

Styrelse/Nämnd: Kommunstyrelsen

Dag, tid: 2025-11-04, kl. 09:30

Plats: Kommunfullmäktigesalen

Övrigt:

Ärenden:**Dnr:****Sida:****Ärenden**

- 1 Mötets öppnande
- 2 Upprop
- 3 Val av justerare
- 4 Fastställande av föredragningslista

Informationsärenden

- 5 Kommundirektören informerar
- 6 Information Suicide Zero

Beredningsärenden

- | | | | |
|---|-----------------------------------|-------------|---------|
| 7 | Investeringsbudget 2026 samt plan | KS.2025.717 | 3 - 30 |
| 8 | Verksamhets- och driftbudget 2026 | KS.2025.716 | 31 - 76 |

Beslutsärenden

- | | | | |
|---|--|-------------|----------|
| 9 | Taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2026 | KS.2025.745 | 77 - 102 |
|---|--|-------------|----------|

Beredningsärenden

- | | | | |
|----|--|-------------|-----------|
| 10 | Slutredovisning av projekt VA Hamra, projektnummer 301016 | KS.2025.815 | 103 - 110 |
| 11 | Markanvisning del av Värnamo-Torp 4:11, DS Smith Packaging Sweden AB (Satelliten 2) | KS.2025.761 | 111 - 118 |
| 12 | Markanvisning del av Värnamo-Torp 4:11 och Västhorja 12:1, Boman Group Fastighet 1 AB (Minken 1) | KS.2025.762 | 119 - 139 |
| 13 | Anvisning av medel till projekt Grönytor vid Folkets park, projektnummer 214044 | KS.2025.809 | 140 - 143 |

14	Anvisning av medel till projekt Lågreservoar Ljusseveka, projektnummer 302015	KS.2025.810	144 - 147
15	Anvisning av medel till projekt Ledning Helmershus-Mossle SPU, projektnummer 304103	KS.2025.811	148 - 149
16	Anvisning av medel till projekt Förstärkning detaljplaner, projektnummer 301018	KS.2025.812	150 - 152
17	Anvisning av medel till projekt Dubbelmatning Vråen Bredasten, projektnummer 304082	KS.2025.813	153 - 156
18	Anvisning av medel till projekt Överföringsledning Värnamo-Bor, projektnummer 304007	KS.2025.814	157 - 159
19	Medborgarinitiativ - Cykelväg Bredaryd/Forsheda till Värnamo	KS.2021.507	160 - 165
20	Ansökan om bidrag från Jönköpings nämndemannaförening	KS.2025.805	166
21	Remiss av SOU 2025:102 - Bättre ansvarsfördelning	KS.2025.775	167 - 171
22	Region Hallands remiss av trafikförsörjningsprogram 2026-2030	KS.2025.783	172 - 263
Anmälan delegation			
23	Anmälda delegationsbeslut till kommunstyrelsen den 4 november 2025	KS.2025.816	264 - 265
Informationsärenden			
24	Meddelanden till kommunstyrelsen den 4 november 2025	KS.2025.784	266 - 318
25	Information om Riktlinje-gatubelysning	KS.2025.748	319 - 327
26	Kommunalråden informerar		
27	Övrigt		

Tobias Pettersson
Ordförande

Elin Alteborg
Sekreterare

Investeringsbudget 2026 samt plan

Ärendebeskrivning

Investeringsbudget 2026 samt investeringsplan 2027-2030 beslutades av kommunfullmäktige 2025-06-18 enligt följande:

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030	Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18				
Belopp i tkr	Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2027-2030				
	2026	2027	2028	2029	2030
SKATTEFINANSIERADE INVESTERINGAR	277 906	348 746	336 250	176 667	172 752
INVESTERINGAR MARK & EXPLOATERING	95 500	64 725	91 770	93 300	48 000
AVGIFTSFINANSIERADE INVEST. VA	91 400	59 900	104 000	112 600	94 500
TOTALA BRUTTOINVESTERINGAR	464 806	473 371	532 020	382 567	315 252
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL INVESTERINGAR	-62 000	-62 000	-47 500	-57 000	-57 000
TOTALA "NETTOINVESTERINGAR"	402 806	411 371	484 520	325 567	258 252

Totala nettoinvesteringar år 2026-2030: 1,9 miljarder kronor.

Inför slutligt beslut av investeringsbudget i kommunfullmäktige 27 november finns några revideringar jämfört med beslutet 2025-06-18, revideringar är gulmarkerade i bifogad bilaga.

Skattefinansierade investeringar:

Servicenämnden:

Kf§100/2025, 250528. Tidigareläggning av 600 000 kronor från 2026 års investeringsbudget till år 2025 för att genomföra utbyte av kommunens skrivare.

Kommunstyrelsen/kommunledningsförvaltningen:

År 2026 är det avsatt 350 000 kronor för inköp av utrustning inför allmänna valet 2026, det finns inte behov av dessa medel. Det kommer hanteras genom bidrag från Valmyndigheten samt att datorerna som används vid valet kommer sedan användas i andra verksamheter.

Samhällsbyggnadsnämnden:

Mindre justering av belopp mellan projekt.

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.717

Avgiftsfinansierade investeringar:

Teknik- och fritidsnämnden:

Ks§388/2025 251021 till kf 251030, Omfördelning av budget för projekt:

- Förstärkning av detaljplaner, projektnummer 301018:
25 600 000 kronor flyttas från år 2025 till investeringsbudget och plan år 2026-2030
- Ledningsförnyelse, projektnummer 304050:
Tidigarelägga 30 000 000 kronor från investeringsplan 2027-2030 till år 2026

Förslag till investeringsbudget 2026 samt plan efter ovanstående revideringar:

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030		Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18 Förslag till revidering (markerat med gult)				
Belopp i tkr		Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2027-2030				
	Sidnr	2026	2027	2028	2029	2030
SKATTEFINANSIERADE INVESTERINGAR	1-20	276 956	348 746	336 250	176 667	172 752
Beslut Skattefinansierad investeringsbudget 2025-06-18		277 906	348 746	336 250	176 667	172 752
Avvikelse Förslag revidering jmf med Beslut 2025-06-18		-950	0	0	0	0
INVESTERINGAR MARK & EXPLOATERING	21-22	95 500	64 725	91 770	93 300	48 000
AVGIFTSFINANSIERADE INVEST. VA	23-24	126 400	62 400	97 600	110 600	91 000
Beslut Avgiftsfinansierad investeringsbudget 2025-06-18		91 400	59 900	104 000	112 600	94 500
Avvikelse Förslag revidering jmf med Beslut 2025-06-18		35 000	2 500	-6 400	-2 000	-3 500
TOTALA BRUTTOINVESTERINGAR		498 856	475 871	525 620	380 567	311 752
Förslag efter revidering		498 856	475 871	525 620	380 567	311 752
Beslut Totala Bruttoinvesteringar 2025-06-18		464 806	473 371	532 020	382 567	315 252
Avvikelse Förslag revidering jmf med Beslut 2025-06-18		34 050	2 500	-6 400	-2 000	-3 500
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL INVESTERINGAR, MARK & EXPLOATERING	22	-53 000	-53 000	-38 500	-48 000	-48 000
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL INVESTERINGAR, VA-ANLÄGGNINGSAVGIFTER	24	-9 000	-9 000	-9 000	-9 000	-9 000
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL INVESTERINGAR		-62 000	-62 000	-47 500	-57 000	-57 000
TOTALA "NETTOINVESTERINGAR"		436 856	413 871	478 120	323 567	254 752
Förslag efter revidering		436 856	413 871	478 120	323 567	254 752
Beslut Totala Nettoinvesteringar 2025-06-18		402 806	411 371	484 520	325 567	258 252
Avvikelse Förslag revidering jmf med Beslut 2025-06-18		34 050	2 500	-6 400	-2 000	-3 500

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.717

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen
besluta

att fastställa investeringsbudget år 2026 samt plan år 2027–2030
efter genomförda omprioriteringar mellan åren.

Johanna Svensson
Ekonomichef

Monica Karlsson
Budgetsamordnare

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030		Beslutad av kommunfullmäktige § 116 2025-06-18 Förslag till revidering (markerat med gult)				
Belopp i tkr		Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2027-2030				
	Sidnr	2026	2027	2028	2029	2030
SKATTEFINANSIERADE INVESTERINGAR	1-20	276 956	348 746	336 250	176 667	172 752
Beslut Skattefinansierad investeringsbudget 2025-06-18		277 906	348 746	336 250	176 667	172 752
Avvikelse Förslag revidering jmf med Beslut 2025-06-18		-950	0	0	0	0
INVESTERINGAR MARK & EXPLOATERING	21-22	95 500	64 725	91 770	93 300	48 000
AVGIFTSFINANSIERADE INVEST. VA	23-25	126 400	62 400	97 600	110 600	91 000
Beslut Avgiftsfinansierad investeringsbudget 2025-06-18		91 400	59 900	104 000	112 600	94 500
Avvikelse Förslag revidering jmf med Beslut 2025-06-18		35 000	2 500	-6 400	-2 000	-3 500
TOTALA BRUTTOINVESTERINGAR						
Förslag efter revidering		498 856	475 871	525 620	380 567	311 752
Beslut Totala Bruttoinvesteringar 2025-06-18		464 806	473 371	532 020	382 567	315 252
Avvikelse Förslag revidering jmf med Beslut 2025-06-18		34 050	2 500	-6 400	-2 000	-3 500
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL INVESTERINGAR, MARK & EXPLOATERING	22	-53 000	-53 000	-38 500	-48 000	-48 000
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL INVESTERINGAR, VA-ANLÄGGNINGSavgifter	25	-9 000	-9 000	-9 000	-9 000	-9 000
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL INVESTERINGAR		-62 000	-62 000	-47 500	-57 000	-57 000
TOTALA "NETTOINVESTERINGAR"						
Förslag efter revidering		436 856	413 871	478 120	323 567	254 752
Beslut Totala Nettoinvesteringar 2025-06-18		402 806	411 371	484 520	325 567	258 252
Avvikelse Förslag revidering jmf med Beslut 2025-06-18		34 050	2 500	-6 400	-2 000	-3 500

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030		Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18				
Skattefinansierad verksamhet		Förslag till revidering (markerat med gult)				
		Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2027-2030				
		BUDGETRAMAR PER NÄMND & ÅR				
Belopp i tkr	Sidnr	2026	2027	2028	2029	2030
Teknik- och fritidsnämnd	3-10	218 000	284 275	267 760	115 200	104 350
Barn- och utbildningsnämnd	11-12	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000
Kommunstyrelse/Campus	13	1 000	600	450	800	600
Kulturnämnd	14	1 600	1 600	1 600	1 600	1 650
Medborgarnämnd	15	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
Omsorgsnämnd	16	11 027	11 517	8 000	8 000	8 000
Samhällsbyggnadsnämnd	17	2 860	8 550	12 090	5 605	19 425
Servicenämnd	18	9 440	8 450	15 710	16 550	7 790
Kommunstyrelse/Kommunledningsförvaltning	19	5 329	6 054	2 940	1 212	1 537
Kommunstyrelse centrala potter samt ej utförd	20	9 500	9 500	9 500	9 500	11 200
SUMMA Skattefinansierad verksamhet		276 956	348 746	336 250	176 667	172 752

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030	Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18				
Skattefinansierad verksamhet, Teknik- och fritidsnämnd	Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2027-2030				
Belopp i tkr	2026	2027	2028	2029	2030
Teknik- och fritidsförvaltning Stab, Samhällsskydd	4 850	1 825	1 850	1 850	3 050
Gator och vägar, GC-vägar, Belysning, Maskiner /Utrustning, Parker	52 850	57 750	45 150	52 450	59 000
Fritid	8 100	5 200	5 700	3 000	6 300
Fastighet	152 200	219 500	215 060	57 900	36 000
SUMMA Teknik- och fritidsnämnd skattefinansierat BUDGETRAM per år	218 000	284 275	267 760	115 200	104 350

