

**Kollektivtrafiknämnden**

Tid och plats	09:30–14:10, Regionhuset Kalmar
Beslutande	Peter Wretlund (S), ordförande Anders Andersson (KD), vice ordförande Mattias Adolfsson (S) Roland Åkesson (C) Björn Brändewall (L) Eddie Forsman (M) Tomas Trossing (SD)
Tjänstepersoner	Jonas Hedlund, Tyréns AB § 40 Christer Holmgren, trafikdirektör Lars Lindahl, bitr. trafikdirektör Conny Karlsson, basenhetschef affärsutveckling § 45 Jan Hägersand, ekonomichef § 41 Yvonne Aldentun, utredare § 42 Johan Jarl, regionsekreterare John Wernberg, regionsekreterare
Justering	Sker digitalt.
Paragrafer	38–48
Ordförande	Peter Wretlund (S)
Justerare	Eddie Forsman (M)
Sekreterare	John Wernberg

## **§ 38**

### **Godkännande av föredragningslista**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden godkänner föredragningslistan.

## § 39

### Val av justerare

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden utser Eddie Forsman (M) att tillsammans med ordförande justera mötets protokoll.

## § 40

Ärendenummer KTN 2022/57

### **Cykelns roll i kombinerad mobilitet**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### **Bakgrund**

Jonas Hedlund, Tyréns AB, föredrar utredningen om cykelns roll i kombinerad mobilitet för kollektivtrafiknämnden.

Cykeln kan vara ett bra komplement till kollektivtrafiken. Cykeln är på många sätt bra på korta avstånd och den regionala kollektivtrafiken är bekväma för längre resor. Tillsammans kan dessa egenskaper kombineras och cykeln skulle kunna ha en större roll och i regionen finns ambitionen att öka cykelturismen.

Cykel och kollektivtrafik kan skapa ett starkt alternativ till biltransport. En kombinerad mobilitet för cykel i kollektivtrafiken kan ge fler resenärer och ökat tillgänglighet. Det bidrar även till att minska regionens klimatpåverkan, bidrar till minskad trängsel i Kalmar och även till att stärka folkhälsan.

I utredningen från Tyréns AB identifieras olika cyklister och beskrivs bland annat som vardagscyklister, rekreations- och cykelturister, tävlings- och träningscyklister samt bud och andra yrkescyklister. De olika cyklisterna cyklar av olika skäl och olika långt och har därför olika önskemål om cykelinfrastrukturen. Vardagscyklisterna är de cyklister som väljer bort bilen i sin vardag.

Genom att kombinera cykel med regional kollektivtrafik kan den totala restiden i jämförelse med biltransport bli fördelaktig för cyklisten. Under 2019 var ungefär 1200 stycken av Kalmar länstrafiks sålda biljetter cykeltillägg och främst såldes biljetterna för linjerna 101, 105 och 160. Det är framför allt under sommarmånaderna som cykeltillägg säljs.

Utredningens rekommendation är att cykelhållare bak på regionbussarna även fortsättningsvis bör vara huvudlösningen för att ta med cykeln på bussen även om det är möjligt att ta med cykeln i bagageutrymmet, inne i bussen eller på ett cykelsläp. Det är förarens ansvar att cykeln är korrekt monterad på bussen.

Vidare föreslås det i utredningen att cykel inte heller i framtiden bör få tas med i stadsbussen på bekostnad av tillgänglighet för exempelvis barnvagnar och rullstolar.

De flesta cykelresor genomförs direkt från start till slutmål men det sker även cykelresor med anslutningsresor med kollektivtrafiken. I utredningen finns exempel på färdkombinationer och kombinationen cykel och tåg

ger i exemplet en kortare total restid än att köra bil inklusive parkering och med kort promenad till slutmålet.

Generellt i kollektivtrafiken har resenären sällan en cykel mellan hållplatsen och slutmålet. Där kan ett låncykelsystem eller elsparkcyklar vara ett möjligt alternativ. Region Kalmar län behöver inte driva den frågan men det bör underlättas för en eventuell aktör att införa ett låne- eller hyrcykelsystem då det bland annat är kostnadsneutralt.

