



Fortsatt diskussion om Borgås kollektivtrafik

Diskussionstillfälle på huvudbibliotekets scen 27.4.2023 kl. 17

Förutom arrangörerna deltog cirka 20 personer i diskussionen. Diskussionen, som var tvåspråkig, genomfördes enligt Dialogpaus-metodens principer, med journalisten och författaren Mikael Crawford som moderator.

Efter diskussionen om lokaltrafiken som fördes i december 2022 presenterade såväl stadens representant som allmänheten ett önskemål om att samma ämne skulle kunna diskuteras på våren, såvida stadens planer skulle ha hunnit framskrida. Sedan dess har staden anställt en ny trafikplanerare **Matias Leinonen**, som var självskriven expertgäst under denna diskussion, samt som till stor del stod i centrum för uppmärksamheten och var föremål för frågorna. Närvarande var även trafikföretaget Oy Kaj Forsblom Ab:s verkställande direktör **Henrik Forsblom**. Dessa personers kommentarer och svar på frågorna är markerade med initialerna **M.L.** och **H.F.**

De erfarenheter och synpunkter som framkom tydligast vid kvällens diskussion var:

- Kollektivtrafiken är ingen separat fråga, utan det handlar om tjänsternas tillgänglighet. I Borgå centrum kommer det att ske många förändringar och parkeringsplatserna minskar. Man borde kunna lyckas ”sälja in” tanken om att använda kollektivtrafik till dem som är vana att åka bil.
- Avsaknaden av kollektivtrafik är en faktor som gör medborgarna ojämlika: alla familjer har inte råd med två bilar, som man kan vara beroende av för att exempelvis kunna ta sig till fritidssysselsättningar.
- Utan kollektivtrafikens kvällsturer är exempelvis medborgarinstitutets tjänster otillgängliga för dem som bor i till exempel Huktis – för att inte tala om längre bort – ifall de inte har egen bil.
- Situationen 13 kilometer från centrum är den att man kommer in till stan på morgonen och tillbaka hem på eftermiddagen när skolorna slutar.
- För Emsalös del har tjänsterna försämrats i 20 år. (**M.L.:** *Emsalö-linjen övervägs på allvar.*)
- En fråga om Gammelbacka: fortsätter linjerna 1 och 3 sin verksamhet?
M.L.: *När vi får det nya systemet att fungera, höjs servicenivån från nuläget.*
- Borgå är besvärligt vidsträckt för att ordna kollektivtrafikstjänster; det kan inte bli lönsamt att ”köra bussarna till alla håll och kanter”.
- Planeraren använde ordet ”virrvarr” när hen talade om läget för kollektivtrafiken i Borgå just nu – varför?
M.L.: *Det är ingen lätt sits för staden att plötsligt få ansvar över att organisera kollektivtrafiken, när den under årtionden har skötts marknadsmässigt. Exempelvis var beslutet att anställa en ny trafikplanerare en följd av detta.*



