

**Kollektivtrafiksektionen**

---

SAMMANTRÄDESTID 03.09 kl. 16.30

SAMMANTRÄDESPLATS Stadshuset, 5 vån., fullmäktigesalen

**ÄRENDEN SOM SKA BEHANDLAS**

Närvarande.....	1
11 § Mötets laglighet och beslutförhet.....	2
12 § Protokolljusterare .....	3
13 § Behandlingsordning .....	4
14 § Beredning av budgeten.....	5
15 § Lansering av varumärke för kollektivtrafiken .....	8
16 § Biljettsamarbetet inom lokaltågspiloten .....	10
17 § LMJ:s ändring av avtalsstrukturen och upphandlingen av tilläggstjänster .....	13
18 § Konkurrensutsättning av kollektivtrafiken i Kotka-Fredrikshamnsregionen .....	16
19 § Införande och prissättning av mobilbiljett inom lokaltrafiken .....	22
20 § Svar på fullmäktigemotionen om en servicelinje till Katariinan meripuisto.....	23
21 § Persontransportenhetens aktualitetsöversikt .....	25
22 § Övriga ärenden .....	26
23 § Utvecklingsprojekt för biljett- och betalningssystemet 2021.....	27
Anvisning_för omprövningsbegäran.....	29

SAMMANTRÄDESTID	Torsdagen 3.9.2020 kl. 16.30—20.24	
SAMMANTRÄDESPLATS	Stadshuset 5 vån., fullmäktigesalen	
DELTAGARE Beslutsfattare	Hurtta Pia Wilska Pekka Mäkinen Kirsi	ordförande, Kotka vice ordförande, Fredrikshamn medlem, Kotka, kom till sammanträdet vid § 15, kl. 16.50
Övriga deltagare	Piispanen Eero Pietiläinen Petri Kormu Jouni Piispa-Jespars Seija	” , Kotka ” , Kotka ” , Fredrikshamn ersättare för Jari Viinanen, Pyttis
Frånvarande	Hannonen Markku Virtanen Simo Taponen Pirjo	Stadsplaneringsdirektör trafikchef sekreterare
	Viinanen Jari Järnstedt Tanja Korjus Sanni	Medlem, Pyttis representant. för ungdomsfullmäktige ”
UNDERSKRIFTER	Ordförande	Sekreterare
	Pia Hurta	Pirjo Taponen
LAGLIGHET OCH BESLUTFÖRHET	Konstateras	Paragraferna 11—23
PROTOKOLL- JUSTERING	Kotka 9.9.2020	
Protokolljusterare	Eero Piispanen	Jouni Kormu
PROTOKOLLET ALLMÄNT TILLGÄNGLIGT	Allmänt datanät: <a href="http://www.kotka.fi/esityslistat">www.kotka.fi/esityslistat</a>	
	Sekreterare	Pirjo Taponen

**11 § Mötets laglighet och beslutförhet**

Konstaterades.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL136 §)

---

Anteckning om protokolljustering

--	--	--

**12 § Protokolljusterare**

Eero Piispanen och Jouni Kormu valdes.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL136 §)

---

Anteckning om protokolljustering

--	--	--

**13 §      Behandlingsordning**

Godkänns i enlighet med listan.

Beslut:

Man beslöt att behandla tilläggslistans paragraf 23  
"Utvecklingsprojekt för biljett- och betalningssystemet  
2021".

Man beslöt att behandla paragraf 14 "Beredning av budgeten" sist.  
I övrigt godkändes behandlingsordningen i enlighet med  
föredragningslistan.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (Kommunall 136 §)

---

Anteckning om protokolljustering

---

D/1788/02.02.00/2020

## 14 § Beredning av budgeten

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 14

Beredare: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284

Sammanfattning:

Beredningen av budgeten för år 2021 för kollektivtrafikens och persontransporternas del innehåller fler förändringsfaktorer än vanligt. Att samtidigt bereda sig på alla förändringsrisker skulle dock innebära en avsevärd utökning av budgeten. Därför eftersträvar man att i budgeten förbereda sig i rimlig utsträckning på en ökning av kostnaderna, men det återstår också en underskottsrisik i budgeten.

Ärende:

Beredningen av budgeten för år 2021 för kollektivtrafikens och persontransporternas del innehåller fler förändringsfaktorer än vanligt, vilka inte tillförlitligt kan förutses vid budgetskedet.

De mest betydande förändringarna kan hänföra sig till utvecklingen av passagerarantalet och den vägen till biljettintäkterna. På våren 2020 minskade coronapandemin och undantagsförhållanden resandet inom verksamhetsområdet för den behöriga myndigheten i Kotka med ca 75 %. Biljettintäkterna minskade med två tredjedelar under årets första hälft. På sina ställen upphörde resandet nästan helt. När skolorna började i augusti 2020 var passagerarantalet ca 30 % mindre än vanligt. Situationen kan lösa sig under hösten eller fortgå länge. Det är inte säkert att den kommer att återställas. Inflödet av biljettintäkter kan i liten utsträckning också påverkas genom prishöjningar. Eventuella höjningar bör dock vara måttliga så att de inte vänder passagerarantalen neråt.

Pandemins inverkan på hur människor rör sig kan vara kraftig och också långvarig. I det här skedet är det emellertid omöjligt att förutspå utvecklingen. Saken påverkas bl.a. av pandemins spridningsläge och hur tryggt det upplevs vara att resa. T.ex. utbredd användning av andningsmasker kan öka den upplevda tryggheten och på så sätt resandet.

Trafikavtalen inom regionen går ut sommaren 2021, och konkurrensutsättningen hösten 2020 är i hög grad avgörande för prisutvecklingen. Priset påverkas vid sidan av den trafik som upphandlas av drivkraftsval, de tekniska kraven på fordonsparken, kraven på servicenivå, de investeringar som förväntas av trafikföretagen samt avtalsperiodens längd. Dessutom ställer EU-direktivet om rena fordon krav på fordonsparken. Kommunernas mål i fråga om kolneutralitet styr också införskaffningarna för sin del.

Mer förutsebara budgetverkningar har de planerade utvecklingsåtgärder som hänför sig till tjänster som upphandlas av LMJ Oy, persontrafikens personresurs och uppgifter samt införandet av ett varumärke för kollektivtrafiken. Statsbidragen förväntas minska något.