Infrastrukturens betydelse för anslutningsresor genom cykelvägar bidrar till att förbättra busstrafiken på tre sätt:

- Med goda möjligheter att cykla kan kollektivtrafikens upptagningsområde kring hållplatserna öka jämfört med att gå. Det gäller både cykelvägar utmed trafikfarliga vägar, men också trafiksäkra passager som minskar vägarnas barriäreffekter.
- Med gång- och cykelvägar som går längs med busstrafiken ökar möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig utmed vägen. På så vis behöver det inte vara lika många hållplatser, vilket kan öka busstrafikens attraktivitet.
- Med goda cykelmöjligheter i samma relationer som bussen går kan fler välja cykeln i stället för bussen, vilket gör att busstrafiken fungerar bättre för dem som inte har möjlighet att välja cykeln.

För att komma till hållplatserna med cykel bör den anslutande infrastrukturen vara trafiksäker och upplevas trygg.

Kostnaden för cykelvägar kan variera kraftigt beroende av exempelvis hur omfattande planeringsarbete som krävs, markförhållanden, eventuella broar eller tunnlar och hur bred cykelvägen ska vara. För att minska kostnaden för cykelvägar går det att använda befintliga vägar mer, göra de befintliga vägarna med cykelvänliga, bygga regionala cykelvägar med detaljplan. Det går även att bygga cykelvägar med lägre standards och passa på att bygga cykelvägar i samband med ombyggnader eller beläggningsarbeten.

Det har från både resenärer och politiker efterfrågats att det ska vara enklare att ta med cyklar på kollektivtrafiken. Målgruppen för cykel i kombination med kollektivtrafiken bör i huvudsak vara besöksnäringen och till stor del för att komma till Öland och den eventuellt framtida Ölandsleden. Ölandsleden kommer att vara viktig för turismen i regionen och det bör därför uppmuntras att så många cykelturister som möjligt kommer till Öland med sin cykel.

I utredningen nämns att kombinationen mellan färdsetten bör uppmuntras vidare.

## § 41

Ärendenummer KTN 2022/53

### **God ekonomisk hushållning**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### **Bakgrund**

Jan Hägersand, ekonomichef Kalmar länstrafik, föredrar god ekonomisk hushållning för kollektivtrafiknämnden.

Region Kalmar läns budgetprocess och struktur redovisas för kollektivtrafiknämnden och beskriver planering, budget och verksamhetsuppföljning. Regionplanen är Region Kalmar läns strategiska plan och politiska styrdokument som anger mål, uppdrag och ekonomiska ramar för regionstyrelsens nämnder och förvaltningar.

Kalmar länstrafiks interna budgetprocess och tidplanen för ett kalenderår redovisas samt investeringsbudgetens process. Kalmar länstrafiks preliminära periodbokslut för mars 2022 visar att ekonomin ligger inom budget. Självförsörjningsgraden för Kalmar länstrafik är 45 procent vilket anses god och nära målet på 50 procent trots svaga siffror för biljettintäkter i början av året. Statistik visar att biljettintäkterna har en positiv trend efter lättade restriktioner med anledning av covidpandemin.

Kostnadsanalysen redovisas och analysen visar att kostnader för drivmedel har ökat med nästan 40 procent.

## § 42

Ärendenummer KTN 2022/54

### Aktuellt från trafikdirektören

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### Bakgrund

Christer Holmgren, trafikdirektör och Yvonne Aldentun, utredare, Kalmar länstrafik informerar om aktuella frågor.

Trafik- och Infrastrukturrådet har efter tre år utvärderats. Mötesformen uppskattas av deltagarna och ger tidig direktinformation från Region Kalmar län till kommunerna. Rådet sammanträder fyra gånger per år och deltagarna ges möjlighet till erfarenhetsbyte och att lyfta aktuella frågor.

I arbetet med kommande trafikförsörjningsprogram är rådet en viktig kanal mellan Region Kalmar län och kommunerna. Arbetet med trafikförsörjningsprogrammet sker i fyraårscyklar och kommande fokusområden är nåbarhet och ekonomi. Tidplanen för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet redovisas för kollektivtrafiknämnden. Det är viktigt att tidplanen hålls för att under mandatperioden hinna påverka innehållet i trafikförsörjningsprogrammet. Det är även viktigt att det finns en tydlig och transparant process gällande information och beslutsunderlag inför förslag till remiss.

