

Sektionen för kollektivtrafik

SAMMANTRÄDESTID 16.10.2024 kl. 17:00

SAMMANTRÄDESPLATS

ÄRENDEN SOM BEHANDLAS

Närvarande	1
36 § Sammanträdet laglighet och beslutsförhet	2
37 § Protokolljusterare	3
38 § Behandlingsordning	4
39 § Översikt av aktuella ärenden inom kollektivtrafiken.....	5
40 § Eftersträvd servicenivå för Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionens kollektivtrafik	6
41 § Övriga ärenden.....	15
42 § Ersättning till VR för försäljning av enkelbiljetter och 30-dagarsbiljetter som är Kymmenedalenbiljetter	16
ANVISNING OM OMPRÖVNINGSBEGÄRAN	19

SAMMANTRÄDESTID	Onsdag 16.10 kl. 17.00–19.33
SAMMANTRÄDESPATS	Kotka stadshus, sammanträdesrum 4/vån. 4

LEDAMÖTER Beslutsfattare	Hurtta Pia Porkka Auvo Al-Maeeni Siiri Savolainen Kai Tujula Pirjo Uusiheimala Aarre	ordförande, Kotka vice ordförande, Fredrikshamn Krista Laamanens suppleant, Kotka ” ”, Kotka, anlände kl. 17.03 § 37 ”, Kotka ”, Fredrikshamn, avlägsnade sig kl. 17.48 § 40
Övriga ledamöter	Pöyhönen Jouko Hannonen Markku Partanen Esa Taponen Pirjo Järvinen Eero Taponen Lumi	Timo Joas suppleant, Pyttis stadsplaneringsdirektör kollektivtrafikchef sekreterare representant för ungdomsfullmäktige, Kotka representant för ungdomsfullmäktige,
Frånvarande	Lahti Laura Hämäläinen Mia Krupen Nikolay Ärmänen Alma Laamanen Krista Joas Timo	livskraftschef, Pyttis livskraftsdirektör, Fredrikshamn projektplanerare, Kotka, 40 § 17.48-19.33 förvaltningskoordinator representant för ungdomsfullmäktige, Fredrikshamn ledamot, Kotka ledamot, Pyttis
UNDERSKRIFTER	Ordförande Pia Hurtta	Sekreterare Pirjo Taponen
LAGLIGHET OCH BESLUTSFÖRHET	Konstateras	Paragrafer 36–42
JUSTERING AV PROTOKOLLET	Kotka, 21.10.2024 Siiri Al-Maeeni	Pirjo Tujula
Protokolljusterare PROTOKOLLET ALLMÄNT TILLGÄNGLIGT	I det allmänna datanätet: www.kotka.fi/esityslistat 22.10.2024 Sekreterare	Pirjo Taponen

36 § Sammanträdets laglighet och beslutsförhet

Konstateras.

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

37 § Protokolljusterare

Väljs

Beslut:

Som protokolljusterare valdes Siiri Al-Maeni och Pirjo Tujula.

Kai Savolainen anlände till sammanträdet kl. 17.03 vid detta ärende.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

38 § Behandlingsordning

Godkänns i enlighet med listan.

Beslut:

Det beslutades att man behandlar paragraf 42 "Ersättning till VR för försäljning av enkelbiljetter och 30-dagarsbiljetter som är Kymmenedalenbiljetter".

Paragraferna 41 och 42 ska behandlas före paragraf 40.

