

Kollektivtrafiknämnden

Tid och plats	09:45–12:00, Kalmar länstrafik, Albert Engströms väg, Högsby. Lokal 1:a klass
Beslutande	Peter Wretlund (S), ordförande Carl-Wiktor Svensson (KD), vice ordförande Linda Eriksson (C) Lillemor Marcus Jonsson (SD) Steve Sjögren (S), ersättare för Per-Olof Johansson (S) Chatrine Pålsson Ahlgren (KD), ersättare för Magnus Hultman (M) Per-Inge Pettersson (C), ersättare för Sara Kånåhols (V)
Tjänstepersoner	Mattias Ask, trafikdirektör Lars Lindahl, kanslichef David Sjögren, teknikstrateg § 34 John Wernberg, regionsekreterare
Justering	Sker digitalt.
Paragrafer	30–40
Ordförande	Peter Wretlund (S)
Justerare	Chatrine Pålsson Ahlgren (KD)
Sekreterare	John Wernberg

§ 30

Ärendenummer KTN 2025/3

Godkännande av föredragningslista

Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner föredragningslistan med tillägg av följande anmälningsärende:

Nämndinitiativ – Utred stödinsatser för dialyspatienter vid införande av egenavgifter för servicefordon

§ 31

Ärendenummer KTN 2025/3

Val av justerare

Beslut

Kollektivtrafiknämnden utser Chatrine Pålsson Ahlgren (KD) att tillsammans med ordföranden justera protokollet.

§ 32

Ärendenummer KTN 2025/7

En långsiktigt hållbar ekonomi

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Efter februari månad är Kalmar länstrafiks ekonomiska helårsprognos för år 2025 en negativ budgetavvikelse på 10 miljoner kronor, vilket är en förbättring jämfört med 2024. Underskottet förklaras främst av högre trafik kostnader samt en osäkerhet kring omvärldsfaktorer.

Förvaltningens ekonomiska fokus är effektiviseringar och kostnadsminskningar samt att få fler resenärer att resa med allmän kollektivtrafik.

Under 2024 stabiliserades trafikindexen, men för 2025 finns en osäkerhet kring utvecklingen av omvärldsfaktorer, såsom inflation och elpriser, och vilken påverkan dessa får på trafikens kostnadsutveckling framöver.

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör

§ 33

Ärendenummer KTN 2024/62

Redovisning av aktuella åtgärder för att nå en budget i balans

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Trafikdirektören redovisar genomförda och pågående effektiviseringar för att nå en budget i balans.

Några av effektiviseringarna som redovisades är införandet av tidtabellstyrd färdtjänst, justeringar i linjetrafiken i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet och åtgärder för att öka intäkterna. Kalmar länstrafik kommer även att uppdatera och följa upp plan för en kostnadseffektiv verksamhet samt analysera antalet transporter utifrån den nya regionala planen för särskilda persontransporter.

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör

§ 34

Ärendenummer KTN 2024/17

Tema: Teknik och digitalisering

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Basenheten teknik och digitalisering är en del av Kalmar länstrafiks organisation och består av sju medarbetare med olika professioner. Digitalisering är en möjliggörare för att öka kvalitet, effektivitet och samverkan.

Samverkansmodell

Samverkansmodellen är en regiongemensam process. Alla regioners framför sina krav till objektledningen som tar fram en objektplan.

Samverkansmodellen innehåller objektstyrning, användarstöd, ändringshantering samt daglig IT-drift och underhåll. För den övergripande processen finns tre olika processer som budgetarbete för nästkommande år, hantering av gällande objektplan och förberedelse för kommande objektplan.

Kalmar länstrafiks digitaliseringsprocess

Digitaliseringsprocessen kopplar ihop digitaliseringsaktiviteter med samverkansobjekt utifrån nyttokalkyler, behovsbeskrivningar, digitaliseringsplanen, objektplanen för långsiktiga mål och målen för perioden. För framtiden finns stora kommande behov som omvärldsbevakning av trafikplaneringssystem och skolskjutsplaneringssystem, datainsamling och arbete med en datadriven verksamhet samt ny fordonsteknik.

Biljett- och betalsystem

Samverkan kring biljett- och betalsystemet vidareutvecklas tillsammans med Jönköpings, Kronobergs och Hallands regioner. Gemensamma upphandlingar genomförs för att underlätta ett ökat resande och stärka intäkterna.

