

Sektionen för kollektivtrafik

SAMMANTRÄDESTID 12.2.2025 kl. 17

SAMMANTRÄDESPLATS

ÄRENDEN SOM BEHANDLAS

Närvarande.....	1
1 § Sammanträdets laglighet och beslutsförhet.....	2
2 § Protokolljusterare	3
3 § Behandlingsordning	4
4 § Sektionen för kollektivtrafiks sammanträdestider, justering av protokollet och framläggning till påseende.....	5
5 § Utlåtande om tidtabellsändringarna i närtågstrafiken på sträckan Kotka–Kouvola.....	7
6 § Eftersträvad servicenivå för Kotka-Fredrikshamn-Pyttis-regionens kollektivtrafik	9
7 § Användning av optionerna i trafikeringsavtalen för Kotkaregionens lokaltrafik.....	17
8 § Översikt av aktuella ärenden inom kollektivtrafiken	19
9 § Övriga ärenden	20

FÖREDRAGNINGSLISTA

KOTKA STAD

12.2.2025

Sektionen för kollektivtrafik

12.12.2024 kl. 17:00–	
SAMMANTRÄDESTID	
SAMMANTRÄDESPLATS	Stadshuset

LEDAMÖTER	Hurtta Pia	ordförande, Kotka
Beslutsfattare	Porkka Auvo	vice ordförande, Fredrikshamn
	Laamanen Krista	ledamot, Kotka
	Savolainen Kai	" , Kotka
	Tujula Pirjo	" , Kotka
	Uusiheimala Aarre	" , Fredrikshamn
	Joas Timo	" , Pyttis
Övriga ledamöter	Hannonen Markku	stadsplaneringsdirektör
	Partanen Esa	Kollektivtrafikchef
	Taponen Pirjo	sekreterare
	Järvinen Eero	representant för
		ungdomsfullmäktige, Kotka
	Taponen Lumi	representant för
		ungdomsfullmäktige, Pyttis
	Ärmänen Alma	representant för
	Hämäläinen Mia	ungdomsfullmäktige, Fredrikshamn
	Lahti Laura	livskraftsdirektör, Fredrikshamn
		livskraftschef, Pyttis
UNDERSKRIFTER	Ordförande	Sekreterare
	Pia Hurttu	Pia Eriksson
LAGLIGHET OCH BESLUTSFÖRHET	Konstateras	Paragrafer 1–
JUSTERING AV PROTOKOLLET	Kotka, 17.2.2025	
Protokolljusterare		
PROTOKOLLET ALLMÄNT TILLGÄNGLIGT	I det allmänna datanätet: www.kotka.fi/esityslista 18.2.2025	
	Sekreterare	Pia Eriksson

1 § Sammanträdes laglighet och beslutsförhet

Konstateras.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

2 § Protokolljusterare

Väljs

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

3 § Behandlingsordning

Godkänns i enlighet med listan.

Beslut:

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)

D/4097/00.02.10/2024

4 § Sektionen för kollektivtrafiks sammanträdestider, justering av protokollet och framläggning till påseende

Sektionen för kollektivtrafik 27.11.2024

Beredare: Kollektivtrafikchef Esa Partanen tfn 040624 7948

Föredragningstext:

Enligt kapitel 17, 5 § i Kotka stads förvaltningsstadga beslutar organet tidpunkten och platsen för sina sammanträden.

Enligt § 27 i kapitel 10 i förvaltningsstadgan hålls nämndens protokoll framlagt efter justering tillsammans med bifogade anvisningar om omprövningsbegäran eller besvär/anvisningar på stadens webbplats på det sätt som närmare stadgas i § 140 i kommunallagen.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar:

1. att hålla sammanträdena våren 2025 enligt följande:

- ons. 12.2.2025
- ons. 26.3.2025
- ons. 28.5.2025

Sammanträdena hålls kl. 17 på den plats som anges i sammanträdeskallelsen. Extra sammanträden hålls enligt behov.

Under sektionens mandatperiod justeras dess protokoll nästa vardag efter sammanträdesdagen, varefter de hålls tillgängliga på stadens webbplats på www.kotka.fi/esityslistat.

Behandling av ärendet: Kollektivtrafikchef Esa Partanen föredrog ärendet.

Beslut: Godkändes.