Aktuell resandestatistik för stadstrafiken och storregionala stråk med anknäring till Kalmar för vecka 10–11 redovisas för kollektivtrafiknämnden. Statistik redovisas även gällande åren 2019–2022 för samma period och trots ett lågt resande i januari månad visar statistiken en positiv trend efter pandemin. Kalmar länstrafiks självfinansieringsgrad är 45 procent och uppsatt mål för självförsörjningsgraden är 50 procent.

Den aktuella lägesbilden för kollektivtrafikens biljett- och betalssystem redovisas för kollektivtrafiknämnden. Förvaltningsrätten prövar just nu frågan om molntjänsten och avtalet, ett utslag från förvaltningsrätten förväntas under april månad. En ny tidplan för projektet kommer att presenteras efter förvaltningsrättens beslut.

Kollektivtrafiknämnden informeras om konsekvenser av ökade drivmedelspriser och dess effekter för Kalmar länstrafik, resenärer och entreprenörer. För perioden 1 april – 31 december korrigeras indexjusteringen med anledning av drivmedelspriserna från halvårsvis till kvartalsvis med en extra justering i april och oktober.

Upphandlingen av Krösatågens drift och underhåll har tidigare överprövats av förvaltningsrätten och dömt till regionsamarbetets nackdel. Den politiska samverkansgruppen beslutade att begära prövningstillstånd till högre instans

och beviljades detta. Parallellt med prövningstillståndet har beslut fattats om planering och annonsering för en ny upphandling. Även hur samverkan ska fortsätta drivas för verksamheten är uppe för diskussion i samverkansgruppen där alternativ finns om samverkansformen ska övergå till bolagsform. Bedömningen är att inte ändra samverkansformen till bolagsform.

Kollektivtrafiknämnden informeras om de pågående slutförhandlingarna med SJ AB om avtalet för Öresundståg och dess effekter. Eventuellt kommer avtalet att upphöra i förtid och då kommer det nödavtal som upphandlats med annan aktör att aktualiseras.

Med anledning av situationen i Ukraina informeras kollektivtrafiknämnden om att ukrainska medborgare har möjlighet att kostnadsfritt resa med kollektivtrafiken med ett giltigt pass. Det pågår för närvarande ett arbete att ta fram nationella riktlinjer för ukrainska medborgare.



§ 43

Ärendenummer KTN 2021/60

## Redovisning av kartläggning och översyn av Närtrafikens framtida struktur och upplägg

### Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner redovisning av kartläggning och översyn av Närtrafikens framtida struktur och upplägg. Kollektivtrafiknämnden ställer sig bakom förslaget till fortsatt arbete och upplägg med följande ändring och tillägg att

- möjlighet till bokning av resor via app och i reseplanerare ska ske så fort det är tekniskt möjligt.
- översyn av målpunkter ska göras i samråd med respektive kommun.

Redovisningen överlämnas till regionstyrelsens plan- och budgetberedning för fortsatt beredning inför arbetet med kommande regionplan.

### Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden uppdrog den 22 april 2021 till Kalmar länstrafik att göra en kartläggning och översyn av utbud och regelverk för närtrafikens framtida struktur och upplägg.

Den genomförda översynen redovisades för kollektivtrafiknämnden den 17 februari 2022. I översynen konstateras att närtrafikens utbud har varit ojämnt fördelat mellan länets kommuner. Förslag till åtgärder i fem etapper för införande av en framtida struktur redovisas.

Som ett första steg föreslås att:

- Ett enhetligt länsövergripande trafikutbud införs inom området Närtrafik landsbygd.
- Utbudet fastställs till åtta turer på vardagar och två turer på lördagar.
- Bokning av Närtrafiken ska göras senast 2 timmar före avgång alla dagar.
- Närtrafiken hanteras och redovisas som eget trafiktyp avseende trafikkostnader och intäkter.
- Införandet kan ske vid tidtabellsskiftet i december 2022.

Införandet av ett enhetligt länsöverskridande trafikutbud gällande Närtrafik landsbygd är inte finansierad inom befintlig budgetram för kollektivtrafiknämnden. Ärendet föreslås därför överlämnas till regionstyrelsens plan- och budgetberedning för fortsatt beredning inför kommande regionplan.

## Överläggningar

1. Ordförande Peter Wretlund (S), Roland Åkesson (C) och Björn Brändewall (L) föreslår att kollektivtrafiknämnden ska besluta enligt redovisat förslag med följande ändring

Möjlighet till bokning av resor via app och i reseplanerare ska ske så fort det är tekniskt möjligt.

