

**Kollektivtrafiknämnden**

Tid och plats	09:45–14:50, Kalmar länstrafik, Albert Engströms väg, Högsby. Lokal 1:a klass
Beslutande	Peter Wretlund (S) Carl-Wiktor Svensson (KD) Magnus Hultman (M) Linda Eriksson (C) Lillemor Marcus Jonsson (SD) §§ 16–17, 19–29 Sara Kånåhols (V) Per-Olof Johansson (S) Chatrine Pålsson Ahlgren (KD) §§ 18
Ej tjänstgörande personer	Steve Sjögren (S) Chatrine Pålsson Ahlgren (KD) §§ 16–17, 19–29
Tjänstepersoner	Mattias Ask, trafikdirektör Lars Lindahl, kanslichef Jesper Zetterström, upphandlingschef § 18 Henrik Högström, marknadsstrateg § 20 John Wernberg, regionsekreterare
Justering	Sker digitalt.
Paragrafer	16–29
Ordförande	Peter Wretlund (S)
Justerare	Carl-Wiktor Svensson (KD)
Sekreterare	John Wernberg

**§ 16**

Ärendenummer KTN 2025/3

**Godkännande av föredragningslista**

**Beslut**

Kollektivtrafiknämnden godkänner föredragningslistan med tillägg av följande anmälningssärende för besvarande vid nästkommande sammanträde:

Nämndinitiativ från Sverigedemokraterna att bussar ur beredskapssynpunkt ska kunna köra på diesel (KTN 2025/49).

**§ 17**

Ärendenummer KTN 2025/3

**Val av justerare**

**Beslut**

Kollektivtrafiknämnden utser Carl-Wiktor Svensson (KD) att tillsammans med ordföranden justera protokollet.

**§ 18**

Ärendenummer KTN 2023/28

**Trafikupphandling linjetrafik**

**Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

**Jäv**

Lillemor Marcus Jonsson (SD) anmäler jäv och deltar inte i sammanträdet under det aktuella ärendet. Chatrine Pålsson Ahlgren (KD) träder in som ersättare för Lillemor Marcus Jonsson (SD).

**Bakgrund**

Information ges om tidplan för trafikupphandlingen samt upphandlingsprocessen. I ärendet framkommer uppgifter som omfattas av sekretess, varför sammanträdet hålls inom stängda dörrar i denna del.

---

Föredragning av

Jesper Zetterström, upphandlingschef

Mattias Ask, trafikdirektör

**§ 19**

Ärendenummer KTN 2025/32

**Anmälan om kommersiell trafik**

**Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

**Bakgrund**

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik är det från och med den 1 januari 2012 möjligt att utföra kollektivtrafik på kommersiella villkor. För att företag ska kunna bedriva kommersiell kollektivtrafik krävs att anmälan om utförande av sådan trafik gjorts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Anmälan till myndigheten skall lämnas senast 21 dagar före trafikstart.

Bergkvara, tidigare Bergkvarabuss, har inkommit med en anmälan om att utföra kommersiell trafik mellan Kalmar och Växjö i samarbete med Linnéuniversitetet. Busslinjen erbjuder fyra avgångar per vardag för respektive ort och biljetter kan även köpas av allmänhetens pendlare. Inledningsvis trafikeras busslinjen 24 februari till 30 maj 2025 och en utvärdering kommer därefter att bedöma en eventuellt fortsatt trafik efter sommaren.

---

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör

## § 20

Ärendenummer KTN 2025/8

### Nöjd kund index

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### Bakgrund

Kalmar länstrafiks marknadsandel minskade under år 2024 jämfört med året innan. 2024 var marknadsandelen av det motoriserade resandet 9 procent jämfört med 12 procent 2023. Sänkta drivmedelspriser och ökat bilåkande anses vara stora bidragande orsaker till den minskade marknadsandelen för kollektivtrafiken.

Nöjdheten med senaste resan och kunders nöjdhet med Kalmar länstrafik minskade förra året. 2024 var 74 procent nöjda med senaste resan och 61 procent av kunderna var nöjda med Kalmar länstrafik. Motsvarande siffror 2023 var 82 respektive 63 procent. Möjlig orsak till den negativa trenden kan vara problematiken med tågtrafiken under föregående år. Under början på 2025 har tågtrafiken flutit på betydligt bättre.

