

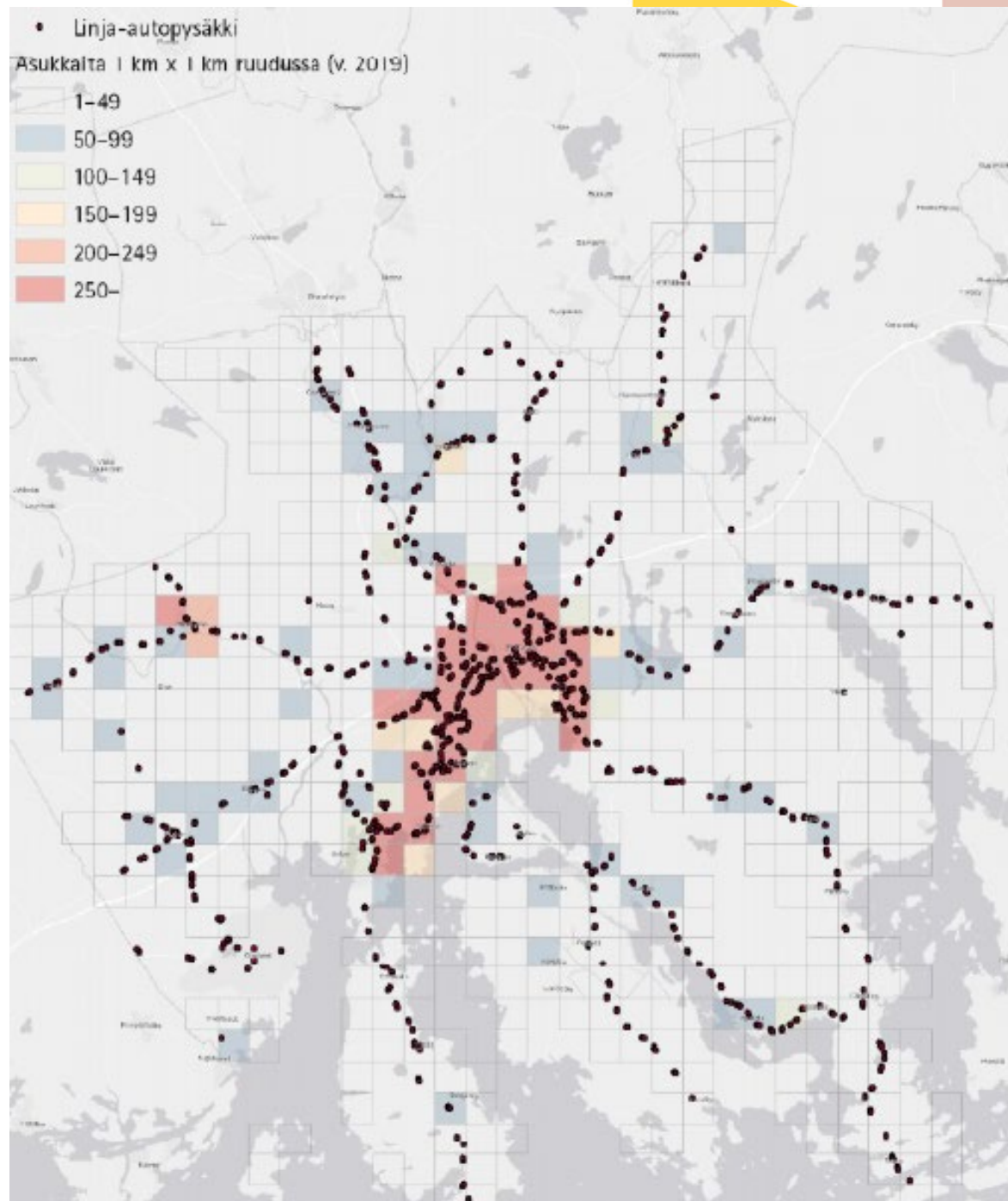
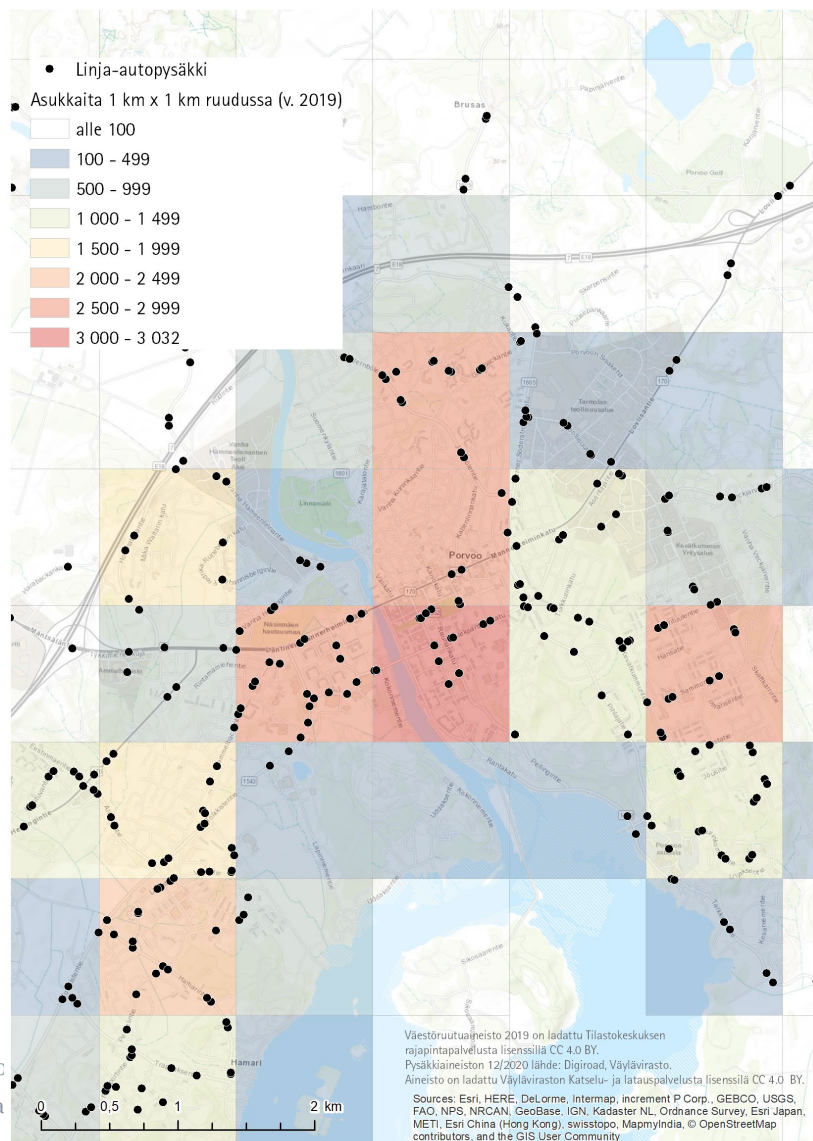