Föredragande

Lars Lindahl, kanslichef

David Sjögren, teknikstrateg

§ 35

Ärendenummer KTN 2025/10

Aktuellt från trafikdirektören

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Information om aktuella frågor från trafikdirektören.

Sommarlovsbiljetter

Än så länge är det åtta kommuner som beställt sommarlovsbiljetter till skolungdomar från Kalmar länstrafik. Kommunerna har valt att beställa biljetterna utifrån olika upplägg där vissa kommuner inkludera ungdomar som slutar årskurs sex och andra inte.

Länets kommuner har möjlighet att köpa sommarlovsbiljetter till ungdomar som vid vårterminen slutar antingen:

Årskurserna 6–9 i grundskolan och anpassad skola. Det är frivilligt för kommunerna att köpa biljetter för elever i årskurs 6. Årskurs 1 och 2 i gymnasieskola eller anpassa gymnasieskola. Sommarlovsbiljetten kostar 599 kronor och ger ungdomarna möjlighet att resa obegränsat med Kalmar länstrafiks bussar och tåg mellan 14 juni–18 augusti 2025.

Biljettförsäljningen innebär en intäkt på cirka 6,8 miljoner kronor för Kalmar länstrafik.

Kommuner som valt att beställa sommarlovsbiljetter:

Borgholm, Högsby, Kalmar, Mörbylånga, Oskarshamn, Torsås, Västervik.

Kommuner som ännu inte beställt sommarlovsbiljetter:

Hultsfred, Mönsterås.

Kommuner som tackat nej till erbjudandet:

Emmaboda, Nybro.

Vimmerby kommun har valt ett annat upplägg för sina skolungdomar och kommer köpa sommarbiljetter i stället. Sommarbiljetten kan köpas mellan 1 juni–1 augusti och gäller för resa inom hela Kalmar län mellan 15 juni–15 augusti. Sommarbiljetten ger en intäkt på cirka 300 000 kronor till Kalmar länstrafik.

Transportstyrelsens inspektion 19–20 mars 2025

Transportstyrelsen har genomfört en inspektion av den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Region Kalmar län den 19–20 mars 2025. Syftet är att säkerställa att myndigheten uppfyller kraven gällande regelverk. Efter

inspektionen har Transportstyrelsen meddelat bedömningen att den regionala kollektivtrafikmyndigheten uppfyller det regelverk som den aktuella inspektionen har avsett.

Trafikupphandling

Trafikupphandling för linjetrafik, skolskjuts och vissa särskilda persontransporter pågår och är under 2025 inne i upphandlingsprocessen från januari–september. Sista dag för trafikföretagen att inlämna anbud är 3 juli 2025 och planerad trafikstart för avtalen planeras till 16 augusti 2027.

Tåg

Trafikverket har informerat om en aktuell trafikstörning som drabbar Öresundstågen. Det är skador på rälsen vid Öresundsborn som innebär sänkt hastighet vilket medför en försening på cirka 10–11 minuter. Trafikverket har ingen prognos men uppdaterar arbetet löpande för trafikplaneringen.

För Stångådalsbanan har Region Kalmar län erhållit 18,4 miljoner kronor för 2025 och Trafikverket har äskat medel för 2026. Besked för 2026 lämnas i samband med regeringens budgetproposition i september.

Stångådalsbanans och Tjustbanans punktlighet och regularitet redovisas.

Nya Krösatåg ska enligt plan vara i drift år 2026. Det första av 28 tåg har anlänt till Nässjö och tåget ska nu provköras av tågtilverkaren.

Aktuella ärenden till kommande sammanträde

- Beslut om tidtabellsstyrd färdtjänst
- Beslut om yttrande om översiktsplan Mörbylånga kommun
- Beslut om svar på motion om kulturreSOR över länsgräns
- Information om Krösatågssamverkan

Extra nämndsammanträde

Den 19 juni kl. 09:00–10:00 sammanträder kollektivtrafiknämnden digitalt för beslut om priser för skolbiljetter för läsåret 2026/27.

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör

§ 36

Ärendenummer KTN 2025/2

Godkännande av ekonomisk periodrapport för februari 2025

Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner nämndens ekonomiska rapport för februari 2025.

Rapporten överlämnas till regionstyrelsen.

Bakgrund

Kalmar länstrafik redovisar under året ett antal ekonomiska rapporter. Innan rapporterna redovisas i regionstyrelsen ska rapporterna godkännas av nämnden.

Ekonomisk rapport för februari 2025 redovisas för kollektivtrafiknämnden.

