

Kollektivtrafiknämnden

Tid och plats	09:45–13:35, Kalmar länstrafik, Albert Engströms väg, Högsby. Lokal 1:a klass
Beslutande	Peter Wretlund (S), ordförande Carl-Wiktor Svensson (KD), vice ordförande Magnus Hultman (M) Linda Eriksson (C) Lillemor Marcus Jonsson (SD) Gylfi Saemundsson (V) Per-Olof Johansson (S), ersättare för Marie Fransson (S) §§ 31–37 och 40–44
Tjänstepersoner	Christer Holmgren, trafikdirektör Lars Lindahl, kanslichef Jan Hägersand, ekonomichef § 33 Yvonne Aldentun, utredare §§ 34, 42–43 John Wernberg, regionsekreterare
Justering	Skер digitalt.
Paragrafer	31–44
Ordförande	Peter Wretlund (S)
Justerare	Lillemor Marcus Jonsson (SD)
Sekreterare	John Wernberg

§ 31

Godkännande av föredragningslista

Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner föredragningslistan.

§ 32

Val av justerare

Beslut

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

§ 33

Ärendenummer KTN 2022/213

God ekonomisk hushållning

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Ekonomiskt ackumulerat utfall fram till februari 2023 redovisas.

Kalmar länstrafiks nettokostnader är 118 miljoner kronor vilket är ett utfall på 2,6 miljoner kronor över budget.

Kalmar länstrafiks intäkter är totalt 1,4 miljoner kronor lägre än budget. Biljettintäkterna ligger 6,6 miljoner lägre än budget, tillköp från kommuner och övriga förändringar i intäkterna är 5,2 miljoner kronor över budget.

Kalmar länstrafiks kostnader är totalt 1,2 miljoner kronor över budget. Trafikkostnaderna ligger 3,4 miljoner kronor över budget men övriga avvikelser är positiva och utgör skillnad på cirka 2,2 miljoner kronor.

Helårsprognosen beräknas till ett underskott mot budget på cirka 82 miljoner kronor vilket är en förbättring av 17 miljoner kronor än prognosen i början av 2023.

Självfinansieringsgraden för allmän kollektivtrafik är 49,2 procent och för särskild kollektivtrafik är självfinansieringsgraden 20,2 procent.

Föredragande

Jan Hägersand, ekonomichef

§ 34

Nåbarhetsmål för trafikförsörjningsprogrammet 2025–2033

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Ett mål i trafikförsörjningsprogrammet är nåbarhet och målet består av restider och turtäthet. Målet är förknippat med brister och går idag inte att följa upp.

Ett nytt mål behöver formuleras som är specifikt, mätbart, accepterat, realistiskt och tidsatt.

Förslaget är ett nytt mått för geografisk tillgänglighet där kollektivtrafiken ska ge god tillgång till resmöjligheter såväl lokalt, regionalt som storregionalt (länsöverskridande). Ett sådant mått har likheter med det nationella måttet för befolkning i kollektivtrafknära läge. Följande tre mått föreslås för geografisk nåbarhet:

- Tillgången till trafik med mycket hög turtäthet (pendlingsbar)
- Tillgången till trafik med hög täthet (pendling/regionsammansbindande)
- Grundläggande tillgänglighet till trafik på land i hela länet

Förväntade effekter av förslag till nytt mått för geografisk nåbarhet är att målet kan mätas på ett objektiva sätt och kan nås på flera olika sätt genom exempelvis omfördelning av trafik, mer bebyggelse i kollektivtrafknära läge med mera.

Föredragande

Yvonne Aldentun, utredare

§ 35

Aktuellt från trafikdirektören

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Bakgrund

Information om aktuella frågor från trafikdirektören.