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030					Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet												
Belopp i tkr					Investeringsbudget 2025, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Kalkylnivå	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Teknik- och fritidsnämnd		Projekt märkta med:	KF-beslut för att dessa budgetmedel skall kunna användas skall startbeslut fattas av KF.									
Stab												
Tekniska administration Inventarier		TFN	TU 001	200001/ 0002			100	100	100	100	150	
IT-utrustning		TFN	TU 003	200002/ 0003			250	225	250	250	300	
Lakvattenrening		TFN	TU 109	200003/ 1138/ 0640			500	500	500	500	600	
Samhällsskydd												
Rensning Lagan/åtg erision		TFN	KF 027	200005	3 700	700	3 000					
Skyfallsvägar/översvämnings- åtgärder		TFN	KF 236	200004			1 000	1 000	1 000	1 000	2 000	2000/år
SUMMA Stab, Samhsk							4 850	1 825	1 850	1 850	3 050	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18								10
Skattefinansierad verksamhet												
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2025, investeringsplan 2026-2029								
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projekt nr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid	
Teknik- och fritidsnämnd	Projekt märkta med:	KF-beslut för att dessa budgetmedel skall kunna användas skall startbeslut fattas av KF.										
Gator och vägar												
Beläggningar	TFN	TU 017	210001			11 500	11 500	11 500	12 000	12 000		
Övergripande årliga anslag Gator och vägar	TFN	TFN238	210000			3 400	3 500	3 500	3 600	3 600		
Gatuarbeten vid ledningsförnyelse	TFN	TU 225	210065			10 200	3 400	3 800	4 500	4 900		
Förstudie och byggnation infrastruktur Gummifabriken	KF- beslut	KF 024	210018	4 500	1 500						3 000	
Pumpareleden	KF- beslut	KF288		60 000		1 000	2 000	2 000	12 000	20 000	23 000	
Ny central förbindelse över järnvägen	KF- beslut	KF 025	210059	305 000	5 000						300 000	
Parkeringslösning i Värnamo centrum	KF- beslut	KF 207	210070	52 000	1 000	0					51 000	
Utreda o bygga trafiklös n kv Kärleken	KF- beslut	KF 008	210045	0							0	
Utfart Växjö/Smålandsg	TFN	TU 219	210066	1 000	1 000							
Infrastrukturprojekt Prostsjövägen Ljusevekaområdet	TFN	KF 035	210067	0	0	0	0					
Nytt gaturum Nydalavägen- Malmövägen i samband med VA-sanering	KF- beslut	KF 285	210080	20 000					0		20 000	
Trimningsåtgärder gator Mossleplatån	TFN	KF 289		3 500		500	3 000					
Trafikåtgärder Prostsjön	KF- beslut	KF 243		6 500							6 500	
Trafikåtgärd Halmstadsvägen	KF- beslut	KF 274		12 000							12 000	
Lundavägen Bredaryd	KF- beslut	KF 276	211033	8 000		1 000	2 500	2 500	2 000			
Trafikåtgärder Götavägen	KF- beslut	KF 278	210047	25 000				1 000			24 000	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2025, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projekt nr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Teknik- och fritidsnämnd	Projekt märkta med:	KF-beslut för att dessa budgetmedel skall kunna användas skall startbeslut fattas av KF.									
Gc-vägar											
Gc-vägar (Tfn prioriterar)	TFN	TU 006	211001			6 000	4 000	3 000	3 000	3 100	
Centrumförnyelse gå-ytor	TFN	TU 203	211036	5 800	1 800	2 000	500	500	500	500	
Cykelparkering	KF- beslut	KF 227	211035	5 000							5 000
GC-väg Värnamo-Hörle	KF- beslut	KF 280	211007	16 000	1 000	5 000	10 000	0			
Gc-väg banvallen Norra hult- Mossle	KF- beslut	KF 281	211043								6 000
GC-nät i Forsheda	KF- beslut	KF 282	211045	5 000	1 000	0	2 000	2 000			
Belysning											
Gatubelysning	TFN	TU 016	212001			1 000	7 100	7 100	7 100	7 100	
Belysning lekplatser	TFN	TU 057	212012	1 500	1 000						
Maskiner/Utrustning											
Arbetsmaskiner produktionsavdelningen	TFN	TU 025	213001			5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	
Övriga inventarier gata och förråd	TFN	TU 012	210006			600	600	600	600	600	
Parker											
Investeringar i parker och lekplatser	TFN	TU 030- 034	214001			1 350	1 350	1 350	1 350	1 400	
Satsning övriga orter utanför centralorten	TFN	TFN254				300	300	300	300	300	
Färdigställa entren till Apladalen så snart som möjligt											
Laganstråket	TFN	KF 019	214014			500	500	500			
Gröntytor/vid Folkets park	TFN	KF 283	214044	6 000	3 000	3 000					
Fickparken plåten Värnamo	TFN	TU 210		700	700						
SUMMA Gator mm						52 850	57 750	45 150	52 450	59 000	

11

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ¹² 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2025, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projekt nr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Teknik- och fritidsnämnd	Projekt märkta med:	KF-beslut för att dessa budgetmedel skall kunna användas skall startbeslut fattas av KF.									
Fritid											
Ramtilldelning inventarier fritid	TFN	TU 071	220001			3 000	3 000	3 000	3 000	3 500	
Aktivitetsområde större kransorter	TFN	KF 017	220047	9 000	6 100	1 500	1 400				
Konstsnö Borgen	KF- beslut	KF 012	220028	3 470	3 470						
Medborgarinitiativ fler bryggor och simbanor till badplatsen i Prostsjön	TFN	TFN 240				400					
Forshedabadet	KF- beslut	KF 013									
Beläggning löparbana F-vallen	KF- beslut	KF 015		0			0	0	0		
Åtgärder för att stärka upp bassängen, baserat på utredning	TFN	KF 249	220046	3 100	1 600	700	800	0	0	0	
Inventarier nya idrottshallar (Park Arena och Västhorjaskolan)	TFN	TU 228	220064	2 000	2 000						
Byte kylanläggning Värnamo och Rydaholm	KF- beslut	KF 229	220066	13 500	13 500						
Byte konstgräs - Ljusseveka	KF- beslut	TFN 239		2 800						2 800	
Byte konstgräs - Gröndal	KF- beslut	TFN 235		2 500		2 500					
Byte konstgräs - Forsheda	KF- beslut	TFN 236		2 700				2 700			
Ombyggnad och renovering Sörsjö stall	KF- beslut	KF 251		2 000							2 000
SUMMA Fritid						8 100	5 200	5 700	3 000	6 300	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18								13
Skattefinansierad verksamhet												
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2025, investeringsplan 2026-2029								
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projnr ek. syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid	
Teknik- och fritidsnämnd	Projekt märkta med:	KF-beslut för att dessa budgetmedel skall kunna användas skall startbeslut fattas av KF.										
Fastighet												
Övergripande årliga anslag fastighetsavdelningen	TFN	TFN 250	231000			27 300	28 300	29 300	30 000	30 000		
Riktade Energisparprojekt	TFN	KF 273	231126	20 000	4 000	2 000	2 000	3 000	2 000	2 000	5 000	
Riktad ökad säkerhet utbyte/uppgradering passage och brandlarm	TFN	KF 272	231115	9 500	2 000	1 500	1 000	1 000	1 000	1 000	0	
Ombyggnad till förvaltningslokaler Expoområdet Hus D & E	TFN	KF 209	231072	63 000	38 000	25 000						
Ny fotbollsarena	KS	KF 264	231084	0	59 000	0	0					
Omklädningsbyggnad Ljusseveka	TFN	KF 265		6 000		6 000						
Ny friidrottsarena (om det inte blir ny fotbollsarena)	KF- beslut	KF 293		21 000		1 000	20 000					
Markvärme och konstgräs på Finnvedsvallen (om det inte blir ny)	KF- beslut	KF 294		25 000		25 000						
Rusta Finnvedsvallen (om det inte blir ny arena)	KF- beslut	KF 295		15 000		5 000	10 000					
Toalett och kiosk Ljusseveka (om det inte blir ny arena)	KF- beslut	TFN 251		4 000		4 000						
Renovera Forshedabadet	KF- beslut	TFN 255		25 000		25 000						
Bodfällan, ombyggnation för OF boende	KF- beslut	KF 292					10 000	5 000				
Folkets park	KF- beslut	KF 290		11 000		11 000						
Ombyggnad Stadshuset Vmo	KF- beslut	KF 054	231098	260 000	2 700	0	0	0	0		257 300	
Personalutrymme arenaservice	KF- beslut	KF 256	231079	2 000	200		1 800					
RTJ utbyte portar och ridåvärmare mm	TFN	KF 269		3 500	3 500							

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ¹⁴ 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2025, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projnr ek. syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Teknik- och fritidsnämnd	Projekt märkta med:	KF-beslut för att dessa budgetmedel skall kunna användas skall startbeslut fattas av KF.									
Fastighet/Övrigt											
Ny simhall	KF- beslut	KF 263		402 000			0	0			402 000
Renovera simhallen	KF- beslut	KF 291		50 000			2 000	25 000	23 000		
Bredaryds idrottshall - hallen + biytor	KF- beslut	KF 287		0							0
Omklädningsrum Axelent arena	TFN	TU 230	220065	2 000	2 000						
Fastighet/Kök											
Storköksutrustningar	TFN	TU 052	233006			900	900	900	900	1 500	
Rörstorpsskolans kök	KF- beslut	KF 259		15 000							15 000
Enehagens skolas kök renovering och ombyggnad	KF- beslut	KF 247		10 000							10 000
Fastighet/Förskolor											
Snäckans förskola, renovera för anpassad grundskola	TFN	TFN 252					500	2 500			
Förskola Trälleborg (ers KF074 Förskola Bolaskogen) Prästen 8 ny fsk 6 avd	KF- beslut	KF 286		62 000							62 000
Pepparmyntan förskola större underhålls inv	KF- beslut	KF 260	234015	12 600	2 600						10 000
Ny förskola Prostsjöområdet, 6 avd	KF- beslut	KF 245		60 000							60 000
Ny förskola "Mossleplatån" 6 avd	KF- beslut	KF 244		60 000							60 000
Forsheda Lillstugan och fyrklövern	KF- beslut	KF 270		66 000							66 000
Uppdatering utemiljöer förskolor och skolor underhållsskuld	KF- beslut	TFN 232	231127	11 250		1 500	1 500	1 500	1 000	1 000	4 750
Utökad renovering ytskikt förskolor	KF- beslut	TFN 231		0		0	0	0	0		5 500

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ¹⁵ 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2025, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projnr ek. syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Teknik- och fritidsnämnd	Projekt märkta med:	KF-beslut för att dessa budgetmedel skall kunna användas skall startbeslut fattas av KF.									
Fastighet/skolor											
Utemiljö Skolor och förskolor	TFN	TU 094	231017			500	500	500		500	2 000
Utredning området Enehagen, Figy. kulturskolan, verkstad och bygglokaler, utredning	TFN	KF 296		1 500	1 500						
Horda skola/förskola	KF- beslut	KF 266	235049	11 700	1 000		6 000	4 700			
Finnvedens Gymnasium, genomgripande ombyggnad lektionssalar, aula mm	KF- beslut	KF 069		300 000	8 340	15 000	135 000	141 660			
Finnvedens Gymnasium, genomgripande ombyggnad lektionssalar, aula mm	KF- beslut	KF 069	235034	300 000	3 340	0		0			296 600
Ombyggnad Forsheda Högstadieskola	KF- beslut	KF 081		25 000							25 000
Rydaholms skola, om- och tillbyggnad	KF- beslut	KF 096		10 000							10 000
Renovering Gröndalskolan	KF- beslut	KF 268		115 000							115 000
Renovering Enehagsskolan	KF- beslut	KF 271		70 000							70 000
SUMMA Fastighet						152 200	219 500	215 060	57 900	36 000	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18								16
Skattefinansierad verksamhet												
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029								
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid	
Barn- och utbildningsnämnd												
Inventarier BUF												
Inventarier Förvaltningsövergripande	BUN	BUN 001	160001			1 000	100	100	100	340	100	
Förskola inventarier	BUN	BUN 004a	160100			640	600	600	600	600	600	
Grundskola inventarier	BUN	BUN 004b	160201			1 620	1 600	1 860	1 500	1 800	2 000	
Inventarier, Gymnasiet och vuxenutbildningen	BUN	BUN 009	160301- 160307			1 500	1 900	1 500	1 360	2 000	2 000	
Kulturskolan inventarier	BUN	BUN 011	160401, 160402			160	160	160	160	160	160	
Arbetsmiljöåtgärder	BUN	BUN 002	160003			400	100	100	100	100	100	
Utemiljö skolgård UV-skydd	BUN	BUN 031	160211	2 326	1 500	350	100	250	126			
IT satsning	BUN	BUN 005	160501- 160509			11 330	12 440	9 430	8 054	12 000	12 000	
Byggnation och renovering förskola												
Inventarier, förskola väst Mossleplatån	BUN	BUN 007		1 800								
Ny förskola "Södra Ljussevekan" Prostsjön	BUN	BUN 030		1 800								
Inventarier Bolaskogens förskola	BUN	BUN 034		1 200								
Inventarier förskola Bredaryd	BUN	BUN 017	160102	1 500	1 500							
Inventarier förskola Öst Magnusgatan	BUN	BUN 021	160106	1 500	1 500							
Pepparmyntan	BUN	BUN037		200								
Inventarier, Utbyggnad bef. Fsk	BUN	BUN 006		2 105								
Ny förskola/renovering förskolor	BUN	BUN 006		1 800								2 000
Byggnation skolor												
Inventarier Grundsärskola	BUN	BUN 012	160201	1 200	1 200							
Ny F-3 skola Väster	BUN	BUN 014		5 500	5 500							
Ny grundskola	BUN	BUN 029		11 200								11 200

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18								17
Skattefinansierad verksamhet												
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029								
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid	
Renoveringar skolor												
Inventarier, Finnvedens gymnasium	BUN	BUN 018		8 000				3 000	5 000			
Gröndalsskolans renovering	BUN	BUN036		500								
Inventarier Rydaholms skola	BUN	BUN 027		1 000								
Inventarier Forsheda skola	BUN	BUN 022		1 000								
Tännö skola renovering	BUN	BUN 039		150								
Horda skola renovering	BUN	BUN 038		1 000								
Renovering grundskolor	BUN	BUN 040										3 650
SUMMA BUN						17 000	17 000	17 000	17 000	17 000		

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18								18
Skattefinansierad verksamhet												
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029								
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Proj.nr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid	
Kommunstyrelse/Campus												
Inventarier och teknisk utrustning Campus	KS/CA	KS 095	100901 100902 100903			1 000	600	450	800	600		
SUMMA KS/CAMPUS						1 000	600	450	800	600		

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ¹⁹ 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Kulturnämnd											
Inventarier och It-utrustning	KN	KN 001	150000, 150001			300	300	300	300	350	
Biblioteksfilialer och bybibblor	KN	KN 006	150007			0	0	0	0		
Konstanslag och Konstnärlig gestaltning KN och Tfn	KN	KN 003	150002, 150003, 150004			1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	
SUMMA KN						1 600	1 600	1 600	1 600	1 650	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ²⁰ 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Medborgarnämnd											
Inventarier	MBN	MBN 001	180001, 180003, 180004			420	420	420	420	420	
IT-utrustning	MBN	MBN 002	180002			780	780	780	780	780	
SUMMA MBN						1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18								21
Skattefinansierad verksamhet												
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029								
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid	
Omsorgsnämnd												
Informationsteknologi	ON	ON 002	170000			3 000	3 000	3 000	3 000	3 000		
Larm och säkerhet	ON	ON 004	170100- 170103, 170105- 170106			3 527	500	500	500	500		
Inventarier, arbets-, medicin- och tekniska hjälpmedel	ON	ON 003	170200- 170210			4 500	4 500	4 500	4 500	4 500		
Nya lokaler Expo	ON	ON 005	170301	3 017			3 017					
Nya grupp- och servicebostäder	ON	ON 006	170300				500					
SUMMA ON						11 027	11 517	8 000	8 000	8 000		

