

Sektionen för kollektivtrafik

SAMMANTRÄDESTID 29.5.2024 kl. 17:00

SAMMANTRÄDESPLOTS

ÄRENDEN SOM BEHANDLAS

Närvarande.....	1
15 § Sammanträdets laglighet och beslutsförhet.....	2
16 § Protokolljusterare	3
17 § Behandlingsordning.....	4
18 § Förnyelse av kollektivtrafikens prislista och priszoner.....	5
19 § Eftersträvd servicenivå för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen	10
20 § Kollektivtrafikens budget för år 2025.....	13
21 § Översikt över aktuella ärenden inom kollektivtrafiken	14
22 § Övriga ärenden.....	15

SAMMANTRÄDESTID	29.5.2024 kl. 17.00–
SAMMANTRÄDESPLATS	Stadshuset sammanträdesrum 4/vån. 4

DELTAGARE Beslutsfattare	Hurttu Pia Porkka Auvo Laamanen Krista Savolainen Kai Tujula Pirjo Uusiheimala Aarre Joas Timo	ordförande, Kotka Vice ordförande, Fredrikshamn ledamot, Kotka " , Kotka " , Kotka " , Fredrikshamn " , Pyttis
Övriga ledamöter	Hannonen Markku Partanen Esa Taponen Pirjo Järvinen Eero Taponen Lumi Ärmänen Alma	Stadsplaneringsdirektör Kollektivtrafikchef sekreterare representant för ungdomsfullmäktige, Kotka representant för ungdomsfullmäktige, Pyttis representant för ungdomsfullmäktige, Fredrikshamn
UNDERSKRIFTER	Ordförande Pia Hurttu	Sekreterare Pirjo Taponen
LAGLIGHET OCH BESLUTFÖRHET	Konstateras	Paragraferna
JUSTERING AV PROTOKOLLET	I Kotka 3.06.2024	
Protokolljusterare		
PROTOKOLLET ALLMÄNT TILLGÄNGLIGT	I det allmänna datanätet: www.kotka.fi/esityslista 4.6.2024	
	Sekreterare	Pirjo Taponen

15 § Sammanträdets laglighet och beslutsförhet

Konstateras.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

16 §

Protokolljusterare

Väljs

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

17 § Behandlingsordning

Godkänns i enlighet med listan.

Beslut:

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

D/2071/02.05.00.00/2024

18 § Förnyelse av kollektivtrafikens prislista och priszoner

Sektionen för kollektivtrafik 29.5.2024

Beredare: Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948
Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760284

Sammanfattning: Översynen av förnyelsen av kollektivtrafikens biljettpriser och priszoner är färdig.

Kostnadsnivån har stigit avsevärt sedan 2015, men biljettpriserna har inte höjts. Kostnadsindexet för busstrafik, som påverkar trafikeringskostnaderna, har emellertid stigit med 22 % från 2015 till slutet av 2023. Därmed är en höjning av de nominella biljettpriserna motiverad. Höjningen av de nominella biljettpriserna kommer sannolikt också att godkännas, då det allmänna konsumentprisindexet stigit lika mycket.

Avsikten är att höja biljettpriserna så att prisändringarna träder i kraft 1.1.2025. En annan central princip i översynen av ändringarna har varit att förenkla den nuvarande prissättningen.

För prishöjningen har man granskat två olika grundmodeller för ökningen av biljettintäkterna;
Modell 1, måttlig höjning, där målet är att höja biljettpriserna med 2–3 % från nuläget.
Modell 2, en större höjning, där målet är att höja biljettpriserna med 5–10 % från nuläget.

Enligt målet att förenkla prissättningen har man i stället för de nuvarande fyra prizonerna granskat den mest ändamålsenliga zonmodellen. I detta har följande alternativ ingått:

Modell A med zoner som baserar sig på kommungränserna, där regionen är indelad i två zoner så att Kotka utgör zon A och Fredrikshamn och Pyttis zon B.

Modell B med en enhetstariff, där det endast finns en zon i regionen.

Utifrån granskningen är det alternativ av de fyra prissättningsalternativen som rekommenderas från och med 1.1.2025 modell 2A, alltså modellen där priserna höjs mer och zonerna baserar sig på kommungränserna.

