

Kollektivtrafiknämnden

Tid och plats	09:45–14:00, Kalmar länstrafik, Albert Engströms väg, Högsby. Lokal 1:a klass
Beslutande	Peter Wretlund (S), ordförande Carl-Wiktor Svensson (KD), vice ordförande Magnus Hultman (M) Lillemor Marcus Jonsson (SD) Per-Olof Johansson (S) Steve Sjögren (S), ersättare för Sara Kånåhols (V) Per-Inge Pettersson (C), ersättare för Linda Erikson (C)
Ej tjänstgörande ersättare	Chatrine Pålsson Ahlgren (KD)
Tjänstepersoner	Mattias Ask, trafikdirektör Lars Lindahl, kanslichef Johan Lewton, ekonomichef John Wernberg, regionsekreterare
Justering	Sker digitalt.
Paragrafer	78–93
Ordförande	Peter Wretlund (S)
Justerare	Lillemor Marcus Jonsson (SD)
Sekreterare	John Wernberg

§ 78

Ärendenummer KTN 2025/3

Godkännande av föredragningslista

Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner föredragningslistan med tillägg av följande anmälningssärende:

Nämndinitiativ om utredning om AI och digitalisering för effektivisering av kollektivtrafiken.

§ 79

Ärendenummer KTN 2025/3

Val av justerare

Beslut

Kollektivtrafiknämnden utser Lillemor Marcus Jonsson (SD) att tillsammans med ordföranden justera protokollet.

§ 80

Ärendenummer KTN 2025/7

En långsiktigt hållbar ekonomi

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Kalmar länstrafik ekonomiska prognos har förbättrats med 2,5 miljoner kronor jämfört med tidigare prognos. Helårsprognos för år 2025 är nu 12,5 miljoner kronor bättre än budget. Förbättringen beror till största del av minskade kostnader för sjukresor.

Det fortsatta ekonomiska fokuset är effektiviseringar och kostnadsminskningar samt att få fler resenärer att resa med allmän kollektivtrafik.

Förutsättningar för att behålla en ekonomi i balans är att genomföra aktiviteter i verksamhetsplan 2025 och utveckling av verksamheten utifrån Trafikförsörjningsprogram 2025 – 2033.

Föredragande

Johan Lewton, ekonomichef

§ 81

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.

Bland annat pågår dialog med Region Jönköpings län gällande avtal för överlåtande av BMU-tåg. Arbeten sker även med att utveckla försäljningsstrategin, långsiktig plan för digitalisering och automatisering, samt optimerad prissättning i den allmänna kollektivtrafiken.

För effektiviseringsarbeten på sikt redovisas tidtabellsstyrd färdtjänst, hantering av sjukintyg vid sjukresor, översyn av zonstruktur och att uppdatera samt följa upp plan för en kostnadseffektiv verksamhet.

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör

§ 82

Ärendenummer KTN 2025/10

Aktuellt från trafikdirektören

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Trafikdirektören informerar om följande aktuella frågor:

Trafikupphandling – Avtal linjetrafik skolskjuts och särskilda persontransporter 2027

Trafikupphandlingen är nu i upphandlingsprocessen och ett tilldelningsbeslut förväntas tas under oktober 2025 och en förankring görs med kommunerna innan tilldelningsbeslutet.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Den nationella planen för transportinfrastrukturen innehåller åtgärder för att underhålla statlig infrastruktur och utveckla statliga vägar, järnvägar, samt sjö- och luftfart. Förslaget till den nationella planen är nu utskickad av Trafikverket på remiss och sista dagen att besvara remissen är den 30 december 2025.

Utvärdering av sommarlovsbiljetter 2025 och erbjudande om köp av sommarlovsbiljetter 2026

Samtliga kommuner i länet erbjöds att köpa Kalmar länstrafiks sommarlovsbiljett för skolungdomar sommaren 2025. Det var åtta kommuner som valde att köpa totalt 11 155 sommarlovsbiljetter. 84 procent av de köpta biljetterna aktiverades och användes för att resa i kollektivtrafiken, en förbättring med två procentenheter jämfört med år 2024.

Biljetten var giltig 14 juni - 18 augusti och kunde användas för att resa obegränsat i Kalmar länstrafiks bussar och tåg inom länet under perioden.

Sommarlovsbiljetten är till för skolungdomar som vid vårterminen slutar:

- 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.

Europeiska mobilitetsveckan och Bilfria dagen 16–22 september 2025

Kalmar länstrafik bjöd på en fribiljett i appen den 22 september som gav fritt resande i kollektivtrafiken under dagen. Statistik från dagen visar att resandet ökade med 35 procent jämfört med en vanlig måndag i september. Urval av statistik nedan:

- 7 171 fribiljetter hämtades ut under dagen
- 1 635 nya användare i Kalmar länstrafiks app under dagen
- Totalt 10 721 blipp med fribiljetten, i snitt 1,5 blipp per biljett.