# Linja-autoaseman kehittämisvaihtoehdot 2021

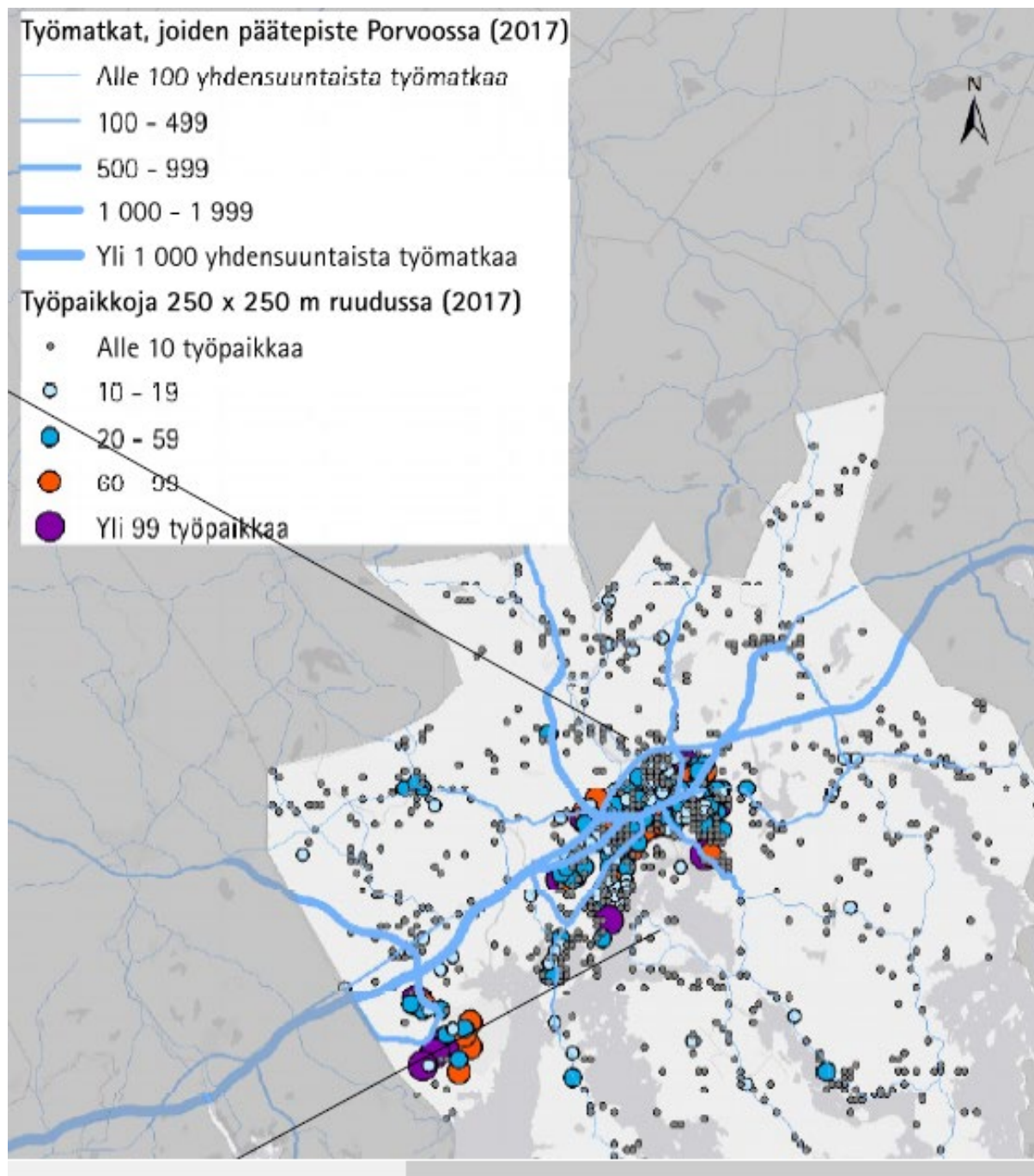
PORVOO  BORGÅ

**Taustatietoa Porvoon joukkoliikenteestä,  
Diat 3 - 7**

# Väestön sijoittuminen Porvoossa 2019 sekä bussipysäkit/reitit

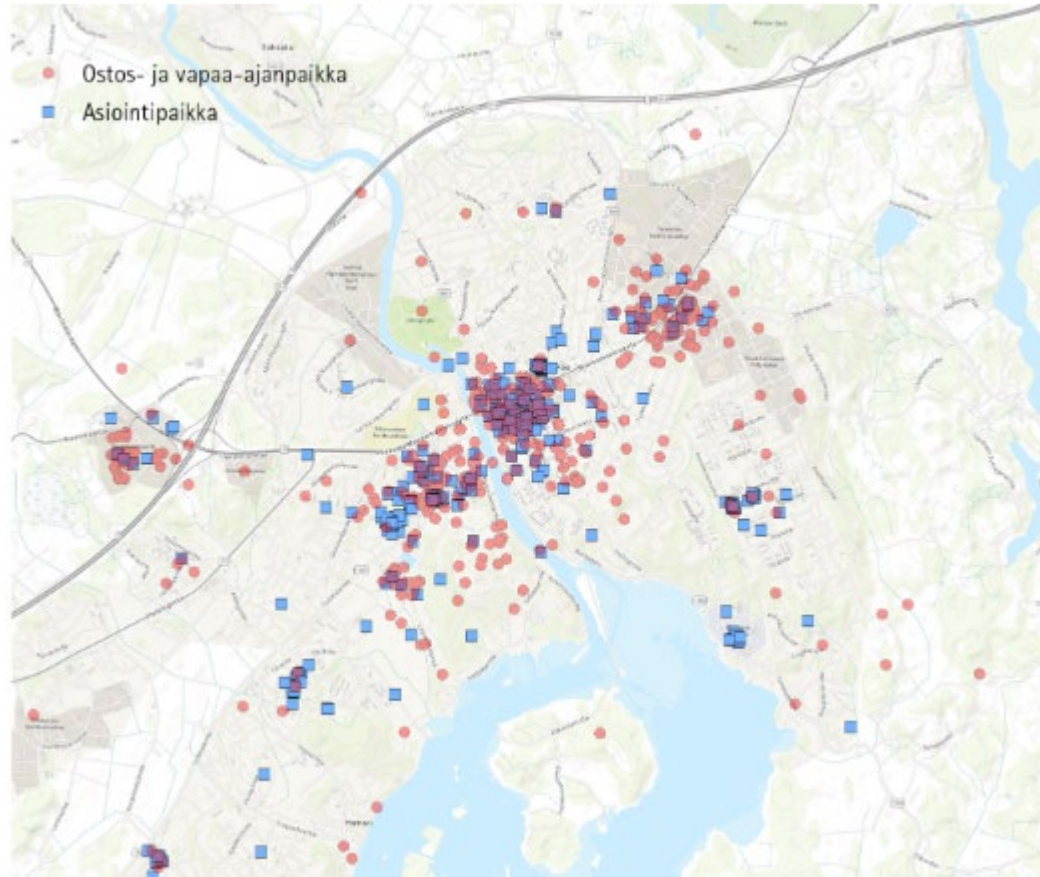


# Porvoossa sijaitsevat työpaikat



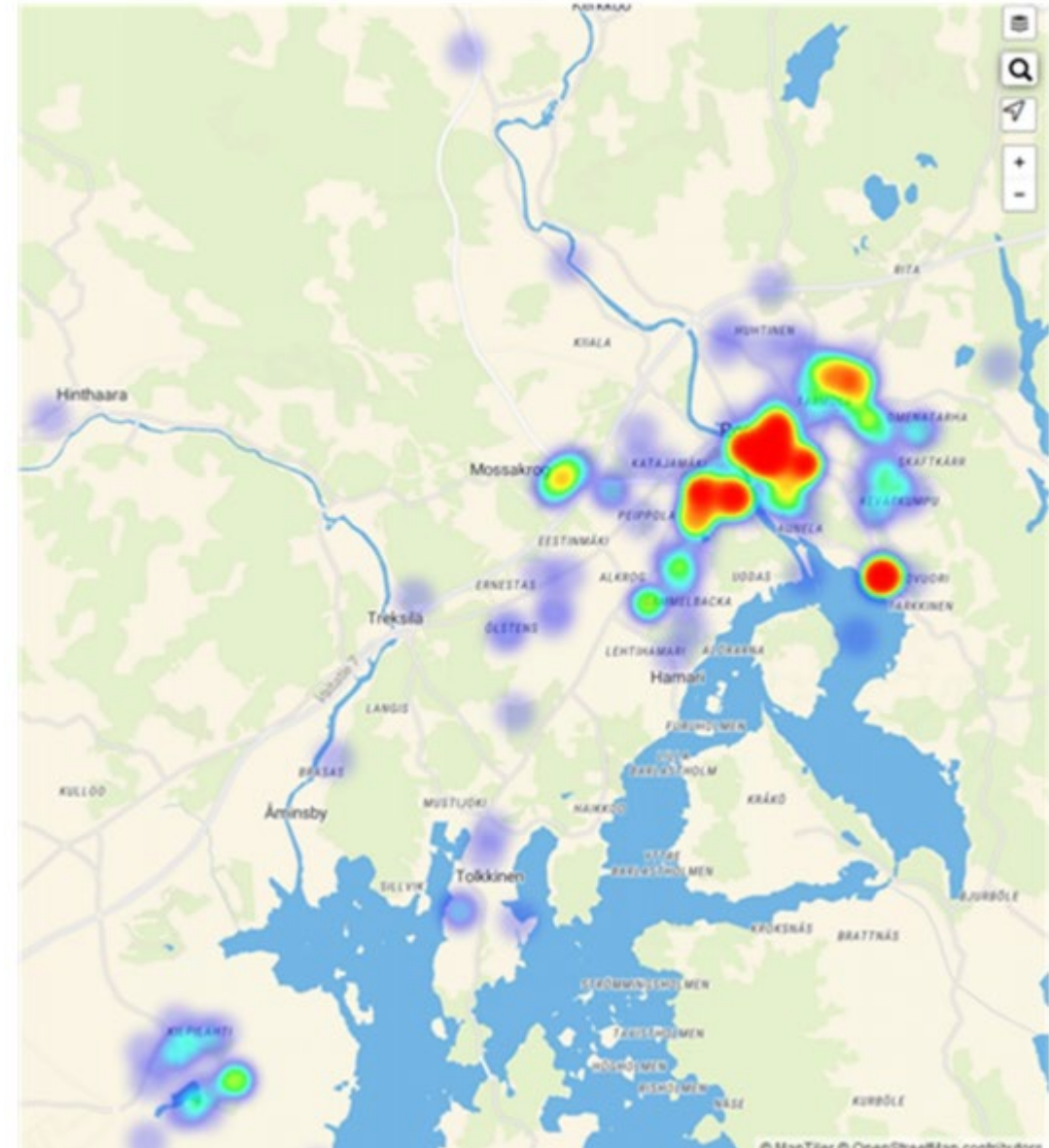


Kuva 4: Vastaajien ostos- ja vapaa-ajanpaikat sekä asiointipaikat



Liikennepalvelukyselyn  
tuloksista poimittua

Kuva 2: Vastaajien työpaikat1



# JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASO KOULUPÄIVINÄ

- II (32 TAI ENEMMÄN VUOROA/SUUNTA)
- III (16-31/SUUNTA)
- IV (10-15/SUUNTA)
- V (8-9/SUUNTA)
- VI (3-7/SUUNTA)
- VII (1-2/SUUNTA)
- II VUOROJA



# Joukkoliikenteen palvelutasotavoite, 2021

## PALVELUKYLISTÄ KESKUSTAA:

| palvelukylä                       | määränpää | palvelutasoluokka syksyllä 2019 | vuoromäärä arkipäivänä yhteen suuntaan syksyllä 2019 | 1. vuoron saapumisaika keskusta | viimeisen arkipaluuvuoron lähtöaika keskustasta |
|-----------------------------------|-----------|---------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------|
| Epoo                              | keskusta  | VI                              | 8                                                    | 7:40                            | 16:15                                           |
| Grännäs                           | keskusta  | VI                              | 7                                                    | 7:40                            | 16:20                                           |
| Hinthaara                         | keskusta  | V                               | 16                                                   | 7:30                            | 19:10                                           |