Krösatågen

Det avtal som varit föremål för juridisk prövning fick ett positivt utslag för Krösatågen men SJ har ännu inte skrivit på avtalet. Ett brev har skickats till SJ:s koncernchef med uppmaning om att skriva på avtalet och trafikdirektören kommer att träffa SJ:s koncernchef och ta upp frågan om att signera avtalet. Vid nästa möte för Krösatågen kommer en punkt på dagordningen att vara frågan om trädgård på Tjustbanen och om ett gemensamt ställningstagande till Trafikverket i frågan.

Stationsläget i Linköping

Region Kalmar län har haft möte med Trafikverkets överdirektör om stationsläget i Linköping. Trafikverket kommer att gå vidare med förordat förslag.

Biogas

Skattebefrielsen för biogas har upphört och enligt beräkningar kommer Kalmar länstrafiks kostnader att öka med 20 miljoner kronor enligt prognos.

Trafikupphandlingar

Kommande trafikupphandlingar berör den allmänna kollektivtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken.

Nätverksträff Svensk kollektivtrafik

Mötet genomfördes i Stockholm där ekonomiska effektiviseringar diskuterades. Kompetensförsörjning ses som en utmaning och det är bland annat svårt att rekrytera förare. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) ska skapa en arbetsgrupp där Kalmar länstrafik kommer att vara representerad. Arbetsgruppen ska ta fram förslag som ska mätas på samma sätt i alla regioner där bland annat självfinansieringsgraden ska ingå.

Föredragande

Christer Holmgren, trafikdirektör

§ 36

Ärendenummer KTN 2023/5

Slutredovisning av uppdrag att redovisa förslag på långsiktiga åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans - Tågtrafik

Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner slutredovisning av uppdrag att redovisa förslag på åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans för tågtrafik.

Kollektivtrafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att genomföra redovisade åtgärder senast den 14 augusti 2023 samt att följa upp och utvärdera effekten av dessa.

Reservationer

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) reserverar sig mot beslutet som helhet med motivering.

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

Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden gav den 6 oktober 2022 trafikdirektören i uppdrag att redovisa förslag på långsiktiga åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans. Uppdraget redovisades till kollektivtrafiknämnden den 16 februari 2023 och trafikdirektören fick då i uppdrag att fortsätta arbetet med redovisade åtgärder. En del avsåg åtgärder avseende tågtrafik.

Slutredovisning

Den bristande kvaliteten på Tjustbanan får stora negativa konsekvenser på tågtrafikens regularitet. Statistiken visar att 30 procent av tågen har ersatts av buss det senaste året. För att säkerställa att kollektivtrafiken på sträckningen lever upp till de förväntningar och krav som finns avseende robusthet och tillgänglighet behöver kortsiktiga åtgärder vidtas.

Åtgärder

För att på ett kvalitetssäkert sätt upprätthålla en god och robust kollektivtrafik på Tjustbanan bedöms det nödvändigt att vissa av de dagliga turerna på banan tillfälligt behöver växlas över från tåg till bussar fram till dess att banan har en tillfredställande kvalitet.

I Krösatågens trafikavtal finns det reglerat hur trafiken kan förändras under innevarande avtalstid och därför krävs det dialog med nuvarande trafikföretag om när i tid åtgärden kan effektiviseras.

Tågplanen på Tjustbanan reduceras och de avgångar med tåg som ställs in ersätts med buss. Bussen går, till största del, i samma tidslägen som tågen

idag. Tidtabellen för buss anpassas efter de gångtider som finns på sträckan för busstrafik och tidtabelläggs så att anslutningarna till och från snabbtågen i Linköping bibehålls.

Dagens trafik på Tjustbanan omfattar åtta tågpar mellan Linköping och Västervik vardagar (16 turer). Busslinje 185 kör två dubbelturer mellan Linköping och Västervik vardagar (fyra turer). Lördagar körs sex tågpar (12 turer) och söndagar körs sju tågpar (14 turer). Linje 185 går endast vardagar.

Innevarande tågplan reduceras till tre tågavgångar från Linköping och tre tågavgångar från Västervik måndag–fredag. På helger blir utbudet två tågavgångar i vardera riktningen både lördagar och söndagar.