Extra nämndsammanträde

Kollektivtrafiknämnden genomför ett extra nämndsammanträde digitalt den 23 oktober 2025 kl. 09:00.

Föredragande

Mattias Ask, trafikdirektör

§ 83

Ärendenummer KTN 2025/2

Godkännande av verksamhetsberättelse med internkontroll för perioden januari till augusti 2025

Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner Kalmar länstrafiks verksamhetsberättelse med internkontroll för perioden januari till och med augusti 2025.

Rapporten överlämnas till regionstyrelsen.

Bakgrund

Kalmar länstrafik tar fram en verksamhetsberättelse för perioden januari till augusti 2025. I rapporten redovisas uppföljning av verksamhetsmål, ekonomi samt intern kontroll för förvaltningen.

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.

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 25 september 2025
2. Verksamhetsberättelse 2025–08 Kollektivtrafiknämnd

Expedierat till:

regionstyrelsen

trafikdirektör

§ 84

Ärendenummer KTN 2025/137

Svar på nämndinitiativ om Kalmar länstrafiks öppna linjelagda skolskjuts

Beslut

Kollektivtrafiknämnden besvarar nämndinitiativet om Kalmar länstrafiks öppna linjelagda skolskjuts med redovisat yttrande.

Bakgrund

Carl-Wiktor Svensson (KD) har lämnat in ett nämndinitiativ där han vill att nämnden ska informeras om:

- Hur är Kalmar länstrafiks skriftliga policy för platsprioritering vid fulla bussar formulerad?
- Är besluten kring en sådan policy tagen med barnets bästa i beaktan?
- Vilket beslutande organ inom Kalmar länstrafik är det som ansvarar för denna policy?
- Hur ska Kalmar länstrafik säkerställa att man uppfyller Transportstyrelsens krav på säkerhet?

Yttrande

Enligt 10 kap. 32 § i skollagen, har elever rätt till skolskjuts till den av folkbokföringskommunen anvisade skola. Folkbokföringskommunen har ansvaret att ordna med skolskjuts även för de eleverna som valt en annan skola än till den eleven blivit anvisad. Detta gäller förutsatt att det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter.

Ovannämnda paragraf i skollagen tydliggör folkbokföringskommunens ansvar gentemot alla elever. Kalmar länstrafiks ansvar, via samverkansavtal med berörda kommuner, är att utföra skolskjuts på uppdrag av kommunerna. Därtill har Kalmar länstrafik genom avtalet att planera skolskjutstrafiken (undantaget Vimmerby kommun), administrera skolkort, bära ansvar för biljettsystem, mobilabonnemang och Wi-Fi, kvalitetsuppföljningar, statistik och teknik/fordonsutrustning.

Övriga bestämmelser för skolskjuts och krav på fordonen styrs av förordning (1970:340) om skolskjutsning. Detta omfattar skjuts till eller från skolan av elever i förskola, förskoleklass, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande. Kalmar länstrafik har ansvar att skolskjutsens tidplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. Fordonen som används vid skolskjuts, öppna och/eller stängda, ska förses med skylt som visar på fordonets användning.

Till förordning (1970:340) om skolskjutsning tillkommer så även föreskrifter från Transportstyrelsen. Dessa föreskrifter ingår i Kalmar länstrafiks ansvar innefattandes exempelvis att sittplatser i skolfordonen ska ha bälten samt att stående passagerare är tillåtet om fordonen är godkända för detta. Kalmar länstrafik säkerställer ovan beskrivet via de upphandlingar som följer av samverkansavtalen med länets kommuner.

Kalmar länstrafik utför regelbundet fordonskontroller i syfte att säkra att kraven är uppfyllda.

Sammantaget finns således ingen policy i fråga om platsprioriteringar, ej heller annat ansvar för Kalmar länstrafik i fråga om säkerställande av plats för elev som valt annan skola än av kommunen anordnad. Det ansvar som åligger Kalmar länstrafik är att själva utförandet görs i enlighet med samverkansavtalet med kommunen/kommunerna.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås att nämndinitiativet 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 25 september 2025
2. Nämndinitiativ om Kalmar länstrafiks öppna linjelagda skolskjuts

Expedierat till: Carl-Wiktor Svensson (KD)

§ 85

Ärendenummer KTN 2025/118

Yttrande över Länstransportplan för Blekinge 2026–2037, Region Blekinge

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsens arbetsutskott beslutar:

Regionstyrelsens arbetsutskott antar redovisat yttrande som sitt svar på Länstransportplan Blekinge 2026–2037.