I övrigt godkändes behandlingsordningen i enlighet med listan.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

D/602/08.01.00/2023

39 § Översikt av aktuella ärenden inom kollektivtrafiken

Sektionen för kollektivtrafik 16.10.2024 § 39

Beredare:	Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760284 kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948
Föredragningstext:	Kollektivtrafikchef Esa Partanen och stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen informerar om aktuella ärenden inom kollektivtrafiken och vid enheten för persontransportenheten.
Föredragande:	Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen
Förslag:	Sektionen för kollektivtrafik beslutar att anteckna presentationen för kännedom.
Behandling av ärendet:	Kollektivtrafikchef Esa Partanen och stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen informerade om aktuella ärenden inom Kotkaregionens kollektivtrafik och vid enheten för persontrafik.
Beslut:	Antecknades för kännedom.
Bilagor:	Presentationen av aktuella ärenden inom kollektivtrafiken och vid enheten för persontrafik fogas till protokollet.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

D/2857/08.01.00/2023

40 § Eftersträvad servicenivå för Kotka–Fredrikshamn–Pyttis-regionens kollektivtrafik

Sektionen för kollektivtrafik 14.06.2023 § 23

- Beredare:** Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760284
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 i regionen.
- Till kommunerna görs ett förslag om servicenivån som eftersträvas för kollektivtrafiken på behörighetsområdet.
- 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 beslutar 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 07.02.2024 § 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 presenteras kommunvis tillsammans med de övriga utgångspunkterna för uppdateringen av servicenivån under februari–mars 2024. Presentationen görs i Kotka till stadsstyrelsen, i Fredrikshamn till konkurrenskraftsutskottet och i Pyttis till kommunstyrelsen.

Föredragande:	Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen
Förslag:	Sektionen antecknar presentationen av bakgrundsanalysen för kännedom.
Beslut:	Antecknades för kännedom.

Sektionen för kollektivtrafik 27.03.2024 § 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 kostnadsscenario.</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 28.08.2024 § 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.

Sektionen för kollektivtrafik 16.10.2024 § 40

- Beredare: Esa Partanen, kollektivtrafikchef tfn. 040624 7948
Markku Hannonen, stadsplaneringsdirektör, tfn 0400 760 284
- Sammanfattning: För kollektivtrafiken i Kotkaregionen har det färdigställts ett utkast till servicenivåplan, som inkluderar ett förslag till nya servicenivåkriterier för kollektivtrafiken och målet för den servicenivå som eftersträvas för åren 2025–2035.
- Servicenivåplanens viktigaste uppgift är att beskriva målnivån för kollektivtrafiken regionalt och med avseende på förbindelserna. Planen fungerar som ett riktgivande dokument, vars syfte är att ge riktlinjer för planeringen och ordnandet av kollektivtrafiken samt för utvecklingen av finansieringsbehovet.

De viktigaste faktorerna i uppdateringen av servicenivåplanen grundar sig på utvecklingsmålen för kollektivtrafiken och utvecklingen av markanvändningen. Viktiga utvecklingsmål är införandet av reguljära minuttidtabeller, uppdatering av linjenätet för att göra den enklare och effektivare samt förbättring av kvaliteten på kollektivtrafiken i de stadsområden där markanvändningen stöder utvecklingen av kollektivtrafiken. Dessutom har man beaktat kommunernas möjligheter att finansiera kollektivtrafiken, med beaktande av de ramar som fastställts i kommunernas långsiktiga ekonomiska planer. Enligt de finansiella ramarna måste nettokostnaderna för kollektivtrafiken hållas på den nuvarande nivån för Kotkas del och för Fredrikshamns del måste betydande besparingar sökas.

Den i servicenivåplanen föreslagna perioden 2025–2035 styr den framtida planeringen av linjer och trafikupphandlingar genom konkurrensutsättning. Trafikupphandlingar genom konkurrensutsättning kommer att göra det möjligt att använda den nya servicenivån i sin helhet från och med 2029.

I planutkastet har man utöver den föreslagna servicenivån lagt fram alternativa servicenivåscenarier för olika ekonomiska utvecklingsförlopp i regionen. Den servicenivå som föreslås kallas basscenario ALT0, det scenario som förbereder för en svagare ekonomisk utveckling kallas sparscenario ALT- och det scenario som förbereder för en starkare ekonomisk utveckling kallas utvecklingsscenario ALT+.

Bakgrundsrapporten till servicenivåplanen presenterar bakgrundsmaterialet till servicenivåplanen samt den information som ligger till grund för genomförandet av planen.

