

Vastaus valtuustoaloitteeseen, Kyläkyydin laajentaminen: kaikille porvoalaisille tasapuolinen mahdollisuus turvallisiin koulumatkoihin ja sujuvaan arjen liikkumiseen

Kaupunkikehityslautakunta 23.06.2026 § 119

Valmistelu ja lisätiedot
Joukkoliikenneinsinööri Matias Leinonen
matias.leinonen@porvoo.fi
Suunnittelija Annika Lundström
annika.lundstrom@porvoo.fi

Valtuustoaloite, Emma Antell-Neem, Ruotsalainen kansanpuolue

Tausta ja tavoite

Porvoo on tehnyt merkittäviä investointeja julkisen liikenteen kattavuuteen ja sujuvuuteen mutta myös haja-asutusalueilla ja kylissä tarvitaan arjen sujuvuutta joukkoliikenteen muodossa.

Kyläkyyti-palvelua pitää laajentaa ja resursseja lisätä, jotta varmistamme kattavan, toimivan, sujuvan ja turvallisen joukkoliikenteen kylissä. Erityisesti tulee huomioida koulumatkat sekä seniorien ja muiden haavoittuvien ryhmien tarpeet. Konseptia ja toimintamallia tulee myös selkeyttää, jotta palvelu on aidosti saavutettava ja tasapuolinen.

Nykytilanne

Kyläkyyti toimii ns. kutsuperiaatteella (on-demand) ja osa kalustosta on kiinnitetty koulukyyteihin, päiväsaikaan Kyläkyyti toimii hieman eri mallilla kuin iltaisin ja lauantaisin. Malli on hankala ymmärtää ja sitä ei ole markkinoitu riittävästi ja sen kapasiteetti ei riitä palvelemaan kaikkia Porvoon kyliä.

On-demand kutsuliikenne tarkoittaa, että reittejä ole kiinteästi määriteltä. Tämä mahdollistaa joustavan, tarpeeseen perustuvan palvelun kylien asukkaille. Nykyinen laajuus (kolme autoa) ei vielä riitä varmistamaan tasapuolista pääsyä liikkumisen palveluihin kaikissa osissa Porvoota.

Kyläkyytiä on kokeiltu myös kylien koulumatkojen ongelmien ratkaisuna. Kutsuttakoon sitä nyt työnimenä ”Kyläkoulukyyti”. Laajamittainen käyttö kaikissa kylissä ei ole mahdollista kaluston ja resurssien vähäisyyden vuoksi. Käsittääksemme tällä hetkellä kolmesta autosta yksi on valjastettu Hinthaaran sivistyskeskuksen koulukyyteihin ja yksi ajaa koululaisten syöttöliikennettä Tolkkisista Emäsaloon. Se tarkoittaa, että koulujen aloitus ja lopetusaikoina vain yksi auto ajaa on-demand periaatteella muita käyttäjäryhmiä, esim. senioreita. Mallia voisi laajentaa ja esim. lieventää Kulloon sivistyskeskuksen ongelmallista koulukyytitilannetta (lakkautettu

bussilinja, joka tekee monen lapsen koulumatkasta turvattoman ja kohtuuttoman).

Kylissä etäisyydet ovat pitkiä ja muuta joukkoliikennettä ei juurikaan ole, joten oikeudenmukaisuuden ja liikkumisen tasa-arvon vuoksi on tarpeen kehittää palvelua laajemmin. Palvelun on oltava matalan kynnyksen, joustava ja tilauksesta muodostuva, jotta asukkaat eivät jää eriarvoisesti erilleen liikkumisen mahdollisuuksista. Porvoossa halutaan vahvistaa joukkoliikennettä ja meidän tulee varmistaa, että kylissäkin on mahdollisuus turvalliseen koulumatkaan sekä arjen liikkumiseen.

Ehdotukset

Me allekirjoittaneet ehdotamme, että Kyläkytyi-palvelu laajennetaan kolmesta autosta kuuteen ja 3-4 näistä valjastetaan koulukyytien järjestämiseen päiväsaikaan. Näin jäisi 2-3 autoa palvelemaan muita liikkujaryhmiä on-demand periaatteella.