De viktigaste grunderna för rekommendationen är följande:

- Med en större prishöjning undviks sannolikt behovet av att höja priserna flera gånger på en kort tid.
- Med en större prishöjning kan man bäst upprätthålla och utveckla kollektivtrafikens turutbud.
- I modellen där zonerna baserar sig på kommungränserna undviks de tydliga skillnaderna i förändringen av biljettintäkterna mellan kommunerna, vilka modellen med enhetstariff medför.

Det största problemet med enhetstariffen är att Fredrikshamns biljettintäkter skulle minska trots prishöjningen, då ett betydligt antal resor i Fredrikshamn görs mellan två zoner, i synnerhet mellan Fredrikshamn och Kotka.

Föredragningstext:

Översynen av förnyelsen av kollektivtrafikens biljettpriser och priszoner inleddes 2023 (Sektionen för kollektivtrafik 14.6.2023 24 §). Översynen är nu färdig.

Biljettsystemet för Kotkaregionens kollektivtrafik har varit oförändrad under en lång tid. Biljett- och betalningssystemet Waltti togs i bruk 2015. Före år 2015 användes Matkahuoltos biljett- och betalningssystem. Matkahuolto använde enkel- och seriebiljetter som baserade sig på en kilometertariff samt en regionbiljett med enhetstariff. I och med Waltti har man övergått till ett zonsystem. Prissättningen av biljetterna har ändå varit liknande: man har övergått från kilometertariffen till enkel- och värdebiljetter som baserar sig på zoner. Från regionbiljetten med enhetstariff gick man över till en säsongsbiljett, där priserna är ganska lika i alla zoner.

Kostnadsnivån har stigit avsevärt sedan 2015, men biljettpriserna har inte höjts. Kostnadsindexet för busstrafik, som påverkar trafikeringkostnaderna, har emellertid stigit med 22 % från 2015 till slutet av 2023.

Höjningen av de nominella biljettpriserna är motiverad på grund av kostnadsindexet för busstrafik. Höjningen av de nominella biljettpriserna kommer sannolikt också att godkännas, då det allmänna konsumentprisindexet stigit lika mycket. Avsikten är att höja biljettpriserna så att prisändringarna träder i kraft 1.1.2025. En annan central princip i översynen av ändringarna har varit att förenkla den nuvarande prissättningen.

För prishöjningen har man granskat två olika grundmodeller för ökningen av biljettintäkterna;

Modell 1, måttlig höjning, där målet är att höja biljettpriserna med 2–3 % från nuläget.

Modell 2, en större höjning, där målet är att höja biljettpriserna med 5–10 % från nuläget.

Enligt målet att förenkla prissättningen har man i stället för de nuvarande fyra priszonerna granskat den mest ändamålsenliga zonmodellen. I detta har följande alternativ ingått:

Modell A med zoner som baserar sig på kommungränserna, där regionen är indelad i två zoner så att Kotka utgör zon A och Fredrikshamn och Pyttis zon B.

Modell B med en enhetstariff, där det endast finns en zon i regionen.

Av de olika kombinationerna med zonalternativen och höjningen av biljettpriserna har fyra alternativ bildats:

ALT 1A Måttlig höjning och zoner som baserar sig på kommungränserna

ALT 1B En större höjning och zoner som baserar sig på kommungränserna

ALT 2A Måttlig höjning och enhetstariff

ALT 2B En större höjning och enhetstariff

För alla fyra alternativ har man tagit fram förslag på de nya kundpriserna, som är enklare än de nuvarande.

En höjning av mervärdesskattesatsen för kollektivtrafiken från nuvarande 10 % till 14 % från början av 2025 enligt regeringsprogrammet bereds just nu på riksnivå. Prislister har därför utarbetats för två olika situationer: dels en situation där mervärdesskattesatsen för kollektivtrafiken håller sig på nuvarande 10 %, dels en situation där mervärdesskattesatsen för kollektivtrafiken stiger till 14 %.

I prissättningsalternativen har man i avrundningen av kundpriserna följt en princip, enligt vilken enkelbiljetter som köps kontant avrundas till närmaste 10 cent, övriga enkelbiljetter till närmaste 5 cent, dygnsbiljetter till närmaste 50 cent, 30- och 90-dagarsbiljetter till närmaste 1 euro och 360-dagarsbiljetter till närmaste 5 euro.

