



Jatkokeskustelu Porvoon julkisesta liikenteestä

Keskustelutilaisuus pääkirjaston lavalla 27.4.2023 klo 17

Keskusteluun osallistui järjestäjien lisäksi noin 20 henkilöä. Keskustelu käytiin Erätauko-dialogimenetelmän periaatteiden mukaan, kaksikielisesti, fasilitoijana toimittaja-kirjailija Mikael Crawford.

Joulukuussa 2022 käydyin joukkoliikennekeskustelun jälkeen esitettiin sekä kaupungin edustajan että yleisön taholta toive, että keväällä voitaisiin keskustella uudestaan samasta aiheesta, kunhan kaupungin suunnitelmat olisivat edenneet. Sittemmin kaupunki on palkannut uuden liikennesuunnittelijan **Matias Leinosen**, joka oli itseoikeutetusti tämän keskustelun asiantuntijavieras, paljolti huomion keskipisteenä ja kysymysten kohteena. Läsnä oli myös liikennöitsijä Oy Kaj Forsblom Ab:n toimitusjohtaja **Henrik Forsblom** Näiden henkilöiden kommentit ja vastaukset kysymyksiin on merkitty nimikirjaimilla **M.L.:** ja **H.F.**

Illan keskustelussa selkeimmin esiin nousseita kokemuksia ja näkökantoja olivat:

- Joukkoliikenne ei ole erilliskysymys, kyse on palveluiden saavutettavuudesta. Porvoon keskusta on tulossa paljon muutoksia, pysäköintipaikat vähenevät. Niille, jotka ovat tottuneet kulkemaan autolla, pitäisi onnistua ”myymään” ajatus julkisen liikenteen käytöstä.
- Julkisen liikenteen puuttuminen on kansalaisia eriarvoistava seikka: ei jokaisella perheellä ole varaa kahteen autoon, kulkeminen esimerkiksi harrastuksiin voi olla niiden varassa.
- Ilman julkisen liikenteen iltavuoroja vaikkapa Huhtisissa - saati kauempana - asuvalle esimerkiksi kansalaisopiston palvelut ovat saavuttamattomissa, jos ei ole omaa autoa.
- 13 km päässä keskustasta tilanne on se, että kaupunkiin pääsee aamulla, takaisin kotiin iltapäivällä, kun koulut loppuvat.
- Emäsalon osalta palvelut ovat huonontuneet 20 vuotta. (**M.L.:** *Emäsalon linjaa harkitaan vakavasti.*)
- Kysymys Gammelbackasta: jatkuuko linjojen 1 ja 3 toiminta?
M.L.: *Kun saadaan uusi systeemi toimimaan, palvelutaso nousee nykyisestä.*
- Porvoo on hankalan laaja julkisen liikenteen palveluiden järjestämiseksi; ei voi tulla kannattavaksi ”ajaa busseilla joka kolmikkaan”.
- Suunnittelija käytti sanaa ”myllerrys” puhuessaan julkisen liikenteen tilanteesta Porvoossa juuri nyt - miksi?
M.L.: *On melkoinen tilanne kaupungille ottaa yhtäkkiä kantaakseen julkisen liikenteen järjestämisvastuu, kun se on vuosikymmenten ajan hoitunut markkinaehtoisesti. Esimerkiksi päätös uuden liikennesuunnittelijan palkkaamisesta oli seurausta tästä.*
- Mitä täytyisi ensimmäiseksi tehdä, jotta uusi systeemi ”lähtisi lentoon”?
M.L.: *Konsulttityö kyselyineen on käynnistetty, jotta saataisiin selville, mitä porvoolaiset oikeasti toivovat julkisen liikenteen palveluilta. Kyllä, Porvoo on laaja, isolla bussilla ei kannata ajaa joka paikkaan. Mutta on myös olemassa esimerkiksi*



Kyläkyty; potentiaalia tämän palvelun kasvattamiseen voisi olla. Nykyään sillä on hyvin staattinen käyttäjämäärä

