

**Kollektivtrafiknämnden**

Tid och plats	09:30-16:30, Kalmar länstrafik, Albert Engströms väg, Högsby
Beslutande	Peter Wretlund (S), ordförande Carl-Wiktor Svensson (KD), vice ordförande Magnus Hultman (M) Linda Eriksson (C), ersättare för Jens Robertsson (C) Lillemor Marcus Jonsson (SD) Gylfi Saemundsson (V) Marie Fransson (S)
Tjänstepersoner	Christer Holmgren, trafikdirektör §§ 18–27 Lars Lindahl, kanslichef Henrik Högström, marknadsstrateg § 18 Ulrike Deppert, tjänsteområdesansvarig, Helseplan § 19 Maria Gustafsson, projektledare, NGÖ § 19 Daniel Lindh, Skånetrafiken § 19 Katharina Seijsing, basenhetschef §§ 20–21 Conny Karlsson, basenhetschef § 27 Ulrika Stolt, försäljningsstrateg § 27 John Wernberg, regionsekreterare
Justering	Skjer digitalt.
Paragrafer	16–27
Ordförande	Peter Wretlund (S)
Justerare	Magnus Hultman (M)
Sekreterare	John Wernberg

## § 16

### Godkännande av föredragningslista

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner föredragningslistan med följande ändring:

Kollektivtrafiknämnden kommer vid dagens sammanträde att informeras om ”Slutredovisning av uppdrag om att i dialog med länets kommuner se över nuvarande modell för prisjusteringar av skolbiljetter”.

Kollektivtrafiknämnden beslutar i ärendet vid ett kommande sammanträde.

## § 17

### **Val av justerare**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden utser Magnus Hultman (M) att tillsammans med ordföranden justera protokollet.

## § 18

### Sveriges bästa kvalitet, säkerhet och tillgänglighet

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### Bakgrund

Kalmar länstrafiks kundnöjdhet för 2022 redovisas för linjetrafik, sjuk och färdtjänstresor och handläggning.

I mätningen mäts invånarens nöjdhet, kunders nöjdhet och kunders nöjdhet med den senaste resan. Jämfört med samtliga regioner för 2022 ligger Kalmar länstrafik över genomsnittet nationellt för nöjdhet med den senaste resan, nöjt kundindex, nöjdhet med bemötande från ombord personal, renhållning i fordonen och för information vid förseningar.

För färdtjänst och sjukresor är nöjdheten över målsättningen på 90 procent men gällande nöjdhet med handläggning är resultatet under målsättningen. Jämfört med andra regioner som deltog i mätningen är Kalmar länstrafiks resultat som genomsnittet. Handläggningens resultat påverkas av antal avslag och bifall.

---

#### Föredragande

Henrik Högström, marknadsstrateg

## § 19

### Aktuellt från trafikdirektören

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### Bakgrund

Granskning av projektet LynX i Region Kalmar län

Granskningen utfördes under 2022 med syfte att fastställa om det bedrivits ett samarbete och ett arbetssätt i projektet som följde gällande regelverk, som är fördelaktigt ur ett kvalitets- och ekonomiskt perspektiv och skapade nytta för resenärerna. Projektet har över åren uppvisat flera utmaningar vilket bland annat har resulterat i att tidplanen inte har kunnat hållas. Projektet har kritiserats internt och externt i Region Kalmar län då det har åtföljts av fördringar och förseningar. Metoden för granskningen har varit att granska dokument och genomföra intervjuer enligt en fastställd intervjumall och totalt har 13 personer intervjuats.

Revisionsfrågorna, iakttagelser, bedömningar och rekommendationer redovisas tillsammans. Den sammanfattande bedömningen är att det inte har bedrivits ett samarbete och arbetssätt i projektet som följer gällande regelverk. För upphandlingen saknades en tydlig upphandlingsstrategi och juridisk sakkompetens men att ansatsen om en gemensam upphandling för att skapa ökad nytta för resenärerna var god.

#### Nästa Generation Öresundståg

Bakgrunden och syfte för Nästa Generation Öresundståg (NGÖ) redovisas tillsammans med målsättningarna om baskvalitet, kundnöjdhet, marknadsandel och en ekonomi i balans. Enligt ett samverkansavtal mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Kalmar län, Region Kronoberg, Region Skåne och Västra Götalandsregionen ska parterna samarbeta kring gemensamma upphandlingar av fordon och tjänster. Överenskommelsen reglerar regionernas former för samarbetet, projektets organisation, beslut och beslutsvägar och kostnadsfördelningen. Det har arbetats fram en förstudie för områdena teknik, trafik och verksamhet innehållande bland annat fordonslängd, utformning och prestanda, kundbehov, personalperspektiv, begränsningar av infrastruktur, leveranstid och juridiska förutsättningar.