| Ilola                             | keskusta  | VI                              | 8                                                    | 7:30                            | 16:50                                           |
| Kerkkoo/Kerko Sport               | keskusta  | IV                              | 11                                                   | 6:20                            | 17:25                                           |
| Kulloo (mt 170, Öllytien risteys) | keskusta  | II                              | 50                                                   | 6:55                            | 23:58                                           |

Zoomaa



# Porvoon joukkoliikenteen kehittämistavoitteet

## 1. Joukkoliikenteen käyttö on helppoa ja houkuttelevaa.

Kaikki aikataulut ovat saatavissa yhdestä paikasta. Yhdellä lipulla tai maksutapahtumalla pystyy tekemään koko matkaketjun. Kausimatkustaminen on edullista, eikä siihen tarvita useita lipputuotteita.

## 2. Kaupunkiliikenteen alueella tärkeimpien matkakohteiden saavutettavuus joukkoliikenteellä on hyvä kaikkina viikonpäivinä

Tärkeitä kohteita ovat tori, Kuninkaanportti, sairaala, Näsin terveyskeskus, Kokonniemen urheilukeskus sekä Tarmolan teollisuusalue.

Joukkoliikenne näihin kohteisiin on säännöllistä. Arkisin aamun ja iltapäivän ruuhkassa liikennöidään useita lähtöjä tunnissa. Palvelutaso arkisin on luokkaa II tai III.

## 3. Paikallisliikenteen ja Helsinkiin suuntautuvan liikenteen yhteenkytkentä paranee.

Liityntäyhteydet toimivat ja aikatauluja on yhteensovitettu.

## 4. Palvelukylille (Kulloo, Kerkkoo, Ilola, Hinthaara, Grännäs, Epoo) turvataan arjen mahdollistavat joukkoliikennepalvelut arkisin.