Periodens ackumulerade utfall visar på en nettokostnad om 114,2 miljoner kronor vilket är 15,2 miljoner kronor lägre än ackumulerad budget på 129,4 miljoner kronor.

Differensen beror bland annat på att kostnader faller ut senare under året och lägre kostnader för särskilda persontransporter. Jämfört med motsvarande period föregående år är utfallet en minskning med 14,8 miljoner kronor.

Helårsprognosen efter februari visar på en nettokostnad om 761,2 miljoner kronor. Det innebär en negativ budgetavvikelse med 10 miljoner kronor jämfört med helårsbudgeten på 751,2 miljoner kronor. Den prognosticerade budgetavvikelsen förklaras främst av högre trafikkostnader samt en osäkerhet kring omvärldsfaktorer som påverkar framtida indexutveckling.

Vid en jämförelse mot helårsutfallet föregående år är helårsprognosen en ökning med 25,5 miljoner kronor eller 3,5 procent.

Prövning av barnets bästa är 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.

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 11 mars 2025
2. Periodrapport februari Kollektivtrafiknämnd

Expedierat till: trafikdirektör

§ 37

Ärendenummer KTN 2025/49

Svar på nämndinitiativ om att bussar ur beredskapssynpunkt ska kunna köras på diesel

Beslut

Kollektivtrafiknämnden avslår nämndinitiativet om att bussar ur beredskapssynpunkt ska kunna köras på diesel.

Reservation

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Bakgrund

I ett nämndinitiativ som lämnats in av Lillemor Marcus Jonsson (SD) föreslås att kollektivtrafiknämnden i kravställningen till den nya upphandlingen av linjetrafik säkerställer att bussar med motorer som lämpar sig för dieseldrift också kan och får köras på diesel utan tekniska eller garantimässiga inskränkningar.

Förslaget motiveras med att beredskapsfrågor blir allt viktigare och något som måste tas hänsyn till i den pågående upphandlingen av linjetrafik. Det drivmedel som är lättast att långtidslagra för beredskapsändamål är så kallad blankdiesel, det vill säga ren diesel som inte blandats ut med olika vätskor. Det är viktigt att de motorer som bussarna kommer att ha också kan och får köras på diesel utan teknisk eller garantimässiga inskränkningar.

Yttrande

Frågan om kris och beredskap är högst aktuell. Kollektivtrafiken är en av de sektorer som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap lyfter fram som en viktig samhällsfunktion. En framgångsfaktor för att upphandla till samhällsviktig verksamhet är att säkerställa att de offentliga kontrakten fungerar i kris. En krishanteringsplan där tillgång till drivmedel ingår är en viktig fråga det vill säga att fordonen kan användas oavsett vilken situation som kan komma att uppstå.

För att bidra till minskad klimatpåverkan och bättre luftkvalitet har EU beslutat om krav som innebär att en viss andel fordon, i vissa offentliga upphandlingar, ska klara EU:s definition på rena fordon, HVO100, RME, etanol, biogas, el eller vätgas. Kraven finns i Clean Vehicles Directive som i Sverige är genomfört i Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet samt Förordning (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Det finns idag olika typer av drivmedel som går att lagra under en längre tid. Ett par exempel är utöver diesel, el och HVO100, två drivmedel som inkluderas i definitionen Clean Vechicels Directive.

I nämndinitiativet lyfts drivmedelstillgången och möjligheten till en längre tids lagring av drivmedel upp som en utmaning. Pågående upphandling grundar sig på de lagkrav som finns kring drivmedel samt de mål som är framtagna i aktuellt trafikförsörjningsprogram, Svensk Kollektivtrafiks miljökravsbilaga samt Region Kalmar läns handlingsplan för en fossilbränslefri region. Tillsammans med detta hanteras frågan om kris och beredskap och företagens möjlighet att leva upp till de krav som ställs som en punkt i kravställan.

Bedömningen är att det finns en möjlighet för trafikföretagen att uppfylla kraven gällande drivmedel kopplat till kris och säkerhet utan att en sådan definition på särskilt drivmedel som nämndinitiativet föreslår läggs till i upphandlingsunderlaget.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås att nämndinitiativet avslås.

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

Överläggning

1. Lillemor Marcus Jonsson (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt nämndinitiativet.

2. Per-Inge Pettersson (C) förslår att nämnden beslutar att avslå nämndinitiativet.

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden om nämnden vill besluta enligt Lillemor Marcus Jonssons (SD) förslag eller enligt Per-Inge Petterssons (C) förslag.