Yttrandet överlämnas till Region Blekinge.

Bakgrund

Region Kalmar län har av Region Blekinge getts möjlighet att lämna synpunkter på Länstransportplan 2026–2037.

Enligt regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur till Regionala utvecklingsansvariga aktörer (länsplaneupprättare) och Trafikverket ska förslag till planer för trafikslagsövergripande transportinfrastruktur för åren 2026 – 2037 upprättas. Sveriges regioner ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur upprätta och fastställa länsplaner. De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur.

Den ekonomiska ramen för Region Blekinges transportplan är 822 miljoner. Större namngivna objekt för Blekinge län namnges längs riksväg 27 och riksväg 15. Blekinge fördelar även medel för samfinansiering av nationell plan för järnvägsåtgärder längs Blekinge kustbanan, kommande Sydostlänken och investeringar inför Nya Generationens Öresundståg. Övriga medel tillsätts för cykelvägar, kollektivtrafikåtgärder, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och enskilda vägar.

Sammanfattning av yttrande

Blekinge och Kalmar län har lokala och regionala flöden över länsgräns där kusten och E22 tydligt binder samman regionerna och lokala flöden sker i gränsbygden i inlandet. Viktiga utbyten sker inom näringslivet och på lokal nivå sker dagligen vardagsresor för handel och fritids- och kulturaktiviteter.

Region Kalmar län, Region Blekinge och Region Kronoberg tillsammans med Kalmar kommun, Karlskrona kommun och Växjö kommun samverkar i Sydosttriangeln, en territoriell strategi som ska främja en hållbar samhällsutveckling genom att stärka integrationen mellan arbetsmarknadsregionerna i sydöstra Sverige. Gemensamma insatser i infrastruktur och kollektivtrafik

kommer bidra till strategins mål och visioner och förhoppningsvis ge positiv effekt för invånare i sydöstra Sverige.

Region Kalmar läns och Region Blekinge läns respektive transportplaner har inga investeringsobjekt som är direkt berörda i anslutning till eller över länsgräns. Region Kalmar län noterar Region Blekinges tydliga ställningstagande för investeringar på Emmaboda station som fyller en viktig funktion för trafiken längs Kust till kustbanan.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 24 september 2025
2. Yttrande över Länstransportplan Blekinge 2026 - 2037
3. Länstransportplan Blekinge 2026 - 2037
4. Miljökonsekvensbeskrivning till länsplan för regional transportinfrastruktur för Blekinge 2026 - 2037

Expedierat till: regionstyrelsens arbetsutskott

§ 86

Ärendenummer KTN 2025/111

Yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som sitt svar på Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026 – 2037.

Yttrandet överlämnas till Region Skåne.

Bakgrund

Region Kalmar län har av Region Skåne getts möjlighet att lämna synpunkter på Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026 – 2037.

Enligt regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur till Regionala utvecklingsansvariga aktörer (länsplaneupprättare) och Trafikverket ska förslag till planer för trafikslagsövergripande transportinfrastruktur för åren 2026 – 2037 upprättas. Sveriges regioner ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur upprätta och fastställa länsplaner. De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur.

Den ekonomiska ramen för Region Skåne är 7 382 miljoner kronor. Region Skåne satsar 3 325 miljoner kronor på finansiering av vägobjekt, 1 370 miljoner kronor på kollektivtrafiksåtgärder, 1 020 miljoner kronor till samfinansiering av satsningar i nationell transportplan, 1 000 miljoner kronor till finansiering av cykelinfrastruktur samt 585 miljoner kronor till framkomlighet och trafiksäkerhet.

Sammanfattning av yttrande

Region Kalmar län och Region Skåne ingår i samverkansorganet Regionsamverkan Sydsverige (RSS) där bland annat infrastruktur, kollektivtrafik och regional utveckling är grundläggande fokusområden. Gemensamt finns även Öresundstågen som binder samman hela södra Sverige och skapar för Kalmarregionen tillgång till Malmö-Köpenhamnsregionen, Köpenhamns flygplats och vidare förflyttningar ut i Europa. Ett kommande färdigställande av Fehmarn Bält kommer att knyta södra Sverige än närmare varandra. Stora flöden av människor, varor och tjänster sker dagligen inom södra Sverige och infrastrukturen är det som

binder regionerna samman. Väl utvecklad infrastruktur i respektive län ger på sikt effekt för ett större omland.