Om utkastet till servicenivåplan måste utlåtanden begäras av de kommuner som ingår i det regionala myndighetsområdet för kollektivtrafiken som Kotka stad har bildat, det vill säga kommunerna Kotka, Fredrikshamn och Pyttis. Servicenivåplanen är klar för beslut efter eventuella ändringar som görs efter utlåtandena.

Föredragningstext:

För kollektivtrafiken i Kotkaregionen har det färdigställts ett utkast till servicenivåplan, som inkluderar ett förslag till nya servicenivåkriterier för kollektivtrafiken och målet för den servicenivå som eftersträvas för åren 2025–2035.

Servicenivåplanens viktigaste uppgift är att beskriva målnivån för kollektivtrafiken regionalt och med avseende på förbindelserna. Planen fungerar som ett riktgivande dokument, vars syfte är att ge riktlinjer för planeringen och ordnandet av kollektivtrafiken samt för utvecklingen av finansieringsbehovet.

Den godkända servicenivåplanen binder dock ännu inte kommunerna till finansieringen av servicenivån; mer detaljerade finansieringsbeslut fattas i samband med beslut om linjenätsplan och trafikupphandlingar genom konkurrensutsättning.

De viktigaste faktorerna i uppdateringen av servicenivåplanen grundar sig på

utvecklingsmålen för kollektivtrafiken och utvecklingen av markanvändningen. Viktiga utvecklingsmål är införandet av reguljära minuttidtabeller, uppdatering av linjenätet för att göra den enklare och effektivare samt förbättring av kvaliteten på kollektivtrafiken i de stadsområden där markanvändningen stöder utvecklingen av kollektivtrafiken. Dessutom har man beaktat kommunernas möjligheter att finansiera kollektivtrafiken, med beaktande av de ramar som fastställts i kommunernas långsiktiga ekonomiska planer. Enligt de finansiella ramarna måste nettokostnaderna för kollektivtrafiken hållas på den nuvarande nivån för Kotkas del och för Fredrikshamnns del måste betydande besparingar sökas.

Den servicenivå som ska genomföras bestäms alltid utifrån de tillgängliga ekonomiska resurserna, och den slutliga servicenivån kan avvika från det ursprungliga servicenivåmålet. Det är emellertid viktigt att servicenivåplanen är realistisk och genomförbar och att den beaktas så mycket som möjligt vid genomförandet av kollektivtrafiken.

Perioden för servicenivåplanen har preciserats under utarbetandet av planen och som period föreslås åren 2025–2035. Denna period kommer att styra den framtida planeringen av linjenätet och trafikupphandlingar genom konkurrensutsättning och täcker den största delen av perioderna för de nästkommande trafikeringsavtalen. Det bör noteras att den planerade servicenivån inte nödvändigtvis kan realiseras under de nuvarande trafikeringsavtalens giltighetstid, vilket beror på ändringsgränserna i avtalen, det vill säga gränserna för hur mycket trafikprestationen kan minska eller öka under avtalsperioden. Nya trafikeringsavtal kommer att göras under 2026–2028 på så sätt att helheten av nya avtal gäller från och med sommaren 2028. I och med detta kan den planerade nya servicenivån tillämpas i sin helhet från och med 2029.

Utöver den föreslagna servicenivån innehåller planutkastet alternativa servicenivåscenarier för situationer där den ekonomiska utvecklingen i regionen antingen är svagare eller starkare än förväntat, vilket sannolikt även påverkar kollektivtrafikens anslag. Den servicenivå som föreslås kallas basscenario ALT0, det scenario som förbereder för en svagare ekonomisk utveckling kallas sparscenario ALT- och det scenario som förbereder för en starkare ekonomisk utveckling kallas utvecklingsscenario ALT+. Om man i framtiden inför antingen sparscenario ALT- eller utvecklingsscenario ALT+ i stället för basscenario, kommer införandet av dessa scenarier som styrande servicenivåplan beslutas separat. I samband med beredningen av servicenivån har man även gjort preliminära granskningar av ett scenario som förutsätter ännu kraftigare förändringar: kraftigt sparscenario ALT-- och kraftigt utvecklingsscenario ALT++. Införandet av dessa kräver dock mer detaljerad ytterligare planering innan de eventuellt kan införas.