2. Vice ordförande Anders Andersson (KD) och Eddie Forsman (M) föreslår att kollektivtrafiknämnden ska besluta enligt redovisat förslag med följande ändring

Möjlighet till bokning av resor via app och i reseplanerare utvecklas och genomförs i etapp 1. (ändring jämfört med förslaget som innebär etapp 4).

3. Roland Åkesson (C) föreslår att kollektivtrafiknämnden ska besluta enligt redovisat förslag med följande tillägg

Översyn av målpunkter ska göras i samråd med respektive kommun.

Efter avslutade överläggningar frågar ordförande först om kollektivtrafiknämnden vill bifalla ordförande Peter Wretlunds med fleras förslag eller vice ordförande Anders Anderssons med fleras förslag. Han finner att kollektivtrafiknämndens beslutar enligt ordförandes förslag.

Härefter beslutar kollektivtrafiknämnden att bifalla Roland Åkessons (C) tilläggsförslag.

## Handlingar

Tjänsteskrivelse daterad 31 mars 2022

Redovisning av kartläggning och översyn Närtrafik

Protokollsutdrag till: Regionstyrelsens plan- och budgetberedning

## § 44

Ärendenummer KTN 2019/3

### Utnämning av dataskyddsombud

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden utser Caroline Rosander, regionjurist och Emelie Karlsson, regionjurist till dataskyddsombud för nämnden.

#### Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden är ansvarig för behandling av personuppgifter (personuppgiftsansvarig) som sker inom verksamheter underställda nämnden.

Enligt artikel 37 i dataskyddsförordningen ska alla offentliga myndigheter så som kommuner och regioner utse ett dataskyddsombud.

Ett dataskyddsombuds uppgift är att informera och ge råd till den personuppgiftsansvariga organisationen kring vilka skyldigheter som gäller enligt dataskyddsförordningen. Ombudet ska även bevaka att reglerna följs samt fungera som kontaktperson för Integritetsskyddsmyndigheten.

Föreslås att Caroline Rosander, regionjurist, och Emelie Karlsson, regionjurist utses till dataskyddsombud för kollektivtrafiknämnden.

#### Handlingar

Tjänsteskrivelse daterad 11 mars 2022.

Protokollsutdrag till: Integritetsskyddsmyndigheten

Caroline Rosander, regionjurist

Emelie Karlsson, regionjurist

## § 45

Ärendenummer KTN 2022/58

### **Inriktningsbeslut om ny zonstruktur för kollektivtrafiken i Kalmar län**

#### **Beslut**

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionfullmäktige besluta att:

1. Kalmar länstrafik inför en zonstruktur med personliga (dynamiska) zoner, som ersätter nuvarande zonstruktur med statiska zoner.

Beslutet gäller under förutsättning att det tidigare beslutet om byte av biljettsystem vinner laga kraft, samt att Region Kalmar län tecknar samarbetsavtal om biljettsystem med Region Skåne, Region Blekinge och AB Östgötatrafiken.

2. Zonstrukturen ska utvärderas två år efter dess införande.

3. Priser och avgifter fastställs av regionfullmäktige i samband med beslut om taxor och avgifter för Kalmar länstrafik för kommande år.

#### **Bakgrund**

Kalmar länstrafik har genomfört en översyn av zonstruktur för kollektivtrafiken i Kalmar län. Nuvarande zonstruktur har funnits under mycket lång tid, och med de förändringar i trafik och resande som skett över tid finns behov av en enklare zonmodell som kan bidra till ökat resande.

Zonstrukturen har också aktualiserats i samband med regionfullmäktiges beslut § 125 den 29 september 2021 att Kalmar länstrafik ska lämna befintligt resesystem (Lynx) och ansluta till det resesystem som utvecklats i samverkan mellan Skånetrafiken, Blekingetrafiken och Östgötatrafiken.

Beslutet om byte av biljettsystem har överklagats, och överprövning i förvaltningsrätten pågår. Det innebär att föreliggande beslut om zonstruktur gäller under förutsättning att det överprövade beslutet vinner laga kraft, samt att Region Kalmar län tecknar samarbetsavtal om biljettsystem med Region Skåne, Region Blekinge och AB Östgötatrafiken.