Region Kalmar län och Region Skånes respektive transportplaner har inga investeringsobjekt som är direkt berörda eller över länsgräns. Gemensamma prioriteringar för statliga infrastrukturen lyfts i det gemensamma dokumentet En transportinfrastruktur för tillväxt och stärkt förmåga i Sverige och Europa- Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 24 september 2025
2. Yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026 - 2037
3. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026 - 2037

Expedierat till: regionstyrelsen

§ 87

Ärendenummer KTN 2025/115

**Yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram
2025–2040, Region Jönköpings län**

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som sitt svar på Region Jönköpings läns förslag till trafikförsörjningsprogram 2025–2040.

Yttrandet överlämnas till Region Jönköpings län.

Bakgrund

Region Kalmar län har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet för Kalmar län beretts möjlighet att lämna synpunkter på Region Jönköping läns förslag till trafikförsörjningsprogram.

Region Jönköping läns trafikförsörjningsprogram för perioden 2025–2040 är ett strategiskt dokument som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att möta länets behov av tillgänglighet, hållbarhet och tillväxt.

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) och är avsett att fungera som ett vägledande dokument för politiska beslut, samhällsplanering, investeringar och samverkan mellan region, kommuner, trafikföretag och andra aktörer.

Yttrande

Trafikförsörjningsprogrammet är uppdelat i fem målområden:

marknadsandel, resandevolym, kundnöjdhet, tillgänglighet och miljö.

Särskilda strategier för att nå dessa mål är framtagna och inkluderar utbyggnad av kollektivtrafik i tätorter och på landsbygden, förbättrade bytespunkter, användning av förnybara drivmedel, enklare information och digitala tjänster samt samverkan mellan aktörer.

Trafikförsörjningsprogrammet bedöms som väl underbyggt med ett omfattande underlag och dialoger med länets olika aktörer.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller en nulägesanalys, mål, strategier, åtgärder och uppföljningsmetoder. Det utgår från länets demografiska och geografiska förutsättningar, inkluderar en analys av resmönster och behov, samt beskriver hur kollektivtrafiken kan bidra till ett hållbart samhälle.

I avsnittet roller och ansvar lyfter Region Jönköpings län samverkan med andra aktörer. I detta avsnitt finns grannregionerna med som en samverkanspart. Region Jönköpings län trycker också på att det är viktigt att samarbeta med andra kollektivtrafikmyndigheter för att samordna tidtabeller och trafikupplägg, förenkla biljettutbud och betalningsmöjligheter samt att skapa bra kollektivtrafik till större städer i andra regioner. Eftersom

trafikförsörjningsprogrammet fokuserar på att förbättra och utöka den regionala kollektivtrafiken, inklusive förbättrade förbindelser och samordning mellan län, kan detta bidra till ett mer sömlöst resande över regiongränserna. Det kan underlätta pendling och resor mellan länen för arbete, studier eller fritid.

Region Kalmar län vill utifrån rollen som grannregion och som kollektivtrafikmyndighet förespråka en fördjupad samverkan mellan Region Jönköping län och Region Kalmar län för att förbättra och effektivisera den länsöverskridande trafiken mellan Jönköpings län och Kalmar län och på detta sätt arbeta gemensamt för att underlätta vardagen för våra invånare. För att uppnå detta ser Region Kalmar län ett behov av att tydliggöra och strukturera ett gemensamt utvecklingsarbete i form av en avsiktsförklaring eller annan form av överenskommelse kring vad parterna vill och kan uppnå gemensamt och hur vägen dit ska se ut.

Övrigt

Trafikförsörjningsprogrammet har ett väl uttalat barnperspektiv där hänsyn till FN:s barnkonvention tydligt lyfts fram.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 25 september 2025
2. Remiss – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2025–2040, Region Jönköpings län

Expedierat till: Region Jönköpings län

§ 88

Ärendenummer KTN 2025/144

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037, Region Gotland

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som regionstyrelsens svar på Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037.

Yttrandet överlämnas till Region Gotland.

Bakgrund

Region Kalmar län har av Region Gotland getts möjlighet att lämna synpunkter på Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037.

Enligt regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur till Regionala utvecklingsansvariga aktörer (länsplaneupprättare) och Trafikverket ska förslag till planer för trafikslagsövergripande transportinfrastruktur för åren 2026 – 2037 upprättas. Sveriges regioner ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur upprätta och fastställa länsplaner. De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur.

Den ekonomiska ramen för Region Gotland är 343 miljoner. Region Gotlands namnger ett större objekt i Visborg, övriga medel läggs på åtgärder inom trafiksäkerhet, kollektivtrafik, cykel samt till statlig medfinansiering.

Sammanfattning av yttrande

Kalmar län och Gotland har en betydelsefull sammankoppling med den sjöväg som utgörs av färjelinjen mellan Visby och Oskarshamn. Den fyller en avgörande funktion för personresor och gods, en funktionalitet som behövs och som berör båda länen.