---

Anteckning om protokolljustering

---

### Val inför beredningen av budgeten

- som grund tas 2020 års budget, där coronasituationen inte ännu syns, med antagandet att trafiken under hösten 2020 återhämtar sig till nästan normal nivå
- en måttlig minskning av passagerarantalet från jämförelseåret 2019 beaktas, inverkan på biljettintäkterna -10 %
- vid konkurrensutsättningen sker en övergång till fordon med en låg utsläppsnivå, vilket år 2021 kan höja trafikeringskostnaderna litet i vissa trafikavtal, bl.a. beroende på drivkraften, från och med sommaren i sammanlagt 5–7 månader
- vid konkurrensutsättningen behövs det eventuellt ett långt avtal, den trafik som upphandlas kan t.ex. på korta rutter inbegripa elbilar med laddningssystem, på långa rutter gas- eller biodieselfordon: utgångspunkten är att trafikidkarna investerar i de laddningssystem som behövs för den trafik de erbjuder
- statsstödet uppskattas minska från 640 000 euro till 600 000 euro
- vid en reform av LMJ:s tjänste- och avtalsstruktur skiljs grundläggande tjänster, utveckling och tjänster åt
- 2021 grundläggande tjänster 10 000 €/mån; utveckling 600 €/mån, mobilbiljett 600 €/mån, passagerarinformationssystem 2 000 €/mån  
  
(total inverkan  
ca -30 000 €/år
- Kymmenedalen-biljetten är i bruk, en liten inverkan på biljettintäkten ryms med i beredskapen för minskning av biljettintäkterna, övriga kostnader blir beaktade i LMJ:s tjänster
- det regionala avtalet om persontrafikenheten förnyas, fördelningsgrunderna för kostnader, stöd och biljettintäkter hålls oförändrade
- organisering av persontransportenhetens personresurs och uppgifter; kostnad 55 000 €/år, överföring av uppgifter från konsultuppdrag till persontransportenheten, inbesparing 20 000 €/år.
- införande av varumärke för kollektivtrafiken, genom nya trafikavtal -5 000 €/år
- övriga tillämpningar av varumärket – 10 000 €/år

---

Anteckning om protokolljustering

--	--	--

Persontransportenhetens budget behandlas som en del av Kotka stads budget. För beredningen av budgeten svarar stadsstrukturnämnden. Kommunerna inom verksamhetsområdet är medvetna om den budget som föreslås.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Kollektivtrafiksektionen beslutar att för sin del godkänna ovan anförda utgångspunkter för beredningen av budgeten för år 2021 och sänder dem till stadsstrukturnämnden i Kotka för kännedom.

Beslut: Godkändes.

Verkställighet: Utdrag: Stadsstrukturnämnden i Kotka  
Markku Hannonen  
Simo Virtanen  
Fredrikshamns stad  
Pyttis kommun

Anvisning för omprövningsbegäran

---

Anteckning om protokolljustering

--	--	--



---

D/2230/08.01.00.01/2020

## 15 § Lansering av varumärke för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 15

Beredare:

Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284

Sammanfattning:

För lokaltrafiken inom Kotka-Fredrikshamnsregionen har det utarbetats ett varumärke, som har valts med hjälp av en öppen invånarenkät. Avsikten är att huvudsakligen lansera varumärket år 2021, när de nya konkurrensutsatta trafikfunktionerna börjar. Före det används varumärket i kommunikationen och i digitala medier. Användningstillämpningarna byggs successivt ut i fortsättningen.

Ärende:

Lokaltrafiken inom Kotka-Fredrikshamnsregionen har länge haft en svag identifierbarhet. Som en del av projektet Lisää vilinää Kotkan-Haminan seudun joukkoliikenteeseen (Mera liv i kollektivtrafiken inom Kotka-Fredrikshamnsregionen) har det för lokaltrafiken skapats ett identifierbart varumärke, vars visuella profil kan tillämpas i hela kollektivtrafikmiljön.

Varumärkesarbetet genomfördes av reklambyrån Avidly i Kotka, som utarbetade tre olika namn och visuella profiler i samarbete med kommunerna inom verksamhetsområdet. Förslagen lades fram för en publikomröstning och kommentarer. Utgående från de ca 1 500 inkomna svaren var det klart populäraste varumärket Jonne&Minne som uppskattades både för det roliga, lokala namnet och det sympatiska utseendet. På basis av responsen utvecklades förslagets färgvärld ännu så att den överensstämmer med det förslag vars färger fick mes beröm.

Varumärket kan först tas i bruk i digitala miljöer och kommunikationen. I bilarna i lokaltrafiken syns varumärket som tejpningar, som bäst kan genomföras i samband med att trafiken konkurrensutsätts. Varumärket beaktas vid konkurrensutsättningen hösten 2020 vilket innebär att det börjar synas i gatubilden sommaren 2021 när de nya trafikfunktionerna börjar. Varumärket kan tillämpas på många sätt. Avsikten är att utvidga tillämpningarna småningom inom ramarna för de resurser som står till förfogande. Tillämpningarna med den visuella profilen är en viktig metod för att skapa synlighet och en positiv känsla kring kollektivtrafiken. För förankringen av varumärket har det utarbetats en separat, detaljerad plan.

Bilagor:

Broschyr över tillämpningen av varumärket

---

Anteckning om protokolljustering

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Kollektivtrafiksektionen beslutar att lansera varumärket Jonne&Minne i Kotka-Fredrikshamnsregionens lokaltrafik.

Beslut: Godkändes.

I protokollet antecknades att medlem Kirsi Mäkinen anlände kl. 16.50 vid detta ärende.

Verkställighet: Utdrag: Markku Hannonen  
Simo Virtanen  
Fredrikshamns stad  
Pyttis kommun

Anvisning för omprövningsbegäran

---

Anteckning om protokolljustering

---

D/2231/08.01.00.01/2020

## 16 § Biljettsamarbetet inom lokaltågspiloten

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 16

Beredare: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284

Sammanfattning:

De behöriga kollektivtrafikmyndigheterna i Kotka och Kouvola, landskapsförbundet, VR och LMJ Oy har i samarbete berett en gemensam färdbiljettprodukt för kollektivtrafiken i Kymmenedalen. Sambiljetten förverkligas som ett försök och avsikten är att den tas i bruk som mobilbiljett i september 2020.