#### **Zonstruktur med statiska zoner**

Nuvarande zonstruktur bygger på ett antal fasta, förbestämda zoner (statiska zoner), där biljettpriset baseras på antalet zoner för resan. Samma zonmodell används även för att beräkna avgiften för färdtjänst.

Nuvarande zonstruktur har använts sedan 1980-talet, och eftersom resmönstren förändrats är den idag inte anpassad för att bidra till ökat resande med kollektivtrafiken. Kalmar länstrafik har identifierat förbättringsmöjligheter, till exempel att resenärer som bor nära en zongräns kan få ett högre pris även för kortare resor om de korsar zongränsen.

### Zonstruktur med personliga (dynamiska) zoner

Personliga zoner, även kallade dynamiska zoner, innebär att biljettpriset avgörs av resans längd (räknat i fågelvägen) efter en zonstruktur som anpassar sig efter resenärens position eller resesökning.

De personliga zonerna visas vid resesökningen i form av olika stora cirklar, som geografiskt täcker den sträcka resenären önskar resa. Biljettpriset baseras på resans sträcka och cirkelns storlek i ett antal olika zonsteg. Biljetten är giltig för resa inom den geografi som cirkelns yta täcker.

Vid resa över länsgränsen kopplas biljetten samman med angränsande läns zonstruktur och biljetter, så att en biljett skapas för hela resan.

Den personliga zonstrukturen ska även gälla vid resor med färdtjänst.

### Konsekvenser vid övergång till personliga (dynamisk) zonstruktur

Den personliga zonstrukturen ligger till grund för beräkning av priser för biljetter i allmän kollektivtrafik och avgifter för resor med färdtjänst. Byte av zonstruktur innebär att många resenärer påverkas, och beroende på bostadsort kan påverkan vara större eller mindre.

I ett helhetsperspektiv är det positivt att prissättningen med dynamiska zoner blir rättvisare, eftersom den görs enbart utifrån resans längd. För resenären är detta enklare och mer logiskt, och det förenklar även för Kalmar länstrafiks administration. Inom arbetet med samverkan kring nytt resesystem förenklar det även för anslutningen till det resesystem som är under utveckling.

Generella svårigheter är ett kommunikationsbehov under övergången, både för information och för att hantera frågor från resenärer. De dynamiska zonerna tar inte heller hänsyn till kommungränser, vilket innebär att skolbiljetterna kommer få giltighet i hela länet. Skärgårdstaxan och en kombinerad biljett mellan skärgårds- och bussbiljett ingår inte heller i en personlig zonstruktur ännu.

### Antal zonsteg

Vid införande av dynamiska zoner är en fråga hur många zonsteg som behövs för att ge Kalmar län en bra zon- och prismodell. Färre zonsteg innebär större prisskillnad mellan stegen, vilket kan få en negativ påverkan på resande och intäkter. Utredningens beräkningar visar att minst sex zonsteg rekommenderas för att undvika för stora prisskillnaderna mellan varje steg. Inriktningen för det fortsatta arbetet är därför minst sex zonsteg.

### Fortsatt arbete med införande av personlig (dynamisk) zonstruktur

I nuvarande läge gäller beslutet inriktningen för kommande arbete, och inför det fortsatta arbetet behövs ytterligare utredning av ett antal frågor.

Främst behöver priser och avgifter i den nya zonstrukturen tas fram och fastställas. Förslaget är att kollektivtrafiknämnden tar fram förslag för fastställande av regionfullmäktige i samband med beslut om taxor och avgifter för Kalmar länstrafik för kommande år.

Därutöver kommer en anpassning mellan Öland och fastlandet att krävas beroende på att principen om fågelvägen där inte kan tillämpas fullt. Vid vissa resor till och från norra och södra Öland måste trafiken gå över bron vilket påverkar resans längd.

Även en kommande tillämpning av stadszoner behöver utredas ytterligare.

### **Överläggning**

Ordförande Peter Wretlund (S), Roland Åkesson (C) och Björn Brändewall (L) föreslår att kollektivtrafiknämnden ska besluta enligt redovisat förslag med följande tillägg

Zonstrukturen ska utvärderas två år efter dess införande.

Efter avslutad överläggning beslutar kollektivtrafiknämnden i enlighet med ordförande Peter Wretlunds (S) med fleras förslag.

