Dessa beaktas inte i målen för basnivån. Sträckningarna av riksvägarna 2 och 7 betjänar på ett tydligare sätt tätorterna i kommunerna längs vägarna och utgör i detta avseende en del av servicenivån i dessa områden.