



Dnr ALLM 994/2018

§ 404 Pilotprojektet för att ordna regional tågtrafik och för att utveckla upphandlingen av tågtrafik och tågtrafik som omfattas av allmän trafikplikt 2020-2022

Stadsstyrelsen 15.10.2018 § 404

Beredare: jan.grondahl(at)raseborg.fi, telefon 019-289 2550
Föredragande: Ragnar Lundqvist, stadsdirektör

Bakgrund

Kommunikationsministeriet (KM) planerar som bäst den nästa perioden av tågtrafik som upphandlas eller omfattas av allmän trafikplikt. Avsikten är att under nästa period tillsammans med regionerna genomföra pilotförsök inom den regionala tågtrafiken och att också i övrigt granska den upphandlade tågtrafiken och den tågtrafik som omfattas av allmän trafikplikt.

Regeringen har beslutat att persontågstrafiken stegvis ska öppnas för konkurrens. Den första konkurrensutsättningen gäller regionaltågstrafiken i Södra Finland. Avsikten är att den upphandlade trafiken ska inledas i juni 2022. Genom att öppna persontrafiken på järnväg för konkurrens strävar man efter att uppnå följande allmännyttiga mål:

- Utbudet av persontrafiktjänster på järnväg ökar, blir mångsidigare och blir därmed ett mer lockande alternativ till privatbilism.
- Tjänsterna produceras på ett effektivare sätt
- Konkurrens med biljettpriser och olika servicekoncept
- Järnvägstrafikens andel av persontrafiken stiger från nuvarande fem procent till sex procent på 2020-talet och vidare till åtta procent under de följande avtalsperioderna på 2030-talet
- Godstrafiken på järnvägarna ökar
- Tillväxtpotentialerna för nationalekonomin förbättras
-

Regeringen har också föreslagit att landskapen i samband med landskapsreformen ska få behörighet att ordna tågtrafiken i sina respektive regioner utifrån regionens eget behov.

Den trafik som finns kvar efter de stora indragningar som gjordes inom regionaltrafiken på 1980-talet är i första hand planerad för att tillgodose anslutningsförbindelser till fjärrtågen. Därför betjänar den inte nödvändigtvis resebehoven inom en viss region. I många regioner har man på sistone granskat tågtrafikens möjligheter som en del av ett bredare regionalt transportsystem och upptäckt en stor utvecklingspotential särskilt inom den regionala trafiken. Många frågor som rör ordnandet av den regionala trafiken kräver dock fortsatt arbete.

Redan före järnvägsmarknaden öppnas för konkurrens måste det fattas beslut om den olönsamma järnvägstrafikens framtid, då både det gällande upphandlingsavtalet mellan KM och VR-Group Ab (VR) och KM:s beslut om VR:s skyldighet att bedriva tågtrafik som omfattas av allmän trafikplikt löper ut i slutet av 2019.



KM begär nu regionala pilotprojektförslag om resebehoven och servicenivån, samt om biljettsystem. För att kunna planera den upphandlade trafiken och den trafik som omfattas av allmän trafikplikt ombes kommunerna meddela sin åsikt om resebehovet i kommunen och dess trafikmässiga verkningsområde samt om det eventuella framtida utbudet av upphandlade tåg tjänster och om den trafik som omfattas av allmän trafikplikt. I pilotförslaget begärs uppgifter om biljettsystemets funktion i regionen och om hur det kunde utvecklas.

Genom att delta i pilotsamarbetet är det möjligt att delta i beredningen och verkställandet av det nya upphandlingsavtalet och det nya beslutet om trafik som omfattas av allmän trafikplikt. Försöket kan inledas tidigast i december 2019. Pilotförsöket genomförs utifrån ett ansökningsförfarande så att till exempel kommunerna och landskapsförbunden kan bilda sammanslutningar som ansöker om att delta i projektet. Till det egentliga försöket välj ut 1–3 regioner med vilka man gör upp gemensamma planer för tidtabellerna i tågtrafiken. Efter detta inhämtas ett anbud om trafiken av VR. Målet med pilotförsöken är att öka passagerarmängderna och kollektivtrafikens andel av den totala färdmedelsfördelningen. I detta skede är det meningen att KM ska svara för den egentliga upphandlingen och att den regionalt planerade trafiken ska vara en del av avtalet mellan KM och VR. Pilotförsöket avses vara lika länge som upphandlingsavtalet är giltigt, preliminärt 2,5 år.