Ärende:

De behöriga kollektivtrafikmyndigheterna i Kotka och Kouvola, landskapsförbundet, VR och LMJ Oy har i samarbete berett ett försök med en gemensam färdbiljettprodukt för kollektivtrafiken i Kymmenedalen. Införandet av en enhetlig färdbiljett har redan länge varit ett mål inom området, eftersom det pendlas livligt mellan södra och norra Kymmenedalen. Med biljetten eftersträvar man att öka användningen av tåg både för etablering av den ökade trafiken i den pågående tågspiloten och på grund av den trafikolägenhet som det kommande byggprojektet på Rv 8. Ökad användning av tåg främjar hållbara transportsätt.

Biljetten, som fått arbetsnamnet Kymmenedalen-biljetten, förverkligas som mobilbiljett på grund av lättillgängligheten och det skäligt prissatta tekniska arrangemanget. Biljetten förverkligas som en Waltti-mobilbiljett, där det för tågresa mellan Kotka och Kouvola grundas ett eget verksamhetsområde, som Kouvola eller Kotka administrerar på ett sätt som det avtalas om särskilt. 0} För köpet av mobilbiljetten ska man ladda ner den avgiftsfria Waltti-appen i telefonen från telefonens appbutik (Android- eller ios). Separata tågbiljetter köps dock också i fortsättningen via VR:s försäljningskanaler. I och med den nya biljettprodukten får man i Kotkaregionen också en beredskap att ta i bruk en Waltti-mobilbiljett i lokaltrafiken.

I försöket blir Kymmenedalen-biljetten först tillgänglig som engångsbiljett och periodbiljett för vuxna. Senare är det meningen att utveckla biljetten också för andra kundgrupper. Biljetter för särskilda grupper finns samtidigt fortfarande att få som separata genom de traditionella försäljningskanalerna.

### Följande kombinationsbiljettprodukter blir tillgängliga

#### Enkelbiljett inom staden

- Lokaltrafik + tågresa inom staden
- I Kouvola inom zonerna A–B 5 €
- Inom Kotkaregionens zoner A och B 5 €
- Inom Kotkaregionens zoner C och D 7 €
- Giltig 2 h

---

Anteckning om protokolljustering

**Enkelbiljett båda städerna**

- Berättigar till tågresan mellan städerna och bussresor inom båda städernas lokaltrafik på alla zoner
- Pris 7 €
- Giltig 2 h

**Periodbiljett**

- Tåg inom staden + lokaltrafik Kouvola 55 €, motsvarande i Kotka 65 €
- Lokaltrafik inom staden + tåg mellan städerna 99 €
- Lokaltrafik inom båda städerna + tåg mellan städerna 120 €
- Giltig i 30 dygn efter den första dagen då den tagits i bruk

Vid planeringen av biljettprodukten har man utgått från att den är förmånlig för användarna och lättförståelig som produkt. Att biljetterna är förmånliga innebär att de som arrangerar kollektivtrafiken prutar på den vanliga biljettintäkten för de resors del som görs med Kymmenedalen-biljetten. Målet är dock att ökande användning av kollektivtrafiken bringar förlorade euron tillbaka. I inledningsskedet av användningen av biljetten är det inte att vänta att de ekonomiska verkningarna är särskilt betydande. Av ekonomiska skäl skaffas det inget separat tekniskt system för biljettkontrollen, utan kontrollen i bussar och tåg görs visuellt. Det inverkar i viss mån minskande på noggrannheten i uppföljningen av hur biljetterna används.

Kouvola stad har för sin del beslutat om förverkligandet av Kymmenedalen-biljetten. Eftersom biljettprodukten ändå grundar sig på rörlighetsbehov som omfattar både södra och norra Kymmenedalen, är Kouvolas beslut villkorligt i fråga om att också den behöriga myndigheten i Kotka tar biljettprodukten i bruk. Kommunerna inom verksamhetsområdet för persontrafikenheten i Kotka har meddelat att de godkänner att biljetten tas i bruk.

För att genomföra biljettförsöket är det meningen att upprätta ett avtal mellan de behöriga kollektivtrafikmyndigheterna i Kotka och Kouvola och VR.

För införandet av mobilbiljetten gör de behöriga myndigheterna upp separata avtal med LMJ Oy. Målet för biljettförsöket är att utveckla en varaktig biljettprodukt. Försöket pågår till slutet av lokaltågspiloten och högst t.o.m. 31.12.2021.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Kollektivtrafiksektionen beslutar

- att den behöriga kollektivtrafikmyndigheten i Kotkaregionen deltar i biljettförsöket, tar i bruk den ovan beskrivna sambiljetten och ingår de avtal som behövs för detta
- att för Kotka verksamhetsområdes del godkänna ovan anförda sambiljettprodukter och deras prissättning.

Denna paragraf justeras på sammanträdet.

Beslut: Godkändes.

Denna paragraf justerades på sammanträdet.

Verkställighet: Utdrag: Markku Hannonen  
Simo Virtanen  
Fredrikshamns stad  
Pyttis kommun  
LMJ Oy  
Kouvola stad  
Landskapsförbundet  
VR

Anvisning för omprövningsbegäran

---

Anteckning om protokolljustering

---

D/2232/08.01.00.01/2020

## 17 § LMJ:s ändring av avtalsstrukturen och upphandlingen av tilläggstjänster

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 17

Beredare: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284

Sammanfattning:

LMJ Oy, som producerar Waltti-biljetten och betalningssystemet för den, omarbetar sin avtalsstruktur så att bolagets grundläggande tjänster är desamma för alla kunder och utvecklingsarbetet samt mera omfattande tjänster görs kundspecifika. Inom Kotka-Fredrikshamnsregionen sjunker priset för grundläggande tjänster litet, men priserna för de nya tjänster som behövs i regionen ökar den totala kostnaden något.

Ärende:

LMJ Oy, som ägs av de behöriga kollektivtrafikmyndigheterna tillsammans och ansvarar för Waltti-biljett- och betalningssystemet, har vid sin bolagsstämma beslutat att revidera sin avtalsstruktur. Som kunder har bolaget behöriga kollektivtrafikmyndigheter i olika stadsregioner med servicebehovs som skiljer sig betydligt från varandra.