Sektionen för kollektivtrafik 12.2.2025

Beredare: Kollektivtrafikchef Esa Partanen tfn 040624 7948

Föredragningstext: Den nuvarande fullmäktigeperioden avslutas 1.6.2025. För att protokollet från sektionen för kollektivtrafiks sista sammanträde under perioden ska hinna justeras och publiceras under fullmäktigeperioden måste sammanträdet som är schemalagt till 28.5.2025 tidigareläggas. En ny lämplig tidpunkt skulle vara tisdag 20.5.2025.

Sektionen för kollektivtrafik

12.2.2025

6

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar att sektionens sista sammanträde våren 2025 hålls 20.5.2025.

Beslut:

Verkställighet: Utdrag: Förvaltningsplanerare Heidi Kivinen

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

D/459/08.01.00/2025

5 § Utlåtande om tidtabellsändringarna i närtågstrafiken på sträckan Kotka–Kouvola

Sektionen för kollektivtrafik 12.2.2025

Beredare: Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040624 7948

Föredragningstext:

Representanter för städerna Kotka och Kouvola har diskuterat tidtabellsändringarna i närtågstrafiken på sträckan Kotka–Kouvola med VR-koncernen. Också representanter för Kymmenedalens förbund, Kymmenedalens välfärdsområde samt Xamk har deltagit i diskussionerna.

För Kotkaregionens del är det viktigt att följande beaktas i ändringarna:

- Med tanke på att smidigt sammanjämkande av tidtabellerna för Kotkaregionens lokaltrafik och tågen mellan Kotka och Kouvola föreslås att man beaktar följande:
 - o Närtågen Kotka–Kouvola ska i så stor utsträckning som möjligt gå över till reguljära minuttidtabeller.
- Med tanke på pendlingsförbindelserna till arbete och studier från Kouvola i riktning mot Kotka föreslås att man beaktar följande:
 - o Arbetsskift på Kotkansaari och vid centralsjukhuset som börjar ungefär kl. 7, 8,9 samt 13 samt läroanstalternas arbetstider som börjar ungefär kl. 8 och 9 ska beaktas så att tågets ankomsttid i Kotka hamn vid dessa tidpunkter är minst 10 minuter före heltimmen, men högst 30 minuter före heltimmen.
 - o Arbetsskift på Kotkansaari och vid centralsjukhuset som slutar ungefär kl. 15, 16, 17 samt 21 samt läroanstalternas arbetstider som slutar ungefär kl. 16 och 17 ska beaktas så att tågets avgångstid från Kotka hamn vid dessa tidpunkter är minst 10 minuter före heltimmen, men högst 30 minuter före heltimmen.
- Med tanke på pendlingsförbindelserna till arbete och studier från Kotka till Kouvola föreslås att man beaktar följande:
 - o Arbetsskift i Kouvola samt läroanstalternas arbetstider som börjar ungefär kl. 8 och 9 ska beaktas så att tågets ankomsttid i Kouvola vid dessa tidpunkter är minst 10 minuter före heltimmen, men högst 30 minuter före heltimmen.
 - o Arbetsskift i Kouvola samt läroanstalternas arbetstider som slutar ungefär kl. 15, 16 och 17 ska beaktas så att tågets avgångstid från Kouvola vid dessa tidpunkter är minst 10 minuter före heltimmen, men högst 30 minuter före heltimmen.
- Med tanke på pendlingsförbindelserna till arbete och studier från Kotka och vidare från Kouvola föreslås att man i den mån det är möjligt beaktar att tågen från Kotka till Kouvola har rimliga bytestider åtminstone i riktning mot Lahtis på morgonen och i den motsatta riktningen på eftermiddagen.

När det gäller beaktandet av pendlingsförbindelserna till arbete och studier är antagandet att tågets färdtid mellan Kotka hamn och Kouvola håller sig på strax under 50 minuter, varvid det är möjligt att åstadkomma smidiga byten mellan lokaltrafiken och tågen.

I detta tas hänsyn till byten vid Kymmeneborg till Fredrikshamn och inom Kotka i riktning mot Karhula samt byten vid Kotka järnvägsstation i riktning mot västra Kotka.

VR-koncernen har utifrån diskussionerna tagit fram ett utkast till ändringarna i närtågens tidtabeller som föreslås, där man beaktar de ovan nämnda behoven i fråga om Kotkaregionen samt även behov som framförts av andra parter som deltagit i diskussionerna. Ett annat alternativ är att behålla de nuvarande tidtabellerna. Ändringarna avses träda i kraft i december 2025.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag:

Sektionen för kollektivtrafik godkänner att iakttagelserna enligt ovan lämnas vidare som Kotkaregionens utlåtande om tidtabellsändringarna för närtågen på sträckan Kotka–Kouvola.