Andra centrala ändringar i förslaget för att förenkla prissättningen och å andra sidan öka biljettintäkterna är följande:

- Priset för en produkt som betalas med kontaktlös betalning är det samma som för en biljett som köps av chauffören.
- Rabatten för lugna tider slopas.
- 90-dagarsprodukten ändras till en produkt som finns tillgänglig året om och vars pris är ungefär 2,8 x priset för 30-dagarsbiljetten, så att rabatten blir ungefär 7 % jämfört med ett köpa en 30-dagarsbiljett.
- Som ny produkt införs årsbiljetten eller 360-dagarsbiljetten, vars pris är ungefär 9,8 x priset för 30-dagarsbiljetten, så att rabatten blir ungefär 18 % jämfört med ett köpa en 30-dagarsbiljett.
- Rabattprocenten för rabatterade grupper har justerats. I bakgrunden finns en jämförelse mot jämförbara städer.

Effekterna på mängden resor och biljettintäkterna av de nya priserna i varje alternativ har beräknats med tre olika system för prisflexibilitet, i vilka man beaktar att en höjning av biljettpriserna minskar resandet och en sänkning av biljettpriserna i sin tur på motsvarande sätt ökar resandet.

För prishöjningen enligt modell 1, det vill säga den mindre höjningen talar kundnöjdheten i prissättningen. Det som talar för modell 2 med en större prishöjning är spartrycket på kommunekonomierna, varvid man med en större ökning av biljettintäkterna kan för sin del möjliggöra upprätthållandet av kollektivtrafikens turutbud samt utvecklingen av kollektivtrafiken, vilket är viktigt också med tanke på regionens funktion.

Vad gäller zonerna är båda zonmodellerna betydligt enklare än den nuvarande modellen med fyra zoner, och lättare att marknadsföra. Modellen med enhetstariff är ännu bättre i fråga om detta, men skillnaden blir mindre på grund av att i kommunmodellen minskar även antalet zoner väsentligt, från nuvarande fyra till två. I modellen med kommungränserna är Pyttis och Fredrikshamn samma zon B och Kotka som ligger mellan dessa sin egen zon A, varvid centralstadszonen har namngetts på samma sätt som i andra städer.

Andelen resor över tre zoner är mycket liten, och därmed har det faktum att resorna över tre zoner blir resor över två zoner, som är förmånligare, ingen konkret effekt på prisintäkterna.

Andra skillnader i jämförelsen av zonalternativen är följande:

- Med modellen med enhetstariff tar biljettförsäljningen på bussen kortare tid, eftersom man aldrig behöver välja antalet zoner i resekortsläsaren.
- För modellen med enhetstariff talar det faktum att vi i fråga om säsongsbiljetter redan i dagsläget nästan befinner oss i en modell med enhetstariff.
- För modellen med enhetstariff talar det faktum att regionalt kommer av biljettintäkterna den klart största delen (80 %) från biljetter för en zon, vilket innebär att en sänkning av biljettpriset för längre resor inte har någon stor påverkan på de sammanlagda biljettintäkterna i hela regionen och detta påverkar inte nämnvärt behovet av att höja priserna för en zon.

En väsentlig skillnad mellan modell A och B är modellernas effekt på biljettintäkterna enligt kommun. I modellen som baserar sig på kommungränserna är skillnaderna i ändringen av biljettintäkterna mindre än i modellen med enhetstariff. Det största problemet med modellen med enhetstariff gäller Fredrikshamn; modellen med enhetstariff minskar biljettintäkterna i Fredrikshamn även om biljettpriserna skulle höjas. Orsaken till detta är att resorna över två zoner utgör en mycket betydande andel av biljettintäkterna i Fredrikshamn – biljettintäkterna för resor på sträckan Fredrikshamn–Kotka är betydande för Fredrikshamn. Biljettpriserna för dessa resor över två zoner och biljettintäkterna skulle minska i modellen med enhetstariff.

Utifrån granskningarna är det alternativ som rekommenderas modell 2A, alltså modellen där priserna höjs mer och det finns två och zoner som baserar sig på kommungränserna.

De viktigaste grunderna för rekommendationen är följande:

- Med en större prishöjning undviks sannolikt behovet av att höja priserna flera gånger på en kort tid.
- Med en större prishöjning kan man bäst upprätthålla och utveckla kollektivtrafikens turutbud.
- I modellen där zonerna baserar sig på kommungränserna undviks de tydliga skillnaderna i förändringen av biljettintäkterna mellan kommunerna, vilka modellen med enhetstariff medför. Det största problemet med enhetstariffen är att Fredrikshamns biljettintäkter skulle minska trots prishöjningen, då ett betydligt antal resor i Fredrikshamn görs mellan två zoner, i synnerhet mellan Fredrikshamn och Kotka.