LMJ Oy separerar de gemensamma grundläggande tjänsterna, de utvidgade tjänsterna och utvecklingsarbetet som görs åt kunderna. Varje behörig myndighet som är kund ansvarar i fortsättningen precisare än förr för kostnaderna för sina egna tjänster. Det blir också lättare att genomföra olika servicenivåer i stadsregionerna.

Inom Kotka-Fredrikshamnsregionen innebär detta att kostnaderna för grundläggande tjänster minskar med ca 10 % till en nivå på 10 000 €/mån. De grundläggande tjänsterna inbegriper i fortsättningen LMJ:s förvaltningstjänst, digitala och fysiska försäljningskanaler, det identifikationsbaserade bakgrundssystemet och dess gränssnitt, rapportering, clearing, trafikhanterings infotjänster och upprätthållandet av tjänsterna Waltti 1.0 och 2.0. Utvecklingsarbetet som hänför sig till det identifikationsbaserade bakgrundssystemet kommer åren 2020–21 att dessutom kosta ca 12 000 €.

Ett identifikationsbaserat bakgrundssystem är kärnan i ett modernt biljett- och betalningssystem som utvecklas. Där sparas informationen om reserätterna och -användningen i ett bakgrundssystem, och resekort och andra verifikationsinstrument fungerar endast vid identifikation av passageraren. Enligt 157 § i lagen om transportservice (320/2017) ska den behöriga myndigheten vid upphandling av mobilitetstjänster eller biljett- och betalningssystem i anslutning till dem förutsätta att tjänsteleverantörens på biljettprodukterna baserade reserätter kan visas i det bakomliggande systemet med hjälp av ett elektroniskt kommunikationsnät, och allmänt tillgänglig teknik ska kunna användas för att visa reserätten. Behandlingen av information sker direkt i bakgrundssystemet, vilket medför att också kravnivån på säkerhetsbehandlingen av korten sjunker.

---

Anteckning om protokolljustering

Utöver grundläggande tjänster behöver regionen också tilläggstjänster och utvecklingsarbete, vilkas kostnader ökar den tidigare totala kostnaden. Tilläggstjänster och utvecklingsarbete behövs för att förverkliga Waltti-mobilbiljetten, Kymmenedalen-biljetten och passagerarinfosystemet.

Waltti-mobiltjänsterna är ett försäljnings- och kommunikationssystem som är byggt på ett identifikationsbaserat bakgrundssystem. Det möjliggör försäljningen av olika biljetter, kommunikationen och användningen av rutsökningstjänster i samma applikation. Systemet möjliggör också användningen av olika betalningssätt från betalkort till mobiloperatörer. Betalningslösningarna kan utbyggas senare i ett separat projekt till att omfatta t.ex. olika tjänsteproducenters betalningsprodukter. Mobiltjänsterna tas i bruk i lokaltrafiken i Kotka och Kouvola och i tågtrafiken inom Kymmenedalen.

Kostnaden för införandet av mobiltjänsterna under tiden 2020–21 är ca 11 000 €. Upprätthållandet av tjänsterna kostar från och med ibruktagningen 600 €/mån. Avsikten är att ta mobiltjänsterna i bruk hösten 2020.

Passagerarinfosystemet producerar realtidsinformation och rapportering om fordonens rörelser till kollektivtrafikmyndigheten. Med hjälp av det kan platsinformation om fordonen, realtidsprognoser om hur fordonen rör sig och meddelanden om störningar visas för passagerarna i ruttplaneraren. Systemet kan tas i bruk när man genom konkurrensutsättningen övergår till en nyare fordonspark och fordonsapparater år 2021. Kostnaden för ibruktagningen av systemet är ca 3000 € och driftskostnaden 1 950 €/mån.

Ovan nämnda tjänster har beskrivits mer detaljerat i offerterna som finns som bilaga. Den behöriga myndighetens medlemskommuner är beredda på genomförande av avtalen och på kostnaderna.

Bilagor: LMJ Oy:s offerter på utvecklingsarbete och nya tjänster

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Kollektivtrafiksektionen beslutar att godkänna upphandlingen av ovan anförda tilläggstjänster enligt LMJ Oy:s offerter.

Denna paragraf justeras på sammanträdet.

Beslut: Godkändes.

Denna paragraf justerades på sammanträdet.

Verkställighet: Utdrag: LMJ Oy  
Markku Hannonen  
Simo Virtanen  
Fredrikshamns stad  
Pyttis kommun

Anteckning om protokolljustering

---

Anvisning för omprövningsbegäran

---

Anteckning om protokolljustering

--	--	--



---

D/2234/08.01.00.01/2020

## 18 § Konkurrensutsättning av kollektivtrafiken i Kotka-Fredrikshamnsregionen

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 18

Beredare: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284

Sammanfattning:

Trafikeringsavtalen om lokaltrafiken inom regionen går ut sommaren 2021.

Avtalen konkurrensutsätts hösten 2020. För konkurrensutsättningen har det gjorts granskningar av drivkrafterna, linjenäten och ändringarna av servicenäten. Kommunernas mål i fråga om kolneutralitet och kraven i EU-direktivet om rena fordon styr upphandlingen i riktning mot fordon med låg utsläppsnivå. Kostnadstrycket styr mot längre avtalstider. Säkerställandet av konkurrensen begränsar omfattningen av de avtal som konkurrensutsätts. Avtalen konkurrensutsätts samtidigt med varandra.

Ärende:

Trafikeringsavtalen om lokaltrafiken inom regionen går ut sommaren 2021. Om konkurrensutsättningen av trafikeringsavtalen har det publicerats en EU-upphandlingsannons i september 2019. Detta möjliggör inledning av konkurrensutsättningen från och med slutet av september 2020. Avsikten är att de nya trafikfunktionerna ska börja i juni och augusti 2021.

För upphandlingen har det gjorts förhandsutredningar av alternativa drivkrafter och utvecklingen av linjenäten och kommunerna och samkommunen för social- och hälsovården tillfrågats om förändringar i servicenätet som man känner till.