#### Tågtrafiken

Tidtabellsåret för 2022 startades den 11 december 2021 och då avskaffades tågsträckan för Kustpilen som i stället numera ingår i Krösatågssystemet. Ett nytt avtal med SJ AB för drift och underhåll av fordonen i systemet överklagades av externa part men beviljades inte prövningsrätt av Högsta

förvaltningsdomstolen. Uppstarten av avtalet har kantats av problem gällande underhållet av tågen, problem med ersättningstrafiken samt bemanningen och det pågår en dialog om detta med SJ AB.

Statistik för Stångådalsbanans punktlighet redovisas. På grund av varmt väder och spårhalka har det varit hastighetsnedsättningar vid obevakade övergångar. Det har under året även varit problem med fordonsbrist även om antalet inställda tåg som beror på fordonsbrist minskat från 2021 till 2022.

Statistik för Tjustbanans punktlighet och regularitet redovisas. Under året har det varit problem med fordonsbrist men även här har antalet inställda tåg på banan minskat från 2021 till 2022. Både Stångådalsbanan och Tjustbanan drabbas av inställda tåg och hastighetsnedsättningar på grund av väder. Även påkörda träd har orsakat trafikavbrott som gett skador på fordonen och i sin tur regulariteten.

Trafikverkets projekt Ostlänken mellan Järna och Linköping har en planerad trafikstart 2023. Inriktningen utgår från att Stångådalsbanans funktion ska ges en likvärdig funktion som i dagsläget och projektet ska utgå ifrån följande:

- Anslutning till södra stambanan österut
- Ny station med vändmöjlighet vid Tannerfors Norra
- Resenärer till och från Stångådalsbanan ska ges goda möjligheter att med buss nå viktiga hållpunkter inom Linköping

Kostnaderna för de olika alternativen redovisas.

#### Biogas

EU:s godkännande av undantag för att sälja biogas skattefritt under perioden 2021–2030 har överprövats till EU-kommissionen av ett företag från Tyskland. Med anledning av överprövningen kan skatteundantaget ogiltigförklaras från och med den 4 mars 2023. Regeringen och Skatteverket administrerar frågan som Kalmar länstrafik kommer att följa utvecklingen av.

---

#### Föredragande

Ulrike Deppert, tjänsteområdesansvarig, Helseplan

Maria Gustafsson, projektledare, Nästa Generation Öresundståg (NGÖ)

Daniel Lindh, Skånetrafiken

Christer Holmgren, trafikdirektör

Katharina Seijsing, basenhetschef

## § 20

Ärendenummer KTN 2022/111

### **Slutredovisning av trafikdirektörens uppdrag om att undersöka förutsättningar och konsekvenser för ett stopp vid Mörlunda station**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden godkänner slutredovisning av uppdraget om att undersöka förutsättningar och konsekvenser för ett tågstopp i Mörlunda.

#### **Reservationer**

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) reserverar sig dels mot beslutet om återremiss till förmån för eget förslag, dels mot beslutet av ärendet som helhet.

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig mot beslutet av ärendet som helhet med motivering.

#### **Bakgrund**

Kollektivtrafiknämnden gav den 6 oktober 2022 trafikdirektören uppdrag att i kontakt med Trafikverket undersöka förutsättningar och eventuella konsekvenser för ett tågstopp vid Mörlunda station och att uppdraget ska slutredovisas till kollektivtrafiknämnden.

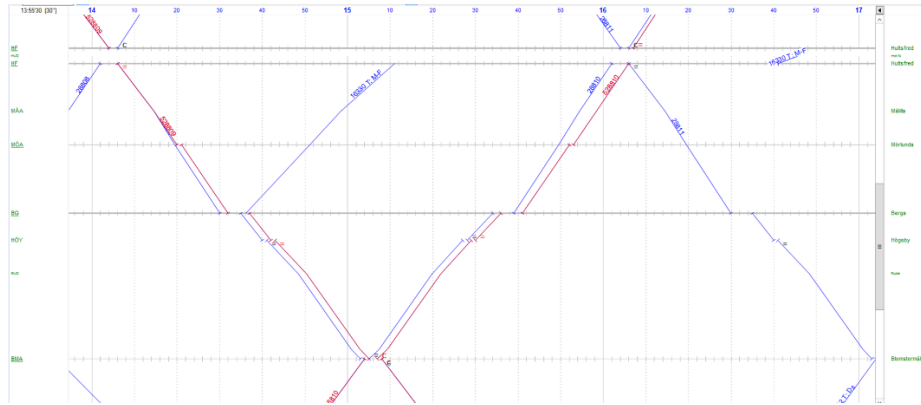
#### **Slutredovisning**

Trafikverket äger, förvaltar och underhåller Stångådalsbanan. Det är Trafikverkets uppgift att planera tågtrafiken därtill att utreda begäran om densamma på statens anläggningar. Vid en begäran utreder Trafikverket vilka förutsättningar som finns för till exempel ett extra uppehåll avseende tidtabell och om det medför förändring i infrastruktur i anläggning vid det tänkta uppehållet och/eller på banan.

Trafikverket ansvarar inte för vilken trafik som bedrivs på banorna utan det är kommersiella företag eller trafikhuvudmän som kör eller organiserar trafiken.