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ²² 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Belopp i tkr											
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Samhällsbyggnadsnämnd											
Inventarier, it-utrustning och möbler	SBN	SBN 001	130001, 130002			390	1 200	655	885	535	
Mätinstrument	SBN	SBN 002	130301					500	550	600	1 200
It-system	SBN	SBN 003	130005			100	100	3 000	200	300	
Övningsfält, räddningstjänst	SBN	SBN 101	130702				400	50	150	150	
Utlarmning/kommunikation, räddningstjänst	SBN	SBN 102	130720			115	335	740	1 470	230	
Fordon, Räddningstjänst	SBN	SBN 103	130303, 130701			725	6 000	6 800	850	16 600	1 200
Räddningsmaterial, andningsskydd & skyddsutrustning	SBN	SBN 104	130730, 130736			1 530	515	345	1 500	1 010	
SUMMA SBN						2 860	8 550	12 090	5 605	19 425	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ²³ 2025-06-18 Förslag till revidering (markerat med gult)							
Skattefinansierad verksamhet				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Belopp i tkr											
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Proj.nr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Servicenämnd											
Inventarier	SN	SN 001	140000			90	90	90	90	90	
IT utrustning	SN	SN 002	140001			410	380	370	480	500	
Skrivare/kopiatorer efter skrivar- kartläggning överflyttade från nämnderna till SN	SN	SN 039	140003			0	200	200	250	250	
Måltidsservice											
Inventarier kök, Serviceförvaltningen	SN	SN 011	144000			540	600	700	600	700	
Logistik											
Utbyggnad laddinfrastruktur	SN	SN 035	145002			500	150	150	150	150	
Produktionsskrivare till internttryckeri	SN	SN 037	145005						400		
	SN										
It-avdelningen											
Bra digital arbetsplats	SN	SN 017	141002, 141010			400	400	500	500	400	
Stabil och pålitlig leverans av system	SN	SN 018	141020			2 850	950	8 750	2 850	450	
Säker digital identitet och åtkomst	SN	SN 026	141006, 141007, 141016					300	4 550		
Tillräcklig uppkoppling	SN	SN 028	141018			3 000	3 830	4 000	6 030	4 600	
Innovation och verksamhetsutveckling	SN	SN 038	141017, 141021			1 500	1 700	500	500	500	
Robotiseringsprogram	SN	SN038		2 000	1 500						
Lokalvård											
Städ- och tvättmaskiner	SN	SN 041	146000			150	150	150	150	150	
SUMMA SN						9 440	8 450	15 710	16 550	7 790	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 11 ²⁴ 2025-06-18 Förslag till revidering (markerat med gult)							
Skattefinansierad verksamhet				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Belopp i tkr											
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Proj.nr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Kommunstyrelse/ Kommunledningsförvaltningen											
Inventarier och it-utrustning till kommunledningsförv.	KS/KLF	KS 001	100100/ 100101			360	360	360	360	360	
Läsplattor till förtroendevalda, samtliga nämnder	KS/KLF	KS 015	100102			570	30	30	30	570	
HR-system, Upphandling	KS/KLF	KS 002	100126	6 118	5 069	735	314				
Kommunövergripande IT-system samt övrigt, samlat på en projektrad	KS/KLF	KS020	100120- 100122 100124, 100128			1 464	950	950	822	607	
Webbplats utveckling, upphandling	KS/KLF	KS 024		2 000		200	900	900			
Ärendehanteringssystem, upphandling	KS/KLF	KS 022		2 200			1 500	700			
Valmyndigheten, digitalisering	KS/KLF	KS 023		0		0					
Beslutsstöd/Utdata upphandling	KS/KLF	KS 021		4 000		2 000	2 000				
SUMMA KS/KLF						5 329	6 054	2 940	1 212	1 537	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				25 Beslutad av kommunfullmäktige § 111 2025-06-18							
Skattefinansierad verksamhet											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Proj.nr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Kommunstyrelse/Finansiering											
KS:s anslag för investeringsavvikelser och mindre tillkommande investeringar	KS	KS 005	100001			2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	
Förstudier, förprojektering, fördelas efter beslut i KS	KS	KS 006	100002			500	500	500	500	500	
Anslag civil beredskap och ökad trygghet	KS					7 000	7 000	7 000	7 000	7 000	
Budgetram 2030, del som ej är utfördelad till nämnderna	KS									1 700	
SUMMA KS/KLF						9 500	9 500	9 500	9 500	11 200	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ²⁶ 2025-06-18							
Mark- och exploatering											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Kommunstyrelsen											
EXPLOATERING/ALLMÄNT											
Markförvärv	KS	KS101	400001			5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
Exploateringsprojekt	KS	KS102	400004			2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	
Medfinansieringsavtal väg 27, trafikpl Bredasten	KS	KS140				8 100					
Medfinansieringsavtal, trafikpl Bredasten	KS	KS149		35 000					15 000	20 000	
BOSTÄDER											
Norra Helmershus - bostäder	KS	KS103	410011 (2888/ 13212)	75 000							75 000
Helmershus 5:89 södra (Norra)	KS	KS111	410013					1 100			
"Södra Ljusseveka" Värnamo - bostäder	KS	KS104	410001 (2888/ 13208)	90 000							90 000
Mossleplatån, Del av Mossle 16:20 "Söder sjukhuset" flerbostadshus/villor	KS	KS105	410006 (2888/ 13206)			1 500		1 500			
Värnamo 14:76, Tre Liljor	KS	KS 112	410014	5 000							5 000
Nöbbele del av 7:2; Söder om Nöbbele Herrgård	KS	KS 114	410016	4 700	2 400	2 300					
Kv. Gåsen m fl i Värnamo	KS	KS115	410017		142						
Västra Bangårdsområdet Värnamo	KS	KS107	410018								
Bor, bostäder	KS	KS108	410020	12 500							12 500
Rydaholm - bostäder	KS	KS109		3 000							3 000
Rudan - "Sten Stures"	KS	KS 118		50 000				30 000	20 000		
Övriga orter bostäder	KS	KS110	410000				1 000		1 000		
Asfalteringsuppdrag på gamla exploateringsområden	KS	KS117	400006			650	0	1 170	0	0	
Värnamo 14:66 (Ringvägen)	KS	KLK146		1 200		100	1 100				
Kärleken (ga. Sjukhusområdet)	KS	KS147		76 000	1 000	5 000	30 000	30 000	10 000		
Västhörja 12:5 Gamla Förskolan	KS	KS150		4 000							4 000
Västhörja 12:70-71	KS	KS 151		2 200		2 200					

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 111 ²⁷ 2025-06-18							
Mark- och exploatering											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Objekt	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
VERKSAMHETER											
Sörsjö 3:1 del av	KS	KS137	420004	84 000	3 801			20 000	40 000	20 000	199
Bredasten etapp 3	KS	KS130	420003				4 900				
Bredasten etapp 4	KS	KS141		50 000							50 000
Bredaryd, Ångarna mm	KS	KS132		10 500	4 000	6 500					
Forsheda, nytt verksamhetsområde	KS	KS133		10 000							10 000
Bor, verksamhetsområde	KS	KS134		37 500	10 575	20 000	6 925				
Rydaholm, nytt verksamhetsområde	KS	KS135		5 000		5 000					
Polishus Södra infarten, Vmo	KS	KS 143		49 500	25 600	19 900	3 000				1 000
Hörle, Anstalt	KS	KS 142		26 000	500	15 000	10 000				500
Vitarör Pilvbågen-Slungan	KS	KLK 144		2 000	450	1 250			300		
Hornaryd 3:1	KS	KLK145		1 000	200		800				
Övriga orter, verksamhetsområde	KS	KS136				1 000		1 000		1 000	
SUMMA INVESTERINGAR MARK & EXPLOATERING						95 500	64 725	91 770	93 300	48 000	
INKOMSTER I ANSLUTNING TILL MARK & EXPLOATERINGAR											
BOSTÄDER											
Tomtlikvider, bostäder			500000			-15 000	-15 000	-20 500	-10 000	-10 000	
VERKSAMHETER											
Tomtlikvider, verksamheter			500000			-30 000	-30 000	-10 000	-30 000	-30 000	
Grovplanering			500000			-8 000	-8 000	-8 000	-8 000	-8 000	
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL MARK & EXPLOATERINGAR						-53 000	-53 000	-38 500	-48 000	-48 000	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 1118 2025-06-18 Förslag till revidering (markerat med gult)							
Avgiftsfinansierad verksamhet				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Belopp i tkr											
	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Teknik- och fritidsnämnd	Projekt märkta med:	KF-beslut för att dessa budgetmedel skall kunna användas skall startbeslut fattas av KF.									
VA (blandat övergripande)											
Vattenmätare byta abonnent	TFN	KF 120	301015			1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	
Övervakningssystem VA	TFN	TU 100	301002			200	200	200	200	200	
Övriga inventarier VA	TFN	TU 107	301001/ 0649			200	200	200	200	200	
Förstärkning detaljplaner	TFN	KF 122	301018			10 000	15 000	20 600	20 000	20 000	
VA Hamra	KF- beslut	KF 130	301016	2 000	2 000	0	0				
VA Nästa by	TFN	TU 120		0		500			0	0	
Vattenkiosker	24	KF 155	301025	3 500	0	2 500	1 000				
Säkerhet och skalskydd	TFN	TFN 122		7 500		1 000	1 000	2 000	1 500	2 000	
Vatten											
Vattenverk övriga orter	TFN	TU 102	302002/ 0614			1 000	1 000	1 500	1 500	1 500	
Reservtäkt Hindsen	KF- beslut	KF 142, (KF 126, KF 151)	302013	79 700	4 300			20 000	30 100		25 300
Vattentornet renovering	KF- beslut	KF 121	302005	18 093	1 593				6 500	10 000	
Lågreservoar Ljusseveka Värnamo	TFN	KF 164	302015	20 000	5 000	0	5 000	10 000			
Vattenverk utbyte av barriär UV- ljus	TFN	KF 141	302001	3 884	1 884						2 000
Ljusseveka, byte av kol	TFN	TU 117	303012	4 400	2 200				1 500		700
Renovering Gällaryds vattenverk	TFN	KF 143	302010	14 000	10 000	4 000					
Upprustning av Lanna AV och VV	TFN	KF139	301023	5 000	3 000	2 000					

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 1129 2025-06-18 Förslag till revidering (markerat med gult)							
Avgiftsfinansierad verksamhet											
Belopp i tkr				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
Avlopp											
Övriga årliga anslag Avlopp	TFN	TFN 121	301020, 301022			1 300	1 300	1 500	1 500	1 500	
Avloppspumpstationer	TFN	TU 103	303003/ 0005			5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
Gasmotor Påslund	KF- beslut	KF 160	303020	8 000	4 000	4 000					
Nydala SBR-verk	TFN	KF 152	303014	3 000				500	2 500		
Rydaholms ARV	TFN	KF 107	303009	25 000	10 000	4 000	5 000	6 000			
Ny avloppspumpstation Tännö SPU 21	KF- beslut	KF 163		3 000							3 000
Värnamo pumpstation P2	KF- beslut	KF 111	1105	9 000							9 000
Ledningsnät											
Ledningsförnyelse	TFN	TU 104	304050/ 0020			50 000	20 000	13 000	23 000	23 500	
Betäckn. brunnar	TFN	TU 115	304028			300	300	300	300	300	
Brandposter	TFN	TU 105	301003/ 0014			200	200	200	200	200	
VA- och spillvattenledning Nydalavägen-P1	KF- beslut	KF 165		60 000					500	9 500	50 000
Servisledningar	TFN	TU 106	304015 304016			2 500	2 500	2 700	2 700	2 700	
Flödesmätning VA-ledningar	TFN	TU 114	304004/ 0645			700	700	700	700	700	
Dagvattenanläggningar	TFN	KF 153	304077			2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	
LTA-pumpar	TFN	TU 116	303013			1 000	1 000	700	700	700	
Överföringsledning Värnamo-Bor	TFN	KF 136	304007	65 000	45 000	20 000					
Dubbelmatning, Vråen-Bredasten	TFN	KF 148	304082	30 000	17 000	13 000					
Ledning Helmershus-Mossle SPU	KF- beslut	KF 162	304103	20 500	500			0		10 000	10 000
Ny matning av vatten till högzonen, Värnamo	KF- beslut	KF 137	304083	22 000	3 500			9 500	9 000		
SUMMA INVESTERINGAR AVGIFTSFINANSIERAD	Förslag ny investeringsbudget kf 251127					126 400	62 400	97 600	110 600	91 000	
SUMMA INVESTERINGAR AVGIFTSFINANSIERAD	Beslutad av kommunfullmäktige 250618					91 400	59 900	104 000	112 600	94 500	
	Skillnad förslag jmf med kf 250618, hanteras med flytt av investeringsbudget fr 2025					35 000	2 500	-6 400	-2 000	-3 500	

VÄRNAMO KOMMUN

INVESTERINGSBUDGET 2026 samt INVESTERINGSPLAN 2027 - 2030				Beslutad av kommunfullmäktige § 11§0 2025-06-18 Förslag till revidering (markerat med gult)							
Avgiftsfinansierad verksamhet				Investeringsbudget 2026, investeringsplan 2026-2029							
Belopp i tkr											
	Nämnd	Projekt- blad löpnr KF	Projektnr ek.syst	Projekt- total	Beslutad budget t.o.m 2025, ej årliga anslag	2026	2027	2028	2029	2030	Framtid
INKOMSTER I ANSLUTNING TILL VA											
VA-anläggningsavgifter						-9 000	-9 000	-9 000	-9 000	-9 000	
SUMMA INKOMSTER I ANSLUTNING TILL VA						-9 000	-9 000	-9 000	-9 000	-9 000	

Verksamhets- och driftbudget 2026

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige antog den 18 juni 2025 verksamhets- och driftbudget 2026, §111.