Resultatet för kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet och kundnöjdheten med den senaste resan har försämrats även nationellt. Anledningen är en metodförändring i mätningarna vilket har påverkat resultaten negativt. Förändringarna i mätmetoden har även påverkat resultatet i Kalmar län.

Kalmar länstrafik sticker ut i positiv bemärkelse gällande upplevelsen ombord på fordonen. I resultatet hamnar Kalmar länstrafik bland topp fem nationellt kopplat till att det är rent och snyggt i fordonen, förare och ombordpersonal har ett trevligt bemötande, bekvämlighet ombord och att resenärer får den information de behöver.

Nöjdheten för resa med färdtjänst och sjukresa i servicefordon förbättrades under 2024 jämfört med 2023. 2024 uppgav 92 procent att de var nöjda med resan från beställning till lämning, siffran året innan var 89 procent.

---

#### Föredragande

Henrik Högström, marknadsstrateg

## § 21

Ärendenummer KTN 2025/7

### En långsiktig hållbar ekonomi

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### Bakgrund

Det ekonomiska resultatet för Kalmar länstrafik förbättrades under år 2024. Totalt överskreds budget med 13 miljoner kronor förra året, vilket är en förbättring med cirka 51 miljoner kronor jämfört med utfallet för år 2023.

Förbättringarna i resultatet beror bland annat på godkännandet av Sveriges skattebefrielse för biogas, vilket innebär en förbättring på cirka 17 miljoner kronor för helårsresultatet. Utöver den slopade biogasskatten har tågtrafiken levererat bättre resultat än väntat genom lägre kostnader för länstrafikens tågsamarbeten men även att intäkterna har förbättrats.

Den allmänna kollektivtrafikens självfinansieringsgrad utfall var 50,4 procent jämfört med målet på 50 procent.

---

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör

**§ 22**

Ärendenummer KTN 2024/62

**Redovisning av aktuella åtgärder för att nå en budget i balans**

**Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

**Bakgrund**

Åtgärder för att nå en budget i balans och effektiviseringsarbetet redovisas.

En effektivisering är att hyra ut överkapacitet av tåg till Region Jönköpings län och Kronobergs län. En dialog pågår med Region Jönköpings län gällande att omvandla en avsiktsförklaring till avtal gällande överlåtande av bimodala tåg.

En långsiktig plan och process är framtagen gällande digitalisering och automatisering. Förvaltningen återkommer vid nästkommande sammanträde med ytterligare information.

Implementering av ny regional plan för särskilda persontransporter pågår.

---

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör



## § 23

Ärendenummer KTN 2024/154

### Handläggning av sjukintyg vid sjukresa

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### Bakgrund

Den 22 januari 2025 har Kalmar länstrafik genomfört samråd med representanter från Region Kalmar läns pensionärs- och funktionshinderorganisationer. Samrådet gällde införandet av en handläggning av sjukintyg vid sjukresa.

Utgångspunkten i förändringsarbetet med tidtabellsstyrd färdtjänst är ny regional plan för särskilda persontransporter som gäller från 1 januari 2025.

Kalmar länstrafik kommer fortsatt att utreda och besluta om ett inrättande av sjukreseenhet.

Följande synpunkter inkom vid samrådet:

- Vikten av sjukvårdskompetens vid inrättande av sjukreseenhet vid Kalmar länstrafik.
- Att tillföra läkarkompetens med helst geriatrisk kompetens.

För det fortsatta arbetet med implementering av en sjukreseenhet har intervjuer påbörjats och planerat uppstart är under första halvåret 2025.

---

Föredragande

Lars Lindahl, kanslichef

§ 24

Ärendenummer KTN 2024/153

## Tidtabellsstyrd färdtjänst

### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

### Bakgrund

Den 22 januari 2025 har Kalmar länstrafik genomfört samråd med representanter från Region Kalmar läns pensionärs- och funktionshinderorganisationer. Samrådet gällde införandet av en tidtabellsstyrd färdtjänst.

Utgångspunkten i förändringsarbetet med tidtabellsstyrd färdtjänst är ny regional plan för särskilda persontransporter som gäller från 1 januari 2025. Tidtabellsstyrd färdtjänst innebär att färdtjänsten ska trafikera utifrån en i förväg bestämd tidtabell. Undantag gäller för tid i högtrafik kl. 07:00–09:00 och 14:00–16:00 samt undantag för kväll och natt, vardagar och helgen.

Beslut i kollektivtrafiknämnden planeras till sammanträdet i april 2025.