Paragrafen granskas vid sammanträdet

Beslut:

Verkställighet:

Utdrag: VR-Group Abp
Kouvola stad
Kymmenedalens förbund
Kymmenedalens välfärdsområde Xamk
Stadsplaneringsdirektör Kollektivtrafikchef

Anvisning om omprövningsbegäran

D/2857/08.01.00/2023

6 § Eftersträvad servicenivå för Kotka-Fredrikshamn-Pyttis-regionens kollektivtrafik

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 för 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 ALTO, 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 Fredrikshamns 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 ska beaktas att den planerade servicenivån inte nödvändigtvis kan realiseras under de nuvarande trafikeringsavtalens giltighetstid, vilket beror på ändringsgränserna i avtalen, det vill säga hur mycket trafikprestationen kan minskas eller ökas 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. Kostnads kalkylerna 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 kostnads kalkylerna 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 basscenario förberetts så att de mest trängande förbättringarna i kollektivtrafiken genomförs, men på ett sådant sätt att nettokostnads kalkylen 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 utvecklingsscenariot 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 minskas 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 ALTO, medan utvecklingsscenariot ALT+ också omfattar förbättringar av söndagstrafiken.

Kollektivtrafikutbudet på landsbygden och i kommunernas kransområden kommer att förbli detsamma eller försämrats 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 20.12.2024.

Behandling av
ärendet:

Kollektivtrafikchef Esa Partanen, projektplanerare Nikolay Krupen och stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen föredrog ärendet.

Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen gjorde följande nya beslutsförslag:

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.

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.

Sektionen för kollektivtrafik 12.02.2025 §

Beredare:

Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948

Sammanfattning:

Om utkastet till servicenivå som eftersträvas för Kotkaregionens kollektivtrafik för åren 2025–2035 samt om planens bakgrundsrapport mottogs utlåtanden från alla kommuner; för Kotkas del av stadsstyrelsen i Kotka 13.1.2025, för Fredrikshamns del av stadsstyrelsen i Fredrikshamn 16.12.2024 samt för Pyttis del av kommunstyrelsen i Pyttis 2.12.2024.

Utlåtandena ger inte upphov till ändring av den föreslagna servicenivån, varken i fråga om kriterierna eller servicenivåerna som föreslås för regionerna, alltså basscenariot ALTO samt de alternativa servicenivåscenarierna sparscenariot ALT- och utvecklingsscenariot ALT+.

Till bakgrundsrapporten har det gjorts några ändringar i huvudsak för att precisera olika aspekter som framkommit i utlåtandena. Man har även korrigerat fel som upptäckts.

Ändringarna påverkar inte innehållet i bakgrundsrapporten i så väsentlig grad att detta skulle ge upphov till en ny utlåtanderunda.

Därmed kan det beslutas att den servicenivå som eftersträvas för Kotkaregionens kollektivtrafik för åren 2025–2035 införs enligt basscenariot ALTO för att styra planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken. Om man i framtiden behöver gå över till antingen sparscenario ALT- eller utvecklingsscenario ALT+ i stället för basscenariot ska detta beslutas separat.

Föredragningstext:

Om utkastet till servicenivå som eftersträvas för Kotkaregionens kollektivtrafik för åren 2025–2035 samt om planens bakgrundsrapport mottogs utlåtanden från alla kommuner; för Kotkas del av stadsstyrelsen i Kotka 13.1.2025, för Fredrikshamns del av stadsstyrelsen i Fredrikshamn 16.12.2024 samt för Pyttis del av kommunstyrelsen i Pyttis 2.12.2024.

Kommunernas utlåtanden finns bifogade. Det viktigaste innehållet i utlåtandena samt observationer kring detta sammanfattas i avsnitt 1.4 i den uppdaterade bakgrundsrapporten som är bifogad.

Utlåtandena ger inte upphov till ändring av den föreslagna servicenivån, varken i fråga om kriterierna eller servicenivåerna som föreslås för regionerna, alltså basscenariot ALTO samt de alternativa servicenivåscenarierna sparscenario ALT- och utvecklingsscenario ALT+.