På Stångådalsbanan sker idag tågmöten i Rimforsa, Hultsfred och Blomstermåla. Orsaken till att ett uppehåll i Mörlunda inte kan göras, i befintlig tidtabell, är tiden mellan när tågen ankommer respektive avgår, vid tågmötena i Hultsfred och Blomstermåla, bedöms otillräckligt.

På Stångådalsbanan svarar tågklarare för trafiksäkerheten, de ansvarar för att det endast finns ett tåg på en sträcka mellan två driftplatser (stationer). När ett tåg anländer till en driftplats meddelas det till tågklararen varifrån tåget startade för att därefter ges klartecken att skicka nästa tåg i motsatt riktning, en så kallad tåganmälan. För att tågklararen ska kunna utföra sin tåganmälan bör det vara tre minuter mellan tågen.



Ovanstående bild visar att om man lägger uppehåll för resandebryte vid Mörlunda station förlängs restiden med två minuter i vardera riktningen. Södergående tåg kommer två minuter senare till Blomstermåla vilket medför att tåget även kommer att ankomma Kalmar två minuter senare. Norrgående tåg har tågmöte i Blomstermåla, mötet förskjuts med två minuter och uppehållet för resandebryte i Mörlunda gör att tåget ankommer Hultsfred fyra minuter senare. Tiden mellan ankommande och avgående tåg i Hultsfred blir då endast en minut vilket är för kort för att kunna göra en tåganmälan. Norrgående tåg avgår då två minuter senare.

Det får också konsekvenser på tågen norr om Hultsfred. Då norrgående tåg får en senare avgångstid från Hultsfred blir tiden även för nästa tågmöte för kort, vilket gör att tågmötet i Rimforsa inte håller. Ankomsttiden till Linköping förskjuts då med två minuter.

Tåg som är på sydgång från Rimforsa får således också en senare avgångstid vilket påverkar tågmöten med nästkommande tåg i Hultsfred och Blomstermåla. Under en dag medför det att tågen kommer att få en större avvikelser från tidtabellen ju längre dagen går.

Konsekvensen att införa ett tåguppehåll i Mörlunda medför att restiden förlängs mellan Kalmar och Linköping. Ett tåguppehåll till på sträckan Hultsfred–Blomstermåla kan endast göras om hastigheten på banan höjs och tågen därav kan köra sträckan 2–3 minuter snabbare.

Det finns idag ett samarbetsavtal med Region Östergötland som gäller från december 2021 till december 2033, där finns fastslaget vilka uppehåll som ska finnas mellan Kalmar och Linköping, strukturen bygger på ett uppehåll i varje kommun och idag ingår inte Mörlunda som del av detta. Avtalet med dess struktur är behandlat i kollektivtrafiknämnden och i regionstyrelsen hösten 2020.

Till ovan följer avtal med Trafikverket om ekonomiskt stöd som har att omförhandlas årligen. För närvarande uppgår statsbidraget till 18 miljoner kronor per år med krav om att upprätthålla en interregional trafik med kort övergångstid i Linköping. Med aktuellt statsbidrag har även att säkerställa möjlighet att kunna utföra ett dagsverke i Stockholm under en dag.

### Slutsats

En avstämning har skett med representant för Trafikverkets utredningsledare tillika handläggare av aktuellt statsbidrag. I diskussionen framkommer att



Kalmar länstrafik kan begära att Trafikverkets kapacitetscenter gör en utredning på vilka åtgärder som behövs på infrastrukturen för att möjliggöra ett tåguppehåll, detta till en kostnad av cirka 150 000 kronor. Dock avråder Trafikverket att tillföra fler uppehåll längs Stångådalsbanan med grund i att detta medför längre restider och motverkar inriktningen om effektiva restider och korta byten. Som konsekvens av ett införande kan idag aktuellt statsbidrag komma att dras in.

Utifrån vad som ovan är beskrivet bedömer Kalmar länstrafik att ett tågstopp vid Mörlunda station inte är möjligt och uppdraget som slutredovisat till kollektivtrafiknämnden.

## Överläggning

Under överläggningen redovisas följande förslag.

1. Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) föreslår att kollektivtrafiknämnden återremitterar uppdraget med syfte at fastställa huruvida statsbidrag utgår eller ej för Stångådalsbanan med ett tågstopp i Mörlunda genom en formell förfrågan till Trafikverket. Vi vill också att det tas i beaktan huruvida de nya – snabbare – tågen kan möjliggöra ett tågstopp i Mörlunda i och med att tidskonsekvenserna anges vara ett problem i slutredovisningen.

2. Ordförande föreslår att ärendet avgörs vid dagens sammanträde.

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden om kollektivtrafiknämnden beslutar enligt Carl-Wiktor Svenssons (KD) och Magnus Hultmans (M) förslag om återremiss eller enligt ordförandens förslag om att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Ordföranden finner att kollektivtrafiknämnden beslutar enligt ordförandens förslag.