Organisationernas synpunkter från samrådet redovisades:

- En förändring av föreslagen tidsintervall för tidtabellstyrd färdtjänst till 09:00–15:30.
- Ett införande med hänsynstagande till den enskildes sjukdomstillstånd exemplifierat med att det för vissa kan vara omöjligt att vara borta en längre tid från hemmet.
- Att de tidtabellstyrda geografiska områdena inte planeras omfatta för stora geografiska områden med långa resor som följd.
- Vikten av sjukvårdskompetens vid inrättandet av en sjukreseenhet vid Kalmar länstrafik.
- Att tillföra också läkarkompetens, modell från Försäkringskassans förtroendeläkare, helst med geriatrisk kompetens.
- En implementering av tidtabellstyrd färdtjänst i en större stad till exempel Kalmar samtidigt som i Hultsfreds kommun.

---

Föredragande

Lars Lindahl, kanslichef

## § 25

Ärendenummer KTN 2024/17

### Aktuellt från trafikdirektören

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### Bakgrund

Information om aktuella frågor från trafikdirektören.

Granskningsrapport av trafikupphandling samt hantering av biogasfordon  
Kalmar länstrafik har upphandlat en granskning av tidigare trafikupphandling samt hantering av biogasfordon. Syftet med granskningen har varit att klargöra Kalmar länstrafiks roll och hantering dels av upphandlingen där aktuella biogasfordon ingick, dels av åtgärderna efter biogasincidenterna samt att dra lärdomar inför framtida upphandlingar.

#### Tåg

Utifrån arbetet med utredningen om den framtida organisationsformen för Krösatågssamverkan ska ett uppdrag formuleras avseende nästa steg med fokus på en fördjupning av ekonomisk och juridisk konsekvensanalys samt konkretisering av lämpliga verksamhetsdelar som bör ingå i samverkansformen.

Nästa generations Öresundståg arbetar med ett framtagande av underlag för investeringsbeslut och överenskommelse gällande genomförande av upphandling.

En översyn av avsiktsförklaringen gällande tågtrafik i sydost mellan Region Blekinge, Region Kronoberg och Region Kalmar län pågår.

Punktligheten och regulariteten för tågtrafiken för Krösatågen på sträckan Kalmar–Växjö följs upp. Förseningar har bland annat bestått av försenade Öresundståg, växelfel, viltpåkörning och växelbyte.

#### Aktuella ärenden

Tidtabellsstyrd färdtjänst

Ekonomisk rapport efter februari

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) sydsvenska prioriteringar och infrastruktur

Information om teknik och digitalisering

---

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör

§ 26

Ärendenummer KTN 2025/2

## Godkännande av verksamhetsberättelse för Kalmar länstrafik 2024 med intern kontroll

### Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner verksamhetsberättelsen för Kalmar länstrafik för 2024.

Verksamhetsberättelsen överlämnas till regionstyrelsen för kännedom.

Kollektivtrafiknämnden godkänner redovisning av intern kontroll för Kalmar länstrafik 2024.

### Bakgrund

Kalmar länstrafik har tagit fram verksamhetsberättelse för 2024.

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

I verksamhetsberättelsen redovisas även uppföljning av intern kontroll för 2024.

Prövning av barnets bästa ej aktuell då beslutet inte rör barn eller barn som är anhöriga.

### Överläggning

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden om nämnden vill besluta enligt redovisat förslag och finner det så.

### Protokollsanteckning

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) lämnar följande protokollsanteckning:

Kristdemokraterna och Moderaterna var 2023 överens med Socialdemokraterna, Centerpartiet och Vänsterpartiet om behovet av att se över den lokala tillämpningen utöver aktuell lagstiftning om färdtjänst inför eventuellt införande av tidtabellstyrd färdtjänst, och att detta görs i samråd med pensionärs- och funktionshinderrådet i 2024 års verksamhetsplan.

Så här löd överenskommelsen:

Mot bakgrund av de besparingar som förväntas göras inom särskilda persontransporter och de diskussioner vi i både opposition & majoritet har haft med lokala företrädare från pensionärs- och funktionshinderorganisationer så anser vi det rimligt att vi också ser på hur nämnden kan förenkla och förbättra vardagen för dessa medmänniskor.

Att inom ramen för verksamhetsplan för år 2024 skall förvaltningen se över och vid behov uppdatera Lokal tillämpning utöver aktuell lagstiftning, Lag 1997:736) om färdtjänst och Lag (1997:735) om riksfärdtjänst inför eventuellt införande av en tidtabellstyrd färdtjänst. I processen att uppdatera och fastställa eventuella förslag på förändringar så ska såväl pensionärsrådet som funktionshinderrådet samrådas.

