



Porvoon julkinen liikenne

Hankkeen kolmas keskustelutilaisuus pääkirjaston lavalla 1.12.2022 klo 17.30

Osallistujia oli vajaat 30, joista neljä erikseen kutsuttuja asiantuntijoita.

Keskustelu käytiin Erätauco-dialogimenetelmän periaatteiden mukaan, kaksikielisesti, fasilitoijana toimittaja-kirjailija Mikael Crawford. Tällä kertaa tuntui siltä, että aika loppui kesken, kun kirjasto suljettiin klo 19. Joistakin keskustelussa esiin nousseista ajatuksista olisi ollut hedelmällistä kuulla enemmän yksityiskohtia ja mahdollisesti keskustella niiden käyttökelpoisuudesta Porvoossa. Parinkin asiantuntijan sekä yleisön taholta esitettiin toive, että tämä keskustelu saisi jatkoa vuodenvaihteen jälkeen, joko kirjaston demokratiahankkeen puitteissa tai erillisenä tapahtumana.

Asiantuntijavieraille annettiin ensimmäiset puheenvuorot, joissa he esittäytyivät ja kertoivat lyhyesti omasta roolistaan ja näkökulmastaan illan aiheeseen. Nämä vieraat olivat puheenvuorojärjestyksessä:

- **Harri Miinin** (etäyhteydellä), projektipäällikkö Metropolian ja yhteistyökumppaneiden hankkeessa *Smart Countryside Mobility*
- **Hanna Linna-Varis**, liikennesuunnittelupäällikkö, Porvoon kaupunki
- **Petteri Rantala**, kaupallinen johtaja, OnniBus.com Oy (Porvoon liikenne)
- **Henrik Forsblom**, toimitusjohtaja, Oy Kaj Forsblom Ab

Illan keskustelussa selkeimmin esiin nousseita kokemuksia ja näkökantoja olivat:

- Käyttäjän näkökulmasta julkinen liikenne ei ole Porvoossa **kilpailukykyinen** vaihtoehto: vuoroja ei ole iltaisin/viikonloppuisin, kertalipun hinta tuntuu korkealta, lipun ostaminen on tehty hankalaksi ja hinnat vaihtelevat vuoron mukaan, aikataulut toimivat huonosti yhteen (odotusajat ovat kohtuuttomat), aikatauluja joutuu hakemaan monesta eri lähteestä jne. (Heti perään huomautettiin, että Matkahuollon reittioppaalla löytyy helposti tieto aikatauluista.)
- Liikennöitsijän näkökulmasta ongelmana on puuttuvat matkustajat, tyhjät bussit. Markkinaehtoisuus on hyvä asia; miksi matkalipun pitäisi olla halpa tai ilmainen, maksetaanhan myös sähköstä, ruoasta ym. välttämättömyyksistä.
- Porvoossa kaupunki ei ainakaan toistaiseksi ole ottanut julkisen liikenteen järjestämistä vastuuta. Tähän tarvittaisiin poliittista tahtoa.
- ”Ilmeisesti Porvoon päättäjät eivät käytä julkista liikennettä. Tämä näkyy tehdyissä (ja tekemättömissä) päätöksissä ja siinäkin, ettei tämän illan keskusteluun osallistunut päättäjiä.”

Porvoossa puhuttaa - vad bubblar i Borgå?
Porvoon kaupunginkirjaston demokratiahanke



- Kaupunki aloittaa tänä syksynä ja talvena julkisen liikenteen järjestelyjen selvittämisen. Mietittäviä asioita ovat mm. markkinaehtoisuus vs. subventointi, lipputuotteet, asiakaspalaute jne. Selvityksen kannalta tärkeää tietoa on sekä kaupungilla (paikkatieto yms.) että liikennöitsijöillä (palveluiden käyttö).
- Julkisen liikenteen järjestelyihin liittyy monia tekijöitä, joita niiden käyttäjä ei tiedä tai ymmärrä. Esimerkiksi HSL-alueen rajoitukset vaikuttavat Porvoon-Helsinki-bussien reitteihin, Peippolassa ja muualla Porvoossa kulkee busseja, jotka on varattu vain yhden tahon työntekijöille jne.
- Kysyntä ja resurssit eivät kohtaa hyvin. Esimerkiksi Porvoon liikenteellä on päivisin kuljettajia vapaana eli vuoroja voitaisiin lisätä, mutta toisaalla valitetaan vuorojen vähäisyyttä ja ylitäysiä busseja.
- Erityisryhmien tarpeet olisi huomioitava paremmin. Seniorikansalaiset, lastenvaunujen kanssa kulkevat tai muuten liikuntarajoitteiset olisivat otollista käyttäjäkuntaa, mutta Porvoossa kalusto ja muut järjestelyt tekevät bussilla kulkemisen huomattavan hankalaksi (ja kalliiksi), toisin kuin esimerkiksi HSL-alueella.
- Aikataulu- ja lipputietojen olisi oltava paremmin saatavilla, esimerkiksi pysäkeillä.
- Julkisen liikenteen suunnittelu olisi saatava avoimemmaksi ja osallistavammaksi. Esimerkiksi Hämeenlinnassa on kokeiltu ”pendelöintiraatia”, johon osallistumalla asukkaat voivat suoraan vaikuttaa alueen liikennejärjestelyjen suunnitteluun.
- ”Mistä kunnan asukkaat voisivat seurata, miten julkisen liikenteen kehitystyö etenee?”