Till bakgrundsrapporten har det gjorts några ändringar i huvudsak för att precisera olika aspekter som framkommit i utlåtandena. Man har även korrigerat fel som upptäckts. Ändringarna påverkar inte innehållet i bakgrundsrapporten i så väsentlig grad att detta skulle ge upphov till en ny utlåtanderunda.

Bakgrundsrapporten har fogats nya avsnitt som kompletterar definitionen av servicenivå och synpunkter på planeringen i anslutning till denna. I avsnitt 1.4 behandlas utlåtandena från utkastskedet och observationer kring dessa som lämnats av Kotkaregionens enhet för persontrafik. I avsnitt 1.4 beskrivs ändringarna som gjorts till bakgrundsrapporten efter utkastskedet. Avsnitt 2.3 har fogats ett stycke om daghem som tillhandahåller skiftesvård, med beaktande av hur detta påverkar planeringen av trafiken. Avsnitt 4.11 presenterar vikten av vändplatser i linjeplaneringen och hur de påverkar trafikens smidighet samt valet av fordon.

De viktigaste övriga ändringarna till bakgrundsrapporten är ändringarna i fråga om skolskjutsar, bedömningen av fordonskapacitet och handikappanpassning. I avsnitten 2.3 och 4.8 om skolskjutsar har man korrigerat beskrivningen av skolskjutsar samt informationen om att skjutsar med skoltaxi är öppna för andra än barn som har rätt till kostnadsfri skolskjuts både i nuläget och vad gäller möjligheterna i framtiden. I avsnitt 3.6 har man korrigerat effekterna av definitionen av servicenivån på fordonskapaciteten genom att lägga till i tabellen den glesa trafiken mellan kommunerna som saknades samt kombinera till samma helhet regionbusstrafiken på sträckan Kotka–Fredrikshamn samt den interna regiontrafiken i Fredrikshamn. Också behovet av fordon i den interna trafiken i Fredrikshamn har korrigerats. Korrigeringen påverkade inte den beräknade totalkostnaden. I avsnitt 4.10 som behandlar handikappanpassning har nuvarande tillgänglighetskrav förtydligats.

Därmed kan det beslutas att den servicenivå som eftersträvas för Kotkaregionens kollektivtrafik för åren 2025–2035 införs enligt basscenariot ALT0 för att styra planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken. Om man i framtiden behöver gå över till antingen sparscenario ALT- eller utvecklingsscenario ALT+ i stället för basscenariot ska detta beslutas separat.

Bilagor:

Kommunernas utlåtanden
Servicenivå som eftersträvas för Kotkaregionens kollektivtrafik för åren 2025–2035 Uppdaterad bakgrundsrapport till servicenivån som eftersträvas för Kotkaregionens kollektivtrafik för åren 2025–2035

Föredragande:

Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Beslutsförslag:

Sektionen för kollektivtrafik beslutar att godkänna servicenivån som eftersträvas för Kotkaregionens kollektivtrafik för åren 2025–2035 enligt bilagan för att styra planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken åren 2025–2035. Sektionen för kollektivtrafik antecknar dessutom den uppdaterade bakgrundsrapporten från utarbetandet av servicenivån för kännedom.

Beslut:

Verkställighet:

Utdrag: Kotka stad/Registratorskontoret
Fredrikshamns stad/Registratorskontoret Pyttis
kommun/Registratorskontoret
Stadsplaneringsdirektör Kollektivtrafikchef
Fredrikshamns stad/livskraftsdirektör Pyttis
kommun/livskraftschef NTM-centralen i Sydöstra Finland

D/4099/08.01.00/2024

7 § Användning av optionerna i trafikeringsavtalen för Kotkaregionens lokaltrafik