I huvudsak görs endast tekniska justeringar i höstbudgeten jämfört med den budget som antogs i juni.

Beslut har tagits om att intäkter och kostnader för skogsförvaltning centraliseras till kommunstyrelsens gemensamma finansiering från 2026 (kommunstyrelsen §387 2025-10-21, kommunfullmäktige 2025-10-30). Detta innebär att det förväntade avkastningskravet, 3 000 000 kronor, budgeteras som en nettointäkt på kommunens gemensamma finansiering.

Statsbidrag avseende kommuner mot brott, 35 000 kronor, ingår i det generella statsbidraget varvid motsvarande medel har flyttats från kommunens gemensamma finansiering till kommunstyrelsen/kommunledningsförvaltningen.

Revidering höstbudget 2026, tusen kronor

Finansiering	-3 035
<i>Ny finansieringsmodell Skogsförvaltning</i>	<i>-3 000</i>
<i>Justering generellt bidrag</i>	<i>-35</i>
Teknik- och fritidsnämnden; ny finansieringsmodell Skogsförvaltning	3000
<i>Kommunstyrelsen/kommunledningsförvaltningen, justering generellt bidrag</i>	<i>35</i>
Påverkan på tidigare budgeterat resultat	0

Det budgeterade resultatet för 2026, 90 630 000 kronor, är därmed detsamma som vid kommunfullmäktiges beslut i juni.

När budgeten behandlades under våren 2025 var vissa fördelningar av budgetmedel inte kända. Nu är de genomförda i enlighet med beslut av kommunstyrelsen och/eller i enlighet med befintliga rutiner. Dessa justeringar är endast av teknisk karaktär och påverkar inte det budgeterade resultatet utan är en omfördelning av tidigare avsatta medel.

Tekniska justeringar som inte påverkar det budgeterade resultatet

- Fördelning av budgetkompensation för de lönejusteringar som genomförts under avtalsrörelsen 2025 från central lönepott till nämnderna.
- Budgetkompensation för ökade hyreskostnader i samband med ny- och ombyggnation från central pott till berörda nämnder.
- Fördelning av medel från central Innovationspott till medborgarförnämnden med 77 000 kronor.
- Fördelning av medel från central pott för civil beredskap och ökad trygghet till kommunstyrelsen/kommunledningsförvaltningen med 1 250 000 kronor.
- Omfördelning viss del av kapitaltjänstkostnader mellan berörda nämnder
- Omfördelning av medel mellan nämnder avseende lokalvårdskostnader, på grund av omskrivning av lokalvårdskontrakten.

Driftbudget 2026 samt plan 2027-2028 har justerats enligt ovan, bifogas.

I samband med att kommunfullmäktige antog verksamhets- och driftbudget 2026 beslutades om ett antal uppdrag. Bland annat fick samtliga nämnder i uppdrag att upprätta en verksamhetsplan utifrån antagen verksamhets- och driftbudget. Nämndernas verksamhetsplaner ska uppdateras utifrån de justeringar som görs i höstbudgeten. Övriga uppdrag redovisas i enlighet med kommunfullmäktiges beslut den 18 juni 2025.

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.716

Redogörelse för koncernföretagens ekonomi

Den kommunala koncernen utgörs av Värnamo Stadshus AB, Värnamo Energi AB, koncernen, Finnvedsbostäder AB och Gummifabriken Värnamo AB. Utöver detta ingår även kommunalförbundet SÅM. Budget 2026 för de kommunala bolagen har inte ännu beslutats av bolagens styrelser. Prognosen för 2025 visar ett starkare resultat jämfört med 2024 och en positiv budgetavvikelse.

	Värnamo Stadshus AB	Värnamo Energi AB koncernen	Finnveds- bostäder AB	Gummi- fabriken Värnamo AB
Utfall 2024 (tkr)				
Resultat efter finansiella poster	-3 888	43 576	21 245	-14 550
Soliditet	24%	54%	18%	4%
Låneskuld	175 000	180 000	1 370 364	543 000
	Värnamo Stadshus AB	Värnamo Energi AB koncernen	Finnveds- bostäder AB	Kommunala Industri- fastigheter AB
Prognos (tkr)				
Resultat efter finansiella poster 2025	-4 200	52 000	22 000	-13 000

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att fastslå reviderad verksamhets- och driftbudget 2026 avseende uppdaterade budgetförutsättningar och tekniska justeringar,

att komplettera budgetdokumentet med en redogörelse för koncernföretagens ekonomi i enlighet med förslag,

att i övrigt gälla de att-satser som beslutades av kommunfullmäktige den 18 juni 2025 §111.

Johanna Svensson
Ekonomichef

Monica Karlsson
Budgetsamordnare

ALLIANSN

VÄRNAMO KOMMUN



Mål och budget år 2026 med plan år 2027-2028

Innehåll

Kommunstyrelsens ordförande har ordet.....	2
1. Alliansens budgetförslag.....	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Alliansens satsningar.....	3
1.3 Strategiska perspektiv och uppdrag	4
2. Vision, mål och styrning.....	7
2.1 God ekonomisk hushållning.....	9
2.2 Övergripande mål	9
2.3 Finansiella mål	10
2.4 Intern kontroll	10
3. Finansiella förutsättningar.....	11
3.1 Ekonomisk utveckling.....	11
3.2 Befolkningsutveckling	11
3.3 Skattesats, skatteintäkter och statsbidrag.....	12
3.4 Prisutveckling och personalkostnader	12
3.5 Pensionskostnader	13
3.6 Avskrivningar.....	13
3.7 Finansiella intäkter och kostnader.....	13
3.8 Centrala potter.....	14
4. Budgetanslag 2026	15
5. Driftbudget och verksamhetens nettokostnader	16
6. Verksamhetens nettodriftskostnad.....	16
7. Investeringsbudget	17
8. Likviditet och finansiering av investeringsbehov.....	18
9. Avstämning mot finansiella mål	18
10. Balansbudget.....	19
11. Tidigare uppdrag	20
12. Redogörelse för koncernföretagens ekonomi	23
13. Bilagor.....	23

Kommunstyrelsens ordförande har ordet

Alliansens budget för 2026 och plan för 2027–2028 är en budget som präglas av ansvar, framtidstro och ett tydligt fokus på kommunens kärnverksamheter.

Sverige befinner sig i en tid av långsamt återhämtande konjunktur. Samtidigt ser vi att de stora demografiska förändringarna nu får allt tydligare konsekvenser för kommunens verksamheter. Antalet barn i vissa åldrar minskar medan gruppen äldre växer. Det ställer nya krav på planering, omställning och anpassning, särskilt inom förskola, skola och äldreomsorg. Dessa förändringar är inte enkla. De kräver analys, framförhållning och ett nära samarbete med både invånare och medarbetare.

I denna budget fortsätter Alliansen att värna kommunens långsiktiga finansiella stabilitet. Vi vet att kommunens resurser är begränsade och att investeringar måste prioriteras tydligare än tidigare. Investeringsbehoven drivs inte längre främst av befolkningstillväxt, utan också av klimatanpassningar, reinvesteringar i befintliga verksamhetslokaler och anläggningar samt utbyggnad av den civila beredskapen. Likt majoriteten av landets kommuner krävs prioriteringar och mod att välja och välja bort för att klara framtidens krav med bibehållen ekonomisk stabilitet.

Vi ser också behovet av att öka sysselsättningen och minska beroendet av bidrag. För att möta den växande kompetensbristen och få fler människor i arbete krävs nya idéer och ett tätare samspel mellan kommun, näringsliv och stat. Regeringens aktivitetskravsreform inom ekonomiskt bistånd har potential och vi vill skyndsamt påbörja ett arbete i denna riktning. Värnamo ska vara en kommun där människor får möjlighet att växa, komma i arbete och bidra till samhället utifrån sina förutsättningar.

Alliansen fortsätter att satsa på kommunens kärnuppdrag; skola, omsorg och trygghet men vi gör det med förankring i verkligheten. Vi färdigställer pågående investeringar, kompenserar nämnderna för ökade kostnader och fortsätter möta näringslivets behov genom tät dialog och samverkan. Det är avgörande för hela kommunens utvecklingskraft.

Näringslivet är en viktig förutsättning för att kunna säkerställa välfärd i hela kommunen och under det gångna året har vi ökat dialogen med näringslivet, gjort fler besök i såväl näringsliv som inom våra egna kommunala verksamheter och påbörjat en resa där näringslivet ges en större roll inom kommunens ansvarsområden.

Värnamo ska vara en kommun i balans – där ekonomi, service och framtidstro går hand i hand.

Tobias Pettersson (M)
Kommunstyrelsen ordförande

1. Alliansens budgetförslag

1.1 Bakgrund

De senaste åren har inneburit stora utmaningar, inte minst till följd av höga räntor, inflation och en vikande befolkningsutveckling. Det är utmaningar som Värnamo kommun delar med många kommuner i Sverige. När färre invånare ska försörja allt fler påverkas skatteintäkterna, vilket ställer höga krav på ansvarstagande och prioriteringar.

Samtidigt pågår varje dag ett imponerande arbete i Värnamo. Våra verksamheter levererar viktig service till invånarna och vårt näringsliv fortsätter att vara både livskraftigt och framåtblickande. Genom en ansvarsfull politik fortsätter Alliansen att driva Värnamo framåt med fokus på långsiktig utveckling och hållbarhet.

1.2 Alliansens satsningar

Våra kommunala verksamheter ska ständigt utvecklas för att skapa en meningsfull vardag för invånare och en god arbetsmiljö för våra medarbetare. Alliansen fortsätter att prioritera insatser som stärker Värnamo kommuns attraktivitet som arbetsgivare. Genom satsningar som semesterväxling, förmånsykel och i denna budget en fördubbling av friskvårdsbidraget, skapar vi bättre förutsättningar för hälsa, trivsel och arbetsglädje för våra medarbetare och därigenom en bättre service till kommunens invånare.

För att stärka styrning och ledning har samarbetet mellan förvaltningarnas ledningsgrupper byggts ut under de senaste åren, med syftet att skapa ett starkare koncerttänk genom hela organisationen. Det arbetet måste fortsätta. En viktig nyckel till att vara en attraktiv arbetsgivare är att medarbetare känner sig delaktiga, vilket kräver ett inkluderande arbetssätt med högt i tak och nära samverkan mellan chefer och medarbetare. Vi vill att det ska finnas goda möjligheter till kompetensutveckling och karriärvägar inom kommunen och ett tydligt fokus på friskfaktorer som gör att fler medarbetare både orkar och vill arbeta längre.

Genom att ta vara på digitaliseringens möjligheter och införa nya, smarta arbetssätt kan vi möta framtidens krav med en modern och effektiv organisation. För att hantera den demografiska utmaningen där allt färre ska försörja allt fler behöver vi säkerställa att våra medarbetares kompetens används på bästa sätt.

Alliansen gör nu också en kraftfull satsning på civil beredskap och ökad trygghet. I denna budget avsätts 10 miljoner kronor per år för att bygga upp vår förmåga att hantera kriser, stärka säkerheten och öka tryggheten för våra invånare. Det är en viktig investering för en robust och tryggare kommun.

Samtidigt står våra nämnder inför utmaningar. För att möta dessa utmaningar krävs fortsatt flexibilitet, god planering och ett tydligt ledarskap.

I samband med budget 2026 gör Alliansen bland annat följande satsningar:

- Skattesatsen, 21,52 %, är oförändrad i vårt förslag till budget
- Kommunstyrelsen, förlängning av tidigare års satsning: Innovationspott om 2 miljoner kronor för att stimulera förändrade arbetssätt och innovativa idéer som bidrar till en effektivare förvaltning
- Kommunstyrelsen, Personalutskottet, satsning om 1 miljon kronor för insatser kopplade till attraktiv arbetsgivare och minskade sjukskrivningstal
- Kommunstyrelsen, Ökning av friskvårdsbidrag från 1000kr till 2000kr per anställd/år
- Kommunstyrelsen, Landsbygdsmiljonen 1 miljon kronor för satsningar utöver investeringsprojekt
- Kommunstyrelsen, civil beredskap och ökad trygghet 10 miljoner per år
- Barn- och utbildningsnämnden, anslag om 5 miljoner under år 2026 för fortsatta satsningar för elevhälsa och likvärdig utbildning samt 0,5 miljoner på NIU-inriktning
- Medborgarnämnden, ökning av anslag för arvode familjehem
- Medborgarnämnden, satsning TSI 2.0 (2 miljoner år 1, 4 miljoner år 2)
- Omsorgsnämnden, anslag för äldreomsorgssatsning under tre år. 6 miljoner år 1, 8 miljoner år 2, 10 miljoner år 3)
- Teknik- och fritidsnämnden, Istandsättningsbidrag ökning med 345 000 kronor för att öka underhållsåtgärder eller nybyggnation av väg
- Kulturnämnden, Samverkan Vandalorum och kulturskolan kulturtrappa 150.000 kronor
- Servicenämnden, 800 000 kronor för möbelcirkulering
- Servicenämnden, 600 000 kronor för säker digital kommunikation

1.3 Strategiska perspektiv och uppdrag

Enligt Värnamo kommuns målstyrningsmodell finns möjlighet att besluta om strategiska perspektiv och uppdrag till verksamheten.