Objekten inom servicenätet hålls huvudsakligen oförändrade. Fredrikshamn har informerat om indragning av skolor som man känner till, i Kotka finns det en tidsmässig flexibilitet i daghems- och skolnätplanen, men man vet vilka objekten är. Pyttis och Kymsote har inte informerat om ändringar i servicenätet. Det är en utmaning att förutspå näten långt i framtiden, omvärlden förändras snabbt. De trafikområden som är centrala med tanke på den trafik som ska upphandlas bibehålls dock i hög grad, även om enskilda objekt förändras. Den trafik som upphandlas kan vid behov också anpassas till det förändrade behovet.

Enligt linjenätsutredningen är det nuvarande linjenätet ganska effektivt. Antalet passagerare per linjekilometer är bra. Styrkor hos det nuvarande linjenätet är dess balans och täckning av området, god tillgänglighet för kunderna, rätt fåtaliga omstigningar och en effektiv användning av fordonsparken och chaufförernas arbetstid. Det finns också utvecklingsmöjligheter: I Kotka är det möjligt att lite förenkla linjenätet och minska antalet olika linjenummer med ruttvariationer så att det blir lättare att uppfatta för användarna. I Karhula utreds användningsmöjligheten för en ringformad linje. En starkare koppling av Sutela till lokaltrafiken undersöks för att underlätta resekedjorna inom den långväga trafiken.

---

Anteckning om protokolljustering

För Fredrikshamns del utreds om linje 1 ska utsträckas till yrkesinstitutet också på eftermiddagarna. Likaså möjligheten att en del av turerna på linje 1 skulle röra sig mer i staden. För Pyttis del betjänar linjenätet i nuvarande form. Det skulle finnas en del efterfrågan på turer till Kotka och Karhula, men kostnaderna för dem kan bli höga.

Vid sidan av utveckling av det nuvarande linjenätet har man undersökt Kotka grönas motion om en reform av hela kollektivtrafiksystemet i regionens lokaltrafik. Kärnan för linjenätet skulle bestå av två ringformade, långa linjer i Kotka och en snabb tur som skulle gå fram och tillbaka mellan Pyttis och Fredrikshamn. Ringlinjerna skulle köras i två riktningarna med 5–10 minuters mellanrum kl. 5–23 och den regionala linjen med 30 minuters mellanrum. I Kotka skulle de centrala omstigningshallplatserna placeras i Sutela, Kymmene station och Otsola. Mellan omstigningshallplatserna och boende-/arbetsplatserna skulle det ordnas anropsstyrd taxitrafik. Enligt en kalkyl utifrån förslaget skulle de två stomlinjerna inom Kotkaområdet producera 7056 fordonskilometer och 360 linjetimmar under vardagsdygn. Dessutom skulle stomlinjen mellan Pyttis och Fredrikshamn producera 3024 km och 72 linjetimmar per dygn. Utöver trafiken på stomlinjerna skulle det produceras en anropsstyrd taxitjänst från de olika omstigningshallplatserna. Sådana hållplatser skulle det uppskattningsvis finnas två i Pyttis, tre i Kotka samt två i Fredrikshamn. Till det i motionen beskrivna alternativa systemets styrkor hör en förmåga att smidigt transportera människor mellan centrumen vid stomlinjerna. Detta skulle öka användningen av kollektivtrafik i synnerhet i centrumen och annanstans i närheten av stomtrafiken. Också de kunder som kommer till stomlinjen med anropsstyrd taxi skulle uppskatta den korta väntetiden och det förmånliga priset. I nackdelarna med systemet skulle ingå relativt frekventa omstigningar, långa och ganska långsamma resor på stomlinjerna, på en del ställen också lång väg till och från hållplatsen. Upphandlingen av trafiken skulle ändå bli jämförelsevis dyr. Bussystemet skulle som helhet producera 10 080 km och 432 linjetimmar dagligen, med 24 bilars fordonspark. Med det nuvarande avtalspriset skulle årskostnaden vara ca 8,2 miljoner euro. Utöver det skulle det komma kostnaden för områdena för anropsstyrd taxi, som med 10 bilar i genomsnitt skulle uppgå till ca 3,5 miljoner euro om året. En övergång till ett nytt kollektivtrafiksystem som beskrivs i motionen är inte motiverad i det här skedet på grund av de kostnadseffekter och -risker som hänför sig till systembytet.

I fråga om drivkraft är en övergång till fordon med låga utsläpp motiverat med tanke på kommunernas klimat- och utsläpps- samt imagemål. Låga utsläpp är också med tanke på passagerarna en positiv orsak att välja kollektivtrafiken. Övergången motiveras också av EU-direktivet om rena fordon, vars nationella tillämpningssätt det inte ännu slutgiltigt har beslutats om. Direktivet torde ålägga dem som arrangerar kollektivtrafik att i tre faser övergå till drivkrafter som i direktivet anvisas som rena. I de första stegen bör andelen rena fordon vara först 41 %, sedan 62 %, varav hälften elfordon. Eftersom de avtal som nu konkurrensutsätts kan vara långvariga är det motiverat att beakta övergångsåliggandet vid upphandlingen. Annars kan man senare stå inför ett svårt och dyrt engångsgenomförande. Staten ger stöd för tilläggskostnader som medförs av övergången till rena drivkrafter från och med år 2022.

Vid konkurrensutsättningen kan drivkrafter poängsättas direkt på olika sätt, eller poängsättningen kan grunda sig enbart på utsläppsnivån. Utöver koldioxidutsläppen påverkar drivkrafterna emellertid också mängden partikelutsläpp och buller samt passagerarnas upplevelse, och då kan också dessa faktorer poängsättas. El har flest positiva effekter ända till buller och kundupplevelse, men i fråga om olika utsläpp är biogas på samma nivå som el. Biodiesel klarar sig i fråga om växthusgaserna, men producerar mer finpartiklar än biogas och också en aning mera buller.

Kostnaderna för drivkrafterna skiljer sig också åt. Biodieselanvändning motsvarar traditionell diesel som investering, men bränslet är ca 15 % dyrare. Investeringen i gasbilar är 25 % större än i diesel, men användningen 10 % förmånligare. Investeringen i elbilar är dubbel jämfört med diesel, men användningen 70 % förmånligare på grund av drivkraftens pris och mindre underhållsbehov. Elbilarna behöver också laddningsinfrastruktur, som kan bekostas av staden, något annat företag eller trafikföretaget självt. Laddningen kan vara snabbaddning som görs ofta (ca 250 000 €/laddningsstation) eller långsammare laddning på depån (ca 50 000 €/laddningspunkt).