Genom pilotförsöket vill KM identifiera sådana helheter där trafik kan bedrivas också på lång sikt.

Särskilt efterlyses:

- Information om regionens resebehov (den fastställda servicenivån inom kollektiv trafiken, aktuella utvecklingsplaner) och utvecklingsförslag med tanke på planering en av tidtabeller för trafiken dels inom regionen, dels mellan de olika regionerna
- De viktigaste avgångarna och de största bristerna i servicenivån
-

Avsikten är att tåg- och busstrafiken kan skapa en fungerande kollektivtrafikhelhet. Detta förutsätter också att man hittar en riksomfattande modell för sam användning av biljetter.

Raseborgs anmälan

Tågtrafiken har en central betydelse för persontrafiken i Raseborg. Det gäller såväl från Karis till huvudstadsregionen som i riktning mot Åbo, men också mellan Ekenäs och Hangö. Karis är en tydlig knutpunkt och omstigningsplats för tågtrafik inom såväl när-som fjärrtågtrafik. Tågtrafiken har en stor betydelse också i Hangö bl.a. för rörligheten för arbetskraften i hamnen.

Raseborg har kraftigt satsat på att öka antalet användare av kollektivtrafik. Ekenäs trafikcenter har varit en stor investering för staden och nu inleds det omfattande resecenterprojektet vid Karis station, med arbetsnamnet 'Länsi Uudenmaan keskusasema/Västra Nylands centralstation'. Målet är att få alla som reser, och alla resesätt att verka så nära varandra som möjligt på de knutpunkter och omstigningsplatser som är centrala för kollektivtrafiken.

Raseborgs stads förslag till pilotprojekt är att man utvecklar Kustbanans 'närlinje' på avsnittet Kyrklätt-Sjundeå-(Ingå)-Karis samt avsnittet Ekenäs-Hangö. Målgruppen för piloten skulle utgöras av arbetsresenärer och studerande mellan huvudstadsregionen och Karis-



Ekenäs-Hangö. Den största höjningen av servicenivån och de viktigaste turerna för dessa målgrupper infaller vid tiden kl 06-09 och 16-19.

Raseborgs stad har tidigare uttalat sig i frågan om att öppna konkurrensutsättningen på Kustbanan (utlåtande av Västra Nylands kommuner 21.12.2017); Citaten nedan är från nämnda utlåtande;

'Det är i princip bra, att konkurrensen börjar gälla även järnvägstrafiken. Under de senaste åren har tågtrafiken i riktning mot Kustbanan lidit mer av att turer och stationer har skurits ner än något annat tågtrafikområde. Ändringarna har märkts i Västra Nyland i trafiken på såväl Kyrkslätt, Sjundeå, Ingå, Raseborg som Hangö. De är därför mycket önskvärt att konkurrensutsättningen av tågtrafiken kommer i gång snarast möjligt också på Kustbanan. En hel del arbetskraft från kommunerna vid Kustbanan åker till huvudstadsregionen, tågtrafiken har därför en stor betydelse för området.'

'Som en central faktor vid öppnandet av konkurrensutsättningen för tågtrafiken bör dock beaktas följande:

1. Tillräckligt utbud av trafik. När trafiken konkurrensutsätts ruttvis (områdesvis), bör också andra eventuella aktörer än den vinnande trafikidkaren, ges möjlighet att komplettera trafiken till marknadsvillkor på samma banavsnitt. Trafiken öppnas inte genuint, om anbudsförfarandet ger en aktör ensamrätt för 10 år att ordna trafiken på området. Detta sporrar inte till att utveckla trafiken. När materielen dessutom enligt planerna levereras av en aktör (VR) till samma pris åt alla anbudsgivare, lämnar det ett verkligt litet spelrum för konkurrens.