Ordföranden finner att nämnden beslutar enligt Per-Inge Petterssons (C) förslag.

Reservation

Lillemor Marcus Jonsson (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag med följande motivering:

” Jag reserverar mig mot kollektivtrafiknämndens beslut att avslå nämndinitiativet om att i upphandlingen säkerställa att bussar med motorer lämpade för dieseldrift också kan och får köras på traditionell diesel, utan tekniska eller garantimässiga inskränkningar. Jag har även starka invändningar mot att det i svaret anges att det går att lagra el. Det finns inget kostnadseffektivt sätt att lagra el i den omfattning som skulle krävas vid krisfall. Jag anser att nämndens beslut är otillräckligt ur ett beredskapsperspektiv och reserverar mig till förmån för mitt eget förslag.

Motiveringen till mitt initiativ grundar sig i ett beredskapsperspektiv som i dagsläget inte tas hänsyn till. Traditionell diesel är det drivmedel som har bäst lagringsegenskaper över tid och därmed lämpar sig väl för att användas i en krissituation där tillgång till el eller förnybara bränslen inte kan garanteras. Det handlar inte om att frångå miljömål eller lagkrav, utan om att säkerställa flexibilitet i en samhällsviktig verksamhet.

Det är också värt att uppmärksamma att Försvarsmakten nyligen beställt militärfordon för över fyra miljarder kronor som ska köras på motorer som uppfyller kravet EU3 från 2000 – vilket innebär traditionell dieseldrift. Detta är ett tydligt exempel på hur beredskap och försörjningstrygghet prioriteras inom andra samhällssektorer. Det är därför särskilt anmärkningsvärt att kollektivtrafiknämnden i Region Kalmar län inte agerar i samma anda.

När man diskuterar kris-krig med majoriteten i kollektivtrafiknämnden så nämner de, som värsta scenario, strömavbrott vilket visar på en allvarlig brist på helhetssyn och verklighetsförankring.

Kollektivtrafiknämnden hävdar stolt att de i nya upphandlingen kräver att trafikföretagen ska vid depån ha reservaggregat/ elaggregat till elbussarna. Återigen verkar de inte förstå den praktiska problematiken. I ett krisläge eller i krig, när bussarna kan hamna långt från sina vanliga depåer, finns en överhängande risk att det inte finns tillgång till elektricitet och dessa elaggregat. I en sådan situation skulle dieselaggregat vara det enda tillförlitliga alternativet för att säkerställa fortsatt drift. Att bygga en beredskap på eldrivna bussar, utan att ta hänsyn till dessa faktorer, är därför både kortsiktigt och riskabelt.

Upplysningsvis, kan delar av Kalmar Län vid krig bombas och 100–1000 personer behöver transporteras till sjukvården och då behövs säkerligen kollektivtrafikens bussar för transport av dessa. Det kan faktiskt hända.

Hela Sverige rustar nu för kris och krig – men inte kollektivtrafiknämnden. Frånvaron av ansvar samt direktiv till trafikföretagen för krishantering lyser starkt. I det senaste numret av Bussmagasinet lyfts problemet under rubriken 'Otydlighet för bussföretag om krisen eller kriget kommer'. Där framgår att bara vart sjätte bussföretag i Sverige vet vad som förväntas av dem vid krig eller allvarlig samhällskris.

Kollektivtrafiknämndens svar hänvisar till att beredskapsfrågor hanteras i upphandlingen, men avfärdar samtidigt det konkreta förslaget om att ställa tekniska krav som möjliggör användning av traditionell diesel. En beredskapsplan utan faktisk praktisk möjlighet att driva fordon vid krisfall riskerar att bli tandlös.

Idag pekar Kalmar länstrafik (KLT) med hela handen i upphandlingen och kräver motorer som enbart är anpassade för HVO-drift, EU7. Problemet är att HVO inte lämpar sig för långtidslagring. Även tillgängligheten av HVO i krisläge är väldigt ostabil då till och med Preem är globalt beroende gällande import av nödvändigt PFAD. Eftersom de påtvingade motorerna inte klarar att köras på traditionell diesel innebär detta allvarlig sårbarhet i systemet, där samhällets transportkapacitet riskerar att slås ut på grund av en ensidig och otillräckligt genomtänkt bränslestrategi.