Strategiskt perspektiv

- Att uppdra till kommunstyrelsen att göra en översyn av Policy Värnamo kommun som arbetsgivare i syfte att säkerställa att den stödjer arbetet med SKRs koncept Action plan.
Redovisas till kommunstyrelsen senast december 2026
- Att uppdra till kommunstyrelsen att flytta ansvaret för beslut kring undantag från heltidsanställning från HR-avdelningen till ansvarig chef.
Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026
- Uppdra till kommunstyrelsen att se över möjligheter och incitament för att förlänga arbetslivet för de som uppnått pensionsålder.
Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026

- Att uppdra åt kommunstyrelsen att göra en översyn av kommunens målstyrning med syfte att förtydliga och förenkla modellen.

Redovisas till kommunstyrelsen senast april 2026

Uppdrag

- Att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med kommunens samtliga nämnden samordna praktikplatser inom kommunens verksamheter i syftet att få fler att gå från bidrag till arbete.

Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.

- Att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med Medborgarnämnden och andra relevanta aktörer göra en kartläggning av hederskultur i Värnamo kommun samt utreda behovet av eventuella riktlinjer eller rutinförtydliganden inom området.

Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.

- Att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med servicenämnden ta fram finansieringsmodell för cirkulering av möbler och annan inredning i syfte att öka återanvändning och minska nyinköp.

Redovisas till kommunstyrelsen senast januari 2026.

- Att uppdra till Medborgarnämnden att inrätta motprestationskrav för försörjningsstöd i syfte att få fler arbetslösa personer med arbetsförmåga att gå från bidrag till arbete. *Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.*

- Att uppdra till barn- och utbildningsnämnden att ta fram en plan för arbete med entreprenörskap ifrån förskola till gymnasieskola och vuxenutbildning, för att främja nyföretagande och innovation.

Redovisas till kommunstyrelsen senast december 2026

- Att uppdra till barn- och utbildningsnämnden samt omsorgsnämnden att ge möjlighet för volontärer inom sina verksamheter i syfte att skapa ökad trygghet och trivsel.

Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.

- Att uppdra till kulturnämnden att öka cirkulering och synliggörande av konstverk i kommunens offentliga miljöer samt att avyttra konst som inte nyttjas eller som inte är av ett kulturhistoriskt intresse.

Redovisas till kommunstyrelsen senast december 2026.

- Att uppdra till servicenämnden att inrätta en intern cykelpool med kommunens cyklar med samma koncept som kommunens bilpool.

Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.

- Uppdra till teknik- och fritidsnämnden att se över möjligheten att överlåta driften av fritidsbibliotek till förening eller daglig verksamhet inom ramen för avsatta medel. *Redovisas till kommunstyrelsen senast januari 2026.*
- Uppdra till teknik- och fritidsnämnden att i fortsättningen finansiera satsningen Mötesplats UNG i Värnamo kommun inom befintliga budgetmedel för Hälsocenter.
- Att uppdra till teknik- och fritidsnämnden i samverkan med kommunstyrelsen fastställa mål för energieffektivisering per kommunal fastighet. *Redovisas till kommunstyrelsen senast maj 2026.*
- Att uppdra till teknik- och fritidsnämnden att göra en översyn av befintliga lekplatser med målet att det ska finnas lekplatser i samtliga kransorter, samt ersätta flera små lekplatser med färre större tematiska lekplatser inom centralorten i samverkan med näringsliv och civilsamhälle. *Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.*
- Att uppdra till samhällsbyggnadsnämnden att möjliggöra lättnader gällande serveringstider samt uteserveringar. *Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.*
- Att uppdra till omsorgsnämnden att kartlägga personliga assistansen i syfte att säkerställa korrekt utbetalning av ersättning, utreda behovet av eventuella riktlinjer eller rutinförtydliganden inom området personlig assistans. *Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.*
- Att uppdra till kommunstyrelsen i samverkan med omsorgsnämnden att utreda förutsättningarna för ökad samverkan mellan GGVV-kommunerna gällande specialboenden, exempelvis med psykiatrisk inriktning, möjliga samordningsvinster och kvalitetsförbättringar. *Redovisas till kommunstyrelsen senast juni 2026.*
- Att ge servicenämnden i uppdrag att utreda förutsättningar för att tillskapa "en väg in" för målgruppen äldre (Äldre direkt) inom ramen för Kontaktcenter. *Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.*
- Att ge kommunstyrelsen i uppdrag att se över befintliga rutiner för chefsrekrytering i syfte att erfarenhet och lämplighet ska väga tyngre än formella kvalifikationer. *Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.*

Tobias Pettersson (M)
Kommunstyrelsens ordförande

Mikael Karlsson (-)
Vice ordförande, Kommunstyrelsen

Johan Hilding (C)
Centerpartiet

Håkan Johansson (KD)
Gruppledare, Kristdemokraterna

Kari Idström (L)
Liberalerna



2. Vision, mål och styrning

Vision

Värnamo kommun, den mänskliga tillväxtkommunen

Visionen om den mänskliga tillväxtkommunen förmedlar:

- Hållbarhet: alla räknas och varje människa är en tillgång - kommunens utveckling präglas av långsiktighet, delaktighet, tolerans och integration.
- Attraktivitet: här ska finnas möjlighet att växa som människa och företag, möjlighet till utbildning och föreningsliv, boende och arbete.
- Tillväxt: en kommun som växer och välkomnar fler medborgare och verksamheter.
- Trygghet: en mänsklig kommun som möter medborgaren med trygg omsorg genom hela livet.

Visionen är vår ledstjärna för vilket framtida Värnamo kommun vi vill se.

Befolkningsutveckling och demografiska förändringar

Likt övriga delar av kommunsektorn står Värnamo kommun inför betydande demografiska förändringar och omfattande investeringsbehov. En åldrande befolkning och minskande barnkullar påverkar våra verksamheter och ställer krav på omställning och anpassning. Samtidigt ligger befolkningsökningen på historiskt låga nivåer i hela landet – något som även märks här i Värnamo.

För att möta framtiden behöver vi vara en kommun som människor vill leva, bo och verka i. Att vara attraktiv för både nuvarande och blivande invånare är avgörande för vår utveckling. Här spelar också näringslivet en nyckelroll. Ett starkt och växande näringsliv skapar arbetstillfällen, bygger framtidstro, kvalitet i välfärden och ger förutsättningar för satsningar och tillväxt.

Kommunfullmäktiges målstyrning

Utmaningar och framtidssatsningar i en hållbar värld.

Samhället är i ständig utveckling. Gårdagens framtid är dagens verklighet, med nya samhällsutmaningar vi inte kunnat förutspå. Krig i Europa och tekniska framsteg är exempel på det. Att växla om till en hållbar utveckling är en av de största utmaningarna vi står inför.

Målstyrningsmodellen

Styrmodellen tar sikte på framtiden och våra utmaningar kommande år men även på längre sikt.

Övergripande mål, strategiska perspektiv och strategiska uppdrag är verktyg för kommunfullmäktige att styra kommunkoncernen mot visionen.

Årligen följs visionsarbetet upp och rapporteras till kommunstyrelsen med relevanta nyckeltal som jämför med läget 2015 som är basår för utvecklingsarbetet. Detta är ett underlag för justering av exempelvis övergripande mål.

Agenda 2030 och hållbarhet

Agenda 2030 är en vägledning och analysverktyg för Värnamo kommun i det lokala arbetet med att skapa ett helhetsperspektiv på samhällsutvecklingen.

En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Det innebär att social välfärd, ekonomisk trygghet och ekologisk balans eftersträvas för både dagens och morgondagens invånare.

Ett hus med stadig grund

En kommuns uppdrag är att erbjuda service och välfärdstjänster, utveckla och säkerställa demokrati samt att utveckla den geografiska platsen.

Kommunens mål- och resultatstyrning syftar till att alla ska kraftsamla kring det som är kommunens uppdrag, från kommunfullmäktige ut till varje medarbetare. Målstyrningens idé är att prioritera vissa områden. Därför ska målen vara få till antalet. Budgeten är en resurs som fördelas för att dels lösa grunduppdragen, dels uppnå målen.

Värnamo kommun har valt att sammanfatta styrmodellen i bilden av ett hus. Här blir vår värdegrund en stadig bas att stå på. Visionen bildar taket och visar vägen framåt. Takbjälken utgörs av FN:s globala hållbarhetsmål inom ramen för Agenda 2030. Den håller uppe vår vision och genomlyser hela vårt arbete. I huset har vi övergripande mål, strategiska perspektiv och strategiska uppdrag utifrån identifierade utvecklingsområden.

Det visionära målet gäller hela kommunkoncernen och mynnar ut i övergripande mål för mandatperioden för bolag och nämnder. Övergripande mål är tänkta att brytas ner relativt fritt i verksamheterna och släppa loss kreativitet och engagemang. Nämnd- och bolagsmål liksom de övergripande målen och visionen är därmed politiska medan utförandet är tjänsteorganisationens ansvar. I verktygslådan finns även strategiska perspektiv som kan tilldelas nämnder. Det är ett verktyg som styr hårdare och som omfattar några men inte alla nämnder. Strategiska uppdrag slutligen kan ges till nämnder och styr mer detaljerat.

Sammanfattningsvis

- Vi ska leverera kommunal service och tjänster med god kvalitet.
- Vi ska arbeta för ekonomisk hållbarhet genom kostnadseffektivisering och god ekonomisk hushållning.
- Vi ska arbeta för social hållbarhet genom att skapa tillit och delaktighet, såväl i uppdraget som i mötet med medborgaren.
- Vi ska arbeta för miljömässig hållbarhet genom att vår verksamhet bidrar till möjligheten att långsiktigt leva och bo på vår planet.
- Vi ska vara en attraktiv arbetsgivare för att långsiktigt kunna försörja organisationen med god kompetens. Alla människors lika värde är utgångspunkten för vårt uppdrag

2.1 God ekonomisk hushållning

I kommunallagen läggs fast att kommunerna ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Den kommunala verksamheten ska genomsyras av god ekonomisk hushållning från både ett kort- och långsiktigt perspektiv. För att säkerställa det krävs att varje generation står för de kostnader som de ger upphov till. Kännetecknande för en god kommunal hushållning är bland annat att de löpande intäkterna täcker de löpande kostnaderna och att resultatet är positivt. Kommunerna ska också ange finansiella mål för ekonomi och mål och riktlinjer för verksamheten. Målen ska vara av betydelse för en god ekonomisk hushållning.

2.2 Övergripande mål

Värnamo kommuns fyra övergripande mål för mandatperioden. De övergripande målen har under året kompletterats med nämndmål och indikatorer.

En stark kommun

En stark ekonomi säkrar välfärden

I en tid då många invånare och verksamheter pressas av ett osäkert omvärldsläge och en ansträngd ekonomi står kommunens finanser fortsatt starka. Vi fortsätter att utveckla en effektiv och ansvarsfull förvaltning där resurserna används med eftertanke. Det är helt avgörande för att vi ska kunna fullfölja vårt uppdrag inom välfärd, demokrati och samhällsplanering. För att lyckas krävs både engagerade medarbetare, delaktiga medborgare och en trygg, långsiktig kompetensförsörjning.

En attraktiv kommun

En attraktiv kommun med välmående näringsliv och hållbar tillväxt

För att leva upp till visionen om den mänskliga tillväxtkommunen behöver Värnamo vara attraktivt och stimulera hållbar tillväxt. Genom välmående näringsliv och växande arbetsmarknad skapas ekonomisk hållbarhet som ger valfrihet och möjligheter att investera i välfärd, trygghet och en grönare kommun. För att klara framtidens utmaningar behöver arbetskraft och kompetens motsvara de behov som finns både inom offentlig- och privat sektor.

En grön kommun

En god miljö är grunden för vår välfärd. Värnamo ska utvecklas så att både människor och miljö mår bra.

Värnamo har stora möjligheter att agera för ett hållbart samhälle genom ett långsiktigt och målmedvetet miljöarbete. Vi har ett ansvar att föregå som gott exempel, att verka som katalysator och göra det möjligt och enklare för invånare, verksamheter och företag att ställa om och leva mer hållbart. Genom samverkan skapas en grönare kommun med hög livskvalitet och låg miljöpåverkan.

En trygg kommun

En kommun där varje invånare ges goda möjligheter att leva utifrån sina förutsättningar och att leva livet hela livet.

En trygg kommun kännetecknas av att kommunens invånare känner sig trygga i att utvecklas och söka nya möjligheter. Detta omfattar både boende, sysselsättning, levnadsmiljö och fritid. Kommunen berikas av mångfald och känslan av att alla har en plats och alla får plats. Utmanande tider kräver större ansvar. Kommunen vill därför prioritera tidiga insatser för en långsiktig och hållbar trygghet.

2.3 Finansiella mål

Mot bakgrund av det omfattande investeringsbehov som Värnamo kommun står inför har Alliansen beslutat att höja resultatmålet till 3,5 %. Det är en viktig åtgärd för att säkerställa en långsiktigt hållbar ekonomi, där vi kan genomföra nödvändiga satsningar utan att det drabbar kärnverksamheten eller belastar kommande generationer.