### **Handlingar**

Tjänsteskrivelse daterad 31 mars 2022

Ny zonstruktur i Kalmar län – delrapport

Protokollsutdrag till: Regionstyrelsen

## § 46

### Delegationsbeslut

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

#### Bakgrund

Följande delegationsbeslut anmäls till kollektivtrafiknämnden för beslut

1. Presidiebeslut om tillfälliga dataskyddsombud för kollektivtrafiknämnden. Beslutet gäller från 25 februari 2022 tills beslut fattas i kollektivtrafiknämnden den 7 april 2022.

#### Handlingar

Kollektivtrafiknämndens presidiums protokoll daterad 22 februari 2022

Protokollsutdrag till: Kalmar länstrafik

## § 47

Ärendenummer KTN 2022/18

### Svar på hemställan till revisorerna om granskning

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar anmälningsärendet till protokollet.

Trafikdirektören ges uppdrag att vid nästa nämndssammanträde den 30 maj 2022 redovisa hur nämnden kan gå vidare med granskningen av biljett- och betalsystemet i den del som handlar om ”Lynx”.

#### Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden har beslutat att göra en hemställan till Region Kalmar läns revisorer med en önskan att revisionen genomför en granskning av biljett- och betalsystemet i den del som handlar om ”Lynx”.

Regionrevisorerna har i sitt svar till kollektivtrafiknämnden avböjt att åta sig den begärda granskningen.

#### Överläggning

Ordförande Peter Wretlund (S) och Anders Andersson (KD) föreslår att trafikdirektör Christer Holmgren ges uppdrag att vid nästa nämndssammanträde den 30 maj 2022 redovisa hur nämnden kan gå vidare med granskningen av biljett- och betalsystemet i den del som handlar om ”Lynx”.

Efter avslutad överläggning beslutar kollektivtrafiknämnden enligt ordförande Peter Wretlunds (S) och vice ordförande Anders Anderssons (KD) förslag.

#### Handlingar

Hemställan från kollektivtrafiknämnden daterad 15 februari 2022

Svar på kollektivtrafiknämndens hemställa till revisorerna daterad 28 mars 2022

Protokollsutdrag till: Kalmar länstrafik



## § 48

### Anmälningssärenden

#### Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar anmälningssärendena till protokollet.

#### Bakgrund

Följande anmälningssärenden anmäls till kollektivtrafiknämnden för kännedom:

1. Protokoll från länsberedningen för regionala utvecklingsfrågor den 10 februari 2022 (KTN 2022/61)
2. AB Transitio (KTN 2022/36)
  - Protokoll styrelsesammanträde nr 174 i AB Transitio 2022-02-03
  - Anteckningar från ägarrådsmöte AB Transitio 2022-02-02
  - Förhandsinformation, kallelse till AB Transitio årsstämma 2022
3. Överenskommelse om samverkan gällande kamerabevakning och trygghetsskapande insatser vid centralstationen i Kalmar (KTN 2022/49)
4. Anmälan av tillfälligt dataskyddsombud för kollektivtrafiknämnden, Region Kalmar län (KTN 2022/45)
  - Mottagningsbekräftelse avseende dataskyddsombud för kollektivtrafiknämnden
5. Release letter Bombardier, moderbolagsgaranti (KTN 2022/21)
6. Samverkansavtal tillköp skärgårdstrafik (KTN 2022/50)
  - Samverkansavtal tillköp skärgårdstrafik, Västerviks kommun
  - Samverkansavtal tillköp skärgårdstrafik, Oskarshamns kommun

Protokollsutdrag till: Kalmar länstrafik

# UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: John Wernberg  
ORGANISATION: Region Kalmar län  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724627946)  
IDENTIFIKATIONS-ID: 7aa633db98e5484e96f6d2f52abb69c6  
DATUM & TID: 2022-04-19 11:18:18 +02:00



NAMN: Eddie Forsman  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46705700491)  
IDENTIFIKATIONS-ID: 0c5c16cf539f4ed586622b3b160bfbeb  
DATUM & TID: 2022-04-19 11:27:52 +02:00



NAMN: Peter Vretlund  
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46705233885)  
IDENTIFIKATIONS-ID: 7152f5172bc24ac191507de275c87be0  
DATUM & TID: 2022-04-19 14:25:14 +02:00



Certifierad av Comfact Signature  
Accepterad av alla undertecknare  
2022-04-19 14:25:14 +02:00  
Ref: 1333810  
[www.comfact.se](http://www.comfact.se)



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