

Sektionen för kollektivtrafik

SAMMANTRÄDESTID 28.08.2024 kl. 17:00

SAMMANTRÄDESPLATS

ÄRENDEN SOM BEHANDLAS

Närvarande.....	1
25 § Sammanträdet laglighet och beslutsförhet.....	2
26 § Protokolljusterare.....	3
27 § Behandlingsordning.....	4
28 § Förnyelse av kollektivtrafikens prislista och priszoner.....	5
29 § Eftersträvd servicenivå för Kotka–Fredrikshamn–Pyttis–regionens kollektivtrafik.....	11
30 § Kollektivtrafikens budget för år 2025.....	14
31 § Översikt av aktuella ärenden inom kollektivtrafiken.....	16
32 § Övriga ärenden.....	17
33 § Påverkan av ändringen av momssatsen 1.9.2024 på kollektivtrafikens kundprislista.....	18
34 § Införande av mobil periodbiljett för studerande.....	19
35 § Medlemskap i Finlands Lokaltrafikförbund.....	21
ANVISNINGAR FÖR OMPRÖVNINGSBEGÄRAN.....	25

KOTKA STAD

Sektionen för kollektivtrafik

PROTOKOLL

28.8.2024

SAMMANTRÄDESTID	28.8.2024 kl. 17.00–19.34	
SAMMANTRÄDESPLATS	Stadshuset sammanträdesrum 4/vån. 4 + Teams	
LEDAMÖTER Beslutsfattare	Hurtta Pia Porkka Auvo Laamanen Krista Savolainen Kai Tujula Pirjo Uusiheimala Aarre Joas Timo	ordförande, Kotka vice ordförande, Fredrikshamn TEAMS ledamot, Kotka, TEAMS " , Kotka " , Kotka " , Fredrikshamn, TEAMS " , Pyttis, TEAMS
Övriga ledamöter	Hannonen Markku Partanen Esa Taponen Pirjo Järvinen Eero Taponen Lumi Ärmänen Alma Mia Hämäläinen	stadsplaneringsdirektör kollektivtrafikchef sekreterare representant för ungdomsfullmäktige, Kotka, TEAMS representant för ungdomsfullmäktige, Pyttis representant för ungdomsfullmäktige, Fredrikshamn, livskraftsdirektör, Fredrikshamn
UNDERSKRIFTER	Ordförande Pia Hurtta	Sekreterare Pirjo Taponen
LAGLIGHET OCH BESLUTSFÖRHET	Konstateras	Paragrafer 25–35
JUSTERING AV PROTOKOLLET	Kotka, 2.9.2024 Pirjo Tujula	 Auvo Porkka
Protokolljusterare		
PROTOKOLLET ALLMÄNT TILLGÄNGLIGT	I det allmänna datanätet: www.kotka.fi/esityslistat 2.9.2024	
	Sekreterare	Pirjo Taponen

25 § Sammanträdets laglighet och beslutsförhet

Konstateras.

Beslut: Mötet konstaterades lagligt och beslutfört.
Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

26 § Protokolljusterare

Väljs

Beslut: Pirjo Tujula och Auvo Porkka valdes till protokolljusterare.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

27 § Behandlingsordning

Godkänns i enlighet med listan.

Beslut:

Det beslutades att man behandlar från den extra listan paragraferna 33 Påverkan av ändringen av momssatsen 1.9.2024 på kollektivtrafikens kundprislista, 34 Införande av mobil periodbiljett för studerande och 35 Medlemskap i Finlands Lokaltrafikförbund. Dessa paragrafer behandlas efter paragraf 27.

I övrigt godkändes behandlingsordningen i enlighet med listan.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

D/2071/02.05.00.00/2024

28 § Förnyelse av kollektivtrafikens prislister och priszoner

Sektionen för kollektivtrafik 29.5.2024

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

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 trafikeringsskostnaderna, 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 priszonerna granskat den mest ändamålsenliga zonmodellen. I detta har följande alternativ ingått:

Modell A med zoner som baserar sig på kommungränserna, där området är indelat 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 området.

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.

Föredragnings-text: Översynen av förnyelsen av kollektivtrafikens biljettpriser och priszoner

Anteckning om protokolljustering

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 Matkahuolto 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 dock 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 periodbiljett, där priserna är ganska lika i alla zoner.

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.