De reducerade tågavgångarna ersätts med busstrafik. Turerna på linje 185 kommer att vävas in i trafikupplägget. Detta görs med befintlig fordonsflotta för linje 185 och ändringar i busstrafiken i norra länet. Linje 25 mellan Västervik och Överum förlängs vid vissa tidslägen till Ätvidaberg för att där få förbindelse till Östgötatrafikens busstrafik till Linköping.

Det föreslagna trafikupplägget med tåg och buss medför en kostnadsreducering på årsbasis med cirka 15 miljoner kronor. Införs trafikupplägget senast 14 augusti 2023 blir kostnadsreduceringen cirka 4 miljoner kronor.

Tjustbanan

Beräkning bygger på ett normalår - 250 vardagar, 53 lördagar och 62 söndagar.
Kostnad buss och tåg för januari 2023 inklusive index.

	Kilometer	Timmar	Totalt per trafikslag inkl. underhåll	Totalt
1. Dagens trafik	Tåg	639 565	9 538	38 193 402 kr
	Buss	89 954	1 463	1 791 194 kr
				<u>39 984 579 kr</u>
	Kilometer	Timmar	Totalt per trafikslag inkl. underhåll	Totalt
2. Reducering av tågtrafik mitt på dagen	Tåg	227 752	3 397	13 914 325 kr
	Buss	523 682	8 471	11 083 969 kr
				<u>24 998 294 kr</u>

3 bussar krävs. Finns i ordinarie vagnpark.

Tjustbanan fr o m 14/8

Införande från 14/8 tom 31/12 2023. Beräkning bygger på 98 vardagar, 19 lördagar och 23 söndagar. Kostnad buss och tåg för januari 2023 inklusive index.

1. Dagens trafik 14/8-31/12	Kilometer	Timmar	Totalt per trafikslag inkl. underhåll	Totalt
Tåg	240 766	3 591	14 709 429 kr	<u>15 549 315 kr</u>
Buss	42 179	686	839 886 kr	

2. Reducering av tågtrafik mitt på dagen 14/8-31/12	Kilometer	Timmar	Totalt per trafikslag inkl. underhåll	Totalt
Tåg	87 847	2 329	6 766 549 kr	<u>11 524 506 kr</u>
Buss	205 283	3 321	4 757 975 kr	

3 bussar krävs. Finns i ordinarie vagnpark.

Överläggning

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

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) reserverar sig mot beslutet som helhet med följande motivering:

M/KD har inför det här beslutet, alltså på föregående nämnd, yrkat om ett mer omfattande utredningsförslag innehållandes bland annat närtrafikens möjligheter att ersätta ineffektiv linjetrafik, tidsdifferentierade biljettpriser, en utökning av kommersiell reklamförsäljning, slopande av TV-reklam. Våra utredningsförslag har i sin helhet och var för sig blockerats av majoriteten.

Mot bakgrund av denna blockering och det allvarliga ekonomiska läget anser vi att fler kostnadseffektiva åtgärder samt trafikmodeller hade behövt utredas för att vi i politiken, som ytterst ansvariga, skulle fått en seriös möjlighet att besluta om lång- och kortsiktiga åtgärder för en ekonomi i balans.

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

Enligt tidigare reservation anser vi Sverigedemokrater att det är en självklarhet att utreda förutsättningar och konsekvenser att påbörja en juridisk process gällande Trafikverkets ansvar för underhåll av Tjustbanan och Stångådalsbanan.

Sverigedemokraterna anser inte att det är att ta tillräckligt ekonomiskt ansvar utan att tillräckligt med andra alternativ undersöks innan man bestraffar länets invånare och turister med minskad möjlighet att ta sig till och från sitt boende i hela länet.

Det krävs en grundligare utredning där man tar hänsyn till helheten.