Under 2024 genomfördes en gemensam åtgärdsvalsstudie för tillgängligheten till och från Gotland och då identifierades behov både på fastlandet och på Gotland. Region Kalmar län lyfter behovet av fortsatta investeringar på E22 i nationell plan och namnger väg 37/47 Oskarshamn-Bockara som nästa stora objekt i Kalmar läns transportplan. Dessa investeringar kommer trafiken från Oskarshamns hamn tillgodo och är även ett av argumenten för investeringarna i Kalmar läns transportplan.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 24 september 2025
2. Yttrande över Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037
3. Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037

Expedierat till: regionstyrelsen

§ 89

Ärendenummer KTN 2025/60

Svar på medborgarförslag om järnvägen mellan Oskarshamn och Berga

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionfullmäktige beslutar:

Regionfullmäktige besvarar medborgarförslaget om elektrifiering, återinförande av persontrafik samt att skapa ökade möjligheter för godstrafik på järnvägen mellan Oskarshamn och Berga med redovisat yttrande.

Bakgrund

25 februari 2025 inkom ett medborgarförslag om att elektrifiera järnvägen mellan Oskarshamn och Berga samt att återinföra persontrafiken och skapa ökade möjligheter för godstrafik på sträckan.

Yttrande

Trafikverket ansvarar för investeringar i järnvägsnätet. En stor investering som elektrifiering kräver ett regeringsbeslut via nationell transportplan.

Region Kalmar län trafikerar delar av järnvägsnätet i och utanför regionen och för några år sedan avslutades trafikeringen av sträckan Oskarshamn-Berga på grund av kostnadsbilden och det låga resandeunderlaget. Det finns i dagsläget ingen planering för att återuppta tågtrafiken men sträckan trafikeras med buss som går i timmestrafik.

I Region Kalmar läns strategiska prioriteringar lyfts förbindelsen mellan de två tillväxtmotorer Kalmar-Linköping som den viktigaste insatsen för att öka tillgängligheten i länet. Elektrifiering är en del av flera insatser som krävs för att skapa förbättrade och mer robusta restider på sträckan. Även längs sträckan Kalmar-Linköping krävs ett regeringsbeslut via nationell transportplan för att investeringar ska kunna genomföras. Region Kalmar län arbetar aktivt i påverkansarbete för att öka antalet investeringar och namngivna objekt till länet.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 24 september 2025
2. Medborgarförslag - Om järnvägen mellan Oskarshamn och Berga

Expedierat till: regionfullmäktige

§ 90

Ärendenummer KTN 2024/150

Revidering av Regional plan för Särskilda persontransporter 2025

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionfullmäktige beslutar:

Regionfullmäktige antar redovisade revideringar av Regional plan för Särskilda persontransporter att gälla från och med 1 januari 2026.

Reservation

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Bakgrund

Regional plan för Särskilda persontransporter har beslutats av regionfullmäktige i november 2025 och är Region Kalmar läns lokala tillämpning för trafikslagen färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresa och skolresa.

Den regionala planen utgör ett komplement till idag gällande lagstiftningar, och ska ses som ett hjälpmedel i den individuella bedömningen.

Revideringen av Regional plan för Särskilda persontransporter syftar till att förenkla och förtydliga för kunden gällandes grunderna för exempelvis rätt till sjukresa med servicefordon. Det handlar om att hänsyn tas i ännu större utsträckning avseende kundens förmåga att resa med allmänna kommunikationer.

Regional plan för Särskilda persontransporter föreslås revideras enligt följande:

Trafikslag sjukresa

När det gäller bedömningsgrund för kundens rätt till sjukresa med servicefordon ändras terminologin från "stora svårigheter" till "väsentliga svårigheter" att resa med allmänna kommunikationer. Denna justering görs för att harmonisera villkoren för sjukresor med servicefordon och rätten till färdtjänst. Förändringen är i linje med gällande rättslig vägledning, vilket kan göra det enklare för kunden att förstå grunderna för den individuella bedömningen.

Med mål om en ökad samåkningsgrad och en hållbar resursanvändning föreslås även följande ändringar:

- Kalmar länstrafik anordnar transporter med servicefordon till Universitetssjukhuset i Linköping alla helgfria vardagar året. Kund som har rätt till sjukresa ska i första hand resa med dessa

servicefordon eller allmänna kommunikationer. Milersättning för resa med eget fordon beviljas enbart i de fall kunden inte kan beredas plats i servicefordon, med beaktande av medicinsk status och tid för vårdbesöket.