Kylille järjestetään vähintään palvelutasoluokan VI mukaiset yhteydet, joka mahdollistaa opiskelun, työssäkäynnin ja asioinnin Porvoon keskustassa.

Lisäksi järjestetään erikseen määritellyt koulumatkoja ja asiointia palvelevat yhteydet.

## 5. Tarjotaan toisen asteen opiskelijoille hyvät joukkoliikenneyhteydet.

Joukkoliikennetarjonta vaikuttaa oppilaitosten houkuttelevuuteen. Bussiyhteydet järjestetään Porvoon keskustan ja keskustan ulkopuolella sijaitseva oppilaitoksen välillä aamulla klo (8/9 ja ip klo 14/15).

Porvoon keskustan oppilaitoksiin on yhteydet kaikilta palvelukyliltä ja naapurikuntien kuntakeskuksista klo 8/9 ja paluu klo 14/15.

## 6. Tarjotaan liikkumispalveluja myös ikääntyneille ja liikuntaesteisille.

Järjestetään esteetöntä palveluliikennettä ja/tai kyläbussipalvelua.

# Linja-autoaseman kehittämisvaihtoehdot

Tarkastelussa on vertailtu nykyisen linja-autoasemajärjestelmän kehittämistä (Ve o ja Veo+) sekä torisuunnitelman mukaista vaihtoehtoa Ve A, jonka alavaihtoehtoina ovat tasausasemavaihtoehdot 1 (Suistohalli) ja 2 (Tarmola)

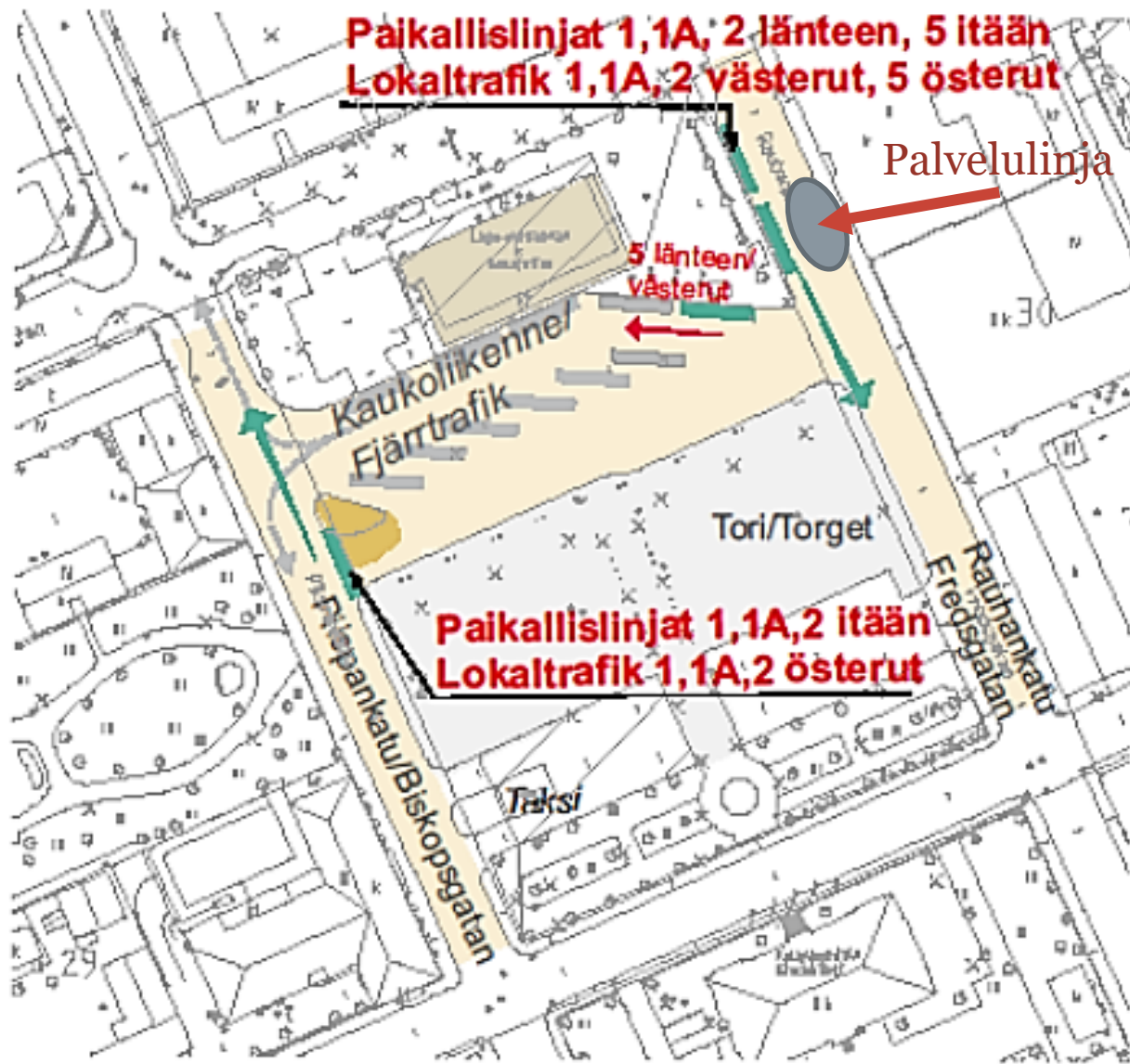
**Ve o, o+ Nykytilanne , linja-autoasema torilla**

**Ve A Torisuunnitelman mukainen vaihtoehto, linja-autot torin laidalla**

**Ve A 1 Torisuunnitelma + Tasausasemavaihtoehto 1 Suistohalli**

**Ve A 2 Torisuunnitelma + Tasausasemavaihtoehto 2 Tarmola**





## Vaihtoehto 0 / 0+

Tällä hetkellä busseilla on 15 laituripaikkaa sekä 4 lyhytaikaista odottelupaikkaa. Lisäksi Palvelulinjalla on kaksi paikkaa ns. Kompassiaukiolla.

Aamulla Helsinkiin menevien bussien laiturit sekä Rauhankadun puoleiset laiturit ovat kuormittuneita. Piispankadulla laituri (paikallisliikenne) on satunnaisesti kuormittunut koko päivän. Iltopäivällä laiturit 4...6 ovat täysin käytössä useiden "koululaisvuorojen" lähtiessä samoihin aikoihin. (0)

Nykyisiä vinoja laitureita voitaisiin käyttää huomattavasti nykyistä tehokkaamminkin, mikäli luovutaan vakiolaitureiden käytöstä tiettyihin suuntiin matkustettaessa (0+).

## Linja-autoaseman toimivuus nykyisin 0 ja 0+



Muutamia uusia vuoroja on mahdollista saada Mahtumaan aamuhuipputunnille. Laiturien osoittaminen aina tietyn suunnan busseille on asiakasystävällisin toimintamalli. Tästä mallista osittainenkin luopuminen toisi lisää kapasiteettia tilanteessa, jossa joukkoliikenne kehittyy voimakkaasti.