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 prizonerna granskat den mest ändamålsenliga zonmodellen. I detta har följande alternativ ingått:

Modell A med zoner som baserar sig på kommungränserna, där området är indelat 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 området.

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 2A * En större höjning och zoner som baserar sig på kommungränserna

ALT 1B * Måttlig höjning och enhetstariff

ALT 2B En större höjning och enhetstariff

*Korrigerat som skrivfel, förvaltningslagen 435/2003 § 51

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 av de nya priserna har i varje alternativ på resevolymen och biljettintäkterna beräknats med tre olika system för prisflexibilitet, i vilka man beaktar att en höjning av biljettpriserna minskar resandet och en sänkning av biljettpriserna 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 periodbiljetter 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, särskilt 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 modellen 2A mängden resor regionalt med uppskattningsvis -4,0...+0,7 % med momssatsen 10 % och med -7,4...-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 färd sätt 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:** Godkändes.

Sektionen för kollektivtrafik 28.8.2024 § 28

- Beredare:** Esa Partanen, kollektivtrafikchef tfn 040 624 7948
- Sammanfattning:** I beredningen av införandet av de nya kundpriserna och priszonerna som bestämts för Kotkaregionens trafik har det framkommit att zonförnyelsen orsakar större ändringsbehov än väntat i biljett- och betalningssystemen. Därmed är det med tanke på resurserna för kort tid kvar till den tilltänkta tidpunkten för förändringen, 1.1.2025. En lämplig ny tidpunkt för förändringen är onsdagen 5.3.2025.
- Föredragningstext:** Beredningen av införandet av de nya kundpriserna och priszonerna som bestämts för Kotkaregionens trafik pågår. I beredningen har det framkommit att zonförnyelsen orsakar större ändringsbehov än väntat i biljett- och betalningssystemen. Därmed är det med tanke på resurserna alldeles för kort tid kvar till den tilltänkta tidpunkten för förändringen, 1.1.2025. En realistisk tidpunkt för införandet av nya priszoner för Kotkaregionens trafik är början av mars 2025.
Det har dessutom framgått att förändringen på grund av tekniska arrangemang måste göras på en vardag, närmare bestämt en tisdag, onsdag eller torsdag.

En lämplig dag för införandet i början av mars, som även fungerar kommunikationsmässigt, är onsdagen 5.3.2025.

Kundpriserna i befintliga zoner kan ändras redan tidigare, men för att undvika flera efter varandra följande förändringar, är det ändamålsenligt att fram till zonförnyelsen behålla den nuvarande prislistan, om kollektivtrafikens moms på 10 % hålls oförändrad även i årsskiftet 2024/2025. Om momsen på kollektivtrafiken stiger till 14 % i årsskiftet, kan de nya priserna för perioden 1.1.2025–4.3.2025 beslutas separat under hösten 2024.

Föredragande: stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar att kollektivtrafikens nya prissättning och de nya prizonerna i Kotkaregionens trafik, som beslutats tidigare, ska införas först 5.3.2025 i stället för 1.1.2025. Sektionen för kollektivtrafik beslutar dessutom att de nuvarande prizonerna gäller fram till 4.3.2025 och att man fram till 4.3.2025 använder de nuvarande kundpriserna, om kollektivtrafikens momssats förblir oförändrad tills dess. Om kollektivtrafikens momssats höjs i början av år 2025 ska ett separat beslut fattas om kundpriserna för perioden 1.1.2025–4.3.2025.

Beslut: Sektionen för kollektivtrafik beslutade att kollektivtrafikens nya prissättning och de nya prizonerna i Kotkaregionens trafik, som beslutats tidigare, ska införas först 5.3.2025 i stället för 1.1.2025. Sektionen för kollektivtrafik beslutar dessutom att de nuvarande prizonerna gäller fram till 4.3.2025 och att man fram till 4.3.2025 använder de nuvarande kundpriserna, om kollektivtrafikens momssats förblir oförändrad tills dess. Om kollektivtrafikens momssats höjs i början av år 2025 ska ett separat beslut fattas om kundpriserna för perioden 1.1.2025–4.3.2025.