Porvoon pitää markkinoida Kyläkytyä ja toimintamallia on selkeytettävä, jotta käyttäjät ymmärtävät miten se toimii ja milloin/missä se on saatavilla. On myös otettava huomioon, että iso osa käyttäjäryhmistä eivät ole tottuneita digi/mobiilisovellusten käyttäjiä (seniorit) ja lapsella ei välttämättä ole digitaalisia maksuvälineitä (kuten MobilePay tai pankkitunnuksia). Samalla pitää ohjata resursseja palvelun laajentamiseksi, jotta käyttäjät kokevat palvelun riittävän kattavaksi ja hyödylliseksi. Ilman riittäviä resursseja, käyttäjät eivät innostu käyttämään palvelua. Ajoittain kesällä 2025 oli kahden viikon ruuhka varauksille ja se on liian pitkä aika.

Koska Kyläkytyi voisi olla ratkaisu myös kylien lasten koulukuljetushaasteisiin, ehdotamme että Kaupunkikehitys ja Kasvun ja oppimisen hallinnonala tekevät asiassa yhteistyötä ja jakavat kustannukset/investoinnit. On tärkeää ottaa oikeat sidosryhmät mukaan suunnitteluun, jotta palvelusta tulee aidosti kylien arkea palveleva ja sopiva.

Pyydämme Kaupunkikehityksen hallinnonala kartoittamaan tarvittavat kustannukset ja toteutusaikataulut. Yhteistyötä tarvitaan Kaupunkikehityksen ja Kasvun ja Oppimisen hallinnonalalta, jotta saadaan tietoa missä koulukyytejä tarvitaan ja mihin aikaan. Vanhemmat ja kylien yhteisöt (esim. Porvoon Kylät, Kyläyhdistykset, vanhempainyhdistykset) voivat antaa arvokasta tietoa kylien tarpeista ja kyläkohtaisista haasteista.

Ehdotettu malli:

Käynnistetään rajattu pilotti muutamassa kylässä/haja-asutusalueella, säilyttäen on-demand-reitinsuunnittelun ja tilausperusteisen toiminnan ja samalla laajentaen Kyläkoulukyytimallia koulukuljetusten tarpeisiin. Kyläkytyi palvelee sekä koulumatkoja että arjen liikkumistarpeita (on demand)

Mitoitus sekä kalusto ja henkilöstö sovitetaan tilauskysynnän mukaan; koulumatkat etusijalle, arjen liikkuvuus turvataan.

Turvallisuus, esteettömyys ja saavutettavuus etusijalla: sopivat ajoneuvot, opastus- ja tiedotuskielet mukaan lukien.

Seuranta ja mittarit: kattavuus, käyttö, aikataulujen luotettavuus, asiakkaiden tyytyväisyys ja kustannus-hyötysuhde.

Rahoitus: Kaupunkikehityksen ja Kasvun ja oppimisen toimialan budjetista sekä mahdolliset valtion/ EU- tuet.

Hallinto: ohjausryhmä kaupungin edustajista, koulujen ja kyläyhteisöjen edustajista vastaamaan suunnittelusta, toteutuksesta ja seurannasta. Reitit ja aikataulut suunnitellaan yhdessä koulujen, vanhempien ja kyläyhteisöjen kanssa. Yhteistyötä esim. Porvoon Kylien ja POFF, Porvoon Vanhempainyhdistykset kanssa, jotta saadaan oikeat sidosryhmät mukaan suunnitteluun ja tietoa palvelusta kulkeutumaan kylien verkostoissa.

Selkeä tiedotus: Tiedotus- ja yhteistyökanavat kyläyhteisöille, kouluille, vanhempien järjestöille ja senioreille. Tavoitteena on, että käyttäjät löytävät palvelun helposti ja osaavat varata kyydin itsenäisesti.

Markkinointia, viestintää ja Kyläkyödin on-demand vs. Kyläkoulukyyti palvelujen ”brändäys” ja selkiyttäminen.

Mittarit ja seuranta

Keskeiset mittarit: kattavuusprosentti, käytön määrän kasvu, koulumatkojen ajantasaisuus ja turvallisuus, käyttäjätyytyväisyys, kustannus-hyötysuhde.

Puolen vuoden ja vuosisuunnitelmassa seurataan toteutusta ja tehdään tarvittavat korjaukset.

Kaupunki-infran vastaus:

Avoin joukkoliikenne

Porvoon kaupunki ei ole toimivaltainen viranomaisen avoimen joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta, vaan liikennettä suunnitellaan, kehitetään ja hankitaan yhdessä markkinaehtoisten toimijoiden sekä toimivaltaisen viranomaisen, Traficomin, kanssa. Porvoon kaupunki on ottanut vuodesta 2022 lähtien suurempaa roolia Porvoon joukkoliikenteen järjestämisestä, kun markkinaehtoiset toimijat vähensivät merkittävästi omaa liikennöintiään. Kesällä 2024 Porvoon kaupunki aloitti joukkoliikenteen järjestämisen bruttomallilla, eli omilla lipputuotteilla ja niin että lipputulot tulevat kaupungille.