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 29 mars 2023
2. Tidtabellsupplägg på reducerad tågplan kompletterad med bussavgångar

Protokollsutdrag till: trafikdirektör

§ 37

Ärendenummer KTN 2023/5

Delredovisning av uppdrag att redovisa förslag på långsiktiga åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans - Linjelagd busstrafik

Beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner delredovisning av uppdrag att redovisa förslag på åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans, med inriktning linjelagd busstrafik.

Kollektivtrafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att genomföra nu redovisade åtgärder avseende steg 1 från tidtabellskiftet i augusti.

Slutredovisning av uppdraget att redovisa förslag på åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans ska ske till kollektivtrafiknämnden den 24 augusti 2023.

Reservationer

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) reserverar sig mot beslutet som helhet med motivering.

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

Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden gav den 6 oktober 2022 trafikdirektören i uppdrag att redovisa förslag på långsiktiga åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans. Uppdraget redovisades till kollektivtrafiknämnden den 16 februari 2023 och trafikdirektören fick då i uppdrag att fortsätta arbetet med redovisade åtgärder.

Utifrån ärendets komplexitet och beskaffenhet sker en delredovisning av uppdraget på nämnden i april 2023 för att sedan slutredovisa uppdraget av det fortsatta arbetet med åtgärder i augusti 2023.

Delredovisning av det fortsatta arbetet med åtgärder

Steg 1

Den linjelagda busstrafiken erbjuder idag mer trafik än vad det fastställda trafikförsörjningsprogrammet beskriver. Inom ramen för vad som anges i programmet finns därför möjligheter att växla ned trafiken på turer med ett lågt resandeunderlag (färre än fem påstigande per enkeltur eller tio per dubbeltur). För 2023 uppskattas effekten blir cirka 1,9 miljoner kronor i minskade kostnader från tidtabellsskiftet i augusti 2023.

Steg 2

Nästa förändring kan ske i samband med tidtabellskiftet december 2023. Förändringen inbegriper den rådande trafikstrukturen i större omfattning än enstaka turer och inkluderar turer med ett högre resandeantal inom områden för både tätort och landsbygd. En sådan förändring ger även en sekundär möjlighet att påverka den befintliga fordonsparken med minskade kostnader som följd. Denna förändring kräver längre utredningstid och tid för kommunikering med länets kommuner.

Om det framkommer fler områden som kan vara föremål för effektivisering inom förvaltningens ansvarsområde kommer även dessa att redovisas till kollektivtrafiknämnden.

Överläggning

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

Carl-Wiktor Svensson (KD) och Magnus Hultman (M) reserverar sig mot beslutet som helhet med följande motivering:

M/KD har inför det här beslutet, alltså på föregående nämnd, yrkat om ett mer omfattande utredningsförslag innehållandes bland annat närtrafikens möjligheter att ersätta ineffektiv linjetrafik, tidsdifferentierade biljettpriser, en utökning av kommersiell reklamförsäljning, slopande av TV-reklam. Våra utredningsförslag har i sin helhet och var för sig blockerats av majoriteten.

Mot bakgrund av denna blockering och det allvarliga ekonomiska läget anser vi att fler kostnadseffektiva åtgärder samt trafikmodeller hade behövt utredas för att vi i politiken, som ytterst ansvariga, skulle fått en seriös möjlighet att besluta om lång- och kortsiktiga åtgärder för en ekonomi i balans.

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

Sverigedemokraterna anser inte att det är att ta tillräckligt ekonomiskt ansvar utan att tillräckligt med andra alternativ undersöks innan man bestraffar länets invånare och turister med minskad möjlighet att ta sig till och från sitt boende i hela länet. Vi Sverigedemokrater tycker att det är en självklarhet att utreda förutsättningar och konsekvenser som vi lyft i tidigare reservation i kollektivtrafiknämnden.