Omröstning begärs och genomförs enligt följande:

- Ledamot som röstar enligt ordförandes förslag röstar ja
- Ledamot som röstar enligt Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) röstar nej

Omröstningen får följande resultat:

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Carl Wiktor Svensson (KD)		Nej	
Magnus Hultman (M)		Nej	
Linda Eriksson (C)	Ja		
Lillemor Marcus Jonsson (SD)			
Gylfi Saemundsson (V)	Ja		
Marie Fransson (S)	Ja		
Peter Wretlund (S), ordförande	Ja		
<b>Resultat</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

Kollektivtrafiknämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde enligt ordförandens förslag med resultatet fyra ja-röster och tre nej-röster.

Ordföranden frågar härfter om kollektivtrafiknämnden kan besluta enligt redovisat förslag och finner det så.

### **Reservationer**

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) reserverar sig dels mot beslutet om återremiss till förmån för eget förslag, dels mot beslutet som helhet.

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig mot beslutet som helhet med följande motivering:

”Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet då vi vill invänta slutgiltigt svar från Trafiksäkerhetsverket angående deras avsikter med Tjust- och Stångådalsbanan, vilket kan föranleda uppfyllande gällande tidtabell och därmed möjliggöra ett tågstopp i Mörlunda.”

### **Handling**

Tjänsteskrivelse daterad 18 januari 2023

Protokollsutdrag till:

Anders Andersson (KD)

Trafikdirektör

## § 21

Ärendenummer KTN 2020/221

### **Slutredovisning av trafikdirektörens uppdrag om att utreda möjligheterna till utökad pendeltågstrafik mellan Kalmar-Växjö**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden godkänner slutredovisning av uppdrag om att ta fram förslag till överenskommelse för införande av utökad pendeltågstrafik mellan Kalmar och Växjö samt förslag till beslut om trafikplikt.

Till följd av detta godkänner kollektivtrafiknämnden redovisad avsiktsförklaring mellan Region Kalmar län och Region Kronoberg. Region Kronoberg ombesörjer trafikpliktsbeslut.

De ekonomiska konsekvenserna hanteras inom kollektivtrafiknämndens budgetram.

#### **Bakgrund**

Kollektivtrafiknämnden gav trafikdirektören den 22 april 2021 uppdraget om att ta fram förslag till överenskommelse med Region Kronoberg för införande av Krösatåg på sträckan Kalmar–Växjö samt förslag till beslut om trafikplikt för beslut av kollektivtrafiknämnden. Region Kalmar läns kostnad för den utökade trafiken hanteras i ordinarie plan- och budgetarbete.

#### **Slutredovisning**

Krösatågstrafiken på Kust till Kustbanan med sträckning Kalmar–Emmaboda är etablerad sedan tidigare. Redan vid införandet 2014 var inriktningen att sträckan skulle förlängas till Växjö, den befintliga fordonsflottan inom Kalmar länstrafiks regi erbjöd antalet fordon som krävdes för en förändring med upplägg mot Växjö.

En första avsiktsförklaring togs fram vintern 2021, denna avsåg en samverkan kring regional kollektivtrafik i Sydost med fokus på tågtrafiken. Avsiktsförklaringen träffades mellan regionerna Kalmar, Kronoberg och Blekinge, bilaga 1.

Avsiktsförklaringen följdes upp med en utredning, Framtida utbyggnad av Krösatågstrafiken. I utredningen klargörs att det redan tagits höjd för en utökning av systemet och framför allt att nå just Växjö med en utökning av Kröstågssystemet. Vidare framkommer att Kalmar har fordonskapacitet för utökningen redan innan nya fordon kommer, bilaga 2.

En konsekvensutredning har tagits fram inom området för uppstart av trafik mellan Emmaboda och Kalmar. I utredningen framkommer att ett utökat system går att köra med nuvarande fordonsflotta initialt. Fördelningen av uppkomna kostnader för ett sådant upplägg innebär att respektive

trafikhuvudman tar kostnaden för trafiken i sitt län, fördelningen sker utifrån den kilometerproduktion som trafiken ger, bilaga 3.

En avsiktsförklaring träffades mellan Region Kalmar län och Region Kronoberg den 21 december 2022 och avser en samverkan kring Krösatågstrafiken på sträckan mellan Växjö och Emmaboda från och med tidtabellsskiftet i december 2023 (Tågplan 2024), bilaga 4.

#### Fortsatt arbete

Beställning av två tågpar mellan Kalmar–Växjö och Växjö–Kalmar görs till Trafikverket inför Tågplan 2024. Inför trafikstarten i december ska ett trafikpliktsbeslut fattas av Region Kronoberg.

#### Överläggning

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden om kollektivtrafiknämnden kan besluta enligt redovisat förslag och finner det så.

#### Handlingar

1. Avsiktsförklaring avseende samverkan kring regional kollektivtrafik i Sydost med fokus på tågtrafik
2. Utredning framtida utbyggnad av Krösatågstrafiken
3. Konsekvenser av utbyggd Krösatågstrafik
4. Avsiktsförklaring daterad 21 december 2022

Protokollsutdrag till:

Region Kronoberg

trafikdirektör

## § 22

Ärendenummer KTN 2023/13

### **Verksamhetsberättelse för Kalmar länstrafik 2022.**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen om verksamhetsberättelsen för Kalmar länstrafik för 2022 till protokollet.