Verkställighet:

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

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

D/2857/08.01.00/2023

29 § Eftersträvad servicenivå för Kotka–Fredrikshamn–Pyttis–regionens kollektivtrafik

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 remissdiskussion och besluter att under vintersäsongen 2023–2024 uppdatera den eftersträvide servicenivån för Kotka–Fredrikshamn–Pyttis–regionens kollektivtrafik så, att förslaget om servicenivå lämnas in till kommunerna på vårvintern 2024.
- Behandling av ärendet:** Kollektivtrafikchef Esa Partanen föredrog ärendet.
- Beslut:** Sektionen förde en remissdiskussion och beslöt att under vintersäsongen 2023–2024 uppdatera den eftersträvide servicenivån för Kotka–Fredrikshamn–Pyttis–regionens kollektivtrafik så, att förslaget om servicenivå lämnas in till kommunerna på vårvintern 2024.

Sektionen för kollektivtrafik 7.2.2024 § 5

- Beredare:** Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948
- Föredragningstext:** För uppdateringen av den eftersträvide servicenivån för Kotka–Fredrikshamn–Pyttis–regionens kollektivtrafik 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:	<p>I projektet för uppdatering av den eftersträlvade servicenivån för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen pågår en beredning av den nya servicenivån som ska föreslås med olika kostnadsscenarion.</p> <p>Vid sammanträdet presenterar kollektivtrafikchef Esa Partanen situationen för beredningen av servicenivån.</p>
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:	<p>I projektet för uppdatering av den eftersträlvade servicenivån för kollektivtrafiken i Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionen ska det egentliga utkastet till den nya servicenivån färdigställas efter sommaren 2024.</p>

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: Antecknades för kännedom.

Sektionen för kollektivtrafik 28.8.2024 § 29

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 under hösten 2024.

I detta skede finns det för den nya servicenivån preciserade utkast till nya servicenivåklasser samt preliminära nya innehåll till de nya scenariona och deras kostnadseffekter.

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

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen antecknar presentationen för kännedom.

Beslut: Antecknades för kännedom.

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

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

D/1984/02.02.00/2024

30 § 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: Antecknades för kännedom.

Sektionen för kollektivtrafik 28.8.2024 § 30

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

Föredragningstext: Under sammanträdet presenterar kollektivtrafikchef Esa Partanen budgetförslaget för år 2025 för kollektivtrafiken och enheten för persontrafik jämte bakgrundsinformation.

Presentationen finns bifogad till paragrafen och lämnas till sektionen före sammanträdet. I bilagan behandlas förändringsfaktorerna i förhållande till budgeten för år 2024 samt presenteras baserat på budgetramarna utgångspunkterna för budgetberedningen samt förslaget till en budget för enheten för persontrafik för år 2025, inklusive kommunernas betalningsandelar.

Enheten för persontrafik vid Kotkaregionens trafik har följande operativa tyngdpunktsområden för år 2025:

- Planering av kollektivtrafiklinjer samt beredning av kommande konkurrensutsättningar av kollektivtrafik och skolskjutsar med beaktande av den servicenivå som eftersträvas för kollektivtrafiken.

- Utveckling av informationen om tidtabeller och den övriga kommunikationen om kollektivtrafiken genomförande av förändringarna

- inom kollektivtrafik och skolskjutsar; som den viktigaste av dessa de förändringar i kollektivtrafiken som förändringarna i bussterminalerna i Kotka orsakar, ändringsbehov inom kollektivtrafik och skolskjutsar till följd av eventuella förändringar i servicenätet samt förnyelserna av kollektivtrafikens zoner och prissättning

Budgeten för enheten för persontrafik behandlas i anslutning till Kotka stads budget.

För beredning av budgeten ansvarar stadsstrukturnämnden.

De övriga kommunerna i verksamhetsområdet är medvetna om budgeten som föreslås. Fredrikshamns och Pyttis betalningsandelar som ingår i budgeten behandlas i anslutning till respektive kommuns budgetar.

Bilaga:	Förslag till budget för Kotkaregionens kollektivtrafik och enheten för persontrafik för 2025. Bilagan sänds separat till sektionens medlemmar per e-post
Föredragande:	Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen
Förslag:	Sektionen för kollektivtrafik godkänner det bifogade förslaget till budget för Kotkaregionens kollektivtrafik och enheten för persontrafik för 2025 och lämnar förslaget vidare till stadsstrukturnämnden i Kotka, Fredrikshamns stad och Pyttis kommun för beredning av budgetförslagen för 2025.
Beslut:	Godkändes.
Bilaga:	Förslag till budget för Kotkaregionens kollektivtrafik och enheten för persontrafik för 2025.
Verkställighet	utdrag: stadsplaneringsdirektör kollektivtrafikchef controller Villberg Fredrikshamns stad/livskraftsdirektör Pyttis kommun/livskraftschef och teknisk direktör