Handling

1. Tjänsteskrivelse daterad 30 mars 2023

Protokollsutdrag till: trafikdirektör

§ 38

Ärendenummer KTN 2019/6

**Revidering av delegationsordning för
Kollektivtrafiknämnden**

Beslut

Kollektivtrafiknämnden fastställer redovisade revideringar i delegationsordning för Kollektivtrafiknämnden, att börja gälla från och med den 5 april 2023.

Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden fastställde § 96 den 8 oktober 2021 Delegationsordning för Kollektivtrafiknämnden.

Vid den årliga översynen föreslås ett antal revideringar av delegationsordningen, såväl språkliga korrigeringar som tillägg av delegater samt borttagande av vissa delegationer, delegater och vidaredelegeringar.

Överläggning

Ordförande Peter Wretlund (S) föreslår att kollektivtrafiknämnden beslutar enligt förslag till beslut och finner det så.

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 22 februari 2023
2. Delegationsordning för kollektivtrafiknämnden

Protokollsutdrag till: trafikdirektören

§ 39

Ärendenummer KTN 2023/44

Yttrande över Upphörande av underhåll på delar av Vimmerby bangård, bandel 841 i Vimmerby kommun, Kalmar län

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsens arbetsutskott beslutar:

Regionstyrelsens arbetsutskott antar redovisat yttrande som sitt svar på Upphörande av underhåll på delar av Vimmerby bangård, bandel 841 i Vimmerby kommun, Kalmar län.

Yttrandet överlämnas till Trafikverket.

Bakgrund

Större delen av Vimmerby bangård har inte använts för järnvägsändamål sedan början av 2010-talet. Dagens behov av uppställning tillgodogörs på den del av spår 11 som kommer att ligga kvar även efter upphörande av underhåll på övriga delar av bangården och spåret.

Innan Trafikverket beslutar om att underhållet ska upphöra ska verket höra Försvarsmakten och övriga berörda totalförsvarsmyndigheter, berörda länsstyrelser, regioner, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag samt andra som är berörda (se 6 kap. 7 § järnvägsmarknadsförordningen). Ett beslut om upphörande av underhåll på en del av Trafikverkets järnvägsnät innebär att ett eventuellt beslut om nedläggning får fattas först tre år efter beslutet om att Trafikverkets underhåll ska upphöra. Efter att ett beslut om upphörande av underhåll är taget finns möjligheten till ett återupptagande av underhåll enligt 6 kap. 8 § järnvägsmarknadsförordningen.

Ärendet är initierat av Vimmerby kommun som har önskemål om att kunna nyttja den centrumnära ytan där bangården är belägen för andra ändamål. Region Kalmar län har stämt av synpunkterna yttrandet med Vimmerby kommun.

Region Kalmar län har tidigare hanterat ärendet i regionala utvecklingsnämnden den 26 augusti 2020, §105.

Yttrande

Region Kalmar län har ingen erinran på förslaget om att upphöra med underhåll på Vimmerby bangård. Region Kalmar län skickar dock med ett antal synpunkter som berör behovet av tillgång till uppställningsplatser för persontrafiken.

Varje natt står Kalmar Länstrafiks persontåg uppställda på spår 11 på Vimmerby bangård. Uppställningsplatsen är avgörande för trafikupplägget på Stångådalsbanan och god tillgänglighet till spåret är ett måste.

Spår 11 är placerat avsidet från huvudspåret vilket gör det svårt att övervaka för skadegörelse. I Trafikverkets arbete med sanering behövs en upprensning i området runt spåret så att tågen står mer synligt.

Region Kalmar län vill uppmärksamma Trafikverket på att spår 11 inte får kortas för mycket då persontrafiken i framtiden kan behöva uppställningsplats för multipelkopplade fordon vilket kräver en spårlängd på minst 160 meter.