Till skillnad från det tidigare servicenivåbeslutet framläggs i denna plan servicenivån per region i stället för per linjenät och regionerna har definierats utifrån den administrativa indelningen, hållplatsernas tillgänglighet och det nuvarande linjenätet.

I bestämningen av kriterierna för servicenivåns olika servicenivåklasser har man använt de kriterier som Trafikledsverket föreslagit (2015) med mindre

förändringar som tar hänsyn till regionens särdrag. Den viktigaste skillnaden jämfört med Trafikledsverkets kriterier är att man lagt till en ytterligare kategori för att beskriva en situation där ett område endast har en gles kollektivtrafik i form av servicetrafik. Den nya klassificeringen innehåller tre fler klasser än Kotkaregionens tidigare servicenivåklassificering, dock så realiserar den högsta klassen I inte i Kotkaregionen i något av scenarierna.

Bakgrundsrapporten till servicenivåplanen presenterar bakgrundsmaterialet till servicenivåplanen samt information som preciserar genomförandet av planen. Som bakgrundsmaterial har man i varje scenario uppskattat vilken kostnadseffekt scenarierna har för ordnandet av kollektivtrafiken. Kostnadskalkylerna har gjorts för 2029, det vill säga det första året då de nya trafikeringsavtalen träder i kraft och de föreslagna ändringarna av servicenivån har kunnat genomföras fullt ut. De framlagda kostnadskalkylerna är preliminära, eftersom det finns osäkerheter kring det slutgiltiga linjenäts- och turutbudet samt utvecklingen av kostnadsindexet för busstrafiken, biljettintäkterna samt priserna i kommande trafikupphandlingar genom konkurrensutsättning. Vad gäller biljettintäkterna har beslutet som sektionen för kollektivtrafik fattat, att biljettpriserna ska ses över årligen (sektionen för kollektivtrafik 29.5.2024 §18), beaktats så att höjningen av biljettpriserna antas täcka hälften av den ökning av trafikeringskostnaderna som orsakas av höjda enhetskostnader.

För Kotkas del har basscenariot förberetts så att de mest trängande förbättringarna i kollektivtrafiken genomförs, men på ett sådant sätt att nettokostnadskalkylen för kollektivtrafiken i Kotka 2029 kan hållas på samma nivå som 2024. Servicenivåplanens basscenario skapar grunden för förnyelserna i stadstrafiken i Kotka, vilka omfattar införandet av reguljära minuttidtabeller och uppdatering av linjenätet för att göra den enklare och effektivare samt förbättring av kvaliteten på kollektivtrafiken i de stadsområden där markanvändningen stöder utvecklingen av kollektivtrafiken. För Kotkas del föreslås därför en förstärkning av kollektivtrafiken på sträckan Kotkansaari–Takakylä via Hirssaari samt i Otsola, Ristinkallio, Suulisniemi och Bärnäs. Servicenivån förbättras också till de kommersiella naven Sutela och Jumalniemi. Förstärkningen innebär i synnerhet att man åtgärdar brister i serviceutbudet på veckoslut och under sommartid. Utgångspunkten för servicenivåplanen är att modifiera trafikutbudet i Kotka stads kransområden så att det uppfyller minimikraven för servicenivåklassen, vilket i praktiken huvudsakligen innebär att man i dessa områden minskar turutbudet jämfört med nuläget. Om turutbudet i kransområdena skulle behållas på nuvarande nivå, skulle man bli tvungen att minska kollektivtrafiken i områden där efterfrågan är som störst. Detta skulle ha en betydande negativ effekt på lokaltrafiken i Kotka och nedskärningarna skulle avsevärt minska biljettintäkterna från kollektivtrafiken.