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

D/602/08.01.00/2023

31 § Översikt av aktuella ärenden inom kollektivtrafiken

Sektionen för kollektivtrafik 28.8.2024 § 31

Beredare:	Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284 kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948
Föredragnings-text:	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.
Behandling av ärendet:	Kollektivtrafikchef Esa Partanen och stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen berättade om aktuella ärenden gällande Kotkaregionens kollektivtrafik och persontransportenheten.
Beslut:	Antecknades för kännedom.
Bilaga:	Presentationen av aktuella ärenden inom Kotkaregionens kollektivtrafik och vid persontransportenheten fogas till protokollet.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

32 § Övriga ärenden

Sektionen för kollektivtrafik 28.8.2024 § 32

Sektionen för kollektivtrafikens nästa sammanträde

På grund av överlappningar flyttas sammanträdet 25.9.2024 till 16.10.2024.

Biljett för Kymmenedalen

VR har skickat in ett förslag på fördelningen av biljettintäkterna gällande ändring av VR:s andel från och med 1.10.2024. Om ärendet fattas ett tjänsteinnehavarbeslut.

Närvaro- och yttranderätt vid sektionen för kollektivtrafikens sammanträden

Man diskuterade samverkansavtalets punkt om närvaro- och yttranderätt vid sektionen för kollektivtrafikens sammanträden.

Avgångstiden för bussen till Pernoo på morgonen

Pirjo Tujula frågade varför avgångstiderna för linje 2 till Pernoo har tidigarelagts.

Esa Partanen svarade att man varit tvungen att tidigare lägga avgångstiden för att säkerställa en tillräckligt lång körtid.

Trafiken med närtåg på sträckan Kotka–Kouvola

Man diskuterade ordnandet av trafiken med närtåg på sträckan Kotka–Kouvola i framtiden.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

D/3132/08.01.00/2024

33 § Påverkan av ändringen av momssatsen 1.9.2024 på kollektivtrafikens kundprislista

Sektionen för kollektivtrafik 28.8.2024 § 33

Beredare: Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948

Föredragningstext: Den allmänna momssatsen som legat på 24 % höjs till 25,5 % 1.9.2024. De produkter i Kotkaregionens trafik där momssatsen i kundpriserna är 24 % är serviceavgiften för laddning av resekortet ombord på bussen, 2,00 € inkl. moms, samt reflekterande Jonne&Minne-resekortsfodral, 1,00 € inkl. moms. För att hålla prislistan enkel genom att behålla de jämna beloppen lönar det sig inte att ändra dessa priser när momssatsen ändras.

Problemet med att hålla priserna oförändrade är att stadens intäkter minskar en aning, men på årsnivå är effekten mycket liten, några tiotals euro. Höjning av priserna genom att avrunda dem till nästa 20 cent, varvid serviceavgiften för laddning skulle bli 2,20 € inkl. moms och priset för det reflekterande resekortsfodralet 1,20 € inkl. moms, skulle öka stadens intäkter en aning, men dock väldigt lite, med några tiotals euro om året.

Föredragande: stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar att höjningen av momssatsen från 24 % till 25,5 %, som träder i kraft 1.9.2024, inte ska påverka kundpriserna i Kotkaregionens trafik. Med andra ord kommer priserna som inkluderar moms, det vill säga serviceavgiften för laddning av resekortet ombord på bussen och priset för det reflekterande resekortsfodralet hållas oförändrade.

Denna paragraf granskas vid sammanträdet.

Beslut: Godkändes.

Denna paragraf granskades vid sammanträdet.

Verkställighet:

Utdrag: stadsplaneringsdirektör
kollektivtrafikchef
Waltti-serviceställen Ruori, Pyttis bibliotek och simhallen i
Fredrikshamn
Fredrikshamns stad/livskraftsdirektör
Pyttis kommun /teknisk direktör och livskraftschef

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

D/3133/08.01.00/2024

34 § Införande av mobil periodbiljett för studerande

Sektionen för kollektivtrafik 28.8.2024 § 34

Beredare: Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948
Planerare för kollektivtrafikens kommunikation och tjänster Paula Mussalo,
tfn 040120 8765

Sammanfattning: Periodbiljettprodukter för studerande (30 dagar och 90 dagar) kan numera läggas upp som en egen produkt i Waltti Mobiili. Man tror att införandet av produkten kan påverka biljettintäkterna positivt, eftersom det blir lättare att börja använda periodbiljetten för studerande. Det är därmed motiverat att införa produkten och produkten bör införas så snart som möjligt så att den finns tillgänglig så snart som möjligt i början av yrkeshögskolans läsår.