Kommunen har fyra finansiella mål där samtliga utvärderas över en rullande femårsperiod:

- Mål för årets resultat: Årets resultat som andel av skatteintäkter, generella statsbidrag, kommunalekonomisk utjämning och fastighetsavgift ska uppgå till minst 3,5 procent.
- Mål för självfinansiering av investeringar: Årets resultat plus av- och nedskrivningar dividerat med årets nettoinvesteringar ska för den skattefinansierade verksamheten över tiden uppgå till minst 100 procent.
- Mål för låneskuld: Låneskuld som andel av skatteintäkter, generella statsbidrag, kommunalekonomisk utjämning och fastighetsavgift ska långsiktigt inte uppgå till mer än 50 procent.
- Mål för soliditet inklusive ansvarsförbindelsen: eget kapital minskat med ansvarsförbindelsen för pensionsförpliktelser som andel av totala tillgångar ska trendmässigt öka över tiden.

2.4 Intern kontroll

Intern kontroll är en viktig del av styrning och utveckling av verksamheten. Det är också ett sätt för kommunstyrelsen att utöva sin uppsiktsplikt. Syftet och arbetet med internkontrollen framgår av reglemente för intern kontroll. Kontrollen ska säkerställa att styrelse och nämnder upprätthåller en tillfredställande intern kontroll, det vill säga att de med rimlig grad av säkerhet säkerställer att följande uppnås:

- ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter och riktlinjer.

3. Finansiella förutsättningar

3.1 Ekonomisk utveckling

Svensk ekonomi befinner sig i en lågkonjunktur. Den globala osäkerheten bidrar till att lågkonjunkturen blir mer ihållande än tidigare väntat. Arbetsmarknaden förväntas vara fortsatt svag under 2025 och 2026. 2023 och 2024 har varit utmanande år ekonomiskt, framför allt på grund av stora prisökningar till följd av inflationen. Trots lågkonjunkturen är förutsättningarna bättre från 2025. En stabil låg inflation innebär att pensionskostnaderna nu ligger på mer normala nivåer vilket gör att det reala skatteunderlaget ökar från 2025 och under hela budget och planperioden.

Det osäkra omvärldsläget är ett orosmoment för svensk ekonomi och kommunens finansiering. Det geopolitiska läget och växande protektionism i den globala handeln kan komma att försämra skatteunderlagsprognoserna.

Budgetförutsättningarna baseras på SKR:s cirkulär 25:21 med planeringsförutsättningar för åren 2025–2028.

3.2 Befolkningsutveckling

Antalet invånare i kommunen är en viktig faktor för kommunens intäkter i form av skatteintäkter men också de generella statsbidragen som är en integrerad del i inkomstutjämning. Övriga utjämningssystem (kostnadsutjämning och LSS-utjämning) betalas i form av bidrag per invånare vilket innebär att en förändring av invånarantalet ger effekt på kommunen ekonomi. Det är befolkningen per den 1 november som ligger till grund för kommande års intäkter.

SCB:s befolkningsframskrivning visar på en allt lägre befolkningstillväxt. Fertiliteten var 2023 den lägsta sedan den började mätas 1749. Det i kombination med låg invandring gjorde att invånarantalet under 2023 minskade i 193 av 290 kommuner. Förutom att befolkningstillväxten har minskat påverkas kommunerna också av demografiska förändringar vilka innebär att det blir färre barn och unga, färre personer i arbetsför ålder och fler äldre.

Även Värnamo kommun märker av en sämre befolkningstillväxt. 2023 minskade antal invånare med 81 personer. 2024 minskade antal invånare med 98 (mätt per den 1 november).

De i budgetförutsättningarna redovisade skatte- och bidragsintäkter bygger på det faktiska utfallet 2024-11-01 med ett invånarantal om 34 521.

Budget	Antal invånare
2024-11-01 (utfall)	34 521
2025-11-01 (prognos)	34 521
2026-11-01 (prognos)	34 521
2027-11-01 (prognos)	34 521

3.3 Skattesats, skatteintäkter och statsbidrag

Den sammanlagda taxerade inkomsten hos alla som är mantalsskrivna i Värnamo kommun är en viktig förutsättning för det ekonomiska utrymmet att bedriva kommunal verksamhet. Eftersom det finns en långtgående inkomstutjämning mellan landets kommuner är också inkomsten i övriga delar av landet av stor betydelse för Värnamo kommuns planering.

Prognosen i budgetförutsättningarna för Värnamo kommun baseras på SKR:s skatteunderlagsprognos i april månad.

	Utfall 2022	Utfall 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Riket	5,8%	4,8%	3,7%	4,2%	4,1%	4,5%	4,3%

3.4 Prisutveckling och personalkostnader

Den globala inflationen har sjunkit tydligt sedan toppen 2022. Under våren 2025 har inflationen överraskat på uppsåtsidan och förväntas ligga något över inflationsmålet för helåret. SKR gör bedömningen att den svaga konjunkturen inte kommer att ge något pristryck uppåt varvid prisutvecklingen framåtriktat bedöms ligga på mer normala nivåer. Inflationen förväntas ligga under målet om 2 procent under budgetåret 2026.

Den tidigare höga inflationen har påverkat kommunens kostnader framför allt vad gäller livsmedel, drivmedel, varor och material. Det görs ingen generell uppräknings av budgetanslag utifrån inflationen i kommunens budgetmodell. Kommunfullmäktige har därför beslutat om tilläggskompensation i 2023 och 2024 års ramar. Totalt ökade ramar från 2025 uppgår till 53,4 miljoner kronor. Denna kompensation finns med i nämndernas budgetramar även framåtriktat.

Nämnd	2023	2024	Totalt
Kommunstyrelsen-KLF	1 170	195	1 365
Kommunstyrelsen- Campus	660	85	745
Teknik- och fritidsnämnd	6 010	2 115	8 125
Samhällsbyggnadsnämnd	600	275	875
Servicenämnd	190	132	322
Kulturnämnd	860	150	1 010
Barn- och utbildningsnämnd	13 775	6 059	19 834
Omsorgsnämnd	6 185	4 369	10 554
Medborgarnämnd	1 910	760	2 670
Kvarstår ofördelat för tillkommande elkostnader		7 860	7 860
Summa totalt	31 360	22 000	53 360

Nämnderna kompenseras fullt ut för lönekostnadsökning till följd av centrala och lokala avtal.

3.5 Pensionskostnader

Kommunens pensionskostnader ökade med väsentliga belopp 2023 och 2024. Den kraftiga ökningen berodde dels på nya avtal från den första januari 2023 dels på prognosparametrar.

Från 2025 förväntas mer normala förhållanden vad gäller kommunens pensionskostnader. Viktiga prognosparametrar vid beräkningar är prisbasbeloppet och inkomstbasbeloppet. Det är framför allt den höga inflationen och ett högt prisbasbelopp som har förorsakat kommunens höga pensionskostnad under de två föregående åren. En oväntad stor höjning av inkomstbasbeloppet inför 2025 innebär att kommunens pensionskostnader minskar mer än förväntat, vilket även påverkar budgetförutsättningarna för kommande år.

	Utfall 2022	Utfall 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Utbetalningar inkl. löneskatt (ej försäkringspremier eller avgiftsbestämd del)	44	29	51	43	44	44	44
Totala pensionskostnader inkl. löneskatt	158	254	267	169	161	169	178

3.6 Avskrivningar

Avskrivningsnivån ökar i takt med investeringar. Den senaste femårsperioden (2020–2024) har kommunen investerat för drygt 369 miljoner kronor i snitt varje år (inklusive avgiftsfinansierad verksamhet). Under samma period har avskrivningar gjorts med i genomsnitt 134 miljoner kronor per år. För den kommande treårsperioden uppgår planerade investeringar, enligt budgetunderlag 2026, i genomsnitt till 433 miljoner kronor per år.

3.7 Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter utgörs av borgensavgifter, utdelning och ränteintäkter. För 2026 beräknas en finansiell intäkt om 12,6 miljoner kronor. Finansiella kostnader utgörs framför allt av räntekostnader. Kommunens räntekostnader kommer att öka markant kommande år dels till följd av ett högre ränteläge men i huvudsak till följd av en ökad låneskuld. För 2026 beräknas kostnader om 37,5 miljoner kronor.

3.8 Centrala potter

Vid större förändringar i nämndernas lokalanvändning ges berörd nämnd ramökning motsvarande den ökade hyreskostnaden. Detta sker i samband med att lokalerna tas i anspråk och ny hyra faktureras. Kommunstyrelsen avgör hur stor budgetkompensation som ska ges efter framställan i varje enskilt fall. All lokalförsörjning ska ske genom tekniska förvaltningens försorg. Från och med 2025 ges budgetkompensation för hyresökningen med 80 till 100 procent avseende nya och tillkommande projekt.

Förutom potter för löneökningar och hyreskompensation finns centrala potter avsatta för oförutsedda behov och innovation, 6,8 miljoner kronor. Insatser för Värnamo kommun som arbetsgivare, minskad sjukfrånvaro och friskvårdsbidrag uppgår till 5,0 miljoner kronor. Centrala medel finns också för landsbygdsutveckling 1,0 miljoner kronor samt medel för civil beredskap och trygghet, 3,0 miljoner kronor.

4. Budgetanslag 2026

Samtliga budgetramar har justerats med uppräknings arvoden förtroendevalda, kapitaltjänstkostnader, löneökningskompensation, hyreskompensation samt förändring antal barn/elever inom skola och förskola. Nedan sammanställs tillkommande budgetanslag i budgetram 2026, för fördelning per nämnd se bilaga 1, "Driftbudget 2026–2028".

Tillkommande budgetanslag 2026 (tkr)	2026
Barn- och utbildningsnämnden förstärks med medel för elevhälsa och likvärdig utbildning	5 000
Barn- och utbildningsnämnden förstärks med medel för NIU-inriktning	500
Medborgarnämnden förstärks med anslag för förebyggande arbete i samverkan med civilsamhället, totalt 4,0 miljoner kronor årligen från 2027	2 000
Omsorgsnämnden medel till äldreomsorgen med fokus på SÄBO och hemtjänst, totalt 10,0 miljoner kronor årligen från 2028	6 000
Teknik- och fritidsnämnden förstärks med ökad budget för istandsättningsbidrag och utveckling av fritidsbibliotek	460
Samhällsbyggnadsnämnden tilldelas medel för kostnadsökningar samt projektanställning "enkelt avhjälpna hinder"	850
Kulturnämnden förstärks med medel för samverkan mellan Vandalorum och kulturskolan samt stipendie avseende möbel-, konst- och designstad	220
Servicenämnden tilldelas medel för säker digital kommunikation och kommunövergripande kostnadsökningar	2 170
Servicenämnden tilldelas medel för möbelcirkulering	800
Kommunstyrelsen/ campus tilldelas medel för utökad tjänst IT-pedagog	400
Kommunstyrelsen/ kommunledningsförvaltningen tilldelas medel avseende samordning social hållbarhet	600
Kommunstyrelsen/ kommunledningsförvaltningen tilldelas medel för projektet "styr framåt"	250

Kommunstyrelsen har sedan tidigare ett effektiviseringskrav om totalt 2,5 miljoner kronor (1,5 miljoner 2025, 0,5 miljoner 2026 och 0,5 miljoner 2027).

5. Driftbudget och verksamhetens nettokostnader

Driftbudget (tkr)	2025	2026	2027	2028
Verksamhetens nettodriftkostnad exklusive				
avskrivningar	-2 261 276	-2 313 160	-2 380 535	-2 443 041
Av- och nedskrivningar	-192 600	-198 000	-214 800	-229 000
Verksamhetens nettodriftkostnad	-2 453 876	-2 511 160	-2 595 335	-2 672 041
Skatteintäkter	2 058 508	2 123 515	2 219 518	2 315 157
Kommunal ekonomisk utjämning och fastighetsavgif	491 213	503 175	504 964	504 824
Finansnetto	-23 217	-24 900	-30 906	-35 327
Resultat	72 628	90 630	98 241	112 613
Andel av skatteintäkter, utjämning och fastighetsavgift	2,8%	3,5%	3,6%	4,0%

6. Verksamhetens nettodriftskostnad

Budgetramar (tkr)	2025	2026	2027	2028
Barn- och utbildningsnämnd	1 036 282	1 084 899	1 076 269	1 065 890
Omsorgsnämnd	729 632	749 519	752 309	755 099
Medborgarnämnd	169 619	176 795	178 558	178 598
Teknik- och fritidsnämnd	120 624	141 388	141 508	141 628
Samhällsbyggnadsnämnd	70 882	74 724	74 764	74 584
Kulturnämnd	36 766	38 437	38 600	38 763
Servicenämnd	48 848	54 556	54 351	54 396
Överförmyndarnämnd	1 933	1 939	1 945	1 951
Kommunstyrelse - Campus	25 857	26 999	27 088	26 777
Kommunstyrelse - KLF	108 804	111 107	111 848	109 909
Kommunens revisorer, fastställd av KF	2 052	2 089	2 109	2 129
Summa driftbudget nämnder	2 351 299	2 462 452	2 459 349	2 449 724

7. Investeringsbudget

Investeringsbudget 2026 och investeringsplan 2027-2030 (tkr)	2026	2027	2028	2029	2030
Skattefinansierade investeringar	276 956	348 746	336 250	176 667	172 752
Investeringar mark & exploatering	95 500	64 725	91 770	93 300	48 000
Avgiftsfinansierade investeringar	126 400	62 400	97 600	110 600	91 000
Totala bruttoinvesteringar	498 856	475 871	525 620	380 567	311 752
Inkomster mark & exploatering	-53 000	-53 000	-38 500	-48 000	-48 000
Inkomster VA-anläggningsavgifter	-9 000	-9 000	-9 000	-9 000	-9 000
Summa inkomster investeringar	-62 000	-62 000	-47 500	-57 000	-57 000
Nettoinvesteringar	436 856	413 871	478 120	323 567	254 752

Nämndernas investeringsbudget 2026 och investeringsplan 2027-2030	2026	2027	2028	2029	2030
Teknik- och fritidsnämnd	218 000	284 275	267 760	115 200	104 350
Barn- och utbildningsnämnd	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000
Omsorgsnämnd	11 027	11 517	8 000	8 000	8 000
Medborgarnämnd	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
Samhällsbyggnadsnämnd	2 860	8 550	12 090	5 605	19 425
Kulturnämnd	1 600	1 600	1 600	1 600	1 650
Servicenämnd	9 440	8 450	15 710	16 550	7 790
Kommunstyrelse/Campus	1 000	600	450	800	600
Kommunstyrelse/ kommunledningsförvaltning	5 329	6 054	2 940	1 212	1 537
Kommunstyrelse/ centrala potter	9 500	9 500	9 500	9 500	11 200
Summa nämnder	276 956	348 746	336 250	176 667	172 752

8. Likviditet och finansiering av investeringsbehov

Kassaflödesbudget visar det förväntade flödet av in- och utbetalningar under året samt likvida medel vid årets slut.