Region Kalmar län vill avslutningsvis skicka med ett inspel om att ökad godstrafik och behov av uppställningsplatser kan bli aktuellt på Stångådalsbanan i framtiden. Trafikverket bör som en del i konsekvensanalysen se över var längs banan framtida uppställningsplatser kan vara lämpliga för godståg när Vimmerby bangård minskas ner.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 29 mars 2023
2. Externremiss – Upphörande av underhåll på delar av Vimmerby bangård, bandel 841 i Vimmerby kommun, Kalmar län

Protokollsutdrag till: regionstyrelsens arbetsutskott

§ 40

Ärendenummer KTN 2021/106

Yttrande över förslag till ny översiktsplan för Kalmar kommun 2035-2050

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande över granskningsförslag II till Översiktsplan Kalmar kommun 2035–2050.

Yttrandet överlämnas till Kalmar kommun.

Bakgrund

Region Kalmar län har på nytt getts möjlighet att lämna synpunkter på Kalmar kommuns förslag till översiktsplan för Kalmar kommun 2035–2050, denna gång i granskning II. Regionstyrelsen lämnade den 15 juni 2022, § 131, ett yttrande på det första granskningsförslaget.

Yttrande

Region Kalmar län bedömer fortsatt att de i tidigare remisskede framförda synpunkterna har beaktats av Kalmar kommun på ett bra sätt och har inget ytterligare att framföra.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 29 mars 2023
2. Information om Kalmar kommuns nya översiktsplan 2035–2050
3. Underrättelse om granskning II - Förslag till ny översiktsplan för Kalmar kommun 2035–2050

Protokollsutdrag till: regionstyrelsen

§ 41

Ärendenummer KTN 2022/210

Slutredovisning av uppdrag 22/04 Utreda möjligheterna att stärka och utveckla skärgårdslivet genom service och tillgänglighet

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen godkänner slutredovisning av uppdrag 22/04 Utreda möjligheterna att stärka och utveckla skärgårdslivet genom service och tillgänglighet.

Bakgrund

Av Regionplan 2022–2024 följer ett uppdrag att utreda möjligheterna att stärka och utveckla skärgårdslivet genom service och tillgänglighet

Slutredovisningen innehåller fakta om nuläget och den situation som idag råder i skärgårdsområdet i Kalmar län utifrån boende, näringsliv, tillgång till kommersiell service och tillgänglighet.

Skärgården i norra Kalmar län, tillsammans med Östergötland, är ett av Sveriges mest örika skärgårdsområden. Jämfört med andra kustområden är skärgården lågt exploaterad vilket innebär att det finns stora orörda områden. Orördheten är en exklusivitet för skärgården i ett nationellt perspektiv. Samtidigt är det ett landsbygdsområde med stort tryck på fritidsboende parallellt med en befolkningsminskning vilket ger speciella förhållanden. Skärgården i Kalmar län har få bofasta som är folkbokförda på en ö utan fast landförbindelse. Befolkningen är starkt koncentrerad till ett fåtal öar i Västerviks skärgård. Skärgården i Kalmar län är i övrigt mycket glest befolkad och befolkning är åldrande, med en medelålder på 64 år.

Näringslivet domineras av areella näringar, sjötrafik samt besöksnäring. Både boende och näringslivet påverkas negativt av en mycket begränsad tillgång till fibernät. Utbyggnad av fibernätet är mycket kostsamt och måste lösas via annan teknik, utbyggnad av 4G genomförs fram till 2024. Samhällsbetalda transporter samordnas idag mellan kollektivtrafiken, Postnord, sjuktransporter, skolskjuts med flera. När efterfrågan på trafik ökar finns det möjlighet för kommunerna att avropa en utökning till samma rörliga kostnad som gäller för den avtalade trafiken.

Region Kalmar län har idag möjlighet att via olika stödformer stödja företagens utveckling samt ge stöd till kommersiell service. Kommersiell service innefattar dagligvarubutik med fullsortiment (året-runt öppet), drivmedel, post/paket, apotek och betaltjänster. Som ett led i att utveckla och stärka tillgången till service på orter på landsbygden arbetar Oskarshamn

och Västerviks kommun med att ta fram en gemensam serviceplan, där också skärgårdsområdena ingår.