KLT lägger allt ansvar på trafikföretagen när det gäller att hantera drift i tider av kris eller krig. Återigen (tänker biogasbussproblematiken) läggs felaktigt, enligt mig, allt ansvar på trafikföretagen som är bakbundna av kraven i upphandlingen. Detta är varken rimligt eller ansvarsfullt i en tid där beredskap borde stå i centrum.”

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 11 mars 2025

2. Nämndinitiativ om att bussar ut beredskapssynpunkt ska kunna köras på diesel

Expedierat till: Lillemor Marcus Jonsson (SD)

§ 38

Ärendenummer KTN 2025/53

Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar 2025

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen beslutar att godkänna En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa - Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar 2025.

Bakgrund

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) har inför kommande planomgång för transportinfrastrukturplaneringen 2026–2037 uppdaterat det gemensamma dokumentet Sydsvenska prioriteringar från år 2021. Dokumentet kopplar an till Positionspapper för infrastruktur – En väl utvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige framtaget 2024 och bygger på tre övergripande ställningstaganden:

- Förutsägbarhet och samverkan för att öka samhällsnyttan
- Stärka arbetsmarknader och stödja tillväxt i hela landet
- Rusta för utveckling av ett robust och pålitligt transportsystem

Under varje ställningstagande beskrivs en problembild och en önskad framtid och infrastrukturobjekt i Sydsverige lyfts in som stödjer positionen. Dokumentet inkluderar även en karta som illustrerar vilka infrastrukturobjekt RSS gemensamt driver mot nationell nivå.

Objekt som lyfts har en storregional koppling och är del i stråk som binder samman tillväxtmotorer. Följande objekt lyfts i Region Kalmar läns geografi:

- E22 Gladhammar-Verkeback (finns i nuvarande plan)
- E22 Förbifart Bergkvara (finns i nuvarande plan)
- E22 Genomfart Mönsterås (nytt objekt)
- Kust till kustbanan Emmaboda station (nytt objekt)
- Stångådals- och Tjustbanan delelektrifiering, triangelspår Berga, mötesspår Blomstermåla-Kalmar, ERTMS (nytt objekt)

Ärendet hanteras genom ett godkännande av medlemsregionernas regionstyrelser för att därefter tas i RSS styrelse den 28–29 april. I Region Kalmar läns hanteras ärendet i regionala utvecklingsnämnden och kollektivtrafiknämnden för vidare godkännande i regionstyrelsen via arbetsutskottet.

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

Överläggning

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

Protokollsanteckning

1. Carl-Wiktor Svensson (KD) och Chatrine Pålsson Ahlgren (KD) lämnar följande protokollsanteckning:

”Moderaterna och Kristdemokraterna har i tidigare yrkanden och reservationer reagerat mot att Centern, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet utan vidimerad utredning lyft fram en omfattande investering avseende Triangelspår i Berga, i sina handlingsplaner och inriktningsunderlag.

Trafikverket har i utlåtande 31 maj 2021 författat en omfattande kritik gentemot den så kallade åtgärdsvalstudie (ÅVS) som regionen finansierat:

- Trafikverket har inte kunnat bedöma ÅVS Triangelspår Bergas studerade och föreslagna åtgärders genomförbarhet eller redovisade kostnader/nyttor utifrån materialet. Materialet saknar i dess nuvarande form, såvitt Trafikverket kan bedöma, delar av det helhets- och systemperspektiv som motiverar en så pass omfattande investering på en geografiskt begränsad del av ett långt stråk.
- Trafikverket anser att föreliggande ÅVS är av karaktären tekniskt PM snarare än regelrätt ÅVS enligt fastlagd metodik.
- Trafikverket vill påtala att materialet generellt saknar uppgifter som kan ligga till grund för att verifiera en realistisk kostnadsbild.
- Ett Triangelspår kräver ett nytt ställverk då Trafikverket inte bedömer att det är tekniskt genomförbart att realisera ett triangelspår i det befintliga ställverk 59. Ett nytt ställverk krävs, detta innebär att kostnader på uppskattningsvis 50-80miljoner kronor tillkommer.
- En indikation på att helhetsbilden brister, och därmed försvårar bedömningen av åtgärdens nytta i stråket är resonemanget om godstrafiken via triangelspåret... Trafikverket menar att om det finns ambitioner om att köra gods norrifrån mot Berga via föreslaget triangelspår så krävs investeringar även i Blomstermåla för att möjliggöra attraktiva och kostnadseffektiva transportkedjor.