Verksamhetsberättelsen överlämnas till regionstyrelsen för kännedom.

Kollektivtrafiknämnden godkänner redovisning av intern kontroll för Kalmar länstrafik 2022.

#### **Bakgrund**

Kalmar länstrafik har tagit fram verksamhetsberättelse för 2022.

I verksamhetsberättelsen beskrivs förvaltningens verksamhet samt uppföljning av mål och aktiviteter kopplade till de olika verksamhetsområdena.

I verksamhetsberättelsen redovisas även uppföljning av intern kontroll för 2022.

#### **Överläggning**

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden om kollektivtrafiknämnden kan besluta enligt redovisat förslag och finner det så.

#### **Handlingar**

Verksamhetsberättelse 2022 Trafiknämnd/Kalmar länstrafik

Protokollsutdrag till:

regionstyrelsen

trafikdirektör

## § 23

Ärendenummer KTN 2023/5

### **Redovisning av uppdrag att redovisa förslag på långsiktiga åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans samt förslag på åtgärder för en robustare tågtrafik**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden godkänner redovisningen av uppdrag om att redovisa förslag på långsiktiga åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans.

Trafikdirektören får i uppdrag att fortsätta arbetet med redovisade åtgärder.

Återredovisning av det fortsatta arbetet ska ske till kollektivtrafiknämnden löpande under andra kvartalet 2023.

#### **Reservationer**

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) med instämmande av Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig till förmån för sina egna tilläggsförslag.

Vidare reserverar sig Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) mot beslutet av ärendet i sin helhet med motivering.

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig mot förslaget i sin helhet.

#### **Bakgrund**

Under pandemin uppmanades allmänheten att undvika trängsel; att i största möjliga utsträckning arbeta hemifrån och i första hand använda andra färdmedel än kollektivtrafik. Det innebar ett stopp för kollektivtrafikens trendmässigt växande andel av resandet. Av denna anledning föll resandet med mer än 30 procent under 2020 (jämfört med 2019) och biljettintäkterna med ännu mer. År 2021 låg resandet kvar på en låg nivå, och tappet av biljettintäkter blev nästan lika stort som 2020. Kollektivtrafikanordnarna fortsatte samtidigt i enlighet med statens krav att köra i samma omfattning som tidigare. Kostnaderna låg därmed kvar på ungefär samma nivå som 2019.

För 2022 visar statistiken att resandet och biljettintäkterna ökat sakta men stadigt under de första åtta månaderna. Kostnaderna för den upphandlade trafiken, som utgör cirka 90 procent av länstrafikens totala kostnader, har stigit i samband med att inflationen tagit fart och bränslepriserna ökat. För oktober 2022 noterades de högsta trafik kostnaderna någonsin.

En del av de ökande kostnaderna vidarefaktureras till kommunerna, då dessa betalar självkostnadspris för sina tillköp. Men eftersom kostnadsförändringarna varierar stort från månad till månad för de olika trafikavtalen, men även inom olika delar av avtalen, är det svårt att med

precision bedöma hur stor del av de framtida kostnadsökningarna som länstrafiken får täckning för.

Prognosen för helåret 2022 ligger på 98,9 miljoner kronor i negativ avvikelser mot budget. Bedömningen är att med nuvarande förutsättningar och omfattning kommer underskottet att kvarstå över tid.

För att möta den ekonomiska utvecklingen, på kort och lång sikt, följer ett uppdrag i Regionplanen 2023–2025 att redovisa förslag till åtgärder för en ekonomi i balans inom den befintliga buss- och tågtrafiken.

## **Redovisning av förslag till åtgärder**

### **Åtgärder linjelagd busstrafik**

Utifrån en målsättning på kostnadsänkning motsvarande 6–10 miljoner kronor ska följande möjligheter utredas vidare

- Reducera trafik måndag till torsdag efter klockan 22.15.
- Glesa ut delar av Kalmars stadstrafik på helger.
- Glesa ut trafiken i de starka stråken mellan klockan 10.00 – 13.00 på vardagar.
- Reducering av trafik nattetid under helger.

### **Bakgrund**

Den linjelagda kollektivtrafiken är idag anpassad efter resandesiffrorna 2019.

I upphandlingen som gjordes inför trafikstart 2017 finns begränsningar hur man kan öka och minska trafiken. Maximalt kan trafiken minska med 10 procent per år och totalt 20 procent under avtalstiden (räknat från start år 2017).

En förenklad beräkning utifrån dagens busstrafik ger med hänsyn till ovanstående en möjlighet att göra neddragningar för motsvarande cirka 32 miljoner kronor per år, totalt 64 miljoner kronor under avtalstiden, fram till år 2027. Förutsättningarna skiljer mellan de olika trafikföretagen varför ytterligare analys och beräkning måste göras. Inriktningen är att bibehålla robustheten i trafiksystemet och fortsatt ha en hög målsättning vad gäller nöjda kunder.