Kassaflödesbudget (mnkr)	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Likvida medel vid årets början	100	100	100
Medel från årets resultat	91	98	113
Medel från årets avskrivningar	198	215	229
Årets investeringar (skattefinansierade)	-277	-349	-336
Årets investeringar (exploatering)	-96	-65	-92
Årets investeringar (avgiftsfinansierade)	-126	-62	-98
Årets investeringsinkomster (exploatering)	53	53	39
Årets investeringsinkomster	9	9	9
Försäljning fastigheter	10	10	10
Nya lån/amortering	138	91	128
Likvida medel vid årets slut	100	100	100
Låneram utifrån åtagande investeringsbudget	1 330	1 420	1 550

9. Avstämning mot finansiella mål

Värnamo kommun har fyra finansiella mål som utvärderas över en femårsperiod.

	2024	2025	2026	2027	2028
Årets resultat (>3,5 %)	4,1%	2,8%	3,5%	3,6%	4,0%
Mål självfinansiering (100 %)	72%	71%	90%	78%	89%
Mål låneskuld (max 50 %)	40%	47%	51%	52%	55%
Mål soliditet (stigande trend)	33%	33%	33%	34%	35%

För att möta upp ett stort investeringsbehov har resultatmålet höjts till 3,5 procent från 2026.

Målet för självfinansiering av investeringar till den skattefinansierade verksamheten nås inte över perioden. Detta beror på att kommunen har en förhöjd investeringsnivå. Från 2029 förväntas målet att uppnås. Utfallet behöver därför ses sammantaget med målet för låneskulden.

Målet avseende kommunens låneskuld är tillfälligt förhöjt för att finansiera stora pågående och planerade investeringar. Låneskulden kommer att som högst uppgå till 55 procent av skatteintäkter och utjämning. Med investeringsbudget och plan för perioden 2026–2030 och ett resultatmål om 3,5 procent kommer låneskulden att sjunka till 48 procent av skatteintäkter och utjämning år 2030.

Målet är att kommunens soliditet trendmässigt ska stärkas över tiden. Efter en tillfällig nedgång till följd av höga investeringsvolymmer kommer soliditetsmålet att stärkas igen.

Utvärdering av finansiella mål baseras på förutsättningen att investeringar i sin helhet genomförs de år de är planerade i budget och plan.

10. Balansbudget

Balansbudget (mnkr)	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Anläggningstillgångar	3 775	4 076	4 337	4 634
Finansiella anläggningstillgångar	25	25	25	25
Bidrag till statlig infrastruktur	9	9	9	9
Omsättningstillgångar	450	450	450	450
Summa tillgångar	4 259	4 560	4 821	5 118
Eget kapital	1 962	2 053	2 151	2 264
Avsättningar	116	116	116	116
Långfristiga skulder	1 481	1 619	1 710	1 838
Kortfristiga skulder	700	772	844	900
Summa kapital och skulder	4 259	4 560	4 821	5 118

11. Tidigare uppdrag

I budget 2024 gav Alliansen flera uppdrag. Nedan följer en kort sammanfattning av nuläget för respektive uppdrag.

- **Stärka Värnamo kommun som en attraktiv arbetsgivare** ✓
Återrapportering: Slutrapport 2024
Ansvar: Kommunstyrelsen
Syfte: Projekt för att stärka Värnamo kommun som en attraktiv arbetsgivare
Status: Sedan uppdraget gavs har flera insatser gjort för att stärka attraktiviteten för Värnamo kommun som arbetsgivare. Vi har de senaste två åren gett uppdrag om semesterväxling, pensionsrådgivning, förmånscykel med mera.
- **Folkhälsa och social hållbarhet i Värnamo kommun** ✓
Återrapportering: Slutrapport 2023
Ansvar: Medborgarnämnden, Omsorgsnämnden och Barn- och utbildningsnämnden
Syfte: Ökad folkhälsa och insatser för social hållbarhet i Värnamo kommun
Status: Rapporten presenterades för KS i december 2023.
- **Centralisering av inköp och samordning av datorer, läsplattor och tillbehör** ✓
Återrapportering: 2023-12-31
Ansvar: Servicenämnden
Syfte: Uppnå en effektivare förvaltning och ökad hållbarhet
Status: Uppdraget har återrapporterats till KS
- **Samordning av IOT (Internet of things)** ✓
Ansvar: Servicenämnden
Syfte: Effektivare förvaltning för kommunens nämnder med hjälp av digitala lösningar.
Status: Tjänst tillsatt på IT-avdelningen för datadriven utveckling.
- **Resurs för tidiga samordnade insatser (TSI)** ✓
Ansvar: Medborgarnämnden
Syfte: Tidigt fånga upp barn och unga som riskerar att hamna i olika former av utanförskap
Status: TSI-samordnare anställd sedan december 2023.
- **Rutin för framskrivning av investeringsbudgetramar** ✓
Ansvar: Kommunstyrelsen
Status: Rutin fastställdes under hösten 2023

- **Utredda förutsättningarna för ytterligare en familjecentral i Värnamo kommun. ✓**
Ansvar: Medborgarnämnden
Status: Medborgarnämnden har under våren 2024 tillsammans med Region Jönköpings län startat upp en ny familjecentral i Rydaholm.
- **Hbtq-diplomering via region Jönköpings län för personal inom elevhälsan ✓**
Ansvar: Barn- och utbildningsnämnden
Status: Barn- och utbildningsnämnden har genom Region Jönköpings län genomfört utbildningsinsatser för personal inom elevhälsan.
- **Genomlys kommunens verksamheter i syfte att säkerställa att ingen osund konkurrens förekommer. ✓**
Ansvar: Kommunstyrelsen i samverkan med Värnamo näringsliv
Status: Arbetet påbörjades under hösten 2024
- **Konkurrensutsätta fler tjänster eller verksamheter som kan lösas effektivare av föreningar eller företag. ✓**
Ansvar: Samtliga nämnder
Status: Uppdragets innebörd har förtydligats till kommunens ledningsgrupp och kommunstyrelsen har uppdragit till kommunledningsförvaltningen att ta fram modell för införandet av utmaningsrätten.

I budget 2025 gav Alliansen flera uppdrag. Nedan följer en kort sammanfattning av nuläget för respektive uppdrag.

- **Utforma en rutin för nämndernas ansökan om medel från kommunstyrelsens innovationspott ✓**
Ansvar: Kommunstyrelsen
Status: En rutin för ansökan är implementerad, KS 2024-09-03, §277
- **Utredda förutsättningarna för att genom konkurrensutsättning öka utbudet inom yrkesinriktad vuxenutbildning för att möta arbetsmarknadens kompetensbehov. ✓**
Ansvar: barn- och utbildningsnämnden
Status: Arbeta pågår
- **Fastställa dygnsersättning inom särskilt boende för äldre (SÄBO) i syfte att skapa förutsättningar för konkurrensutsättning. ✓**
Ansvar: omsorgsnämnden
Status: Genomfört

- **Upprätta avtal för konceptet "trygghetsboende" ✓**
Ansvar: omsorgsnämnden
Status: Arbete pågår
- **Upprätta riktlinjer för social fond. Fondens syfte är att stimulera en meningsfull fritid för personer med socioekonomisk utsatthet. Förslaget bör ta hänsyn till regeringens satsning "fritidskortet". ✓**
Ansvar: medborgarnämnden
Status: Genomfört
- **Arbeta fram en modell för volymkompensation för nya projekt/ytor. ✓**
Ansvar: kommunstyrelsen i samverkan med teknik- och fritidsnämnden
Status: Redovisning av modell för volymkompensation för nya projekt/ytor från och med 2025 är godkänd av kommunstyrelsen 2025-05-06, §193
- **Utforma en tillväxtkampanj tillsammans med näringslivet för att marknadsföra Värnamo kommun i syfte att öka attraktiviteten för kommunen, locka nya invånare och trygga kompetensförsörjningen. ✓**
Ansvar: Kommunstyrelsen
Status: Arbete pågår
- **Avyttra byggnader som inte används för kommunal kärnverksamhet eller i så kallat strategiskt läge ✓**
Ansvar: kommunstyrelsen i samverkan med teknik- och fritidsnämnden
Status: Arbete pågår
- **Åtgärder för ett bättre företagsklimat/motverka osund konkurrens ✓**
Ansvar: Kommunstyrelsen
Status: Arbetet pågår
- **Ta fram en modell för införande av utmaningsrätt ✓**
Ansvar: Kommunstyrelsen
Status: Arbete pågår

12. Redogörelse för koncernföretagens ekonomi

Den kommunala koncernen utgörs av Värnamo Stadshus AB, Värnamo Energi AB, koncernen, Finnvedsbostäder AB och Gummifabriken Värnamo AB. Utöver detta ingår även kommunalförbundet SÅM. Budget 2026 för de kommunala bolagen har inte ännu beslutats av bolagens styrelser. Prognosen för 2025 visar ett starkare resultat jämfört med 2024 och en positiv budgetavvikelse.

	Värnamo Stadshus AB	Värnamo Energi AB koncernen	Finnveds- bostäder AB	Gummi- fabriken Värnamo AB
Utfall 2024 (tkr)				
Resultat efter finansiella poster	-3 888	43 576	21 245	-14 550
Soliditet	24%	54%	18%	4%
Låneskuld	175 000	180 000	1 370 364	543 000

	Värnamo Stadshus AB	Värnamo Energi AB koncernen	Finnveds- bostäder AB	Kommunala Industri- fastigheter AB
Prognos (tkr)				
Resultat efter finansiella poster 2025	-4 200	52 000	22 000	-13 000

13. Bilagor

Bilaga 1: Driftbudget 2026–2028

Bilaga 2: Investeringsbudget 2026 samt investeringsplan 2027–2030

DRIFTBUDGET 2026-2028



Utfall
2024-11-01

Vårbudget beslutad av kommunfullmäktige
2025-06-18, kf § 111

34 521

Antal invånare 1/11 f g år

34 521

34 521

34 521

		Årsbudget	Budget	% av	Plan	Plan
Belopp i tkr	Sid	2025	2026	budget	2027	2028
Barn- och utbildningsnämnd	6-7	1 036 282	1 084 899	44,1%	1 076 269	1 065 890
Omsorgsnämnd	8	729 632	749 519	30,4%	752 309	755 099
Medborgarnämnd	9	169 619	176 795	7,2%	178 558	178 598
Teknik- och fritidsnämnd	10	120 624	141 388	5,7%	141 508	141 628
Samhällsbyggnadsnämnd	11	70 882	74 724	3,0%	74 764	74 584
Kulturnämnd	12	36 766	38 437	1,6%	38 600	38 763
Serviceämnd	14	48 848	54 556	2,2%	54 351	54 396
Överförmyndarnämnd	15	1 933	1 939	0,1%	1 945	1 951
Kommunstyrelse - Campus	16	25 857	26 999	1,1%	27 088	26 777
Kommunstyrelse - Klf	17	108 804	111 107	4,5%	111 848	109 909
Kommunens revisorer Fastställs av kommunfullmäktige	18	2 052	2 089	0,1%	2 109	2 129
Summa nämnder		2 351 299	2 462 452	100,0%	2 459 349	2 449 724
Övriga centrala intäkter och kostnader ej nämndsfordelade	2	1 258	-1 742		-1 742	-1 742
Centrala medel (utfördelas till verksamheterna)	2	34 880	18 595		30 532	54 797
Centrala löne-medel (utfördelas till verksamheterna)	2	57 945	53 392		121 784	192 443
Arbetsgivaravgifter och avtalsförsäkringar	3	0	0		0	0
Pensioner	3	40 547	43 928		44 183	44 379
Kapitaltjänstintäkter	3	-224 653	-263 465		-273 570	-296 560
Verksamhetens nettokostn exkl avskrivningar		2 261 276	2 313 160		2 380 535	2 443 041
Avskrivningar/nedskrivningar	4	192 600	198 000		214 800	229 000
Verksamhetens nettokostnader		2 453 876	2 511 160		2 595 335	2 672 041
		Årsbudget	Budget		Plan	Plan
Belopp i tkr		2025	2026		2027	2028
Verksamhetens nettokostnad (omvänt tecken)		-2 453 876	-2 511 160		-2 595 335	-2 672 041
Skatteintäkter	4	2 058 508	2 123 515		2 219 518	2 315 157
Kommunalekonomisk utjämning och kommunal fastighetsavgift	4	491 213	503 175		504 964	504 824
Finansiella intäkter	5	15 600	12 600		12 600	12 600
Finansiella kostnader	5	-38 817	-37 500		-43 506	-47 927
ÅRETS RESULTAT		72 628	90 630		98 241	112 613
Resultat i procent av skatter/gen.stb		2,8%	3,5%		3,6%	4,0%