Avsikten är emellertid att i fortsättningen bedöma biljettpriserna årligen, men bedömningen leder inte nödvändigtvis till att priserna ändras. Likaså är avsikten att se över kostnadsfördelningsmodellen mellan kommunerna de närmaste åren, när man har fått erfarenheter av den nya prissättningen och zonmodellen.

Beroende på vilket system för prisflexibilitet som används ändrar modell 2A mängden resor regionalt med uppskattningsvis -4,0...+ 0,7 % med momssatsen 10 % och - 7...+0,7 % med momssatsen 14 %. Med denna modell ökar biljettintäkterna regionalt, beroende på vilket system för prisflexibilitet som används, med 5,2...8,6 % med momssatsen 10 % och 8,5...13,1 % med momssatsen 14 %.

Skillnaderna mellan momssatserna beror bland annat på avrundningen av kundpriserna.

På grund av den allmänna kostnadsökningen och ökningen av bränslepriset, alltså att även kostnaderna för alternativa färdssätt har stigit, kan dock leda till att användningen av kollektivtrafiken minskar mindre än vad som uppskattats med olika prisflexibilitet. Man bör även notera att modellerna för prisflexibilitet inte beaktar resor som görs av helt nya passagerare.

- Bilagor: Förslag på prislistor i de olika prissättnings- och zonalternativen
Utredning av höjningen av kundpriserna och zonförnyelsen i Kotkaregionens trafik
- Föredragande: stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen
- Förslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar att man av de föreslagna prissättnings- och priszonalternativen i Kotkaregionens trafik inför från och med 1.1.2025 alternativ *ALT 2A En större prishöjning och zoner som baserar sig på kommungränserna*. Sektionen för kollektivtrafik beslutar dessutom att man från och med 1.1.2025, av prislistorna enligt bilagan med prislistor, inför kundprislistan enligt modell 2A. De slutgiltiga kundpriserna från och med 1.1.2025 bestäms enligt bilagan och utifrån huruvida en höjning av momssatsen för kollektivtrafiken från 10 % till 14 % träder i kraft eller inte.
- Beslut:
- Verkställighet: Utdrag: stadsplaneringsdirektör
kollektivtrafikchef
Fredrikshamns stad/livskraftsdirektör
Pyttis kommun /teknisk direktör och livskraftschef

Anvisning om omprövningsbegäran

D/2857/08.01.00/2023

19 § Eftersträvad servicenivå för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen

Sektionen för kollektivtrafik 14.6.2023 § 23

- Beredare:** Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284
Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948
Förändringsdirektör Simo Kaksonen, Fredrikshamns stad
Teknisk direktör Janne Kaulio, Pyttis kommun
Livskraftschef Laura Lahti, Pyttis kommun
- Föredragningstext:** Den gällande definitionen av servicenivå för Kotkaregionens kollektivtrafik är från år 2016 (Sektionen för kollektivtrafik 19.4.2016).
- Det är nödvändigt att uppdatera definitionen av servicenivån så att den beaktar de förändringar som redan har skett och som förutses att ske på området.
- Ett förslag om servicenivån som eftersträvas för kollektivtrafiken på behörighetsområdet görs till kommunerna.
- Vid sammanträdet berättar kollektivtrafikchef Esa Partanen om utgångspunkterna för uppdateringen av servicenivån som eftersträvas för kollektivtrafiken.
- Bilagor:** Definition av servicenivå från år 2016
- Föredragande:** Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen
- Förslag:** Sektionen för en remissdebatt och beslutar att under vintersäsongen 2023–2024 uppdatera den eftersträvide servicenivån för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen så att förslaget om servicenivå lämnas till kommunerna på vårvintern 2024.
- Behandling av ärendet:** Kollektivtrafikchef Esa Partanen föredrog ärendet.
- Beslut:** Sektionen förde en remissdebatt och beslutade att under vintersäsongen 2023–2024 uppdatera den eftersträvide servicenivån för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen så att förslaget om servicenivå lämnas till kommunerna på vårvintern 2024.