### **Åtgärder närtrafik**

Utifrån en målsättning på kostnadsänkning motsvarande 3–5 miljoner kronor ska förslag till åtgärder för närtrafiken redovisas tillsammans med risk- och konsekvensanalys.

### **Bakgrund**

Närtrafiken kompletterar den övriga trafiken och bidrar till samhällsservicen i områden med ett svagt resandeunderlag.

Närtrafiken i Kalmar län är anropsstyrd och består dels av närtrafiklinjer i stadsmiljö, dels av yttäckande närtrafik på landsbygden.

- Närtrafik i stadsmiljö finns idag i Kalmar, Västervik, Oskarshamn, Nybro och Vimmerby. Närtrafiken följer en linje men kan göra avvikelser på anrop.

- Närtrafiken på landsbygden har en linjestruktur i botten enligt en tidtabell men gör avvikelser inom olika delområden inom en kommun. Det innebär att det sammantaget finns en yttäckande närtrafik som täcker hela länet.

- Närtrafiken är öppen för alla men behöver förbokas, förutom längs linjer i stadsmiljö.

Närtrafiken ger tillgång till samhällsservice som vårdinrättningar och matbutiker i en närbelägen målort. Från målorten finns kopplingar till annan kollektivtrafik. Närtrafiken utgör därmed ett viktigt komplement till övrig tåg- och busstrafik och särskilda persontransporter. Närtrafiken samordnas med annan servicetrafik för ökad effektivitet.

Närtrafiken i länet kostar idag 9,7 miljoner kronor med en intäkt på 0,7 miljoner kronor. Utbudet är idag större än vad gällande trafikförsörjningsprogram anger.

### **Åtgärder särskild kollektivtrafik**

En utredning ska redovisas med en målsättning att effektivisera den särskilda kollektivtrafiken samt anpassa regler och tillämpning inför en ny upphandling.

#### **Bakgrund**

Inför en ny upphandling av den särskilda kollektivtrafiken behöver en utredning genomföras som omfattar regler och utförande av den särskilda kollektivtrafiken. En harmonisering av regler och tillämpning ska göras gentemot den allmänna kollektivtrafiken.

Utredningen ska bland annat omfatta

- Tidsspann för färdtjänsten.
- Tidtabellsstyrd färdtjänst.
- Handläggning av sjukintyg i sjukresor, likt handläggning färdtjänst.
- Ställningstagande gällande milersättningen inom sjukresor med privat bil.
- Funktionalitet och behov utformning nuvarande IT – system.

### **Åtgärder tågtrafik**

Den bristande kvalitén på Tjustbanan får stora negativa konsekvenser på tågtrafikens regulativitet. Statistiken visar att under det senaste året har nästan 30 procent av tågen ersatts av buss, se tabell 1. För att säkerställa att kollektivtrafiken på sträckningen lever upp till de förväntningar och krav som finns avseende robusthet, stabilitet och tillgänglighet behöver även kortsiktiga åtgärder vidtas.

Mot denna bakgrund bedömer Kalmar länstrafik (KLT) att vissa av de dagliga turerna på banan tillfälligt behöver växlas över från tåg till buss fram till dess att banan har en tillfredställande kvalitet. Denna åtgärd bedömer KLT är nödvändig för att på ett kvalitetssäkert sätt upprätthålla en god kollektivtrafik på sträckningen med robust regularitet.

I Krösatågens trafikavtal finns det reglerat hur trafiken kan förändras under avtalstiden. Därför krävs det dialog med nuvarande trafikföretag.



Information om konsekvenserna för länstrafikens tågtransporter med anledning av kvaliteten på banan kommer lyftas i kommande dialoger med Trafikverket.

### Bakgrund

Region Kalmar län har under lång tid fokuserat på att tillskapa investeringar och ökat underhåll på Stångådals- och Tjustbanorna som en del i arbetet med regionförstoring och ökad tillgänglighet för länets kommuner. Behovet av att utreda funktionaliteten för Stångådals- och Tjustbanorna är även beslutat av regeringen i samband med fastställande av nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Trafikverket har i uppdrag att särskilt utreda banornas funktion för regional utveckling.

Tabell 1. Regularitet för Tjustbanan

År	Antal tågavgångar	Avgångar som ersatts	Totalt
2020	79,2 %	20,8 %	100 %
2021	70,6 %	29,4 %	100 %
2022	74 %	26 %	100 %

### Överläggning

Under överläggningen redovisas följande förslag.