- Usealla paikkakunnalla asunut vertaa Porvoon nykytilannetta vaikkapa Tampereen palveluihin: siellä bussilla pääsee kaupunkiin nopeammin kuin omalla autolla, Porvoossa pysäkit ovat kaukana (verkosto harva), palvelutasossakin on joskus toivomisen varaa... Myös aikataulujen huono yhteensopivuus ihmetyttää: miten voikin olla niin vaikeaa?!
- > **käyttämisen ilo** puuttuu
- Matkahuollon rakennuksen purkaminen oli kielteinen signaali julkisen liikenteen käyttäjille. Erittäin tärkeää on selkeys sen suhteen, mistä löytyy **tieto** liikenteestä.
- Toivotaan ”HSL-mäisyyttä”, eli vaikkei liittyttäisikään HSL:ään (todella kallis ratkaisu), liikenteen infrastruktuuri voisi muistuttaa sikäläistä: numeroidut pysäkit linjatietoineen pelkän peltikyltin sijaan jne.
- Julkinen liikenne on kaupungin vetovoimatekijä.
- Onko olemassa vertailua ja dataa, miten paljon muissa Suomen kaupungeissa joukkoliikennettä tuetaan verovaroin? Paljonko kaupunki (valtuusto/hallitus) on valmis myöntämään rahaa?
M.L.: Ei ole koottua dataa tällä hetkellä tiedossa, mutta miljoonista euroista on kyse esimerkiksi Kotkassa ja Sipoossa. Uuden järjestelmän ensimmäinen luonnos tulee olemaan kallis; sitten selviää varmaankin, mitä ollaan oikeasti valmiita maksamaan.
- Porvoon julkinen liikenne on toiminut niin huonosti niin kauan, että uutta toimivampaa systeemiä täytyy ajaa tappiolla pitkään, ennen kuin luottamus palaa.
- Kuinka kauan uusia linjoja kokeillaan, kuinka nopeasti reagoidaan kokeilussa ilmeneviin asioihin?
M.L.: Yleisesti tiedetään, että muutoksiin tottuminen kestää kauan (jopa 3 vuotta); tämä on esimerkiksi yksityiselle yritykselle liian pitkä aika toimia tappiollisesti. Näillä näkymin uudet linjat tullaan kilpailuttamaan 6 vuodeksi kerrallaan, jotta liikennöitsijät voisivat tehdä kestäviä tarjouksia ja sitoutua niihin, mahdollisesti investoida kalustoon.
- Pääkaupunkiseudulle kulkee päivittäin iso osa Porvoon työvoimasta; esimerkiksi Treksilän liityntäpysäköintipaikasta voisi tehdä myös yhteysolmun paikallisliikenteeseen. Myös muilta Porvoon alueilta kuin keskustasta halutaan päästä Helsingin suuntaan; tarvitaan enemmän linjatarjontaa
- Kannattaa suunnitella hyvin syöttöliikenne sekä työmatkaliikenteen solmukohtiin (Porvoo-Hki) että haja-asutusalueille, jonne ei kannata ajaa isoilla busseilla.
- On huomioitava koululaiskyytien tarve ja mahdollisesti myös niiden hyödyntäminen muita kyydin tarvitsijoita palvelemaan.
- Tärkeää on myös vuorojen sovittaminen keskenään, kutsujärjestelmä ja mahdollisuus seurata, missä bussi menee (tai onko tulossa ollenkaan).



- Tarvitaan monipuolinen palvelutarjonta, älykäs järjestelmä ja yhteinen alusta kaikille palvelumuodoille (sisältäen aikataulut, lipputuotteet jne.)
- Yksi yhtenäinen järjestelmä on jo olemassa: Matkahuollon reittiopas.
- Tietotekniikka tarjoaa paljon mahdollisuuksia järjestää asiat nykyistä paremmin.
- **Ikäihmisten näkökulma:** palvelut pitää saada näkyviin ja toimimaan myös niille, jotka eivät käytä nykytekniikkaa!
- Matkahuollon rakennus oli tärkeä paitsi lipun ostamisen, myös oheispalveluidensa (kahvila ja odotustila) sekä esteettömyyden kannalta (sieltä sai tarvittaessa apua).
- Onko mietitty konkreettisesti, miten ihmisiä motivoidaan joukkoliikenteen käyttöön?
- Mahtaako Porvoossa olla liian yksilökeskeinen (ei yhteisöllinen) asenneilmapiiri, jotta julkinen liikenne voisi koskaan toimia?
- Miten uudet linjat löydetään? On muistettava myös turistit näissä seikoissa.
- Kysymys liikennöitsijälle: miten yrittäjänä motivoisit ihmisiä käyttämään julkista liikennettä?
*H.F.: Näkyvyys on tärkeää; Matkahuollon järjestelmä on toimiva, mutta kallis kuljetusyrittäjälle – voisiko kaupunki auttaa tässä asiassa?
Samaa mieltä terminaalin purkamisesta, ja sillä on ollut negatiivisia vaikutuksia myös kuljettajien tarvitsemien palvelujen kannalta, millä puolestaan voi olla jopa vaikutuksia palvelun laatuun. (On vaikea ylläpitää iloista ja ystävällistä palvelua, jos ei pääse huoltamaan itseään tauoilla.)
Palvelujen yhdistämisessä (esimerkiksi bussi-kyläkytyi-taksi -ketjussa) on haasteensa: miten voidaan taata riittävä tuotto ketjun jokaiselle osalle, eri palveluntarjoajille?*
- Jos kaupungissa ei ole toimivaa julkista liikennettä, se ei voi saavuttaa nykyaikaisia ympäristötavoitteita esimerkiksi ilmastopäästöjen vähentämiseksi.
- ”Silloin harvoin, kun käytän bussia, ne kulkevat lähes tyhjinä.”
- **H.F.:** Liikennöitsijän kokemus: olemme ajaneet suunnilleen samaa linjaa ja samalla aikataululla 1990-luvulta asti. Matkustajamäärä on nykyään 1/4 senaikaisesta.
- Onko totta (löytyykö dataa verrokkikaupungeista), ettei Porvoossa käytetä julkista liikennettä?
M.L.: Ei ole dataa heti käsillä, mutta oman kokemuksen mukaan todelta tuntuu. Esimerkiksi Kotkan sisäisissä busseissa ikäjakauma on selvästi laajempi kuin Porvoossa, niillä kulkee muitakin kuin koululaisia ja ikäihmisiä.
- Kysymys liikennesuunnittelijalle: kuuluuko työnkuvaan yhteistyö maankäytön suunnittelun kanssa, huomioidaanko esim. kaavoitustyössä julkisen liikenteen palvelut
M.L.: Kyllä, tällaista yhteistyötä tehdään.