- Kund som har rätt till sjukresa med servicefordon till vårdgivare ska beställa detta senast tre helgfria vardagar före planerat vårdbesök.
- Kund som har rätt till sjukresa med allmänna kommunikationer ska i första hand beställa sin resa på egen hand. Kund som har behov av hjälp med bokning av sjukresa utomläns med allmänna kommunikationer ska lämna sin beställning till Kalmar länstrafiks beställningscentral senast fem helgfria vardagar före dag för vårdbesök. Detta för att säkerställa att kunden får plats på sjukresan utomläns med allmänna kommunikation.
- Vid bokning av hotell för övernattning i samband med en sjukresa står det kunden fritt att välja boende. Ersättning lämnas endast för kostnad motsvarande budgethotell och standardrum.

Trafikslag riksfärdtjänst

För att kunna säkerställa en plats vid behov av hjälp med bokning av en riksfärdtjänstresa med allmänna kommunikationer måste beställningen lämnas från kund till Kalmar länstrafiks beställningscentral senast fem helgfria vardagar före resdagen.

Egenavgifter - avgiftsbilaga

Egenavgifter utgår som bilaga från Regional plan för Särskilda persontransporter och behandlas tillsammans med övriga avgifter när regionplanen hanteras av regionfullmäktige.

Barnets bästa

En enkel prövning av barnets bästa har genomförts.

Överläggning

1. Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) föreslår att nämnden återremitterar ärendet med syftet att Regional plan för Särskilda persontransporter samt ändringsförslaget skickas till pensionärs- och funktionshinderorganisationerna i Kalmar län för att inhämta deras synpunkter och förbättringsförslag. Organisationerna bör ges särskild information och god tidsram för yttrande. Synpunkter och ändringsförslag som inkommer ska redovisas för nämnden.

2. Ordföranden föreslår att nämnden avgör ärendet vid mötet. Vidare föreslår ordföranden att nämnden beslutar enligt redovisat förslag.

Efter avslutad överläggning frågar ordföranden om nämnden vill besluta att ärendet ska återremitteras eller avgöras vid mötet. Ordföranden finner att nämnden beslutar att ärendet ska avgöras vid mötet

Omröstning begärs och genomförs enligt följande:

- Ledamot som röstar för att ärendet ska avgöras vid mötet röstar ja.
- Ledamot som röstar för att ärendet ska återremitteras röstar nej.

Omröstningen genomförs och får följande resultat:

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Carl-Wiktor Svensson (KD)		X	
Per-Inge Pettersson (C)	X		
Magnus Hultman (M)		X	
Per-Olof Johansson (S)	X		
Lillemor Marcus Jonsson (SD)			X
Steve Sjögren (S)	X		
Peter Wretlund (S)	X		

Kollektivtrafiknämnden beslutar att ärendet ska avgöras vid mötet med resultatet 4 ja, 2 nej och 1 avstår.

Ordföranden frågar här efter om nämnden vill besluta enligt redovisat förslag och finner det så.

Reservation

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 25 september 2025
2. Revidering av Regional plan för Särskilda persontransporter

Expedierat till: regionfullmäktige

§ 91

Ärendenummer KTN 2025/101

Anförskaffning och upphandling av Nästa Generation Öresundståg (NGÖ)

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionfullmäktige beslutar:

1. Regionfullmäktige godkänner att nya fordon för Öresundstågstrafiken, samt tillhörande tjänster för underhåll av fordonen, upphandlas.
2. Regionfullmäktige uppdrar åt kollektivtrafiknämnden att bereda investeringsbeslut avseende den del av trafiken som Region Kalmar län ansvarar för i Öresundstågssystemet för slutligt ställningstagande och medelstillelse i regionfullmäktige när upphandlingen är genomförd.
3. Regionfullmäktige beslutar att investeringen och förväntad kostnad beaktas i långsiktig ekonomisk plan och investeringsplan.

Bakgrund

Regionstyrelsen i Region Kalmar län har tidigare beslutat (RS 2023/1129) att tillsammans med övriga parter inom Öresundstågssamarbetet ingå i ett samarbetsprojekt gällande gemensam anskaffning av regionala och storregionala tågfordon. Detta projekt har givits namnet Nästa generation Öresundståg och förkortas allmänt NGÖ. Projektet har genomfört vidare studier, analyser och kalkyler för att specificera vilka behov som behöver tillgodoses med de nya fordonen och vilka förutsättningar som finns för detta.

Marknadsdialog med leverantörer har genomförts under vintern och våren 2023/24 samt sommaren/hösten 2024 genom två så kallade RFI (Request for information). Behoven för förare och ombordpersonal har kartlagts genom workshops med personal från trafikföretag. Det samlade utrednings- och analysarbetet har lett till en god bild av vilka krav som ska ställas i den kommande upphandlingen för att bäst möta projektets mål.