Det kan konstateras att möjligheten att stärka och utveckla skärgårdslivet genom service och tillgänglighet är mycket begränsad. Vad gäller tillgången till kollektivtrafiken finns i dag ledig kapacitet via det avtal som tecknats med kommunerna. Underlaget för kommersiell service i skärgården är begränsat vilket tydligt framgår av den demografiska sammanställningen i underlaget. Det är därför i dagsläget inte möjligt att bedriva verksamhet på kommersiella grunder på fler öar utan fast landförbindelse.

Det gemensamma utvecklingsprogrammet för kust och skärgård i Östergötland och Norra Småland 2030 beskriver skärgårdens utmaningar och ger också en rad rekommendationer vad gäller service och tillgänglighet. De utmaningar som lyftes under de inomregionala skärgårdsdialogerna under 2022 återfinns i utvecklingsprogrammet. För att ytterligare synliggöra skärgårdens potential kommer arbetet med att revidera programmet samt införa en konkret handlingsplan som kan följas upp bli ett viktigt steg i arbetet framåt. Rekommendationen är att Region Kalmar län, efter revidering, bör anta programmet och dess handlingsplan, för bättre symmetri och ökad legitimitet. Fortsatta inomregionala dialoger är också en arbetsmetod som kan vara viktig för att stärka det gemensamma handlingsutrymme som finns för skärgårdsutveckling i länet.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 29 mars 2023
2. Slutredovisning av uppdrag 22/04 - Utredda möjligheterna att stärka och utveckla skärgårdslivet genom service och tillgänglighet

Protokollsutdrag till: regionstyrelsen

§ 42

Ärendenummer KTN 2022/200

Slutredovisning av uppdrag 23/04 - Redovisa förstudie kring kollektivtrafikens nya lagkrav om att en andel av fordonen ska vara utsläppsfria inför nästa trafikupphandlingar av linjetrafik 2027 och servicetrafik 2026

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen godkänner slutredovisning av utredningsuppdraget att redovisa förstudie kring kollektivtrafikens nya lagkrav om att en andel av fordonen ska vara utsläppsfria inför nästa trafikupphandlingar av linjetrafik 2027 och servicetrafik 2026.

Bakgrund

Region Kalmar län inleder under våren 2023 arbetet med att upphandla ny kollektivtrafik. Upphandlingarna avser både busstrafik och serviceresor och ska ersätta två befintliga avtal:

- 2017 års avtal avser linjetrafik med buss, inklusive skoltrafik med buss som utförs på uppdrag av kommunerna. I avtalet ingår också ett mindre antal servicefordon som utför serviceresor (skoltrafik, färdtjänst/riksfärdtjänst, sjukresor och närtrafik). Avtalet upphör den 15 augusti 2027.
- 2020 års avtal avser serviceresor. Avtalet upphör från den 31 december 2025.

I arbetet med upphandlingarna behöver Region Kalmar län beakta nya miljökrav som införts i svensk lagstiftning i juni 2022 som ett resultat av implementeringen av EU-direktivet Clean Vehicle Directive.

Det pågående omställningsarbetet i riktning mot en elektrifiering av transportsektorn sker dock i en högre takt än vad lagstiftaren kräver då fordonstillverkare, drivmedelsproducenter och andra berörda aktörer, för sin egen överlevnad, reagerar snabbt på de politiska signalerna.

Den bifogade rapporten redovisar de nya lagkraven men berör också kort hur olika aktörer förhåller sig till omställningen och vilka osäkerhetsfaktorer som präglar drivmedelsmarknaden.

Uppdraget ska redovisas för regionstyrelsen senast den 13 juni 2023.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 29 mars 2023
2. Miljökrav vid upphandling av kollektivtrafik – en förstudie

Protokollsutdrag till: regionstyrelsen

§ 43

Ärendenummer KTN 2023/26

Yttrande över remiss - Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar:

Regionstyrelsen antar redovisat yttrande som sitt svar över remissen Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik.