Denna process för att samtidigt förenkla och förbättra vardagen för dessa medmänniskor var ett skallkrav för att Moderaterna och Kristdemokraterna inte skulle reservera oss emot besparingsutredningarna inom särskilda persontransporter.

Denna överenskommelse, tillika blocköverskridande nämndbeslut, har inte efterlevts vilket vi i Moderaterna och Kristdemokraterna särskilt vill understryka är en brist av såväl styre som förvaltande myndighet.

### **Handlingar**

1. Tjänsteskrivelse daterad 19 februari 2025
2. Verksamhetsberättelse 2024 Trafiknämnd/Kalmar länstrafik

Expedierat till: regionstyrelsen

## § 27

Ärendenummer KTN 2025/29

### **Yttrande över Klimat- och energistrategi för Kalmar län 2025 - 2030, Länsstyrelsen Kalmar län**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som sitt svar på Klimat- och energistrategi 2025–2030 för Kalmar län.

Yttrandet överlämnas till Länsstyrelsen i Kalmar län.

#### Reservation

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig till förmån för eget ändringsförslag.

#### **Bakgrund**

Sammanfattning av förslag till yttrande

Region Kalmar län står bakom dokumentets mål och strategier, liksom vikten av att nå dessa.

Förslaget till klimat- och energistrategi har tagits fram parallellt med Region Kalmar läns arbete med förslag till nytt handlingsprogram för en fossilbränslefri region 2030. Region Kalmar län uppskattar detta samarbete och önskar därutöver att Länsstyrelsen Kalmar län samordnar arbetet för att ta fram motsvarande handlingsprogram för de delar i klimat- och energistrategin som saknar sådant.

Region Kalmar län förutsätter att arbetet framåt är tänkt att genomföras inom Klimatsamverkan Kalmar län.

Därutöver lämnas synpunkter på enstaka textavsnitt och formuleringar, bland annat:

Parentesen sist i målet om produktion av förnybar energi bör tas bort, för ökad tydlighet.

Resonemanget om att ta hänsyn till import av insatsvaror är relevant också för andra sektorer, det vill säga inte enbart för jordbruk. Detsamma gäller några av de föreslagna strategierna i samma avsnitt.

Strategin om bioenergi i skogsbruket bör ändras från ökad användning till ökad produktion.

#### Överläggning

Under överläggning redovisas följande förslag:

1. Ordföranden föreslår att nämnden beslutar enligt redovisat förslag.

2. Lillemor Marcus Jonsson (SD) redovisar ändringsförslag enligt protokollsbilaga.
3. Ordföranden, med instämmande från Sara Kånåhols (V), Linda Eriksson (C) och Carl-Wiktor Svensson (KD), redovisar följande tilläggsförslag:

”Region Kalmar läns yttrande ska kompletteras med:

På sida 54 ska följande mening strykas ”För en genomsnittlig person i Sverige ger det stor klimatnytta att välja vegetarisk eller vegansk mat, eftersom rött kött är en väsentlig del av många svenskers diet”.

4. Sara Kånåhols (V) föreslår att nämnden beslutar enligt redovisat förslag och att nämnden avslår Lillemor Marcus Jonssons (SD) ändringsförslag.

---

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden först om nämnden vill besluta enligt redovisat förslag eller enligt Lillemor Marcus Jonssons (SD) ändringsförslag. Ordföranden finner att nämnden beslutar enligt redovisat förslag.

Härefter frågar ordföranden om nämnden vill besluta enligt ordförandens tilläggsförslag och finner det så.

#### Reservation

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig till förmån för eget ändringsförslag.

#### Protokollsanteckning

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) anmäler följande protokollsanteckning:

”Länsstyrelsen i Kalmar län har fått i uppdrag att revidera klimat- och energistrategin utifrån regeringens nya energipolitiska mål. Uppdraget innefattar också att utveckla den regionala energiplaneringen. Därför har avsnittet om energi förstärkts och utvecklats enligt länsstyrelsen.