Föredragningstext: Kotkaregionens trafik har i den gällande prislistan ett eget pris för studerande endast för 30-dagarsbiljetten som laddas på Waltti-resekortet. I nästa prislista införs studerandepriiset även för 90-dagars- och 360-dagarsbiljetter som laddas på resekortet.

Av periodbiljetterna i Kotkaregionen säljs i Waltti Mobiili endast periodbiljetter för barn och vuxna. Periodbiljettprodukter för studerande (30 dagar och 90 dagar) kan numera läggas upp som en egen produkt i Waltti Mobiili. Införandet av produkten gör det lättare för studerande att använda biljetten för studerande. Man tror att införandet av produkten kan påverka biljettintäkterna positivt, eftersom det blir lättare att skaffa sig en periodbiljett för studerande.

Små förluster i biljettintäkterna kommer att ske, eftersom det är möjligt att ett fåtal studerande köper dyrare periodbiljetter för vuxna i Waltti Mobiili i den nuvarande situationen. Däremot ökar biljettintäkterna i och med att de studerandes användning av kollektivtrafiken ökar när det blir lättare att köpa periodbiljetten. 360-dagarsbiljetten kan än så länge inte läggas upp i mobiltjänsten.

För att köpa en biljett för studerande i applikationen krävs förutom stark autentisering, även att man identifierar sig som studerande i tjänsten Studieinfo.

Flera städer som använder Waltti-systemet har en periodbiljettprodukt för studerande i Waltti Mobiili.

Det är motiverat att införa periodbiljettprodukter för studerande i mobiltjänsten och försäljningen av produkterna bör inledas så snart som möjligt så att produkten finns tillgänglig så snart som möjligt i början av yrkeshögskolans läsår.

Föredragande: stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar att Kotkaregionens trafik inför periodbiljettprodukter för studerande i Waltti Mobiili från och med 30.8.2024. Kundpriserna för dessa ska vara de samma som för periodbiljetterna för studerande vid laddning på Waltti-resekortet.

Denna paragraf granskas vid sammanträdet.

Beslut: Godkändes.

Denna paragraf granskades vid sammanträdet.

Verkställighet:

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

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

D/3131/00.04.02/2024

35 § Medlemskap i Finlands Lokaltrafikförbund

Sektionen för kollektivtrafik 28.8.2024 § 35

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

Sammanfattning: Finlands Lokaltrafikförbund ry är en samarbets- och intresseorganisation inom kollektivtrafiken för de myndigheter i städer och stadsregioner som ansvarar för ordnandet av kollektivtrafiken.

Ansökan om medlemskap i förbundet lämnas till organisationens styrelse. Den årliga medlemsavgiften och serviceavgiften för en medlem av Kotkas storleksklass (kollektivtrafikens bruttoomsättning ung. 12 milj. euro) år 2024 var sammanlagt 8 725 (+ moms 24 %) euro per år. Höjningar som följer kostnadsutvecklingen är möjliga. Förbundets styrelse lägger fram förslag till årsstämman.

För Kotka stad innebär medlemskapet i Finlands Lokaltrafikförbund bättre möjligheter att få stöd och senaste information om ordnandet av kollektivtrafiken och myndighetsverksamheten. Medlemskapet är särskilt fördelaktigt med tanke på beredningen av kommande konkurrensutsättningar av kollektivtrafiken, bland annat via förbundets grupper för trafikeringsavtal och trafikupphandlingar. Genom medlemskapet förbättras dessutom påverkansmöjligheterna i frågor som är viktiga med tanke på kollektivtrafiken i stadsregionerna. Medlemskapet innebär besparingar i konsultkostnader exempelvis inom experttjänsterna i anslutning till beredning och övervakning av avtal samt trafikupphandlingar.