Lyhyt ajantasausmahdollisuus linja-autoasemalla luo tehokkuutta vuorosuunnitteluun, ja se vähentää myös joukkoliikenteen päästöjä.

# Linja-autoliikenteen operointi toriuudistuksen jälkeen

Torin saneerauksen yhteydessä torilta poistuvat bussilaiturit ja siirtyvät Piispankadun, Rauhankadun ja Raatihuoneenkadun varteen. Järjestelmä ei mahdollista toiminnan olennaista kasvua eikä muutamaa minuuttia pidempien odotteluajkojen viettämistä torilla.

Kaupungin toiveena on kuitenkin, että järjestelmässä olisi kasvunvaraa siten, että uudet vuorot ja mahdolliset uudet yrittäjät mahtuisivat toria ympäröiville pysäkeille. Tarpeellista olisi, että jossakin torialueen ulkopuolella olisi ajantasauspaikka busseille ja mahdollisesti toimintaa tukeva päätepysäkki sekä lähtöpysäkki. Näin viipymä torilla olisi mahdollisimman lyhyt. Myös Uudenmaan ELY-keskus on torin asemakaavaa koskevassa lausunnossaan huomauttanut torisuunnitelmassa esitettyjen järjestelyjen kapasiteettiongelma.

Ajantasausterminalin sijainnille on tässä esitetty kaksi vaihtoehtoa, Suistohalli (Ve A 1) ja Tarmola (Ve A 2), jotka kumpikin sijaitsevat kohtuullisen ajomatkan päässä. Matka on kummassakin tapauksessa niin pitkä, että reitin ajaminen uuden terminalin kautta ei liene välttämättä kovin houkuttelevaa linja-autoyritysten näkökulmasta, eikä siihen ole tarkoitus painostaa. On myös mahdollista, että ajantasausterminali tuo lisäarvoa joukkoliikennejärjestelmälle ja parantaa palvelutasoa. Kumpikin vaatii kaupungilta investointeja. Pandemia on vähentänyt joukkoliikenteen vuoromäärää, joten varaterminalin rakentamisella ei ole välitöntä kiirettä, eikä sen tarvitse valmistua torijärjestelyjen muutoksen edeltä.

Ohessa on tarkasteltu myös asukas- ja työpaikkamääriä kummankin terminalin ympäristössä. Palvelujen ja työpaikkojen määrä Tarmolassa on merkittävästi isompi. Liityntäpysäköintitilaa on hankala toteuttaa kovin laajasti kumpaakaan vaihtoehtoon.



**Ve A2  
Tarmola**



**Ve A1  
Suistohalli**

## Linja-autot ja torin kehittäminen, vaihtoehto A

Torin ympäristön uuden asemakaavan mukaiset bussiliikennejärjestelyt rajoittavat joukkoliikenteen kasvu- ja kehittämismahdollisuuksia tilanteessa, jossa linja-autoliikenteen kysyntä ja tarjonta kasvavat ja monipuolistuvat. Torin ympäristössä ei olisi mahdollista toteuttaa sähköbussien latauspaikkaa, eikä muutamaa minuuttia pidempi ajantasaus ajovuorojen välillä olisi ainakaan ruuhka-aikaan mahdollista.

Nykyisin torilla käyvistä busseista pääosa ei tarvitse pitkää odotteluaikaa ajovuorojen välillä, sillä paikallisliikenteen linjojen ja useimpien Helsingin suunnan linjojen päätepysäkki on muualla.

***Linja-autoliikenteen sujuvan toiminnan ja kasvumahdollisuuksien varmistaminen pidemmällä tähtäyksellä edellyttää uuden terminaalialueen varaamista lähistöltä.***