Sektionen för kollektivtrafik
07.2.2024 § 5

- Beredare:** Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948
- Föredragningstext:** För uppdateringen av den eftersträvide servicenivån för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen har en bakgrundsanalys beretts.
- I bakgrundsanalysen framförs bland annat följande punkter:

Anteckning om protokolljustering

- skillnaderna mellan det nuvarande kollektivtrafikutbudet och servicenivån för kollektivtrafiken som definierades 2016
- den nuvarande kollektivtrafikens effektivitet kommun- och linjevis
- de centrala förändringar som påverkar efterfrågan på kollektivtrafik i regionen under de närmaste åren
- de nuvarande trafikeringsavtalens inverkan på förändringarna i kollektivtrafikens servicenivå
- andra centrala faktorer som påverkar kollektivtrafikens servicenivå

Vid sammanträdet presenterar kollektivtrafikchef Esa Partanen analysen.

Analysen kommer tillsammans med det övriga utgångspunkterna för uppdateringen av servicenivån kommunvis att presenteras under februari–mars 2024. Presentationen görs i Kotka till statsstyrelsen, i Fredrikshamn till konkurrenskraftsutskottet och i Pyttis till kommunstyrelsen.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen antecknar presentationen av bakgrundsanalysen till kännedom.

Beslut: Antecknades för kännedom.

Sektionen för kollektivtrafik 27.3.2024 § 11

Beredare: Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948

Föredragningstext: I projektet för uppdatering av den eftersträvade servicenivån för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen pågår en beredning av förslaget på servicenivån med olika kostnadsscenarioer.

Vid sammanträdet presenterar kollektivtrafikchef Esa Partanen situationen för beredningen av servicenivån.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen antecknar presentationen för kännedom och för en diskussion om en anvisning för den fortsatta beredningen av en ny servicenivå för kollektivtrafiken

Beslut: Godkändes i enlighet med förslaget.

Sektionen för kollektivtrafik 29.5.2024

Beredare: Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948

Föredragningstext: I projektet för uppdatering av den eftersträvade servicenivån för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen ska det egentliga utkastet till den nya servicenivån färdigställas efter sommaren 2024.

I detta skede finns av den nya servicenivån utkast till nya servicenivåklasser samt preliminära modeller för innehållet i de nya scenarion.

Vid sammanträdet presenterar kollektivtrafikchef Esa Partanen situationen för beredningen av servicenivån.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen antecknar presentationen för kännedom.

Beslut:

Verkställighet: Utdrag: kollektivtrafikchef
stadsplaneringsdirektör
Fredrikshamns stad/delaktighetsdirektör och
livskraftsdirektör
Pyttis kommun /teknisk direktör och livskraftschef

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

D/1984/02.02.00/2024

20 § Kollektivtrafikens budget för år 2025

Sektionen för kollektivtrafik 29.5.2024

Beredare: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284
Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948

Föredragningstext: Följande förändringsfaktorer påverkar budgeten för enheten för kollektivtrafik och persontrafik för år 2025:

- förändringar i trafikeringssättningarna
- förändringar i trafikvolymen som upphandlas
- förändringar i biljettintäkterna
- förändringar i statsunderstödet för kollektivtrafiken
- förändringar i stadscykelssystemets upphandlingar
- förändringar i de övriga kostnaderna för enheten för persontrafik

Under sammanträdet presenterar kollektivtrafikchef Esa Partanen dessa förändringsfaktorer som påverkar budgeten för enheten för kollektivtrafik och persontrafik för år 2025.

Det egentliga budgetförslaget för enheten för kollektivtrafik och persontrafik för år 2025 till kommunerna lämnas för behandling vid sektionen för kollektivtrafiks nästa sammanträde

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen för kollektivtrafik antecknar presentationen för kännedom.

Beslut:

Verkställighet: Utdrag: stadsplaneringsdirektör
kollektivtrafikchef
Fredrikshamns stad/livskraftsdirektör
Pyttis kommun/teknisk direktör och livskraftschef

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

D/602/08.01.00/2023

21 § Översikt över aktuella ärenden inom kollektivtrafiken

Sektionen för kollektivtrafik 29.5.2024

Beredare: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284
kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948

Föredragningstext: Kollektivtrafikchef Esa Partanen och stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen berättar om aktuella ärenden för Kotkaregionens kollektivtrafik och persontransportenheten.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar att anteckna presentationen till kännedom.

Beslut:

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

22 § Övriga ärenden

Sektionen för kollektivtrafik

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)