2. Enhetligt biljettsystem och enhetlig information Ett enhetligt biljettsystem för de olika aktörernas tjänster bör tryggas i tågtrafiken. Biljettsystemet borde utsträckas också till andra fortskaffningsmedel, och de olika aktörerna borde redan via konkurrensutsättning styras till att utveckla biljettpraxis i enlighet med mobilitetsstyrning (MaaS). Tågtrafikens biljettsystem får inte skrotas på samma sätt som varit fallet med busstrafiken i landskapen, där man är på väg mot helt företagsbestämda biljetter och turrådgivning.

Det är mycket viktigt för Raseborg att upprätthålla goda tågförbindelser, speciellt för arbetsplats- trafik till Helsingfors och Åbo. Raseborgs stads synpunkter i fråga om att utveckla och konkurrensutsätta spårtrafiken på Kustbanan:

- Vägnätet kan inte täcka trafikförbindelserna för kustområdet Helsingfors-Karis-Åbo, därför är en fungerande tågtrafik nödvändig för regionens utveckling. 10 % av arbetsresandet i Raseborg görs med tåg, och därför är det nödvändigt att den fungerar.

- i samband med konkurrensutsättningen av tågtrafiken bör man också se till, att man tryggar tågtrafiken för hela bannätet, också på mera glest bebodda områden

- Inom Kustbanan bör banans underhåll tryggas så att dess dåliga skick inte är ett hinder för en högklassig och snabb tågtrafik. Banavsnittet mellan Kyrkslätt och Karis borde förnyas så att det får två spår. Då kunde också tågutbudet höjas till en nivå som motsvarar resandet. Detta skulle öppna nya möjligheter också för konkurrensutsättningen.

- Ge Y-tågtrafiken tillbaka åt Karis, och därifrån fungerande och smidiga förbindelser till Ekenäs och Hangö. Ur tågtrafikens synpunkt borde detta betraktas som en utvecklingskorridor'



Busstrafiken stöder redan nu tågtrafiken på avsnittet Karis-Hangö bl.a. så, att en tågbiljett gäller också på vissa bussturer på nämnda avsnitt (sk. tåg buss).

Ett mål för regionen har redan länge varit att sammanjämka tidtabellerna för tåg- och busstrafiken. Då har det inte varit fråga om att anpassa den interna busstrafiken i Raseborg till tågtrafiken, utan att dessutom samordna trafiken från de närliggande kommunerna till en fungerande kollektivtrafikhelhet. Till detta kunde väl fogas också tågförbindelser från Lojo eller Ingå till Sjundeå eller Kyrkslätt. Då kunde man bättre trygga tågförbindelserna från de västnyländska kommunerna i riktning mot huvudstadsregionen och Åbo.

Fungerande omstigningsförbindelser vid knutpunkterna kräver också att man ger akt på tågtrafikens tidtabeller. Det är förståeligt att tidtabellerna för Kustbanans tågtrafik är rätt strama och extra bankapaciteten sitter hårt åt. I tågtrafiken vilar tyngdpunkten för resandet utan tvivel på arbetsresandet. Regelbundna tågförbindelser också kvällstid och på veckoslut skulle dock öka antalet användare även i vardagstrafiken. Kollektivtrafiken bör vara ett beaktansvärt alternativ till den egna bilen på alla resor. Endast då kan den verkligen styra människor till att använda kollektivtrafiken.

Ett trafiknät bestående av flera aktörer har visat sig vara en utmaning. Den består förutom av VR av flera busstrafikidkare, diverse trafikformer (linje-, KOS- och övergångsperiodens trafik) samt senast av Raseborgs tågköptrafik med HRT.

Den största omvälvningen någonsin pågår nu i biljettvärlden för bussar, i synnerhet utanför de stora stadsregionerna. Som en följd av marknadsbaserad trafik kommer de nuvarande region-, stads- och arbetsresebiljetterna i regionen att upphöra. I västra Nyland önskar man dock alltså stöda användningen av kollektivtrafik och upprätthålla ett täckande trafiknät.

Nu skulle det vara rätt tid att förbereda nya biljettprodukter från sk. rent bord. Då kunde användarna i regionen få ett attraktiv och flexibel biljettprodukt, som skulle gälla i samtliga färd sätt och som kunde lätt dupliceras till en rikstäckande biljettmodell i regioner med varierande buss- trafik samt ett centralt utbud av tågtrafik.