Avoimen joukkoliikenteen linjojen reititykseen ja aikataulutuksiin vaikuttavat useat logistiset haasteet ja käyttäjien erilaiset liikkumistarpeet. Koulujen alkamis- ja päättymisajat ovat kaikkien

toimijoiden tiedossa ja ne huomioidaan mahdollisuuksien mukaan. Koulut ovat myös omalta osaltaan mahdollisuuksien mukaan suunnitelleet ja huomioineet liikennelogiikan.

Kaupunginvaltuuston päättämän palvelutason 2025–2027, liikennöitsijöiden kanssa tehtyjen sopimusten ja kaupunkikehityslautakunnan hyväksymän joukkoliikenteeseen käytettävän määrärahan mukaisesti kaupunki hankkii ja kehittää kaikille avointa linjaliikennettä Porvoon alueilla, joissa on paljon jo olemassa olevia joukkoliikenteen käyttäjiä sekä paljon potentiaalisia uusia käyttäjiä. Alueille, joissa asukkaat ja potentiaaliset joukkoliikenteen käyttäjät jakautuvat laajoille alueille, on kehitetty kutsukyytipalvelu.

Kyläkyty

Kyläkyty on vuosina 2018–2019 Sitran rahoituksella perustettu yhteistyöhanke, jonka tarkoituksena oli selvittää, voisiko yhteiskunnan hankkimia kuljetuksia yhdistellä uusilla tavoilla; hyödyntää digitaalisia teknologioita niin, että syntyisi eri käyttäjäryhmille sopivia, kaikille avoimia alueellisia liikkumispalveluita. Lisää hankkeesta voi lukea Sitran arkistosta: <https://arkisto.sitra.fi/hankkeet/julkiset-ja-yksityiset-liikkumispalvelut-samalle-tarjottimelle/#mista-on-kyse>

Porvoon kaupunki on tämän hankkeen päättymisen jälkeen kehittänyt ja laajentanut Kyläkytyin saatavuutta pääsääntöisesti kaupunki-infran budjetista sekä Uudenmaan ELY-keskuksen myöntämällä liikenteen palveluiden kokeiluhankkeiden avustuksilla. Viimeisimpinä uudistuksina lokakuussa 2024 kaupungin ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhdessä hankkima palveluliikenne Passeli yhdistettiin osaksi Kyläkytyin toimintaa, kun palveluliikenteen kymmenvuotinen sopimus tuli päätökseensä kesällä 2024.

Kyläkyty on ollut koko olemassaolonsa ajan todella vahvasti subventoitu (yli 90 %) palvelu, sillä kokonaiskäyttöaste on ollut todella alhainen. Tätä subventiota on yritetty korjata elokuusta 2025 lähtien siirtämällä kyläkytyin autoja osittain linjaliikenteeseen ajamaan avointa aikataulutettua linjaliikennettä linjoille 1E ja 2A, jotka toimivat jatkoyhteyksinä linjojen 1 ja 2H perässä.

Kyläkyty nykyisessä muodossaan ja laajuudessaan kustantaa kaupunki-infralle noin 39 000–45 000 € / kk (alv. 0 %) ja kuukausittaiset lipputulot kutsuliikenteestä ovat vuonna 2025 olleet välillä 2 080–3 078 € (alv. 0 %).

Kaupunki-infra toteaa, että aloitteessa esitetty ehdotus lisätä huomattavasti kyläkytyin nykyistä kalustomäärää on mahdotonta toteuttaa nykyisellä joukkoliikenteen budjetilla. Joukkoliikenteen budjetti on sidottu 2024 toukokuussa valtuuston päättämään joukkoliikenteen palvelutasoon vuosille 2025–2027. Lisäksi kyläkytyin kustannusten kasvattaminen ei ole taloudellisesti

kestävällä pohjalla, sillä vaikka palvelua on kehitetty ja markkinoitu jo vuosia, matkustajamäärät eivät osoita riittäviä kasvamisen merkkejä.

Kyläkyödin nykyinen sopimuksen optiokausi on tulossa päätökseensä 1.11.2026.

Kasvun ja oppimisen kommentit:

Kaupungin koulukuljetuksiin liittyvistä velvoitteista on säädetty perusopetuslain 32 §:ssä.

