



Kollektivtrafiken i Borgå

Projektets tredje diskussionstillfälle på huvudbibliotekets scen 1.12.2022 kl. 17.30

Deltagarantalet låg på lite under 30 personer, av vilka fyra var speciellt inbjudna sakkunniga. Diskussionen, som var tvåspråkig, genomfördes enligt Dialogpaus-metodens principer, med journalisten och författaren Mikael Crawford som moderator.

Den här gången kändes det som om tiden tog slut för fort, då biblioteket stängde kl. 19. Kring en del av de tankar som kommit upp i diskussionen hade det varit fruktbart att höra flera detaljer och eventuellt diskutera om huruvida de skulle kunna vara användbara i Borgå. Det framfördes en önskan från både ett par sakkunniga och från publiken att den här diskussionen skulle få en fortsättning efter årsskiftet, antingen inom ramarna för bibliotekets demokratiprojekt eller som ett fristående evenemang.

De inbjudna sakkunniga fick börja med att presentera sig och kort berätta om sin egen roll och sin synvinkel på kvällens tema. Dessa gäster var i den ordning de presenterade sig:

Harri Miinin (på distans), projektchef för Metropolias och dess samarbetspartners projekt *Small Countryside Mobility*

Hanna Linna-Varis, trafikplaneringschef, Borgå stad

Petteri Rantala, kommersiell chef, OnniBus.com Oy (Borgå trafik)

Henrik Forsblom, verkställande direktör, Oy Kaj Forsblom Ab

De erfarenheter och synvinklar som tydligast kom fram i kvällens diskussion var:

- Ur användarens synvinkel är kollektivtrafiken i Borgå inte något **konkurrenskraftigt** alternativ: det går inga bussturer om kvällar/veckoslut, enkelbiljetten känns för dyr, bara det att köpa biljett har gjorts svårt och prisen varierar enligt tur, tidtabellerna är inte synkroniserade (oskäligen väntetider), man måste leta efter tidtabeller på flera ställen osv. (Här kommenterades genast att det är lätt att hitta information om tidtabeller i Matkahuoltos Reittiopas.)
- Ur bussbolagens synvinkel är problemet avsaknaden av passagerare, tomma bussar. Att utgå från marknadsläget är en god sak: varför skulle bussbiljetten vara billig eller gratis, nog betalar man ju för elen, maten och andra nödvändigheter också.
- I Borgå har staden åtminstone tills vidare inte tagit organiseringsansvar för kollektivtrafiken. Här skulle krävas politisk vilja.
- ”Tydligt använder beslutsfattarna i Borgå inte kollektivtrafik. Det märks i de beslut som fattats (och i de som inte fattats) och också i det faktum att inga beslutsfattare deltar i kvällens diskussion.”

Porvoossa puhuttaa - vad bubblar i Borgå? Borgå stadsbibliotekets demokratiprojekt



- Staden inleder denna höst och vinter en utredning över hur kollektivtrafiken ska organiseras. Sådant som ska övervägas är marknadsbaserad vs. subventionerad trafik, biljetter, kundrespons osv. Viktig information för utredningen har åtminstone staden (kunskap om orten) och bussbolagen (användningen av tjänsterna).
- Det är många faktorer som påverkar arrangemangen av kollektivtrafiken som dess användare inte känner till eller förstår. Till exempel HRT-regionens begränsningar påverkar rutterna för bussarna mellan Borgå och Helsingfors, i Pepot och på andra håll i Borgå kör bussar som har reserverats för arbetstagarna i ett enda företag osv.
- Efterfrågan och resurser möts inte så bra. Till exempel Borgå trafik har dagtid lediga chaufförer så man kunde sätta in flera turer, men på annat håll klagar man på för få bussturer och överfulla bussar.
- Man borde i högre grad ta hänsyn till behoven hos specialgrupper. Seniorer, de som reser med barnvagn och de som har nedsatt rörlighet är grupper som behöver kollektivtrafik, men i Borgå gör vagnparken och övriga arrangemang det ytterst svårt (och dyrt) att röra sig med buss, i motsats till hur det är till exempel i HRT-området.
- Informationen om tidtabeller och biljetter borde vara bättre tillgänglig, till exempel på hållplatserna.
- Man borde gå in för en mer öppen och delaktig planering av kollektivtrafiken. Till exempel i Tavastehus har man testat en "pendlarjury", vars medlemmar direkt kan påverka planeringen av trafikarrangemangen.