För västra Nyland skulle det vara naturligt att fundera på att samordna regionbiljetten med HRT:s biljettsystem. Pendlingen från västra Nyland till huvudstadsregionen är livlig och berör olika färd sätt. Bl.a. från Virkby i Lojo och från Ingå skulle det vara naturligt att först ta en buss till Raseborg, Sjundeå eller Kyrkslätt, och fortsätta därifrån med tåg. Nu bör kunderna ha flera olika biljetter och tidtabellstillämpningar för att genomföra dessa resekedjor. De som pendlar till huvudstadsregionen med tåg eller buss behöver dessutom ofta anslutningsförbindelser också inom HRT-området.

Den spårtrafikbaserade kollektivtrafiken i västra Nyland står i sin helhet inför en brytning. Nu är det dags att tänka ut en enhetlig modell för kollektivtrafiken för såväl tåg- som busstrafikens stamresor samt anslutningstrafiken. Biljettfrågan bör dessutom harmoniseras med olika aktörer och myndigheter.

Raseborgs sammanfattning av målen för pilotprojektet:

- Förslag till pilotprojekt är att man utvecklar Kustbanans 'närlinjetrafik' på avsnittet



- Kyrkslätt-Sjundeå-(Ingå)-Karis samt avsnittet Ekenäs-Hangö.
- De tågturer som köpts av Raseborg och Sjundeå HRT blir en del av pilotskedet med nuvarande turintervaller.
 - Ett enhetligt biljettsystem i bruk för alla aktörer och inom hela regionen.
 - Användningen av Kustbanans nuvarande stationer utökas och effektivteras, med arbetsresenärer och studerande som målgruppen.
 - Den största höjningen av servicenivån och de viktigaste turerna för dessa målgrupper infaller vid tiden kl 06-09 och 16-19 – flera turintervaller för dessa tider.
 - Målet för pilotprojektet är att såväl raseborgarna som invånarna i andra kommuner längs kustbanan ökar användningen av spårtrafik i den valda målgruppen och därmed stabilisera medvetenheten om att tågtrafiken är en del av det dagliga arbets- och studerandesandet.
 - Den mest centrala idén i piloten skulle vara att använda de nuvarande medlen för kollektivtrafik effektivare och att öka tågtrafikens popularitet. Målet är att trygga den nuvarande tågtrafiken också efter år 2019 samt att svara på ökad efterfrågan genom att utöka servicen.

Anmälan om intresse bör lämnas till KM senast 23.10.2018.

Bilageförteckning:

Bilaga § 404/1: Kommunikationsministeriets brev KM 11.9.2018 (på svenska och finska)

Bilaga § 404/2: Nylands förbund, KM: tågtrafikens pilotprojekt 2020-2021, Utkast 4.10.2018

Förslag:

Stadsstyrelsen meddelar att Raseborgs stad är villig att delta i pilotprojektet: 'Pilotprojektet för att ordna regional tågtrafik och för att utveckla upphandlingen av tågtrafik och tågtrafik som omfattas av allmän trafikplikt 2020–2022'. För att kunna utnyttja de regionala synergierna är Raseborg redo att delta i nämnda projekt med en sammanslutning bestående av de övriga kommunerna i det trafikmässiga verkningsområdet.

De kommuner som bildar den sk. sammanslutningen anmäler sig alla efter eget beslut.

Noterades att tekniska direktören Jan Gröndahl var närvarande under behandlingen av § 404

Diskussion.

Diskussionen avslutades.

Beslut:

Stadsstyrelsen meddelade att Raseborgs stad är villig att delta i pilotprojektet: 'Pilotprojektet för att ordna regional tågtrafik och för att utveckla upphandlingen av tågtrafik och tågtrafik som omfattas av allmän trafikplikt 2020–2022'. För att kunna utnyttja de regionala synergierna är Raseborg redo att delta i nämnda projekt med en sammanslutning bestående av de övriga kommunerna i det trafikmässiga verkningsområdet.

De kommuner som bildar den sk. sammanslutningen anmäler sig alla efter eget beslut.



Sammanträdesdatum
15.10.2018

Verkställighet:

Kommunikationsministeriet, Nylands förbund, samarbetskommunerna