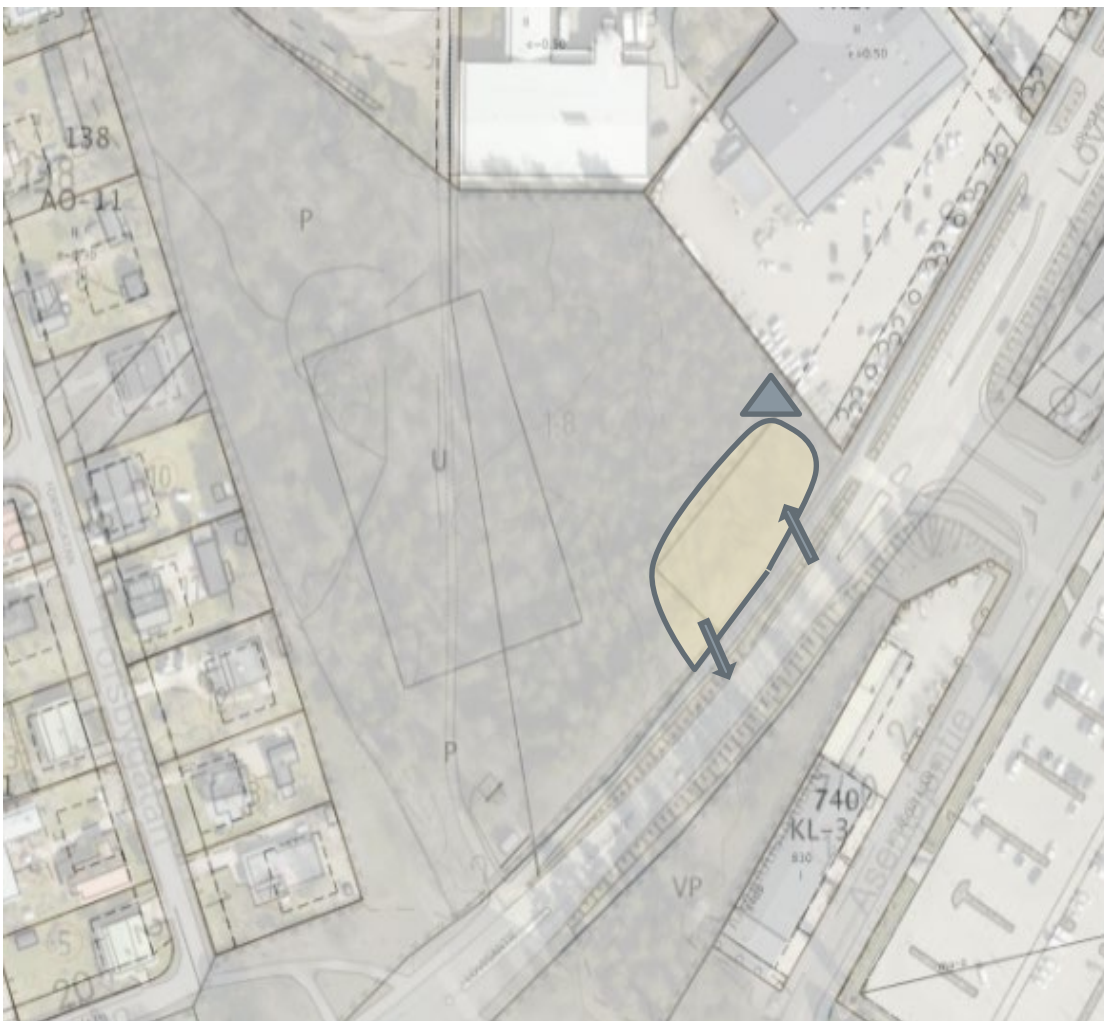


## Vaihtoehto A1 Suistohalli

- Alueella nykyisin vihervarikon pysäköintiä ja raskastakin liikennettä. Vihervarikko siirtynee toisaalle lähivuosina ja alue vapautuu.
- Nykyistä rakennuskantaa voidaan mahdollisesti hyödyntää
- Alueelle saadaan helposti 7 – 8 bussipaikkaa sekä bussien pääte/lähtöpysäkki.
- Ajomatka torilta edestakaisin 2 km, ajoaika noin 8...9 min.
- Jonkin verran asukkaita liikennepalvelujen piiriin.
- Sijainti toimii hyvin esim. Helsingin suunnan bussien kannalta, mutta paikallisliikenteen kannalta ei voine hyödyntää
- Liityntäpysäköintiä ei voida juurikaan toteuttaa.
- Alue on houkutteleva myös asuntorakentamista varten.



# Vaihtoehto A2 Tarmola



Terminaali Loviisantien varrella, pääosin katualueella. Alueelle mahtuu helposti 7-8 bussipaikkaa, jos aluetta laajennetaan puiston suuntaan.

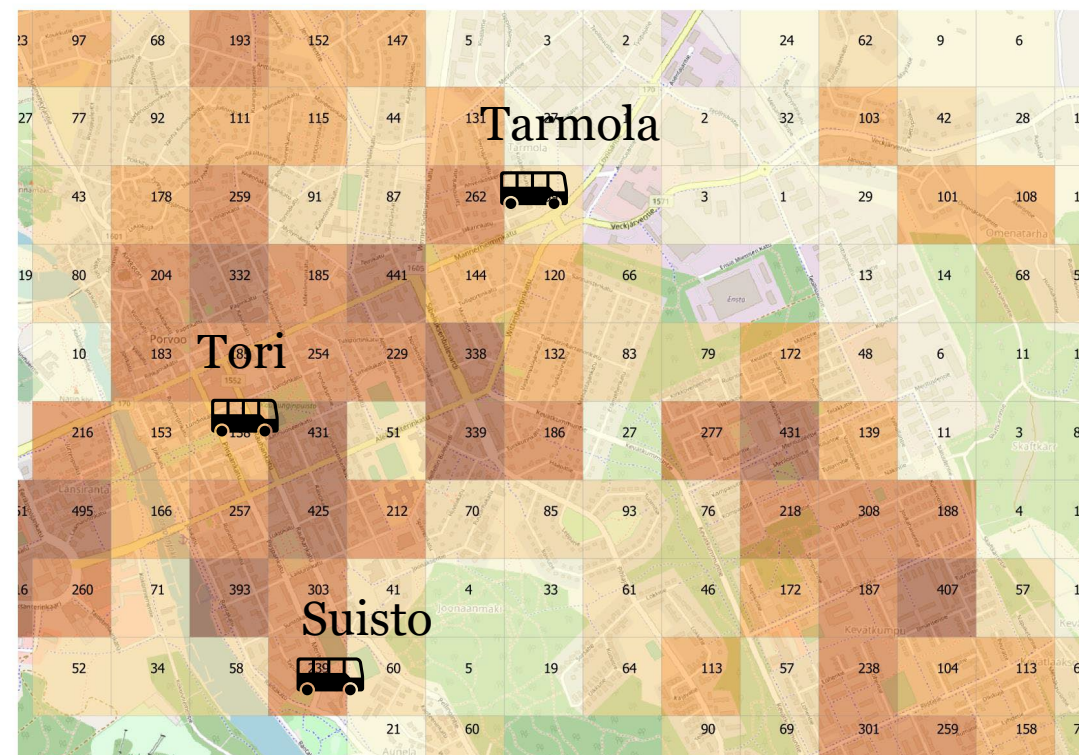
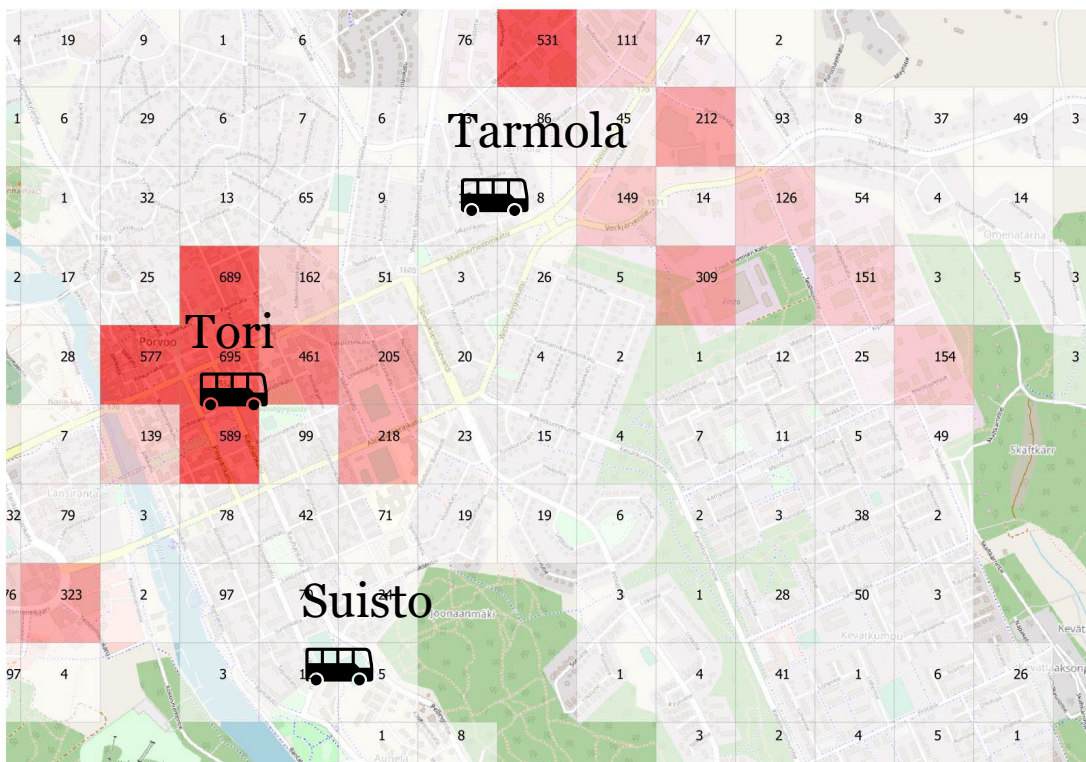
- Ei aiheuttane erityisiä ympäristöhäiriöitä.
- Ajoaika torilta melko pitkä (edes takaisin matka 3,5 km, noin 12 – 15 min)
- Parantaa Tarmolan alueen yhteyksiä merkittävästi (asukkaat, kaupalliset palvelut, työpaikat)
- Bussien pääte/lähtöpysäkit mahdollisia myös Loviisantiellä
- Sijainti tarkoituksenmukainen lähes kaikkien ajosuuntien kannalta, paikallisliikenne vaatisi reittimuutoksia
- Saavutettavissa helposti monesta ajosuunnasta
- Liityntäpysäköintiä voidaan toteuttaa mahdollisesti jonkin verran.
- Maarakennuskustannukset noin 150.000 e, lisäksi mahdollinen latausinfra ja sosiaalitilat.