Sektionen för kollektivtrafik 27.11.2024

Beredare:	Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040 624 7948
Föredragningstext:	<p>Av objekten inom Kotkaregionens lokaltrafik kommer avtalen för objekt 1 Trafiken på sträckan Kotka–Fredrikshamn samt 2 Lokaltrafiken i Kotka att löpa ut sommaren 2028. I dessa objekt kommer man inte att använda optionen på grund av förseningen med elbussarna.</p> <p>Trafikeringsavtalen för objekt 3 Trafiken i Pyttis, 4 Trafiken i Fredrikshamn, 5 Servicetrafiken i Kotka och 6 Servicetrafiken i Fredrikshamn löper ut 6.6.2026. Avtalsperioden för objekten 3–6 kan förlängas med högst två ettåriga optionsperioder ett år i taget.</p> <p>I objekten 5 Servicetrafiken i Kotka och 6 Servicetrafiken i Fredrikshamn finns sommartrafik. För att man ska ha tillräckligt mycket tid på sig för att förbereda nya konkurrensutsättningar för objekten är det motiverat att använda optionen för ett år i dessa objekt.</p> <p>I objekten 3 Trafiken i Pyttis och 4 Trafiken i Fredrikshamn ingår ingen sommartrafik och därmed kan beslut om att använda optionen för dessa objekt fattas ännu under början av 2025. I dessa beslut kan man eventuellt också beakta den nya servicenivån som eftersträvas för kollektivtrafiken och dess påverkan exempelvis på antalet bilar som skaffas från och med augusti 2026.</p>
Föredragande:	Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen
Förslag:	Sektionen för kollektivtrafik beslutar att använda optionen för kollektivtrafiksobjekten 5 Servicetrafiken i Kotka och 6 Servicetrafiken i Fredrikshamn för ett år för perioden 7.6.2026– 6.6.2027.
Behandling av ärendet:	Kollektivtrafikchef Esa Partanen föredrog ärendet.
Beslut:	Godkänns

Sektionen för kollektivtrafik 12.2.2025

Beredare:	Kollektivtrafikchef Esa Partanen, tfn 040624 7948
Föredragningstext:	Av objekten inom Kotkaregionens lokaltrafik kommer avtalen för objekt 3 <i>Trafiken i Pyttis</i> samt 4 <i>Trafiken i Fredrikshamn</i> att löpa ut 6.6.2028.

Avtalsperioden för objekten 3 och 4 kan förlängas med högst två ettåriga optionsperioder ett år i taget.

Baserat på de reviderade bedömningarna som gjorts i bakgrundsplaneringen av servicenivåplanen 2025–2035 bevaras antalet fordon i både objekt 3 och 4 med den planerade servicenivån i alla scenarier, alltså basscenariot, sparscenariot och utvecklingsscenariot. Vad gäller objekt 3 ska det beaktas att den planerade förbättringen av servicenivån i Pyttis i huvudsak baserar sig på att linjerna i lokaltrafiken i Kotka ändras så att en del linjer sträcker sig ända till Pyttis. Dessa linjer är i objekt 2 Lokaltrafiken i Kotka samt objekt 5 Servicetrafiken i Kotka. Vad gäller objekt 4 måste man beakta den möjlighet, att om passagerarmängderna på de interna linjerna i Fredrikshamn minskar, kan antalet fordon i objekt 4 i framtiden minska med ett fordon så att ett fordon i objekt 4 skulle ersättas med en småbuss i objekt 6, där i sin tur antalet fordon skulle öka med ett fordon jämfört med uppskattningen i servicenivåplanens bakgrundsrapport.

Eftersom antalet fordon i objekt 3 eller 4 i princip inte ska ändras de närmaste åren, är genomförandet av konkurrensutsättningen inte särskilt brådskande. Förhandsannonserna om upphandlingen ska publiceras minst ett år före publicering av anbudsfrågan. För att tiden mellan anbudsfrågan och trafikeringstarten ska vara tillräckligt lång och för att man ska kunna förbereda konkurrensutsättningen tillräckligt väl, är det motiverat att man i båda objekten 3 och 4 inför minst ett optionsår, som alltså omfattar trafiken under läsåret 2026–2027. Införandet av ett andra optionsår, som omfattar trafiken under läsåret 2028–2029, bör avgöras i båda objekten i slutet av 2025 eller senast i början av 2026.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Beslutsförslag: Sektionen för kollektivtrafik beslutar att man i lokaltrafikens objekt 3 Trafiken i Pyttis och 4 Trafiken i Fredrikshamn inför optioner för ett år för perioden 7.6.2026–6.6.2027.

Beslut:

Verkställighet: Utdrag: Stadsplaneringsdirektör
Kollektivtrafikchef
Fredrikshamns stad/livskraftsdirektör
Pyttis kommun/livskraftschef

D/602/08.01.00/2023

8 § Översikt av aktuella ärenden inom kollektivtrafiken

Sektionen för kollektivtrafik 12.2.2025

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 inom Kotkaregionens kollektivtrafik och vid persontransportenheten.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

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

Beslut:

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

9 § Övriga ärenden

Sektionen för kollektivtrafik 12.2.2025

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL 136 §)