Kraven för fordonen stämmer överens med den inriktning som finns uttalad i Regionsamverkan Syds (RSS) Positionspapper kollektivtrafik från 2019 om att Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda och erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor. De stämmer också överens med behoven för hastighetsprestanda på nya Öresundståg som uttalas i RSS Handlingsplan kollektivtrafik från 2021. De fordon som genom detta beslut kommer att anskaffas ska täcka behovet för den storregionala trafiken över Sydsverige.

För att kunna gå vidare med upphandlingsarbetet behöver respektive region fatta beslut om upphandling nya fordon. Ledtiden för att anskaffa nya tåg är mycket lång, och för att projektets tidplan ska hållas med sikte på att de

första tågen ska kunna levereras omkring 2031 och de serietillverkade tågen omkring 2033 så behöver regionerna tillsammans ha fattat upphandlingsbeslut före utgången av år 2025.

Dessa beslut bedöms i de flesta regioner behöva tas i respektive fullmäktige. Innan genomförd upphandling är det inte möjligt att fastställa en exakt kostnad för investeringen. Projektet kommer efter genomförd upphandling, men innan tilldelning, att återkomma med begäran om medelstillsdelning.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Region Kalmar läns investering i tre tåg utgör knappt 3 procent av den totala investeringen i nya tåg för Öresundstågstrafiken, vilket motsvarar Region Kalmar läns andel av trafikvolymen och fordonsbehovet. Den nya tågflottan kommer att öka kapaciteten för resenärer i tågtrafiken och tillföra fler sittplatser än dagens tågflotta. Detta för att möta den målsatta ökade efterfrågan på tågresor och eftersträva målet om ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken i Kalmar län, i enlighet med det av regionfullmäktige beslutade regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Vid nyanskaffning av tågfordon är praxis att leverantören erhåller betalning vid ett flertal betalpunkter, där den första infaller vid avtalstecknandet. Huvudsaklig utbetalning sker i samband med att respektive fordon överlämnas från leverantören till beställaren (preliminärt och slutligt övertagande). Leverantören har därefter fortsatt ett åtagande i samband med att garantiperioden, varefter slutbetalning erläggs. I enlighet med av styrelsen för ÖTAB fastställd Trafikstrategisk plan för 2030–2040 kan nya fordon prioriteras för införande på linjen som trafikerar Kalmar län från 2035–2040.

Sammantaget görs därför för sannolikt att den direkta fordonsinvesteringen kommer att belasta Region Kalmar län till cirka 20 procent i perioden fram till år 2030 och därefter till resterande del från omkring 2035 och framåt. Anskaffningen av tågen i Öresundstågtrafiken kommer att ske med ägande i respektive region. För Region Kalmar län innebär det att formen för finansiering respektive ägande av tågen behöver utredas innan de första utbetalningarna sker. Investeringen innebär högre kapitalkostnader och totalt sett högre driftskostnader än dagens system då den erbjuder mer kapacitet och möjlighet till mer trafik.

De nya tågen kommer att möjliggöra en effektivare drift då de inte behöver ha en lika hög bemanning som dagens tåg och därmed kan en lokförare och ombordpersonal betjäna ett tåg med fler resenärer än idag om kapaciteten utnyttjas. Driftskostnaden bedöms därför över tid blir lägre per passagerare än för dagens tåg, om den högre kapaciteten utnyttjas.

Investeringen bedöms innebära att Region Kalmar läns bruttokostnader för Öresundstågstrafiken succesivt ökar från dagens cirka 54 miljoner kronor per år 2025 till cirka 140–190 miljoner kronor per år vid år 2040, vilket motsvarar cirka 95–125 miljoner kronor i 2025 års penningvärde. Den huvudsakliga orsaken till kostnadsökningen är högre kapitalkostnader för fordon än tidigare. Investeringen i fordon med högre kapacitet görs för att möjliggöra ett ökat resande som i sin tur leder till ökade intäkter och utgör det mest kostnadseffektiva valet för systemet som helhet, samtidigt som investeringen är mindre kostnadseffektivt för Region Kalmar län om ett ökat

resande uteblir. Bruttokostnadsberäkningen inkluderar inte kostnaden för eventuell anpassning av plattforms och spårinfrastruktur.

Nuvarande fördelningsmodell gör gällande en fördelning baserat på planerad produktion, där en framtida sådan är behäftad med stora osäkerheter. Troligt är att Region Kalmar län kommer att behöva bära en större andel av systemets totala kostnader som resultat av anskaffningen med nuvarande kostnadsfördelningsmodell.