I sparscenariot avstår man från vissa förbättringar enligt basscenariot för Kotkas del, och därtill görs fler försämringar av servicenivån i stadsstrukturens kransområde än i basscenariot. I utvecklingsscenarioet gör man i Kotka flera förbättringar till kollektivtrafiken i flera områden jämfört med nuläget och man möjliggör en generell förstärkning av veckoslutstrafiken.

För Fredrikshamns del medför det ekonomiska trycket att man i basscenariot ~~ALTO gör nedskärningar i kollektivtrafiken i förhållande till nuläget~~

Besparingsåtgärder genomförs i både trafiken på sträckan Fredrikshamn–Kotka och i den interna trafiken i Fredrikshamn. Basscenariot har utarbetats så att de uppskattade nettokostnaderna för kollektivtrafiken i Fredrikshamn 2029 är tio procent lägre än 2024. Besparingarna i trafiken på sträckan Fredrikshamn–Kotka kan särskilt allokeras till snabbturen och sommartrafiken. I den interna trafiken i Fredrikshamn försämras servicenivåklasserna i huvudsak inte, men de nödvändiga besparingarna kan uppnås genom att anpassa turutbudet till servicenivåklassernas minimikriterier. I förhållande till nuläget innebär detta nedskärningar i sommartrafiken, trafiken mitt på dagen samt servicetrafiken både från byarna och i centrumtätorten. I sparscenariot görs i Fredrikshamn fler besparingar jämfört med basscenariot, främst inom servicetrafiken. I utvecklingsscenariot minskar trafiken på sträckan Fredrikshamn–Kotka nästan inte alls, med undantag för snabbturen, varvid servicenivån i centrala Fredrikshamn bibehålls på den nuvarande nivån, vilket skiljer utvecklingsscenariot från basscenariot. I utvecklingsscenariot ska dessutom servicenivån i närområden till centrala Fredrikshamn höjas från den nuvarande nivån genom att exempelvis utveckla trafiken under skolornas lovtider.

I Pyttis utvecklas kollektivtrafiksservicen i den största bosättningskoncentrationen, Huutjärvi–Broby, i samtliga framlagda scenarier. En ökning är motiverad med tanke på både markanvändningen som stöder kollektivtrafiken och kollektivtrafikens användningsvolym. Servicenivån höjs i samtliga scenarier genom att förbättra förbindelserna mitt på dagen, på kvällstid och på lördagar i riktning mot Kotka. I sparscenariot ALT- görs i Pyttis färre förbättringar än i basscenariot ALT0, medan utvecklingsscenariot ALT+ också omfattar förbättringar av söndagstrafiken.

Kollektivtrafiksutbudet på landsbygden och i kommunernas kransområden kommer att förbli detsamma eller försämras jämfört med nuläget. Detta gäller samtliga kommuner. Undantaget är tätorten Broby–Huutjärvi, som ligger i stadsstrukturens kransområde, men där kollektivtrafiken kan utvecklas från nuläget.

Det rekommenderas att bussförbindelserna inom den allmänna kollektivtrafiken som används i skolskjutsar för grundskoleelever ses över årligen ur perspektivet för kommunekonomin som helhet, det vill säga med beaktande av både kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken och kostnaderna för separata transporter med taxi, även om dessa kostnader budgeteras till olika förvaltningsenheter i kommunerna.

I basscenariot förväntas biljettintäkterna öka utan ytterligare prishöjningar i Kotka och Pyttis, tack vare att det genomsnittliga utbudet förbättras. I Fredrikshamn förväntas nedskärningarna leda till minskade biljettintäkter. Ökade biljettintäkter är särskilt i Kotka en viktig faktor som gör det möjligt att utveckla kollektivtrafiken utan att öka nettokostnaden för staden.

I samtliga scenarier beräknas det sammanlagda antalet bussar minska genom optimering av fordonsrotationen, mest i sparscenariot och minst i utvecklingsscenariot. Detta kommer att bidra avsevärt till att hålla kostnadsökningarna i schack och uppnå sparmålen.