1. Ordföranden föreslår att kollektivtrafiknämnden beslutar enligt redovisat förslag.
2. Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) redovisar följande tilläggsförslag:

”Utredningen och konsekvensbeskrivningen ska omfatta:

- Att förvaltningen analyserar i vilken mån utökad närtrafik, dels volymmässigt och del i möjligt nyttjande även för resor till utbildning och arbete, kan vara en satsning som möjliggör och underlättar förändringar gällande befintlig olönsam linjetrafik.
- Att en analys tas fram av hur självfinansieringen driftmässigt påverkas av de nya tåginköpen.
- Att förvaltningen redovisar de ekonomiska konsekvenserna och möjliga besparingar av att delvis eller helt ersätta tågtrafiken på Tjustbanan med busstrafik; a) Vanliga linjebussar, b) Inhyrda/nya arbetsanpassade bussar med exempelvis bord för dator och wi-fi.
- Att förvaltningen redovisar möjligheten till besparingar genom att skjuta fram leverans av nya tåg för Tjustbanan och på så vis skjuta på denna utgift för regionen tills vi har besked gällande upprustning av banan.
- Att det införs tidsdifferentierade biljettpreiser.
- Att det införs kommersiell reklamförsäljning inom kollektivtrafiken.

- Att ett marknadsföringsstopp för TV-reklam gällande KLT's tjänster införs."

3. Carl-Wiktor Svensson (KD) redovisar följande tilläggsförslag:

"Att trafikdirektören utreder förutsättningar och eventuella konsekvenser för att påbörja en juridisk process gentemot Trafikverket gällande Trafikverkets ansvar ekonomiskt kring tågtrafikens bristande regularitet vid olyckor på grund av bristande underhåll vid Tjust- och Stångådalsbanan."

4. Ordföranden föreslår att kollektivtrafiknämnden ska avslå de redovisade tilläggsförslagen från Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M).

-----

Ordföranden frågar först om kollektivtrafiknämnden kan besluta enligt ordförandens förslag och finner det så.

Härefter frågar ordföranden om kollektivtrafiknämnden vill bifalla eller avslå Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultmans (M) tilläggsförslag om utredningen och konsekvensbeskrivningens omfattning. Ordföranden finner att kollektivtrafiknämnden avslår tilläggsförslaget.

Slutligen frågar ordföranden om kollektivtrafiknämnden vill bifalla eller avslå Carl-Wiktor Svenssons (KD) tilläggsförslag om utredningsuppdrag till trafikdirektören. Ordföranden finner att tilläggsförslaget avslås.

### **Reservationer**

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) med instämmande av Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig till förmån för sina egna tilläggsförslag.

Vidare reserverar sig Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) mot beslutet av ärendet i sin helhet med följande motivering:

"Mot bakgrund av det allvarliga ekonomiska läget anser vi att fler och nya kostnadseffektiva åtgärder samt affärsmodeller behöver utredas för att vi i politiken, som ytterst ansvariga, ska ha möjlighet att uppdra lång- och kortsiktiga åtgärder för en ekonomi i balans.

Vi anser också att alternativ behöver utredas för ett "hela länet perspektiv" genom att utreda en utvecklad modell för närtrafik som alternativ till linjetrafiken i glesbygdsområden/områden med svag trafik – istället för att enbart utreda en ytterligare reducering av trafiken i dessa områden."

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig mot förslaget i sin helhet.

### **Protokollsanteckning**

Lillemor Marcus Jonsson (SD) anmäler följande protokollsanteckning.

"Vi Sverigedemokrater instämmer i tilläggsyrkandet från M och KD gällande nämndens ansvar för beslut som ska leda till kostnadseffektiva åtgärder.

Mot bakgrund av det beslut som ligger bakom oss så ska nämnden som det uttrycktes på mötet, 'ta lärdom av tidigare hantering av beslut' och göra det bättre i framtiden, framför allt i hänseende till ekonomin. Därför anser SD att

det är av största vikt att utreda och rätta ut alla frågetecken som kan finnas för ett allsidigt och bäst möjliga underlag. SD önskar att även majoriteten såg vikten av detta.

Att förkasta ett förslag i yrkandet gällande 'införande av kommersiell reklamförsäljning inom kollektivtrafiken', är för oss osunt när man på detta sätt kan stärka ekonomin. Ett exempel är Trollhättan som genom reklamintäkter och god ekonomi, kan finansiera kostnadsfria bussbiljetter inom vissa områden.

Att skicka ut en prova-på-biljett att åka kollektivt till invånarna, är mer ekonomiskt och når framförallt denna 47%-grupp som inte en haft tanken på att åka kollektivt. Detta blir mindre kostsamt än dyr TV-reklam.

Vi Sverigedemokrater tycker att det är en självklarhet att utreda förutsättningar och konsekvenser att påbörja en juridisk process gällande Trafikverkets ansvar för underhåll av Tjustbanan och Stångådalsbanan.”

## **Handling**

Tjänsteskrivelse daterad 1 februari 2023

Protokollsutdrag till: trafikdirektör

## § 24

Ärendenummer KTN 2023/18

### **Yttrande över samråd översiktsplan för Mönsterås kommun**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsens arbetsutskott beslutar:  
Regionstyrelsens arbetsutskott antar redovisat yttrande som svar på samråd över Översiktsplan 2040 – med utblick mot 2050, Mönsterås kommun.  
Yttrandet överlämnas till Mönsterås kommun.