Nettoeffekten på Region Kalmar läns kostnader, om nuvarande intäktsnivå kvarstår bedöms i nuläget innebära en nettokostnadsökning på cirka 40–70 miljoner kronor per år vid år 2040 räknat i dagens penningvärde. De årliga anslagen till Öresundstågtrafiken kommer behöva öka i motsvarande omfattning. Anledningen till att nettokostnaden inte kan beräknas mer exakt är att resandeutvecklingen också till viss del påverkas av faktorer utanför Region Kalmar läns kontroll, såsom konjunkturer och statliga styrmedel.

Osäkerheter och risker

Fordonsanskaffningsprojekt är i allmänhet behäftade med risker, både avseende bruttokostnad, nettokostnad och tidplan. Några av dessa berörs översiktligt nedan och behöver hanteras i det fortsatta arbetet.

Det osäkra världsläget påverkar kostnaden för råvaror, energipriser och arbetskraft, liksom att valutaeffekter kan göra kostnader såväl högre som lägre än beräknat. Indexutveckling påverkar slutpriset i upphandlingen, vilket innebär att kostnaden kan förändras fram till tilldelningsbeslut och att det faktiska investeringsbeloppet därför kan skilja sig från genomförda kalkyler.

Region Kalmar läns kostnad för att finansiera investeringen är avhängigt framtida ränteutveckling, valutaeffekter, med mera. Betalningspunkter i antal, omfattning och tid är också föremål för kommande arbete med modellavtal. En försening i projektet innebär att både intäkter (och andra nyttor) påverkas, samt förskjuts.

Inom Öresundstågssamarbetet gäller idag en kostnadsfördelningsprincip där både drift- och kapitalkostnad fördelas mellan de ingående regionerna utifrån en produktionsbaserad fördelningsnyckel. Hur kostnaderna ska fördelas under införandet (övergångsfas) har ännu inte klarlagts.

Uppföljning

Upphandlingsprojekts tidplan innebär att prekvalificeringsfasen pågår under första kvartalet 2026. Preliminära upphandlingsdokument planeras att publiceras för samråd med de kvalificerade leverantörerna i anslutning till prekvalificeringen. De färdiga underlagen för upphandlingen publiceras under hösten 2026 och anbudsfas inklusive förhandling pågår under återstående delen av 2026 och större delen av 2027. Beslut om tilldelning av kontrakt sker efter att medelstilldelning har erhållits från alla deltagande regioner. Projektet förväntas återkomma med utfallet av upphandlingen, för medelstilldelning, i slutet av 2027.

Barnrättsperspektiv

En enkel prövning av barnets bästa har genomförts.

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:

” Utifrån regional utveckling- och kollektivtrafikperspektiv är investeringen i Nästa Generation Öresundståg en självklarhet. Utifrån ett regionalt helhetsperspektiv och ett ekonomiskt perspektiv är vi dock oroliga och hade önskat fler analyser och konsekvensbeskrivningar. Vår förhoppning är att majoriteten (S-C-V) i högre grad redovisar påverkan på kort och lång sikt samt tittar på effekten för självfinansieringsprincip och biljettkostnader.

Kristdemokraterna och Moderaterna hade också känt oss tryggare om Region Kalmar hade haft kostnadsfördelningen mellan regionerna fastställd innan beslut om tågköp.”

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 22 september 2025
2. Underlag för investering i nya tåg för Öresundstågstrafiken

Expedierat till: regionfullmäktige

§ 92

Ärendenummer KTN 2025/12

Delegationsbeslut

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar följande delegationsbeslut till protokollet.

- Yttrande över Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 (KTN 2025/120)

§ 93

Ärendenummer KTN 2025/11

Anmälningssärenden

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar följande anmälningssärenden till protokollet:

- Protokoll – kollektivtrafiknämndens presidium 9 september 2025 (KTN 2025/4)
- Skrivelse angående Stångådalsbanans betydelse och behovet av fortsatt statsbidrag (KTN 2025/145)
- Nämndinitiativ om utredning av AI och digitalisering för effektivisering av kollektivtrafiken (KTN 2025/152)

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: John Wernberg
TITEL, ORGANISATION: Regionsekreterare, Region Kalmar län
TID: 2025-10-08 08:14:48 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724627946)
IDENTIFIKATIONS-ID: 4c4e75fa49394cba8c7121dbd5c52ffb



NAMN: Peter Wretlund (S)
TITEL: Ordförande
TID: 2025-10-08 08:50:11 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46705233885)
IDENTIFIKATIONS-ID: 8cf52570e42e4beeb5b37ccafe1a1cee



NAMN: Lillemor Marcus Jonsson (SD)
TITEL: Justerare
TID: 2025-10-08 09:40:49 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46721777300)
IDENTIFIKATIONS-ID: ae1a219c5d8241e1b913fd3c9b25bc0e



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2025-10-08 09:40:55 +02:00
Ref: 259032SE
www.comfact.se



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