- Vad skulle man behöva göra först, för att det nya systemet ska få en bra start?
M.L.: Konsultarbetet med sina enkäter har inletts, för att få reda på vad Borgåborna på riktigt önskar av kollektivtrafikstjänsterna. Ja, Borgå är vidsträckt, det lönar inte att köra en stor buss överallt. Men det finns även exempelvis Byaskjussen; det skulle kunna finnas potential att öka den tjänsten. För närvarande har den en väldigt statisk användarmängd
- En person som bott på flera orter jämför Borgås nuvarande situation med till exempel Tammerfors tjänster: där kommer man snabbare till stan med bussen än med egen bil, i Borgå ligger hållplatserna långt bort (glost nätverk), ibland lämnar också servicenivån en del övrigt att önska... Även tidtabellernas dåliga kompatibilitet förundrar: hur kan det vara så svårt?!
-> **glädjen att använda** saknas
- Rivningen av Matkahuoltos byggnad var en negativ signal för kollektivtrafikens användare. Det är väldigt viktigt med tydlighet gällande var **information** om trafiken finns.
- Man önskar något som liknar HRT, det vill säga även om man inte ansluter sig till HRT (mycket dyr lösning), skulle trafikens infrastruktur kunna påminna om den: numrerade hållplatser med linjeinformation istället för bara en plåtskylt och så vidare.
- Kollektivtrafiken är stadens attraktionsfaktor.
- Finns det jämförelser och data om hur mycket kollektivtrafiken i Finlands städer stöds med skattemedel? Hur mycket pengar är staden (fullmäktige/styrelsen) beredd att bevilja?
M.L.: För närvarande finns ingen insamlad data tillgänglig, men i exempelvis Kotka och Sibbo handlar det om miljoner euro. Det första utkastet till det nya systemet kommer att vara dyrt; efter det framgår det säkert vad man egentligen är beredd att betala.
- Borgås kollektivtrafik har fungerat dåligt så länge att ett nytt mer välfungerande system måste köras på förlust länge, innan tilliten återvänder.
- Hur länge testar man nya linjer, hur snabbt reagerar man på saker som uppkommer under försöket?
M.L.: Allmänt vet man att det tar länge (upp till 3 år) att vänja sig vid förändringar; detta är en för lång tid för exempelvis ett privat företag att verka med förlust. Som det ser ut nu kommer de nya linjerna att konkurreras ut för 6 år i taget, så att trafikföretagen ska kunna lämna hållbara erbjudanden och förbinda sig till dem, eventuellt med investeringar i utrustning.
- En stor del av Borgås arbetskraft färdas dagligen till huvudstadsregionen; exempelvis skulle Drägsby anslutningsparkeringsområde också kunna göras till en anslutningsknut för lokaltrafiken. Man vill även komma mot Helsingforshållet från andra områden i Borgå; man behöver ett större linjeutbud.
- Det lönar sig att planera matartrafiken till både pendeltrafikens knutpunkter (Borgå–Helsingfors) och glesbygden, dit det inte lönar sig att köra med större bussar.



- Man bör beakta behovet av skolskjutsar och eventuellt även möjligheten att utnyttja dem för att betjäna andra som behöver skjuts.
- Det är även viktigt att justera tidtabellerna och anpassa turerna till varandra, att ha anropningssystem och möjlighet att följa var bussen är (eller om den alls är på väg).
- Man behöver ett mångsidigt serviceutbud, ett smart system och en gemensam plattform för alla serviceformer (inklusive tidtabeller, biljettprodukter o.s.v.).
- Det finns redan ett enhetligt system: Matkahuoltos Reseguide.
- Informationsteknik erbjuder många möjligheter att ordna saker bättre än nu.
- **Äldres perspektiv:** tjänsterna måste kunna visas och fungera även för dem som inte använder modern teknik!
- Matkahuoltos byggnad var förutom för biljettinköp viktig även för sina anknutna tjänster (kafé och väntsal) samt för tillgängligheten (man fick alltid hjälp vid behov).
- Har man konkret funderat på hur människor ska motiveras till att använda kollektivtrafiken?
- Måne det råder en för individinriktad (inte samhällelig) inställning i Borgå för att kollektivtrafiken någonsin ska kunna fungera?
- Hur hittar man de nya linjerna? Här måste man också komma ihåg turisterna.
- Fråga till trafikföretaget: hur skulle ni som företagare motivera människor att använda kollektivtrafiken?
*H.F.: Synlighet är viktigt; Matkahuoltos system fungerar, men är dyrt för en transportföretagare – skulle staden kunna hjälpa i detta?
Av samma åsikt gällande rivningen av terminalen och det har haft negativa effekter även för de tjänster som chaufförerna behöver, vilket för sin del till och med kan påverka servicekvaliteten. (Det är svårt att upprätthålla en glad och vänlig service, om man inte får ta hand om sig själv på pauserna.)
Att förena tjänsterna (exempelvis i kedjan buss-byaskjussen-taxi) har sina utmaningar: hur kan man garantera en tillräcklig avkastning för varje del i kedjan, olika serviceleverantörer?*
- Om staden inte har en fungerande kollektivtrafik, kan den inte uppnå nutida miljömål för till exempel att minska klimatutsläpp.
- ”De få gånger jag använder buss, är den nästan alltid tom.”
- **H.F.:** Trafikföretagets upplevelse: vi har åkt ungefär samma linje och med samma tidtabell sedan 1990-talet. Passagerarmängden är nuförtiden ¼ jämfört med den tiden.
- Är det sant (finns det data från referensstäder) att man inte använder kollektivtrafik i Borgå?
M.L.: Det finns ingen data som är direkt tillgänglig, men enligt min erfarenhet verkar