I servicenivåplanen behandlas också kvalitativa faktorer, såsom hållplatsinfrastrukturen och linjenätets tydlighet samt tillgången till servicetrafik, elcyklar och stadscyklar och deras tillgänglighet. Särskild uppmärksamhet ägnas åt att granska kollektivtrafikförbindelserna i tre industriområden som utvecklas – Keltakallio i Kotka samt hamnarna i Fredrikshamn och på Mussalö i Kotka. I detta beaktas eventuella framtida behov av kollektivtrafik. Även utvecklingspotentialen för anropstrafik har undersökts separat.

Planen för kollektivtrafikens servicenivå planeras revideras 2030, tidigare om det behövs.

Om utkastet till servicenivåplan måste utlåtanden begäras av de kommuner som ingår i det regionala myndighetsområdet för kollektivtrafiken, som Kotka stad har bildat. Enligt lagen om transportservice är Kotka stad behörig myndighet för vägtrafiken i området som består av Fredrikshamns, Kotka och Pyttis kommuner. Servicenivåplanen är klar för beslut efter eventuella ändringar som görs efter utlåtandena.

Bilagor:

Utkast till servicenivåplan för Kotkaregionens kollektivtrafik 2025–2035
Bakgrundsrapport till servicenivåplan för Kotkaregionens kollektivtrafik 2025–2035

Föredragande:

Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Beslutsförslag:

Sektionen för kollektivtrafik beslutar att anteckna utkastet till servicenivåplan för Kotkaregionens kollektivtrafik 2025–2035 och bakgrundsrapporten till servicenivåplanen för kännedom samt att begära av kommunerna inom sitt behörighetsområde ett utlåtande om dessa, så att utlåtandena ska tillställas sektionen för kollektivtrafik senast Kollektivtrafikchef Esa Partanen, projektplanerare Nikolay Krupen och stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen föredrog ärendet.

Behandling av ärendet:

Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen gjorde följande nya beslutsförslag:

Sektionen för kollektivtrafik beslutar att anteckna utkastet till servicenivåplan för Kotkaregionens kollektivtrafik 2025–2035 och bakgrundsrapporten till servicenivåplanen för kännedom samt att begära av kommunerna inom sitt behörighetsområde ett utlåtande om dessa, så att utlåtandena ska tillställas sektionen för kollektivtrafik senast 20.12.2024. Kommunerna ombeds att inkludera i sina utlåtanden synpunkterna från påverkansorgan och ansvarsområden.

Beslut:

Sektionen för kollektivtrafik beslutar att anteckna utkastet till servicenivåplan för Kotkaregionens kollektivtrafik 2025–2035 och bakgrundsrapporten till servicenivåplanen för kännedom samt att begära av kommunerna inom sitt behörighetsområde ett utlåtande om dessa, så att utlåtandena ska tillställas sektionen för kollektivtrafik senast 20.12.2024.

Kommunerna ombeds att inkludera i sina utlåtanden synpunkterna från påverkansorgan och ansvarsområden.

Ledamoten Aarre Uusiheimala förklarade sig jävig på grund av anställningsförhållande och lämnade sammanträdet före behandling av ärendet kl. 17.48.

Projektplanerare Nikolay Krupen anlände till sammanträdet kl. 17.48 vid detta ärende.

Verkställighet: Utdrag: Kotka stad
Fredrikshamns stad
Pyttis kommun
Beredare

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

41 § Övriga ärenden

Sektionen för kollektivtrafik 16.10.2024 § 41

Pausutrymmen i den nya bussterminalen

Aarre Uusiheimala frågade huruvida de gamla barackerna ska komma tillbaka och bli pausutrymmen för den nya bussterminalen på Norskankatu. Esa Partanen svarade att det just nu ser ut som att de gamla pausutrymmena ska komma tillbaka med ett kort avtal.

Önskemål om ändringar till linjeskylt på linje 27A

Pirjo Tujula framförde ett önskemål som hon fått om ändring av formuleringen på linjeskylten för linje 27A, som har ändhållplats i Mussalö, till "Ändhållplats i Mussalö".