- Se, miten julkisesta liikenteestä kirjoitetaan ja puhutaan vaikuttaa myös paljon. Haaste median edustajille: **luokaa positiivista mielikuvaa** julkisen liikenteen mahdollisuuksista!
- Positiivisuutta voi luoda myös sillä, että esimerkiksi lapsille bussilla matkustaminen on ”uutta ja jännää”.
- ”Kun kunta subventoi liikennettä (mikä lienee parempi kuin palveluiden suora ostaminen), on pyrittävä estämään ”monopolifirmojen” valta-asema kilpailussa. Kilpailutuksiin on asetettava myös muita kriteerejä kuin hinta.”
- ”Porvoossa tuntuu usein olevan niin, että kilpailuihin löytyy vain yksi palvelun tarjoaja. Onko kyseessä oikeastaan monopoli? Onko tulossakaan kilpailua?”
H.F.: Tällä hetkellä (kun ollaan muutostilassa) sopimusjaksot ovat hyvin lyhyitä. Niitä varten pienen yrittäjän ei ole mahdollista hankkia uutta kalustoa; ei rahallisesti, eikä edes saatavuuden vuoksi.
M.L.: Tässä muutosvaiheessa on tehty lyhyitä sopimuksia, jotta ne saataisiin loppumaan yhtä aikaa ja uutta järjestelmää voitaisiin suunnitella kokonaisuutena. Siinä pyritään pitkäjänteisyyteen: kaupungin tehtävä on valmistella kilpailutukset niin, että yrittäjien on turvallista osallistua niihin. On oltava luottamusta jatkuvuuteen.
- Kysymys suoraan liikennöitsijälle: mikä on suurempi kustannustekijä, kalusto vai henkilöstökustannukset?
H.F.: henkilöstökustannukset ovat suurin menoerä, polttoainekustannukset ehkä toisena. Kalustokustannuksiin vaikuttaa erittäin paljon se, mitä kalustolta vaaditaan: investointikustannukset ovat aivan eri luokkaa sen mukaan, halutaanko sähkö-, diesel- vai muuta voimanlähdettä, minkälaisia busseja vaaditaan. Kaikkea kalustoa ei ole tällä hetkellä edes hankittavissa, ainakaan nopealla aikataululla.
- Perustuuko uuden järjestelmän suunnittelu edelleen isoihin busseihin? Mikä on ”visio 2024”? (On myös huomattava, että jos perustana onkin suurempi määrä pienempää kalustoa – pikkubussit ja taksit - tarvitaan myös nykyistä enemmän kuljettajia, mistä taas seuraa suuremmat henkilökustannukset.)
M.L.: On visio ja on realiteetit... Kilpailutuksessa ei voi täysin sulkea pois tietynlaista kalustoa. On huomioitava realiteetit, määriteltävä siirtymäaikoja, luotava välillisiä kriteerejä jne.
- Onko olemassa vielä jotain innovatiivisia ratkaisuja, joita ei ole mainittu tai kokeiltu?
M.L.: Ehkä kimpampakyyti-tyyppiset ratkaisut ja niiden koordinoimiseen luodut sovellukset ovat yksi mahdollisuus lisää.