När klimat- och energistrategin reviderades 2023 lämnade vi ett eget yttrande till länsstyrelsen där vi påpekade att dokumentet helt och hållet utelämnade kärnkraftens betydelse för den gröna omställningen. Vi kan inte se att detta har förändrats nämnvärt i den nya strategin som nu är ute på remiss. Det är fortfarande ett ensidigt fokus på utökad produktion av förnybar el i dokumentet och redan i inledningen står det att strategin ska bidra till att öka produktionen av förnybar energi. Samtidigt nämns kärnkraften pliktskyldigt sist i dokumentet och inga mål eller strategier för utökad produktion av kärnkraftsel går att finna i dokumentet.

Med anledning av detta kommer vi även den här gången att lämna in ett eget yttrande till länsstyrelsen med förslag på ändringar och tillägg.”

#### Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 12 februari 2025
2. Klimat- och energistrategi 2025–2030 för Kalmar län
3. Yttrande över Klimat- och energistrategi 2025–2030 för Kalmar län

Expedierat till: Länsstyrelsen Kalmar län



## § 28

Ärendenummer KTN 2024/188

### Svar på medborgarförslag om att minska antalet zoner och införande av tidzon i kollektivtrafiken

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionfullmäktige beslutar:

Regionfullmäktige besvarar medborgarförslagen om att minska antalet zoner och ett införande av en tidzon med redovisat yttrande.

#### Bakgrund

Region Kalmar län har mottagit medborgarförslag om att förändra Kalmar länstrafiks zonsystem genom att minska antalet zoner från 85 till tre eller fyra zoner och vidare föreslås även att Kalmar länstrafik inför en tidzon i kollektivtrafiken. Frågeställarens förslag har utgångspunkt i att biljetthanteringen förenklas samt att kollektivtrafiken blir mer användarvänlig och ekonomiskt tillgänglig.

#### Yttrande

Under våren 2025 inleder Kalmar länstrafik ett arbete med att utreda den nuvarande trafikkonstruktionen och se över zonstrukturen då en anpassning behöver göras efter ett nutida resmönster och demografi. Målet med utredningen är att hitta en tydligare och enklare zonstruktur som bidrar till ett ökat kollektivt resande.

Parallellt pågår även ett arbete med ett framtagande av en prismodell som maximerar intäkterna samtidigt som prismodellen ska attrahera både nya och befintliga resenärer. I det arbetet föreslås även att utreda stödet för en kontaktlös betalning som sker utan användande av en pinkod. Utredningen planeras att starta under våren 2025 och slutrapporteras under 2026.

Utifrån vad som ovan beskrivits föreslås att medborgarförslaget besvaras med redovisat yttrande.

#### Överläggning

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden om nämnden vill besluta enligt redovisat förslag och finner det så.

#### Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 19 februari 2025
2. Medborgarförslag – Införande av tidzon i kollektivtrafiken
3. Medborgarförslag – Minska antalet zoner i kollektivtrafiken

Expedierat till: regionfullmäktige

**§ 29**

Ärendenummer KTN 2025/11

**Anmälningssärenden**

**Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar följande anmälningssärenden till protokollet:

Rapport – Granskning av trafikupphandling samt hantering av biogasfordon KTN 2024/96

Nämndinitiativ från Sverigedemokraterna om att bussar ur beredskapssynpunkt ska kunna köras på diesel KTN 2025/49

## Protokollsbilaga – Sverigedemokraternas yrkande till § 27

Sverigedemokraterna yrkar

**att** Region Kalmar län yttrar sig enligt följande:

Som en del av syftet med dokumentet "Klimat- och energistrategi 2025–2030 för Kalmar län" anges att strategin ska bidra till att energieffektivisera och spara energi inom alla områden samt att elsystemet ska ha förmågan att leverera el där efterfrågan finns, i rätt tid och i tillräcklig mängd, i den utsträckning det är samhällsekonomiskt effektivt. Vi delar denna uppfattning.

Istället för att låta billig, säker och stabil energi vara utgångspunkten för hela strategin utgår dock dokumentet istället från antagandet att klimatförändringar drivs av mänskliga koldioxidutsläpp, att ökad koldioxidhalt i atmosfären är dåligt och det krävs omfattande åtgärder för att minska dessa. Det är en ensidig bild av klimatförändringar och deras orsak och verkan, som bortser från geologiska och biologiska fakta, osäkerheter i klimatvetenskapen och de ekonomiska och sociala konsekvenserna av en snabb så kallad omställning. En sådan utgångspunkt riskerar att resultera i felaktiga slutsatser, målsättningar och beslut som leder till kostsamma felinvesteringar.