#### **Bakgrund**

Region Kalmar län har av Mönsterås kommun fått möjlighet att lämna synpunkter på samrådsversionen av Översiktsplan 2040 – med utblick mot 2050, Mönsterås kommun.

#### **Sammanfattning av yttrande**

Mönsterås kommuns förslag till översiktsplan bedöms enligt Region Kalmar län utgöra ett bra exempel på en översiktsplan som sätter in den egna kommunen i ett tydligt mellankommunalt och regionalt sammanhang. Särskilt positivt är det att regional samverkan och mellankommunala frågor finns med som ett genomgående tema i översiktsplanens olika delar. I en översiktsplan som tar sikte på 2040 med utblickar till 2050 är det dessutom direkt nödvändigt att inkludera regional samverkan och mellankommunala frågor. Detta eftersom rörelserna över kommungränserna för arbete och fritidsintressen succesivt ökar samtidigt som allt fler frågor så som energiförsörjning och blå-/ grönstrukturer bäst löses tillsammans. Därför är det positivt att Mönsterås kommun har positionerat sig som en strategiskt belägen boendekommun mellan den regionala kärna Oskarshamn och tillväxtmotorn Kalmar.

#### **Överläggning**

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden om kollektivtrafiknämnden kan besluta enligt redovisat förslag och finner det så.

#### **Reservation**

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig enligt följande:

”Vi Sverigedemokrater reserverar oss mot beslutet och hänvisar till Kristdemokraternas protokollsanteckning för vidare utveckling”

#### **Protokollsanteckning**

Carl-Wiktor Svensson (KD) lämnar följande protokollsanteckning:

”Regionerna har en viktig roll i sin samverkan med andra myndigheter inom transportinfrastruktur- och samhällsplanering. Till exempel genom att belysa behovet av god digital infrastruktur och mobil uppkoppling för både data och samtal inom den egna regionen. Regionerna är, utifrån sina kärnuppdrag, viktiga kravställare på infrastrukturens utbredning och kapacitet. Med hänsyn till detta och att översiktsplaner ska gälla i många år framöver ser jag det som viktigt att det finns en mer utvecklad dialog mellan Region Kalmar län och kommunerna såväl som en mer genomarbetad kommunal analys och strategi avseende mobil kommunikation i de kommunala översiktsplanerna.”

### **Handlingar**

1. Yttrande över Översiktsplan 2040 – med utblick mot 2050, Mönsterås kommun
2. Översiktsplan 2040 – med utblick mot 2050, Mönsterås kommun

Protokollsutdrag till: Mönsterås kommun

## § 25

Ärendenummer KTN 2023/10

### **Slutredovisning av uppdrag att i dialog med länets kommuner se över nuvarande modell för prisjustering av skolbiljetter**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### **Bakgrund**

Kollektivtrafiknämnden gav den 30 maj 2022 Kalmar länstrafik uppdraget att i dialog med länets kommuner se över nuvarande modell för prisjustering av skolbiljetter med anledning av ett höjt trafikindex till följd av bland annat ökade drivmedelspriser och i syfte att balansera kostnaderna för kollektivtrafiken och intäkter för skolbiljetter.

Slutredovisningen redovisas inför beslut vid kommande sammanträde för kollektivtrafiknämnden.

#### **Handlingar**

1. Tjänsteskrivelse daterad 1 februari 2023
2. Utredning modell för prisjustering och återbetalning skolbiljetter 2023

Protokollsutdrag till: trafikdirektör

## § 26

### **Delegationsbeslut**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar delegationsbeslutet till protokollet.

#### **Bakgrund**

Följande delegationsbeslut anmäls till kollektivtrafiknämnden för kännedom:

Yttrande över Vimmerby kommuns översiktsplan 2050 (KTN 2023/21)

## § 27

### **Anmälningssärenden**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar anmälningssärendet till protokollet.

#### **Bakgrund**

Följande ärende anmäls till kollektivtrafiknämnden för kännedom:

Protokoll – Kollektivtrafiknämndens presidium 27 januari 2023

(KTN 2023/3)



# UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: John Wernberg  
TITEL, ORGANISATION: Regionsekreterare, Region Kalmar län  
DATUM & TID: 2023-02-27 11:32:36 +01:00  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724627946)  
IDENTIFIKATIONS-ID: 34430c9dc40c4308a08a45a8053ed0ab



NAMN: Peter Wretlund (S)  
TITEL: Ordförande  
DATUM & TID: 2023-02-27 11:33:47 +01:00  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46705233885)  
IDENTIFIKATIONS-ID: 7c24ed62388d4903ba71494581b9b390



NAMN: Magnus Hultman (M)  
TITEL: Justerare  
DATUM & TID: 2023-02-27 11:58:22 +01:00  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46706350013)  
IDENTIFIKATIONS-ID: b77dc0a95d86472aa46e2664181e14be



Certifierad av Comfact Signature  
Accepterad av alla undertecknare  
2023-02-27 11:58:27 +01:00  
Ref: 1560546  
www.comfact.se



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)