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

D/3677/08.01.00/2024

42 § Ersättning till VR för försäljning av enkelbiljetter och 30-dagarsbiljetter som är Kymmenedalenbiljetter

Sektionen för kollektivtrafik 16.10.2024 § 42

Beredare: Esa Partanen, kollektivtrafikchef, tfn 040 624 7948

Föredragningstext: Pilotprojektet om biljettsamarbete inom kollektivtrafiken som omfattade Kotka stad, Kouvola stad och VR:s verksamhet i Kymmenedalen under åren 2020–2021 har sedan början av 2022 fortgått som ett tills vidare gällande samarbete (Sektionen för kollektivtrafik 15.9.2021 §21).

VR-sammanslutningen har under samarbetsmöten meddelat att det finns ett behov av att höja ersättningen för försäljning av Kymmenedalenbiljetten under 2024, vilket grundar sig på höjningen av biljettpriserna inom närtågstrafiken, som gjorts två gånger under den tid som samarbetet har pågått: 5.1.2022 och 28.8.2023. Passagerarpriserna och ersättningen för försäljningen som betalas till VR har inte ändrats under den tid som Kymmenedalenbiljetten har funnits. Ersättningen för försäljning är densamma för alla åldersgrupper och passagerartyper.

VR har lagt fram ett förslag på att höja ersättningen som betalas till VR för försäljning av enkelbiljetter och 30-dagarsbiljetter till stadstrafiken från och med 1.10.2024 enligt följande (nuvarande ersättning för försäljning inom parentes):

Biljett	Enkelbiljett	30-dagarsbiljett
Lokaltrafiken i Kotka A–B + tåg Kotka	2,20 € (1,95 €)	26,30 € (23,40 €)
Lokaltrafiken i Kotka A–D + tåg Kotka	2,20 € (1,95 €)	26,30 € (23,40 €)
Lokaltrafiken i Kotka A– D + tåg Kotka–Kouvola	2,20 € (1,95 €)	26,30 € (23,40 €)
Lokaltrafiken i Kotka A–D + lokaltrafiken i Kouvola + tåg Kotka–Kouvola	4,40 € (3,90 €)	63,70 € (63,70 €)

Kouvola stad har för egen del godkänt en motsvarande höjning av ersättningen för försäljningen som betalas till VR från och med 1.10.2024 (Kouvola stads tekniska nämnd 26.6.2024 § 129).

I priserna ingår 10 procents mervärdesskatt. Det är inte lönsamt att ändringen av ersättningen för försäljningen påverkar passagerarpriserna, utan en höjning av passagerarpriserna bör granskas separat senare, på så sätt att man samtidigt också beaktar kommande förändringar till biljettpriserna. På grund av den ringa försäljningen av Kymmenedalenbiljetter kommer Kotka stads kollektivtrafiks förlust av biljettintäkter på grund av den höjning av ersättningen för försäljningen som VR nu har föreslagit att ligga på mindre än 50 euro per månad.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar att godkänna VR:s förslag att höja ersättningen för försäljningen av biljetter från och med 1.10.2024 på det sätt som meddelats tidigare. Höjningen av ersättningen för försäljningen till VR påverkar inte kundpriserna för Kymmenedalenbiljetten för passagerarna.

Beslut: Godkändes.

Verkställighet: Utdrag: kollektivtrafikchef
planeraren för kollektivtrafikens kommunikation och tjänster
VR-Yhtymä Oyj/Honkanen
Kouvola stad/Kollektivtrafik och transporter

Anvisning om omprövningsbegäran

ANVISNING OM 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.

36–41

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 anföras besvär

Anvisning om omprövningsbegäran

Ärenden 42 §

Omprövningsmyndighet och rätt att begära omprövning 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 **22.10.2024**.

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.

Omprövningsbegärens 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.

En begäran om omprövning sänds alltid på avsändarens ansvar.

Omprövningsmyndighetens kontaktuppgifter

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