Drivkrafterna är olika också i fråga om t.ex. bussarnas aktionsradie. Tills vidare lämpar sig el bäst på korta rutter, medan längre rutter förutsätter gas- eller dieslbilar. Även eftermarknaden för bilarna påverkar prissättningen. Elbilar som förutsätter en stor inledande investering behöver ett långvarigt avtal så att de hinner dra nytta av den förmånliga driften. Leveranstiderna för nya bussar, i synnerhet sådana som skiljer sig från traditionella dieselfordon, är långa. Den nya trafiken som konkurrensutsätts torde börja innan trafikidkaren har fått tillgång till eventuella nya fordon. Därför torde det i avtalet beviljas en övergångstid för ibruktagningen av nya fordon.

Persontransportenheten konkurrensutsätter de regionala trafikavtalen hösten 2020 så att avtalen konkurrensutsätts samtidigt. Vid beredningen av konkurrensutsättningen anlitas sakkunnigtjänster utgående från stadsplaneringens ramavtal för trafikplanering. Kommunerna inom verksamhetsområdet kan ta ställning till konkurrensutsättningshandlingarna innan konkurrensutsättningen inleds. Målet är att avgöra leverantörerna för trafikavtalen inom loppet av år 2020.

Bilagor: Linjenätsgranskning  
Drivkraftsutredning

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Kollektivtrafiksektionen beslutar följande i fråga om konkurrensutsättningen av de regionala trafikavtalen:

- linjenätets grund utgörs av den nuvarande linjenätsstrukturen och linjenätet kan vidareutvecklas i samband med konkurrensutsättningen
- de nuvarande linjernas användningsgrader utreds
- i fråga om drivkrafterna övergår man till drivkrafter med låga utsläpp
- vid poängsättningen av drivkraften betonas de önskade egenskaperna och utsläppsverkningarna i stället för namngivna drivkrafter – som ett undantag från detta beaktas dock inverkan av direktivet om rena fordon så att direktivets krav på dem som arrangerar trafik uppfylls under avtalsperioden
- det utreds om man i den trafik som upphandlas kan få statens stöd till tilläggskostnaderna för övergången till rena fordon
- vid konkurrensutsättningen beaktas det varumärke som tagits fram för kollektivtrafiken i Kotkaregionen
- vid beredningen av konkurrensutsättningen utnyttjas sakkunnigarbete utgående från ramavtalet
- persontransportenheten hör kommunerna inom verksamhetsområdet för att säkerställa deras linjenät och servicenivå innan konkurrensutsättningen inleds
- målet är att avgöra leverantörerna av trafikavtalen inom loppet av år 2020

Anteckning om protokolljustering

Behandling av ärendet: Medlem Petri Pietiläinen gjorde ett ändringsförslag enligt följande (första punkten i förslaget ändrad):

Kollektivtrafiksektionen beslutar följande i fråga om konkurrensutsättningen av de regionala trafikavtalen:

- linjenätets grund utgörs av den nuvarande linjenätsstrukturen och linjenätet vidareutvecklas i samband med konkurrensutsättningen
- de nuvarande linjernas användningsgrader utreds
- i fråga om drivkrafterna övergår man till drivkrafter med låga utsläpp
- vid poängsättningen av drivkraften betonas de önskade egenskaperna och utsläppsverkningsarna i stället för namngivna drivkrafter – som ett undantag från detta beaktas dock inverkan av direktivet om rena fordon så att direktivets krav på dem som arrangerar trafik uppfylls under avtalsperioden
- det utreds om man i den trafik som upphandlas kan få statens stöd till tilläggskostnaderna för övergången till rena fordon
- vid konkurrensutsättningen beaktas det varumärke som tagits fram för kollektivtrafiken i Kotkaregionen
- vid beredningen av konkurrensutsättningen utnyttjas sakkunnigarbete utgående från ramavtalet
- persontransportenheten hör kommunerna inom verksamhetsområdet för att säkerställa deras linjenät och servicenivå innan konkurrensutsättningen inleds
- målet är att avgöra leverantörerna av trafikavtalen inom loppet av år 2020

Konstaterades att sektionen enhälligt understödde Petri Pietiläinens ändringsförslag.

Beslut: Kollektivtrafiksektionen beslutade följande i fråga om konkurrensutsättningen av de regionala trafikavtalen:

- linjenätets grund utgörs av den nuvarande linjenätsstrukturen och linjenätet vidareutvecklas i samband med konkurrensutsättningen
- de nuvarande linjernas användningsgrader utreds
- i fråga om drivkrafterna övergår man till drivkrafter med låga utsläpp

Anteckning om protokolljustering

- 
- vid poängsättningen av drivkraften betonas de önskade egenskaperna och utsläppsverkningarna i stället för namngivna drivkrafter – som ett undantag från detta beaktas dock inverkan av direktivet om rena fordon så att direktivets krav på dem som arrangerar trafik uppfylls under avtalsperioden
  - det utreds om man i den trafik som upphandlas kan få statens stöd till tilläggskostnaderna för övergången till rena fordon
  - vid konkurrensutsättningen beaktas det varumärke som tagits fram för kollektivtrafiken i Kotkaregionen
  - vid beredningen av konkurrensutsättningen utnyttjas sakkunnigarbete utgående från ramavtalet
  - persontransportenheten hör kommunerna inom verksamhetsområdet för att säkerställa deras linjenät och servicenivå innan konkurrensutsättningen inleds
  - målet är att avgöra leverantörerna av trafikavtalen inom loppet av år 2020

Verkställighet:

Utdrag: Markku Hannonen  
Simo Virtanen  
Fredrikshamns stad  
Pyttis kommun

Anvisning för omprövningsbegäran

---

Anteckning om protokolljustering

---

D/2246/08.00.00.03/2020

## 19 § Införande och prissättning av mobilbiljett inom lokaltrafiken

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 19

Beredare: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284

Sammanfattning:

I samband med att sambiljetten för Kymmenedalen införs uppstår också tekniska förutsättningar för införandet av en Waltti-mobilbiljett i Kotka-Fredrikshamnsregionens lokaltrafik. Kollektivtrafiksektionen beslutar om prissättningen och införandet av biljetterna.