det stämma. Till exempel i bussarna inom Kotka är åldersfördelningen klart bredare än i Borgå, där åker även andra än skolelever och äldre personer med dem.

- Fråga till trafikplaneraren: ingår samarbete med planeringen av markanvändning i arbetsbeskrivningen, beaktas exempelvis kollektivtrafikstjänsterna i planläggningen?
M.L.: *Ja, sådant samarbete görs.*
- Det sätt på vilket man skriver och pratar om kollektivtrafiken har också en stor påverkan. Utmaning till representanter för media: **skapa en positiv bild** av kollektivtrafikens möjligheter!
- Positivitet kan också skapas genom att det exempelvis för barn är ”nytt och spännande” att åka buss.
- ”När kommunen subventionerar trafiken (vilket lär vara bättre än att köpa tjänster direkt), bör man sträva efter att hindra ”monopolfirmornas” maktposition i konkurrensutsättningarna. Man måste också sätta upp andra kriterier än pris för konkurrensutsättningarna.”
- ”I Borgå verkar det ofta vara så att det endast hittas en serviceleverantör för konkurrensutsättningar. Är det egentligen fråga om ett monopol? Kommer det ens att bli någon konkurrens?”
H.F.: *För närvarande (när vi befinner oss i en förändring) är avtalsperioderna mycket korta. Småföretagare har inte möjlighet att skaffa ny utrustning för dessa; inte ekonomiskt och inte ens på grund av tillgänglighet.*
M.L.: *I den här övergångsfasen har man ingått korta avtal, för att få dem att ta slut samtidigt och för att kunna planera det nya systemet som en helhet. Där strävar man efter långsiktighet: stadens uppgift är att bereda konkurrensutsättningarna så att det är säkert för företagare att delta i dem. Man behöver ha tillit till kontinuiteten.*
- Fråga direkt till trafikföretaget: vad är en större kostnadsfaktor, utrustningen eller personalkostnaderna?
H.F.: *personalkostnaderna är den största utgiftsposten, bränslekostnaderna kanske den näst största. Utrustningskostnaderna påverkas väldigt mycket av vad som krävs av utrustningen: investeringskostnaderna är av helt annan klass beroende på om man vill ha el, diesel eller annan energikälla, hurdana bussar som krävs. All utrustning är inte ens tillgänglig för anskaffning för närvarande, i alla fall inte med snabb tidtabell.*
- Bygger planeringen av det nya systemet fortfarande på stora bussar? Vad är ”vision 2024”? (Man bör även beakta att om grunden är en större mängd mindre utrustning – minibussar och taxibilar – behövs det fler chaufförer än i nuläget, vilket i sin tur leder till större personalkostnader.)
M.L.: *Det finns en vision och det finns en realitet... Vid konkurrensutsättning kan man inte helt och hållet stänga ute en viss slags utrustning. Man måste beakta realiteter, fastställa övergångstider, skapa indirekta kriterier och så vidare.*
- Finns det ännu några innovativa lösningar som inte har nämnts eller testats?
M.L.: *Kanske samåkningsliknande lösningar och applikationer som skapats för att koordinera dessa är en ytterligare möjlighet.*