Yttrandet överlämnas till Region Östergötland.

Bakgrund

Region Kalmar läns har beretts möjlighet att yttra sig över Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik.

Region Östergötlands har tidigare beslutat om en strategisk målbild för den regionala tågtrafiken. Nu avser regionen att ta fram en strategisk målbild också för den regionala busstrafiken. Syftet med målbilden är att skapa en gemensam förståelse för förutsättningarna. Kärnan i målbilden utgörs av planeringskartan och en klassindelad trafiksystemskarta.

Den regionala busstrategiska målbilden förtydligar busstrafikens roll och struktur i trafiksystemet i Östergötland. Den styr mot kollektivtrafikens beslutade politiska mål och visar en röd tråd från de politiska målen till hur den regionala busslinjetrafiken bedrivs.

Målbilden avser busstrafiken inom ramen för Östgötatrafikens uppdrag. Kommersiell trafik och andra regioners busstrafik i och genom länet redovisas i korthet men är inte del av målbilden.

Region Kalmar län har noterat några otydligheter rörande avgränsningarna i bildunderlaget men ser i övrigt den strategiska målbilden för Region Östergötlands busstrafik som ett utmärkt underlag för fortsatt dialog rörande den länsöverskridande trafiken i den norra delen av Kalmar län. Frågor som för närvarande hanteras i den pågående dialogen med länets kommuner inom ramen för aktualiseringen av Region Kalmar läns trafikförsörjningsprogram.

Ärendet har beretts parallellt i regionala utvecklingsnämnden.

Yttrande

Region Kalmar län vill spela in de regionöverskridande rörelserna mellan respektive län, som speciellt för den norra delen av Kalmar län är en del av det vardagliga resandet och den geografiska tillhörigheten. Det finns många gemensamma insatser som kan bli aktuella i framtida samarbeten regionerna emellan. I den gränsbygd/ närgeografi som Kalmar län delar med Östergötland och Jönköpings län finns ett utbyte som har betydelse för bland

annat sysselsättning, kompetensförsörjning och serviceutbud. Region Kalmar län ser gärna att vi genom gemensamma ansträngningar kan studera denna gränsbygd vidare.

Region Kalmar län bedömer att målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik är en föredömlig rapport och har inget ytterligare att framföra.

Överläggning

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

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse daterad 29 mars 2023
2. Remiss – Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik

Protokollsutdrag till:

Region Östergötland

regionstyrelsen

§ 44

Anmälningssärenden

Beslut

Kollektivtrafiknämnden noterar informationen till protokollet med tillägget att KTN 2023/66 besvaras vid kollektivtrafiknämndens sammanträde den 16 maj 2023.

Bakgrund

Följande ärenden anmäls till kollektivtrafiknämnden för kännedom:

AB Transitio – Verksamhetsplan (KTN 2023/34)

Protokoll – Länsberedningen för regionala utvecklingsfrågor (KTN 2023/1)

Nämndinitiativ – Införande av kommersiell reklamförsäljning på linjebussar (KTN 2023/66)

Protokollsutdrag till:

trafikdirektör

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: John Wernberg
TITEL, ORGANISATION: Regionsekreterare, Region Kalmar län
DATUM & TID: 2023-04-19 08:24:59 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46724627946)
IDENTIFIKATIONS-ID: 080a4ca2d06e426091dcf74ebd88aed7



NAMN: Peter Wretlund (S)
TITEL: Ordförande
DATUM & TID: 2023-04-19 11:52:50 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46705233885)
IDENTIFIKATIONS-ID: 1cdf556229054f40b0bfbdfe83b731d4



NAMN: Lillemor Marcus Jonsson
TITEL: Justerare
DATUM & TID: 2023-04-19 21:11:37 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46730712427)
IDENTIFIKATIONS-ID: f1197b58aa184eb0a6deffb1b3bc4913



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2023-04-19 21:11:37 +02:00
Ref: 1598866
www.comfact.se



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