Sivistyslautakunta on vahvistanut Porvoon kaupungin esi- ja perusopetuksen koulukuljetuksia koskevat periaatteet, joissa määritellään koulukuljetuksen anomis-, myöntämis- ja järjestämiskäytännöt tarkemmin kuin perusopetuslaissa.

Koulukuljetus ei ole kuljetusmuoto.

Perusopetuslain mukaan opetuksen järjestäjällä on oikeus valita, järjestääkö se maksuttoman kuljetuksen itse vai maksaako se kuljettamista tai saattamista varten avustusta. Kaupunki voi kaikissa tapauksissa korvata kuljetuksen avustuksella, jonka on lain mukaan oltava riittävä. Laissa ei myöskään ole todettu, että maksuton kuljetus olisi ensisijainen vaihtoehto avustukseen nähden. Näin ollen valtaosalle koulukuljetukseen oikeutetuille oppilaille myönnetään kulukorvaus joukkoliikenteen matkakortin tai mobiililipun muodossa, jolla he voivat matkustaa linja-autolla kasvun ja oppimisen toimialan kustannuksella.

Kasvu ja oppiminen kilpailuttaa ja hankkii tilausliikennettä optimaalisesti sellaisiin kuljetuksiin, joissa oppilas ei voi käyttää joukkoliikennettä koko matkalla tai osittain. Kuljetukset tilataan keskitetysti ja ajetaan reitti- ja aikatauluperusteisesti.

Koulukuljetusten tilausliikenteenä järjestetyn liikenteen ns. avaaminen kaikille avoimeksi maksulliseksi liikenteeksi ei ole kasvun ja oppimisen toimialalle tarkoituksenmukaista toimintaa. Tilausliikenteenä järjestetyistä koulukuljetuksista saatu palaute on ollut positiivista, ja yhteistyökumppani on kokenut ja luotettava useamman sopimuskauden ajalta.

Koulukuljetusoikeutetuille esiopetusoppilaille myönnetään ensisijaisesti kuljetuskorvaus saattoavustuksen muodossa ja huoltajat kuljettavat esiopetusoppilaita itse parhaaksi katsomallaan tavalla. Toissijaisesti myös esiopetusoppilaiden kuljetusmuoto on kulukorvaus Matkahuollon matkakortin muodossa kaikille avoimen joukkoliikenteen linja-autoissa käyttöä varten.

Aloite ei ilmeisesti kuitenkaan ole tarkoitettu koskemaan varsinaisia koulukuljetuksia, vaan tarjoamaan kuljetusmahdollisuuksia sellaisille, joilla ei ole oikeutta perusopetuslain tai Porvoon koulukuljetusperiaatteiden mukaiseen koulukuljetukseen, joissa huomioidaan esim. teiden vaarallisuusluokitukset sekä lakisääteistä

alemmat koulumatkaetuuden myöntämisen etäisyysrajat vuosiluokilla 0–2.

Kasvun ja oppimisen toimiala pitää tärkeänä, että kaikille avointa joukkoliikennettä edelleen subventoidaan sekä Traficomien, että kaupungin osalta ja järjestetään myös alueilla, joissa matkustajamäärät ovat alhaisia tai vain ruuhka-aikaan esim. taloudellisesti järkeviä. Kaupunki pyrkii ylläpitämään peruspalvelutason säännöllisessä joukkoliikenteessä. Tarkoituksena on turvata säännölliset yhteydet mm. koulu- ja työmatkoja sekä asiointia varten ja perusoppilaiden osuus linja-automatkestajista on edelleen huomattava.

Liite: Valtuustoaloite

Kaupunkikehitysjohtaja

Kaupunkikehityslautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että edellä mainittu teksti annetaan vastauksena valtuustoaloitteeseen ja antaa sen edelleen tiedoksi kaupunginvaltuustolle. Päättös tarkastetaan heti.

Päättös

Kaupunkikehityslautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että edellä mainittu teksti annetaan vastauksena valtuustoaloitteeseen ja antaa sen edelleen tiedoksi kaupunginvaltuustolle. Päättös tarkastettiin heti.

Kaupunginhallitus 17.08.2026 § 187
2175/00.02.03/2025

Liite

Valtuustoaloite

Kaupunginjohtaja

Kaupunginhallitus päättää antaa yllä olevan vastauksenaan valtuustoaloitteeseen ja antaa vastauksen tiedoksi kaupunginvaltuustolle.

Päättös tarkastetaan heti.

Päättös

Kaupunginhallitus päätti antaa yllä olevan vastauksenaan valtuustoaloitteeseen ja antaa vastauksen tiedoksi kaupunginvaltuustolle.

Päättös tarkastettiin heti.