Föredragningstext: Finlands Lokaltrafikförbund ry är en samarbets- och intresseorganisation inom kollektivtrafiken för de myndigheter i städer och stadsregioner som ansvarar för ordnandet av kollektivtrafiken. Förbundet strävar efter att påverka i frågor som är viktiga med tanke på kollektivtrafiken i stadsregionerna. Dess uppgifter omfattar också fördjupande av kunskaperna om kollektivtrafiken och yrkeskunnigheten. Förbundet ordnar seminarier och utbildningar. Medlemmarna får stöd, rådgivning och information, de kan ta del av andra medlemmars erfarenheter och utveckla yrkeskunnigheten i det praktiska arbetet inom kollektivtrafikens område. Inom förbundet finns grupper för bland annat trafikeringsavtal och trafikupphandlingar.

Den årliga medlemsavgiften för ordinarie medlemmar i Lokaltrafikförbundet bestäms enligt föregående års bruttoomsättning för den trafik som omfattas av den behöriga myndighetens organiseringsansvar (inkl. personalkostnader, biljettsubventioner och biljettintäkter). Dessutom betalar ordinarie medlemmar en serviceavgift till PLL Palvelu Oy.

Som ordinarie medlemmar antas kommunala organ som ansvarar för ordnandet av kollektivtrafiken i sitt verksamhetsområde.

Som organisationsmedlemmar antas alla andra offentliga samfund som ansvarar för ordnandet av kollektivtrafiken eller produktionen av kollektivtrafiktjänster eller samfund som ägs av eller lyder under ett sådant offentligt samfund.

Ansökan om medlemskap i förbundet lämnas till organisationens styrelse. I praktiken kan ansökan bestå av ett beslut om att ansöka om medlemskap, som fattats av organets styrelse/nämnd/sektion.

Medlemskapet godkänns vid Lokaltrafikförbundets styrelses sammanträde. Lokaltrafikförbundets styrelse håller sitt nästa sammanträde 30.8.2024. En företrädare för medlemmen kan genast börja delta i verksamheten. Det första året för vilket en ny medlem betalar medlemsavgift skulle vara 2025.

Den årliga medlemsavgiften och serviceavgiften för en medlem av Kotkas storleksklass (kollektivtrafikens bruttoomsättning ung. 12 milj. euro) år 2024 var sammanlagt 8 725 (+ moms 24 %) euro per år. Höjningar som följer kostnadsutvecklingen är möjliga. Förbundets styrelse lägger fram förslag till årsstämman.

För Kotka stad innebär medlemskapet i Finlands Lokaltrafikförbund bättre möjligheter att få stöd och senaste information om ordnandet av kollektivtrafiken och myndighetsverksamheten. Medlemskapet är särskilt fördelaktigt med tanke på beredningen av kommande konkurrensutsättningar av kollektivtrafiken, bland annat via de ovan nämnda grupperna för trafikeringsavtal och trafikupphandlingar. Genom medlemskapet förbättras dessutom påverkansmöjligheterna i frågor som är viktiga med tanke på kollektivtrafiken i stadsregionerna. Medlemskapet innebär besparingar i konsultkostnader exempelvis inom experttjänsterna i anslutning till beredning och övervakning av avtal samt trafikupphandlingar.

Bilagor:

Finlands Lokaltrafikförbund ry:s stadgar
Presentation av Lokaltrafikförbundet
Lokaltrafikförbundets medlemsavgifter 2024

Föredragande:

stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag:

Sektionen för kollektivtrafik beslutar att Kotka stad ska ansöka om medlemskap i Finlands Lokaltrafikförbund ry från början av år 2025. Man förbereder sig på medlemsavgiften i kollektivtrafikens budgetar för de kommande åren och medlemsavgiften fördelas mellan kommunerna i regionen i proportion till antalet invånare.

Beslut:

Godkändes.

Denna paragraf granskades vid sammanträdet.

Verkställighet:

utdrag: stadsplaneringsdirektör
kollektivtrafikchef

Finlands Lokaltrafikförbund ry
Fredrikshamns stad/livskraftsdirektör
Pyttis kommun /teknisk direktör och livskraftschef

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

ANVISNINGAR FÖR OMRÖVNINGSBEGÄRAN

Förbud mot att söka ändring

I fråga om följande beslut får det enligt 136 § i kommunallagen inte begäras omprövning eller anföras kommunalbesvär, eftersom beslutet endast gäller beredning eller verkställighet.