# Asukas-ja työpaikkasaavutettavuus nykyisin

- Suistohallin ympäristössä on enemmän asukkaita, mutta melko vähän työpaikkoja
- Tarmolan ympäristössä taas vähemmän asukkaita, mutta hyvinkin runsaasti työpaikkoja ja palveluita
- Asutus on linja-autoaseman ja molempien terminaalivaihtoehtojen välillä melko tiivistä. Linjojen jatkaminen torilta terminaaleihin parantaisi joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Joukkoliikenneterminaalin sijoittaminen Tarmolaan mahdollistaisi Tarmolan työpaikkakesittymän saavuttamisen muullakin kuin paikallisella joukkoliikenteellä nykyistä paremmin.

Kaikki linja-autot eivät jatkossakaan tulisi kiertämään uuden terminaalin/tasauspysäkin kautta, sillä ylimääräiset lenkit eivät välttämättä aina sovi vuorokiertoon eivätkä ole linjaston kannalta tarkoituksenmukaisia (esim. saariston suunnasta vaihtoehto A2:ssa).



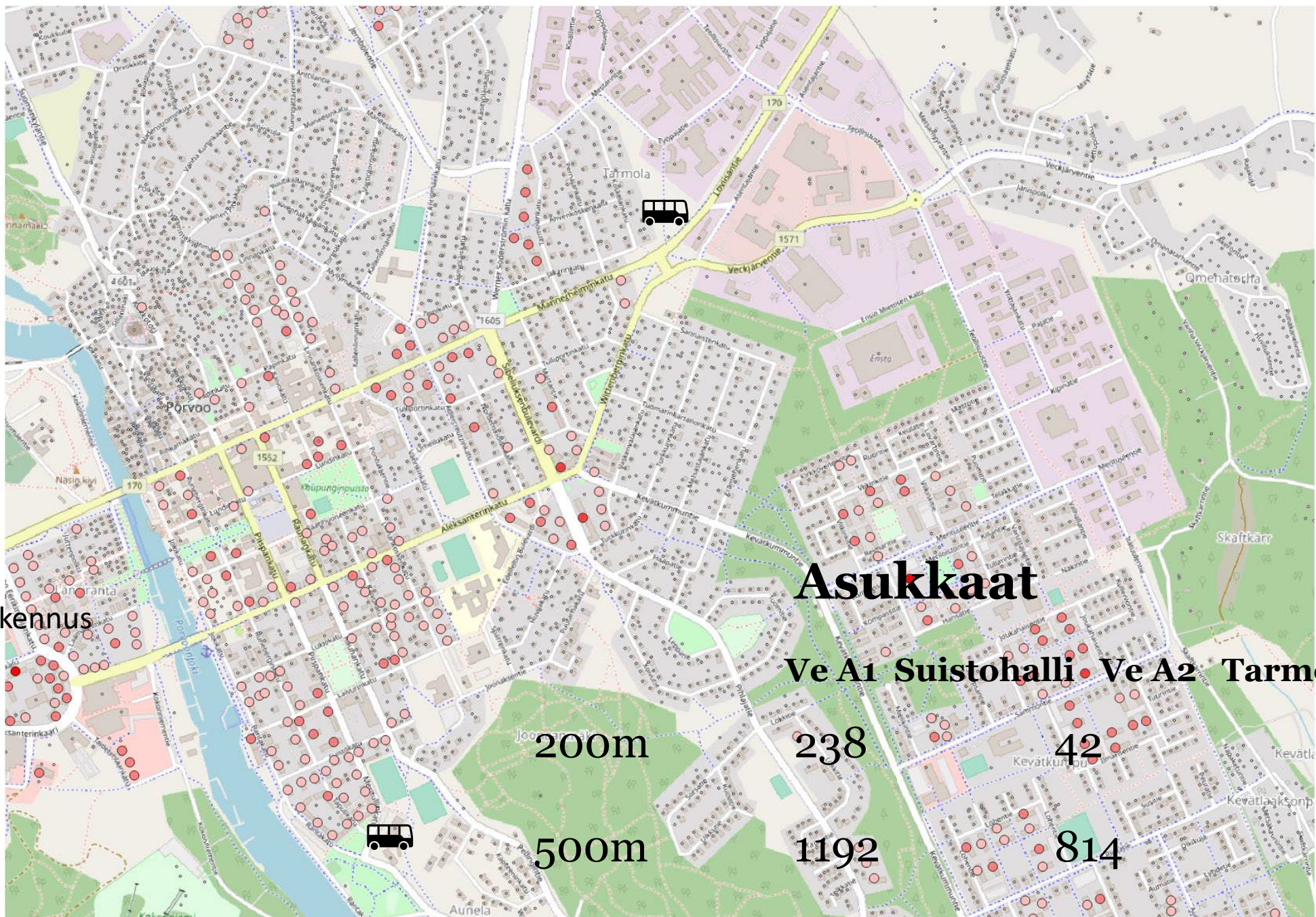
## Työpaikat nykyisin

|      | VeA1 Suistohalli | VeA2 Tarmola |
|------|------------------|--------------|
| 200m | 112              | <b>319</b>   |
| 500m | 432              | <b>1753</b>  |

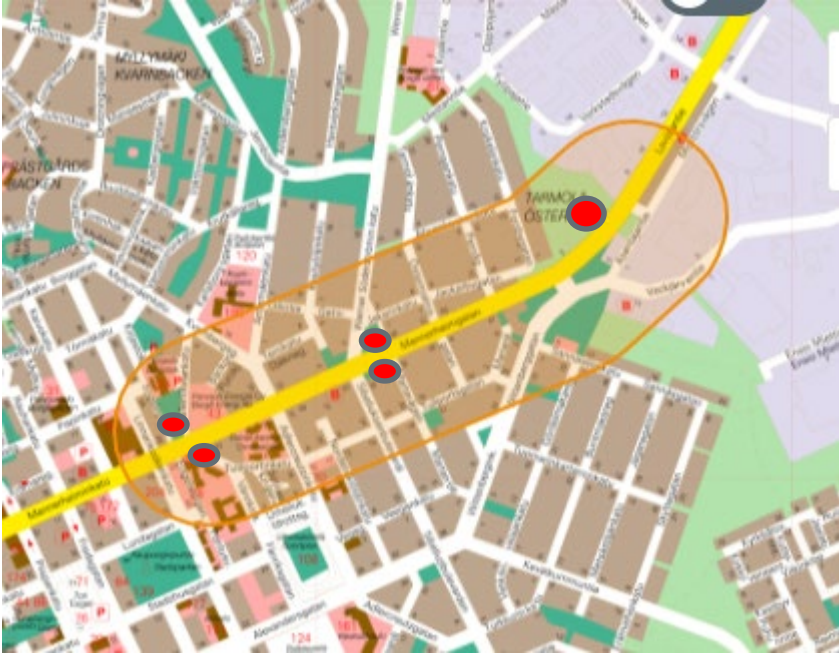
## Aukkaat YKR-ruututiedot (250mx250m) nykyisin

|      | VeA1 Suistohalli | VeA2 Tarmola |
|------|------------------|--------------|
| 200m | <b>664</b>       | 283          |
| 500m | <b>2257</b>      | 1519         |









## Tarmola

Vaikutusalueella nykyisin 1405 asukasta 200 m etäisyydellä reitistä, työpaikkoja.