Många klimatmodeller har visat sig ha stora osäkerheter och tidigare katastrofprognoser har aldrig slagit in. Historiska klimatvariationer visar snarare att klimatet förändrats naturligt under årtusenden, vilket tyder på att klimatförändringar till största del *inte* beror på mänsklig aktivitet. Vad gäller koldioxidhalten i atmosfären visar studier att högre koldioxidhalter leder till ökade skördar och att vår planet har blivit grönare med minskande öknar.

En omställning till fossilfri energi innebär höga kostnader för företag och hushåll. Subventioner till förnybar energi och skärpta krav leder till högre elpriser och minskad konkurrenskraft för industrin och andra företag. Det finns inget positivt med att industrier i Kalmar län tvingas flytta sin produktion utomlands till länder med mindre strikta miljöregler.

Dokumentet argumenterar för en utbyggnad av vind- och solkraft, men dessa energikällor är intermittenta och kräver stöd av pålitligare kraftkällor. Kärnkraft framstår som en mer realistisk lösning för stabil elförsörjning men får relativt lite utrymme i strategin.

Målen på s. 9 i strategin bedömer vi som orealistiska och att de inte kommer att gå att uppnå till 2030, om ens överhuvudtaget inom överskådlig framtid.

Det borde motiveras varför andelen förnybara drivmedel 2022 i diagrammet på s. 11 och förnybar energi på s. 31 är sekretessbelagda.

**Kollektivtrafiknämnden**

På s. 22-23 menas att vindkraftområdet i Kårehamn ”består av 16 verk med en installerad effekt av 48 MW vars årsproduktion kan försörja cirka 34 000 hushåll med el.” Att jämföra mängden producerad energi över tid med villors årsbehov på detta sätt är vilseledande då det förleder läsaren att tro att villornas behov kan tillgodoses med vindkraftverken. Detta bedrägliga sätt att presentera elproduktion borde undvikas eftersom vindkraft inte är planerbar och därmed inte kan leverera nödvändig effekt vid behov.

Diagrammen i dokumentet börjar vid helt olika startår vilket gör det omöjligt att dra några rimliga slutsatser utifrån dem.

I fotnot 46 borde dokumentet hänvisa till rapporten från Energiforsk istället för att ange en lobbyorganisation för vindkraft som källa till ett påstående om vindkraftens låga produktionskostnad. Rapporten från Energiforsk visar en helt annan, mer komplex och verklighetsförankrad bild.

Avsnittet om så kallad avskiljning och lagring av koldioxid (CCS) borde omformuleras så att det tydligt framgår att det inte är en framkomlig väg för att uppnå en sänkning av koldioxidhalten i atmosfären, om man nu anser det vara önskvärt. Detta eftersom en minskning av atmosfärens koldioxidinnehåll omedelbart skulle kompenseras av en ökad utgasning av motsvarande mängd koldioxid ur haven.

I stycket om energilagring på s. 71 borde nämnas att vätgas inte är en energikälla i sig utan att den måste produceras först, med stor energiåtgång, och att det blir stora energiförluster i varje omvandlingssteg. Förutom de enorma tekniska utmaningarna med vätgas så är det, i likhet med batterier, inte ekonomiskt försvarbart att använda som energilager.

Slutligen anser vi att dokumentet med sina 76 sidor alltför omfattande. Länsstyrelsen i Blekinge län har till exempel bara 32 sidor i sin strategi, vilket är föredömligt kort.

Lillemor Marcus Jonsson (SD)

# UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: John Wernberg  
TITEL, ORGANISATION: Regionsekreterare, Region Kalmar län  
TID: 2025-03-07 11:04:05 +01:00  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724627946)  
IDENTIFIKATIONS-ID: 1cafa03766b24f36b431bcaaed3d9ce3



NAMN: Peter Wretlund (S)  
TITEL: Ordförande  
TID: 2025-03-07 11:36:05 +01:00  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46705233885)  
IDENTIFIKATIONS-ID: 054a3c1cb8b547b4a749e9e7c7de8041



NAMN: Carl-Wiktor Svensson (KD)  
TITEL: Vice ordförande  
TID: 2025-03-07 11:42:21 +01:00  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724629651)  
IDENTIFIKATIONS-ID: c6eb3237257c44b2abdf539340477562



Certifierad av Comfact Signature  
Accepterad av alla undertecknare  
2025-03-07 11:42:26 +01:00  
Ref: 196828SE  
www.comfact.se



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