Ärende:

I samband med att sambiljetten för Kymmenedalen införs uppstår också tekniska förutsättningar för införandet av en Waltti-mobilbiljett i Kotka-Fredrikshamnsregionens lokaltrafik. Waltti-mobilbiljetten gagnar passagerarna genom att både lokaltrafikens biljetter och Kymmenedalens sambiljett fås under samma biljettapplikation. Till appen an knyter också en digital ruttplanerare, där man kan visa information som betjänar passagerarna, såsom realtidsinformation om när bilarna kommer. Införandet av en Waltti-mobilbiljett i lokaltrafiken ger inte upphov till separata tilläggskostnader jämfört med endast sambiljetten.

Kollektivtrafiksektionen beslöt år 2016 att den behöriga myndigheten inom Kotkaregionen är beredd att avtala om ordnandet av mobilbetalning med olika operatörer med enhetliga villkor. Prissättningsgrunden i beslutet har varit att operatören betalar tariffen enligt värdebiljetten för köpta biljetter till den behöriga myndigheten i Kotka. Dessutom ska kundpriset för mobilbiljetten vara lägre än den gällande enkelbiljetttariffen vid respektive tidpunkt.

Trafikchef Simo Virtanen presenterar alternativa prissättningsmodeller för sektionen. Förhållandet till prissättningen av de nu tillgängliga Waltti-biljetterna och till utomstående operatörers mobilbiljetter bör dryftas. Sektionen beslutar om den modell som används.

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Kollektivtrafiksektionen

- beslutar att införa en mobilbiljett i lokaltrafiken
- om prissättningen av mobilbiljetten i lokaltrafiken utgående från presentationen

Beslut: Godkändes.

Verkställighet: Utdrag Kotka stad, Persontrafikenheten  
Fredrikshamns stad, Simo  
Kaksonen  
Pyttis kommun, Janne Kaulio

Anvisning för omprövningsbegäran

---

Anteckning om protokolljustering

---

D/1775/08.01.00.02/2020

## 20 § Svar på fullmäktigemotionen om en servicelinje till Katariinan meripuisto

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 20

Beredare: Trafikchef Simo Virtanen, tfn 040 631 0857

Sammanfattning: Fullmäktigeledamot Pirjo Tujula v(ob) lämnade 8.1.2020 in en fullmäktigemotion om en servicelinje till Katariinan meripuisto. Ett försök med linjen har gjorts under sommaren 2020.

Ärende: I fullmäktigeledamoten Pirjo Tujulas fullmäktigemotion föreslås att det grundas en servicelinje mellan salutorget och Katariinan Meripuisto. Stadsstyrelsen behandlade ärendet i början av sommaren och föreslog att det skulle göras ett försök med den föreslagna trafiken under sommaren 2020. Sannolika användare av linjen var Kotkabor och turister.

Persontransportenheten bad om en offert på trafiken. Enligt offerten skulle den totala kostnaden för daglig trafik i juli och juni vara ca 18 000 € (moms 0 %). Trafiken skulle köras med en timmes intervaller med fordon med 19 platser under tiden kl. 10-16. Tilläggskostnaderna för informationen skulle uppskattningsvis vara 2 000 €. Kostnaden beaktas i tilläggsbudgeten som i varje fall behövs för år 2020.

På grund av tillgången till fordon och ordnandet av chaufförernas arbetsskift var det möjligt att inleda trafiken tidigast 6.7.2020.

Det var en liten anskaffning som genomfördes som direkt köp, så att man hann genomföra försökstrafiken under den innevarande sommaren. Vanlig konkurrensutsättning skulle ha lett till att försöket hade skjutits upp till följande år. Förfarandet följde Kotka stads upphandlingsanvisning.

Servicetrafiken för tidsperioden 6.7-31.8.2020 anskaffades enligt en offert från Jyrkilä Oy. Passagerardata insamlades så att man känner till efterfrågan på linjen med tanke på beslutsfattandet inför kommande år.

Avgångarna på linjen skedde från salutorget i Kotka vid jämna timmar kl. 10.00-15.00. Körrutten gick från salutorget via Kirkkokatu och Koulukatu till Katariinan Meripuisto, därifrån återresan till salutorget gick via Mansikkalahti, Sapokka och Ruotsinsalmenkatu.

Enligt rapporterna och statistiken för juli var köpet av trafik (netto) 7 847,87 € (inkl. moms), passagerarantalet sammanlagt 165, dvs. i juli uppgick stadens stöd per resa till 47,56 € (inkl. moms)

---

Anteckning om protokolljustering



För augusti under tiden 1–11.8.2020 (dvs. innan skolorna började) visar statistiken på ett passagerarantal på 64 och för 12–23.8 (när skolorna börjat) sammanlagt 42 passagerare. Hela statistiken för augusti erhålls under första hälften av september. Trafiken utvärderas som en helhet på basis av det faktiska antalet påstigningar och responsen. Den användning som man för närvarande känner till talar inte för att trafiken ska göras ordinarie.

Bilagor: Fullmäktigemotionen 8.1.2020

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Kollektivtrafiksektionen beslutar att sända det ovan anförda till Kotka stadsstyrelse som sitt svar på fullmäktigemotionen.

Beslut: Godkändes.

Verkställighet: Utdrag: Stadsstyrelsen.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran

(KommunalL136 §)

---

Anteckning om protokolljustering

D/2240/08.00.00.03/2020

**21 § Persontransportenhetens aktualitetsöversikt**

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 21

- Beredare: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284
- Föredragningstext: Trafikchef Simo Virtanen och stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen berättar om persontransportenhetens verksamhet och aktuella frågor.
- Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen
- Förslag: Kollektivtrafiksektionen beslutar att anteckna föredragningen för kännedom.
- Behandling av ärendet: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen och trafikchef Simo Virtanen berättade om persontransportenhetens verksamhet och aktuella frågor.
- Beslut: Antecknades för kännedom.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL136 §)

---

Anteckning om protokolljustering
----------------------------------

**22 § Övriga ärenden**

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 22

**De som reser i kollektivtrafiken med rullatorer**

Kirsi Mäkinen frågade om befriande av passagerare med rullator från avgiften. Det konstaterades att en principiell diskussion om frågan har förts tidigare i sektionen.

**Trafiken till Zsar Outlet**

Mäkinen frågade om linjen till Zsar Outlet fortfarande körs. Simo Virtanen svarade att den körs tills vidare, avtalet är i kraft till årets slut.