Därutöver understryker Trafikverket i sin senaste bristanalys TRV 2022/123008 under sida 67, 68 och även i sammanfattningen på sida 6 att ett Triangelspår är mycket osäkert gällande kostnaden och att en ”..ökad robusthet och tillförlitlighet är det mest angelägna och primära för att stärka banornas funktion för regional utveckling” och ”Större satsningar på transportinfrastrukturen i syfte att minska restiden bör föregås av fördjupad och trafikslagsövergripande analys för att identifiera de mest transporteffektiva åtgärderna.”

Kristdemokraterna och Moderaterna vill därför understryka att vi anser att det finns mer kostnadseffektiva åtgärder samt investeringar att prioritera än denna specifika.

2. Lillemor Marcus Jonsson (SD) lämnar följande protokollsanteckning:

”Sverigedemokraterna är i huvudsak positiva till att Region Kalmar län deltar i ett gemensamt dokument kring sydsvenska infrastrukturprioriteringar, särskilt med tanke på den avgörande betydelse välfungerande transporter har för tillväxt och regional sammanhållning.

Vi anser att det är av vikt att dokumentet betonar behovet av nya väglösningar för E22 Gladhammar–Verkeback, inte enbart breddning av befintlig väg. En ny sträckning skulle kunna minska avståndet mellan orterna, ge förbättrad trafiksäkerhet och minska genomfartstrafiken i känsliga miljöer. På samma sätt vill vi understryka att gul korridor för förbifarten Bergkvara, som är vald i nuvarande plan, går över stora arealer jordbruksmark. Det bör finnas utrymme för att lyfta fram lila korridor som ett alternativ med mindre påverkan på viktiga jordbruksområden.

Utöver detta anser vi att dokumentet i större utsträckning bör väga in olika perspektiv på den så kallade gröna omställningen, inte minst ur ett ekonomiskt och försörjningstekniskt perspektiv. Omställningen måste vara hållbar även för skattebetalare och näringsliv. Det finns en risk att ambitionerna blir visionära snarare än verklighetsförankrade, vilket i sin tur kan leda till bristande acceptans hos medborgare och i slutändan hämmad utveckling snarare än tillväxt.

Sverigedemokraterna anser att Region Kalmar län fortsatt måste arbeta för att investeringar i infrastruktur inte bara ska drivas av nationella eller ideologiska mål, utan ta verklig hänsyn till förutsättningarna i länet geografiskt, ekonomiskt och befolkningsmässigt.”

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 31 mars 2025
2. En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa – Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar 2025

Expedierat till: regionstyrelsen

§ 39

Ärendenummer KTN 2025/12

Delegationsbeslut

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar följande delegationsbeslut till protokollet.

- Yttrande över förslag om upphörande av underhåll inom driftplats Nybro, bandel 824 i Nybro kommun, Kalmar län (KTN 2025/43)

§ 40

Ärendenummer KTN 2025/11

Anmälningssärenden

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar följande anmälningssärenden till protokollet:

- Brev från Baltic-Link Association angående dubbelspår Växjö-Alvesta till regeringen (KTN 2025/45)
- AB Transitio - Protokoll från styrelsesammanträde nr 193 (KTN 2025/47)
- Protokoll från Länsberedningen för regionala utvecklingsfrågor med mera 7 februari 2025 (KTN 2025/13)
- AB Transitio 2025 - Anteckningar från möte nr 25 med AB Transitios ägarråd 6 februari 2025 (KTN 2025/47)
- Protokoll - Kollektivtrafiknämndens presidium 26 mars 2025 (KTN 2025/4)
- Nämndinitiativ – Utred stödinsatser för dialyspatienter vid införande av egenavgifter för servicefordon (KTN 2025/71)

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: John Wernberg
TITEL, ORGANISATION: Regionsekreterare, Region Kalmar län
TID: 2025-05-02 11:55:56 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724627946)
IDENTIFIKATIONS-ID: 72c9125927f444498abf5aa38beb633d



NAMN: Chatrine Pålsson Ahlgren (KD)
TITEL: Justerare
TID: 2025-05-02 11:56:52 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46706619828)
IDENTIFIKATIONS-ID: 4d4a740b666d416690d11943681b03bb



NAMN: Peter Wretlund (S)
TITEL: Ordförande
TID: 2025-05-02 12:45:35 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46705233885)
IDENTIFIKATIONS-ID: a34b20101c0d42e9b72e996610a3bec3



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2025-05-02 12:45:40 +02:00
Ref: 214609SE
www.comfact.se



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