Vuonna 2050 asukkaiden määrä tällä alueella on kasvanut merkittävästi ollen noin 2500.

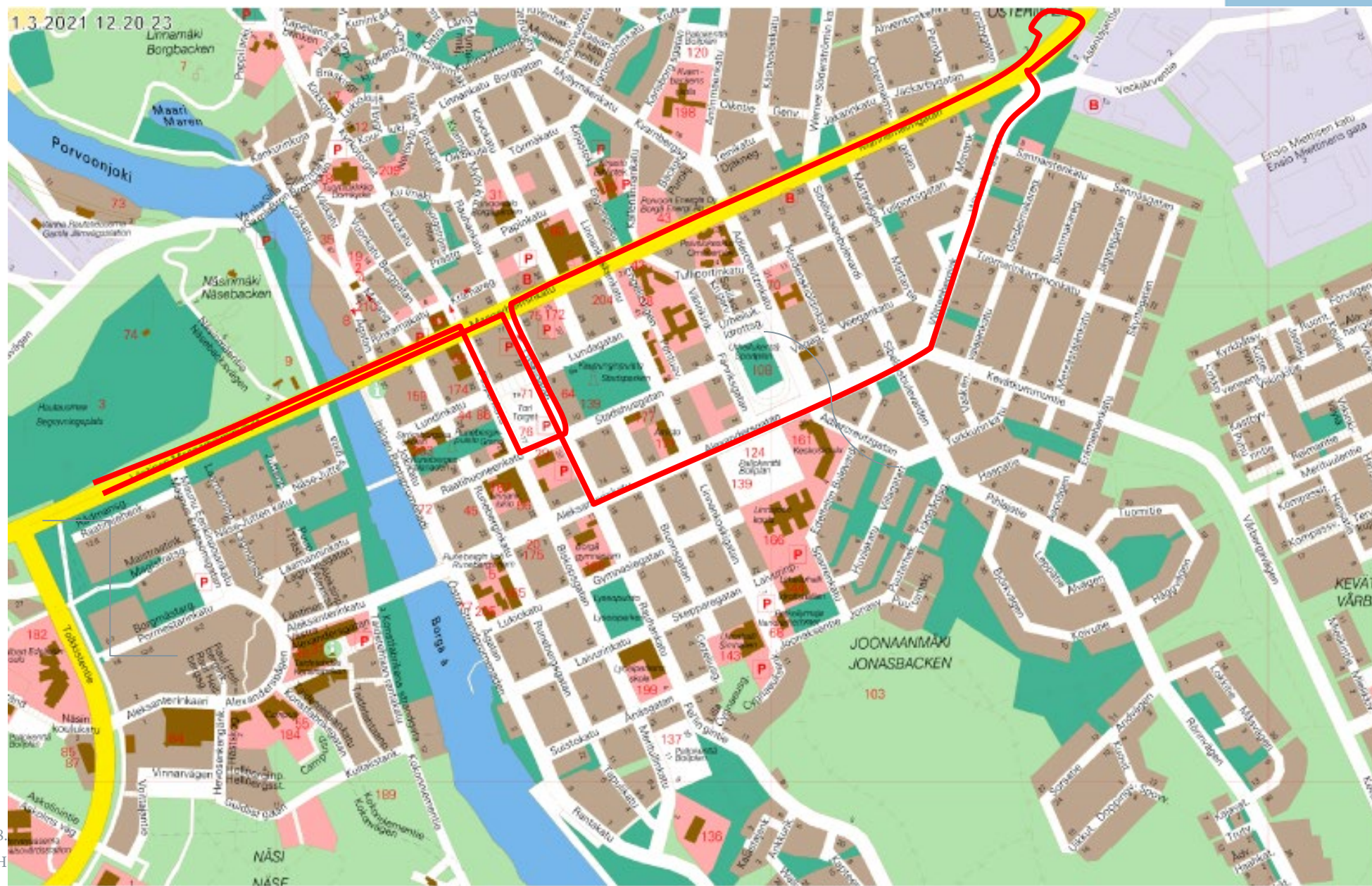


## Suistohalli

Vaikutusalueella nykyisin 1455 asukasta 200 m etäisyydellä reitistä. Asukkaiden määrä kasvaa vuoteen 2050 mennessä melko vähän, noin 200 asukasta.



# Ajantasaustermiinaaleihin yhdistettävissä olevia reittimahdollisuuksia





# Linja-autoliikenne muuttuu puhtaammaksi

Joukkoliikennepalvelujen hankinnoilta vaaditaan jatkossa puhtaampaa kalustoa; 41 % ajanjaksolla 8/2021-2025 ja 59 % vuodesta 2026 alkaen. On ilmeistä, että jatkossa hankinnat tulevat tilaajalle edullisemmiksi, jos tilaaja tarjoaa helposti saavutettavia latauspaikkoja ja samalla kuljettajille pienimuotoiset sosiaalitilat. Akkujen kehitys mahdollistaa nykyisin jo lähes koko päivän liikennöinnin yhdellä latauksella, mutta yleensä ekologisempana nähdään pienempi akkukoko, jolloin myös työpäivän aikana joudutaan lataamaan. Puhtausvaatimus on osin saavutettavissa myös biodieselillä.

**Pandemia** on vähentänyt rajusti joukkoliikenteen käyttöä vuosina 2020-21. Traficom on arvioinut, että vasta vuonna 2025 palataan samalle tasolle kuin vuonna 2019 on oltu. Eri asiakasryhmissä pandemiasta johtuvat kysynnän muutokset vaihtelevat (koululaiset, 2. asteen opiskelijat, työssäkäyvät).

Porvoossa linja-autoliikenne on tähän saakka ollut pääosin markkinaehtoista, mutta enenevässä määrin jouduttaneen siirtymään yhteiskunnan ostamiin kuljetuksiin liikennöitsijöiden vähentäessä markkinaehtoisia reittejä. Tarvittavat korvaavat hankinnat voidaan tehdä edullisemmin, jos tilaajan pystyy osoittamaan mahdollisuudet sujuvaan liikennöintiin (ajantasaus, sosiaalitilojen saatavuus, mahdolliset latauspaikat jne).