25–35

Paragraferna:

I följande beslut får enligt 163 § i upphandlingslagen ändring inte sökas med stöd av kommunallagen eller förvaltningsprocesslagen, eftersom det är fråga om ärenden som hör till marknadsdomstolens behörighet.

xx, xxx

Paragraferna:

Eftersom det i fråga om följande beslut kan begäras omprövning enligt 137 § i kommunallagen, får ändring i dem inte sökas genom besvär.

xx. xx

Paragraferna:

I följande beslut får det enligt 5 § 1 mom. i förvaltningsprocesslagen eller annan lagstiftning inte sökas ändring genom besvär.

Paragrafer och grunder för förbuden att anföra besvär

Anvisning om omprövningsbegäran

Ärenden xx §, xx §

besvärsmyndighet och besvärsrätt I ovan nämnda beslut kan ändring sökas genom omprövningsbegäran till **Sektionen för kollektivtrafik**.

Omprövning får begäras

- av den som ett beslut avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part), samt
- av kommunmedlem.

Avgift för omprövningsbegäran

Behandlingen av en omprövningsbegäran är avgiftsfri.

Tidsfrist för omprövningsbegäran

En begäran om omprövning ska framställas inom 14 dagar från delfåendet av beslutet.

En part anses ha fått del av beslutet sju (7) dagar efter att brevet sändes, om inte något annat visas, eller vid den tidpunkt som antecknats i ett separat delgivningsbevis. Vid vanlig elektronisk delgivning anses parten ha fått del av beslutet den tredje (3) dagen efter att meddelandet sändes, om inte något annat visas.

En kommunmedlem anses ha fått del av ett beslut sju dagar efter det att protokollet fanns tillgängligt i det allmänna datanätet. Protokollet framlades till påseende **2.9.2024**.

Dagen för delfåendet räknas inte med i tidsfristen för omprövningsbegäran. Om den sista dagen för omprövningsbegäran infaller på en helgdag, självständighetsdagen, första maj, julafton, midsommarafton eller en helgfri lördag, får omprövning begäras den första vardagen därefter.

Omprövningsbegärans form, innehåll och bilagor

Omprövning ska begäras skriftligt. Också elektroniska dokument uppfyller kravet på skriftlig form.

I omprövningsbegäran ska uppges:

- det beslut i vilket ändring söks,
- till vilka delar ändring söks i beslutet och vilka ändringar som yrkas,
- på vilka grunder ändring begärs.

Till omprövningsbegäran ska fogas de handlingar som den som begär omprövning åberopar som stöd för sin begäran, om de inte redan tidigare har tillställts myndigheten.

Omprövningsbegäran ska undertecknas av den som begär omprövning eller av dennes lagliga företrädare eller ombud. Av skriften ska också framgå namnet på den som begär omprövning och om hen inte är undertecknare, också undertecknarens namn, bosättningskommun, postadress och ett telefonnummer, dit meddelanden om ärendet kan sändas. Om meddelanden eller beslut angående begäran om omprövning kan delges som ett elektroniskt beslut, bes det också om e-postadress som kontaktuppgift.

Inlämnande av omprövningsbegäran till myndigheten

Ett elektroniskt dokument behöver inte undertecknas, om dokumentet innehåller uppgifter om avsändaren och om det inte finns anledning att betvivla dokumentets autenticitet och integritet.

Den som söker ändring eller ombudet som ändringssökande befullmäktigat ska lämna in omprövningsbegäran till stadsstyrelsen under tjänstetiden innan tidsfristen för begäran om omprövning går ut.

Omprövningsbegäran kan också lämnas in per telefax eller e-post.

Ett elektroniskt meddelande anses ha kommit in till en myndighet när det finns tillgängligt för myndigheten i en mottagaranordning eller ett datasystem på ett sådant sätt att meddelandet kan behandlas.

Omprövningsmyndighetens kontaktuppgifter

En begäran om omprövning sänds alltid på avsändarens ansvar.

Kotka stad
Sektionen för kollektivtrafik
Kustaankatu 2, 48100 Kotka
(PB 205, 48101 Kotka)
Telefon: 05 234 50 (registratorskontoret)
E-post: kirjaamo@kotka.fi
Tjänstetid: mån.–fre. kl. 8.00–16.00, sommartid som meddelas separat
Mån.–fre. kl. 8.00–15.00