Ingen anvisning om omprövningsbegäran (KommunalL136 §)

---

Anteckning om protokolljustering

--	--	--

---

D/2288/08.01.00.03/2020

## 23 § Utvecklingsprojekt för biljett- och betalningssystemet 2021

Kollektivtrafiksektionen 3.9.2020 § 23

Beredare: Trafikchef Simo Virtanen, tfn 040 631 0857  
Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen, tfn 0400 760 284

Sammanfattning: LMJ Oy som producerar biljett- och betalningssystemet gör en ansökan om statsbidrag för utveckling av systemen år 2021. De behöriga kollektivtrafikmyndigheterna som är kunder hos LMJ kan ansluta sig till utvecklingsprojekten, varvid kostnaderna fördelas mellan de deltagande stadsregionerna.

Ärende: LMJ Oy som producerar biljett- och betalningssystemet gör en ansökan om statsbidrag för utveckling av systemen år 2021. Systemutvecklingen hänför sig till förbättring av det identifikationsbaserade bakgrundssystemet och utvecklingen av egenskaperna. Egenskaperna anknyter t.ex. till betalningssätten, identifikationernas mångsidighet, automatiska biljettprodukter, laddningen av biljetter, tjänsternas kompatibilitet mellan stadsregionerna, utveckling av näthandeln och mobiltjänsten, skötseln av ärenden för någon annans räkning, trafikplaneringen, styrningen av informationsskärmar och passagerarräkningen.

De behöriga kollektivtrafikmyndigheter som är kunder hos LMJ kan ansluta sig till utvecklingsprojekten, varvid kostnaderna fördelas mellan de stadsregioner som deltar. Utvecklingsprojekten har beskrivits koncist i en lista som finns som bilaga. Centrala åtgärder för den behöriga myndigheten i Kotka är reformer som gör det lättare för kunderna och hänför sig till biljettköp och användning. För närvarande ser man inget behov av t.ex. styrning av skärmar eller räkning av passagerarna i realtid.

Den behöriga myndigheten i Kotka föreslår att projekten 1–3 förverkligas inom dess verksamhetsområde. Dess andel av kostnaderna för projekten anges inom parentes.

1. Kontaktlös betalning (cEMV) + HRT/LMJ gemensamt bakgrundssystem (ABT) (35 000 €)
2. Nya biljettprodukter och utbyggande av identifikationsbaseringen (11 090 €)
3. Vidareutveckling av mobiltjänsterna och sammanvändbarheten mellan stadsregionerna (11 500 €)

Bilagor: LMJ:s utvecklingsprojekt 2021

---

Anteckning om protokolljustering

Föredragande: Stadsplaneringsdirektör Markku Hannonen

Förslag: Kollektivtrafiksektionen beslutar att den behöriga myndigheten i Kotka deltar i de i bilagan beskrivna utvecklingsprojekten 1–3

Beslut: Godkändes.

Verkställighet: Utdrag: Kotka stad  
Fredrikshamns stad  
Pyttis kommun

Anvisning för omprövningsbegäran

---

Anteckning om protokolljustering

## ANVISNING 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.0}

Paragraferna: 11—13, 20—22

I följande beslut får det enligt 132 § i upphandlingslagen ändring inte sökas med stöd av kommunallagen eller lagen om rättegång i förvaltningsärenden, eftersom det är fråga om ärenden som hör till marknadsdomstolens behörighet.

Paragraferna: -

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

Paragraferna: 14—19, 23

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

### Anvisningar för omprövningsbegäran

**Ärendena** 14—19, 23 §

**Omprövningsmyndighet och rätt att begära omprövning** I ovan nämnda beslut kan ändring sökas genom omprövningsbegäran hos **kollektivtrafiksektionen**

Omprövning får begäras

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

**Avgift för omprövningsbegäran**

Behandlingen av en omprövningsbegäran är avgiftsfri.

**Tidsfristen för omprövningsbegäran**

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

En part anses ha fått del av ett beslut, om annat inte bevisas, inom sju (7) dagar från att brevet skickats 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 från avsändandet av meddelandet, om annat inte bevisas.

En kommunmedlem anses ha fått del av ett beslut sju dagar efter det att protokollet fanns tillgängligt i det allmänna datanätet 9.9.2020.

Dagen för delfåendet medräknas inte i tidsfristen för begäran om omprövning. Om den sista dagen under tidsfristen för begäran om omprövning är en helgdag, självständighetsdagen, Första maj, jul- eller midsommarafton eller en helgfri lördag, får begäran om omprövning anföras den första vardagen efter den.

### **Omprövningsbegärens form, innehåll och bilagor**

En begäran om omprövning ska anföras skriftligt. Ett elektroniskt dokument uppfyller också kravet på skriftlig form.

Av begäran om omprövning ska framgå

- i vilket beslut det söks ändring
- på vilka punkter ändring i beslutet söks och vilka ändringar som yrkas,
- grunderna för ändringsyrkandet.

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

Begäran om omprövning ska undertecknas av den som begär omprövning eller av dennes lagliga företrädare eller ombud. Av skriften ska också framgå den persons namn som begär omprövning, och om hen inte är undertecknare också undertecknarens namn, bostadskommun, postadress och ett telefonnummer, dit meddelanden om ärendet kan sändas. Om meddelanden eller beslut angående begäran om omprövning kan delges som ett elektroniskt beslut, ber myndigheten också om e-postadress som kontaktuppgift.

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

### **Inlämnande av omprövningsbegäran**

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

Begäran om omprövning 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  
Kollektivtrafiksektionen  
Kustaankatu 2, 48100 Kotka  
(PB 205, 48101 Kotka)  
Telefon: 05 234 5218, 05 234 5224 (registratur)  
Fax: 05 234 4252  
E-post: kirjaamo@kotka.fi  
Tjänstetid: Må-fr kl. 8.00-16.00, sommartid som meddelas särskilt må-fr kl. 8.00-15.00.

Jag bekräftar att översättningen till svenska till sitt innehåll överensstämmer med den bifogade kopian av det finskspråkiga protokollet.

Borgå 15.9.2020

Pia Hansson  
auktoriserad översättare från finska till svenska  
(lagen om auktoriserade translatörer 1231/2007)