BUDGETRAMAR 2026-2028

59

Belopp i tkr		2026	2027	2028	
Finansiering					Beslutsnivå
Övrig verksamhet (ej nämnder)					
KS anslag för oförutsedda behov		4 800	4 800	4 800	KS
KS Innovationspott		2 000	0	0	KS
Utfördelat till medborgarnämnden, ks§352 251007		-77	0	0	KS
Bassängyta		500	500	500	KS
Attraktiv arbetsgivare - Insatser för Värnamo kommun som arbetsgivare samt minskad sjukfrånvaro		1 000	1 000	1 000	PU
Friksvårdsbidrag flyttas från KS/KLF till Finansiering		4 000	4 000	4 000	PU
Ökade hyreskostnader till följd av ny- och ombyggnader egna lokaler och för externt förhyrda lokaler. Utfördelas till berörd nämnd efter begäran när de ökade kostnaderna uppstår, beslutas av kommunstyrelsen.		21 397	34 638	57 418	KS
Utfördelat till nämnderna fr ökade hyreskostnader vårbudget		-577	-488	-488	KS
Utfördelat till nämnderna fr ökade hyreskostnader höstbudget		-17 768	-17 768	-17 768	KS
Volymkompensation för skötsel av utökade ytor. Ärendet hänskjutet från Ks§155 250415	D6	270	1 050	2 535	KS
Landsbygdsmiljonen		1 000	1 000	1 000	KLF
Centrala medel civil beredskap och ökad trygghet		3 000	3 000	3 000	KS
Utfördelning från pott civil beredskap och ökad trygghet till ks/kommunledningsförvaltningen, ks§325 250916, säkerhetssamordning		-1 250	-1 500	-1 500	KS
Kompensation för ökade kostnader i samband med ombyggnation av kök (aktivt arbeta med att begränsa kostnaden)		300	300	300	KLF
Ny finansieringsmodell Skogsförvaltning, Ks§387 251021, till Kf 251030		-3 000	-3 000	-3 000	KLF
Reducering av immateriella infrastrukturens satsningar		558	558	558	KLF
Kundförluster		500	500	500	KLF
Övrigt (licensavgift KI-finans, Finansiell profil KFI-väst mm)		200	200	200	KLF
SUMMA KOSTNADER		16 853	28 790	53 055	
Central lönepott (inkl strukturförändringar och åtgärder osakliga löneskillnader)		116 239	184 631	255 290	KLF
Utfördelat till nämnderna från central lönepott, vårbudget		-488	-488	-488	
Utfördelat till nämnderna från central lönepott, höstbudget		-62 359	-62 359	-62 359	
SUMMA KOSTNADER		53 392	121 784	192 443	

BUDGETRAMAR 2026-2028

60

Belopp i tkr		2026	2027	2028	
Arbetsgivaravgifter och avtalsförsäkringar för anställda					
Lagstadgade arbetsgivaravgifter 31,42%		435 100	450 400	466 300	
AFA-försäkring		0	0	0	
Arbetsmarknadsförsäkringar enligt lag FORA (AGS-KL, TFA-KL, familjeskydd i AKAP-KL, Avgiftsbefrielseförsäkring)		100	100	100	
Löneskatt avgiftsbefrielseförsäkring 24,26%		0	0	0	
Omställningsförsäkring (KOM-KR)		1 400	1 400	1 400	
Grupplivförsäkring KPA Livförsäkring (TGL-KL)		300	300	300	
Ersättning från förvaltningarna (PO-pålägg)		-436 900	-452 200	-468 100	
SUMMA KOSTNADER		0	0	0	
Pensioner (Enligt beräkning av Skandia per 2024-12-31, PO-pålägget beräknas till 41,39% för hela perioden varav 9,77% avser pensioner)					
Ersättning från förvaltningarna (PO-pålägg)		-116 627	-124 996	-134 058	
Försäkring (FÅP), exkl löneskatt (täcks av PO-pålägg)		3 636	6 111	9 288	
Löneskatt 24,26% avseende försäkring (FÅP) (täcks av PO-pålägg)		882	1 483	2 253	
Avgiftsbestämd ålderspension, exkl löneskatt (täcks av PO-pålägg)		90 221	94 481	98 597	
Särskild löneskatt 24,26% avseende avgiftsbestämd ålderspension (täcks av PO-pålägg)		21 888	22 921	23 920	
Utbetalningar - intjänat fr o m 1998		2 133	1 907	1 842	
Utbetalningar - intjänat SAP		0	0	0	
Utbetalning - intjänad OPF-KL (förtroendevalda)		1 351	1 393	1 409	
Utbetalningar - intjänat före 1998		29 358	29 536	29 656	
Förändring av pensionsavsättning (inkl SAP, OPF-KL)		-3 323	-3 112	-3 025	
Särskild löneskatt 24,26% avseende pensionsutbetalningar och förändrad avsättning		7 161	7 211	7 249	
Pensionskostnader utöver prognos från Skandia exkl särskild löneskatt		5 350	5 350	5 350	
Särskild löneskatt 24,26% avseende pensionskostnader utöver beräkning från Skandia		1 298	1 298	1 298	
Förvaltningsavgift pensioner (registerhållning, beräkningar handläggning av individuella val och utbetalningar)		600	600	600	
SUMMA KOSTNADER		43 928	44 183	44 379	

BUDGETRAMAR 2026-2028

61

Belopp i tkr		2026	2027	2028	
Kapitaltjänstintäkter från nämnderna					
Kapitaltjänst utgörs av intern betalning från nämnderna till finansförvaltningen som inte påverkar nettoresultatet för kommunen. Räntan beräknas, enl SKR:s rekommendation, till 2,75 % under planperioden.		-89 225	-89 225	-89 225	
Kapitaltjänst intern fastighetsförvaltning		-96 620	-96 620	-96 620	
Ökning av kapitaltjänst intern fastighetsförvaltning		-17 520	-24 925	-44 715	
Ersättning från VA-kollektivet för avskrivningar		-37 000	-38 800	-41 000	
Ersättning från VA-kollektivet för ränta på kapital (2,75%, enl SKR:s rekommendation för internränta)		-28 200	-29 300	-30 400	
Ersättning till VA-kollektivet för ränta på VA-fond och anläggningsavgifter m m (2,75%, enl SKR:s rekommendation för internränta)		5 100	5 300	5 400	
SUMMA INTÄKTER		-263 465	-273 570	-296 560	
Summa övrig verksamhet under Finansiering		-149 292	-78 813	-6 683	
Avskrivningar (OBS! omvända tecken)					
Planenliga avskrivningar på anläggningstillgångar		-158 000	-173 000	-185 000	
Planenliga avskrivningar vatten och avlopp		-37 000	-38 800	-41 000	
Nedskrivningar		-3 000	-3 000	-3 000	
SUMMA KOSTNADER		-198 000	-214 800	-229 000	
Skatteintäkter och kommunalekonomisk utjämning					
underlag enligt beräkning av Sveriges Kommuner och Regioner 2025-04-29, cirkulär 25:21					
Egen skatteinkomst (oförändrad skattesats, 21,52 %)		2 123 515	2 219 518	2 315 157	
Inkomstutjämningsbidrag (+9 939 kr/inv, +10 518 kr/inv, +10 871 kr/inv)		343 105	363 091	375 278	
Kostnadsutjämningsavgift (-1 370 kr/inv)		-47 294	-47 294	-47 294	
Regleringsbidrag/-avgift (+2 326 kr/inv, +1 755 kr/inv, +1 355 kr/inv)		80 294	60 597	46 770	
varav öronmärkta bidrag		35	35	35	
Strukturbidrag (0 kr/inv)		0	0	0	
LSS-utjämningsbidrag (+996 kr/inv)		34 383	34 383	34 383	
Kommunal fastighetsavgift (egen uppräknings)		92 652	94 152	95 652	
SUMMA INTÄKTER		2 626 690	2 724 482	2 819 981	

BUDGETRAMAR 2026-2028

62

Belopp i tkr		2026	2027	2028	
Finansiella intäkter					
Aktieutdelning från Värnamo Stadshus AB		3 000	3 000	3 000	
Räntor på likvida medel		1 000	1 000	1 000	
Borgensavgifter		8 000	8 000	8 000	
Övrigt		500	500	500	
Övrigt - Påminnelse- och inkassoavgifter på kundfordringar		100	100	100	
SUMMA INTÄKTER		12 600	12 600	12 600	
Finansiella kostnader					
Finansiell uppräknig av pensionsavsättning enligt avtal (inkl särskild löneskatt)		-550	-1 056	-1 277	
Räntor på upptagna långfristiga lån		-36 800	-42 300	-46 500	
Bankavgifter och övriga finansiella kostnader		-150	-150	-150	
SUMMA KOSTNADER		-37 500	-43 506	-47 927	
Summa skatter, statsbidrag och finansiella poster		2 601 790	2 693 576	2 784 654	

BUDGETRAMAR 2026-2028

63

Belopp i tkr	2026	2027	2028
Barn- och utbildningsnämnd			
Föregående års ram	1 036 282	1 084 899	1 076 269
Tillägg och avdrag			
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda	40	40	40
Justering för förändring av antal barn och elever prognos 2025 (-58)	0	0	0
Justering för förändring av antal barn och elever prognos 2026 (-10)	0	0	0
Justering för förändring av antal barn och elever prognos 2027 (-23)	0	0	0
Justering för förändring av antal barn och elever prognos 2028 ()			
Justering för förändring av antal barn och elever helårseffekt	-9 247	-9 199	-11 069
Engångsjustering vid byte av modell (kompensera att tidigare modell släpade en termin)	4 624	0	0
Medel till justering av kostpris (SPI-index för livsmedel, för svensk närproducerad och ekologisk mat).	700	650	650
Kapitaltjänstkostnader			
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år	-12 853	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år	15 571	0	0
Avgår: Investeringsbidrag föregående år	2 268	0	0
Tillkommer: Investeringsbidrag innevarande år	-2 041	0	0
Avgår: Ersättning för kapitaltjänstkostnader kostverksamhet och bemanning som betalas i avgiften till servicenämnden föregående år	-1 462	0	0
Tillkommer: Ersättning för kapitaltjänstkostnader kostverksamhet som betalas i avgiften till servicenämnden innevarande år	1 751	0	0
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget	0	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott kostverksamhet och bemanning som överförs till internkunderna, utfördelas i höstbudget	0	0	0
Övriga tillägg och avdrag			
Medel för verksamhetsutveckling år 2022-2024. (3 000 tkr/år)	0	0	0
Kulturskola - Bibehålla och utveckla verksamheten, år 2024 och 2025 med förlängning. Återrapportering april 2026.	0	-450	0
Anslag för fortsatt satsning för likvärdig utbildning och delningstal. 3 000 tkr år 2025	-3 000	0	0
Förstärkning - mindre enheter. Fr.o.m år 2025, 5 000 kr/år	0	0	0
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. Ks§421/2023	4 210	0	0
Elevhälsa och likvärdig utbildning	5 000	0	0
Kompensation för elever som går NIU-inriktning, Ärendet hänskjutet från KS§62 250304 D2	506	0	0

BUDGETRAMAR 2026-2028

64

Belopp i tkr	2026	2027	2028
Kompensation/justering för hyreskostnader till följd av ny- och ombyggnationer			
Hyreskompensation vid om- och nybyggnation Trälleborgsskolan, modulsolan. År 2023: 6 833 tkr, År 2024 beloppet ändrat från 4 729 tkr(9 mån) till 5 814 tkr(12 mån) samt att modulsolan behålls till september 2025. År 2025: -3 643 tkr. År 2026: -2 171 tkr	-2 171	0	0
Hyra för paviljonger Gröndalsskolan 2022-2025. År 2023 och 2024: 478 tkr/år, År 2025: 606 tkr. Ks§375/2022, År 2026: - 606 tkr.	-606	0	0
Hyreskompensation Horda skola och förskola paviljonglösning. År 2026: 89 tkr Bun§46/2025 till ks för beslut	89	-89	0
Kompensation för ökade hyreskostnader fr.o.m 250101 Snäckan och Två Torn Bun§46/2025 till ks för beslut	288	0	0
Bidrag som ingår i det generella statsbidraget			
Bidrag som ingår i det generella statsbidraget avseende barn- och utbildningsnämnden enligt sammanställning, uppdateras under hösten 2025	418	418	0
BUDGETRAM VÅRBUDGET	1 040 367	1 076 269	1 065 890
Löneökningsskompensation			
Löneökningsskompensation 2025 ur central lönepott, utfördas i höstbudget	27 284	0	0
Löneökningsskompensation 2025 ur central lönepott kostverksamhet och bemanning som överförs till internkunderna, utfördas i höstbudget	1 671	0	0
Kompensation/justering för hyreskostnader till följd av ny- och ombyggnationer			
Hyreskompensation för Norrshedhallen(Västhörjaskolan) fr.o.m 250701-251231, har erhållits via tilläggsbudget med 1 025 tkr för år 2025. Från år 2026: 2 050 tkr årligen. KS§346_251007.	2 050	0	0
Hyreskompensation för Västhörjaskolan fr.o.m 250701-251231, har erhållits via tilläggsbudget med 5 903 tkr för år 2025. Från år 2026: 11 837 tkr årligen. KS§346_251007.	11 837	0	0
Hyreskompensation för Västhörjaskolan, Måltidsservice KS§380 251021	1 070	0	0
Kapitaltjänstkostnader			
Just jmf med vårbudget: Tillkommer: Ersättning för kapitaltjänstkostnader kostverksamhet som betalas i avgiften till servicenämnden innevarande år	15	0	0
Justering av lokalvårdskontrakten enligt underlag från Serviceförvaltningen	605	0	0
BUDGETRAM HÖSTBUDGET	1 084 899	1 076 269	1 065 890

BUDGETRAMAR 2026-2028				65
Belopp i tkr		2026	2027	2028
Omsorgsnämnd				
Föregående års ram		729 632	749 519	752 309
Tillägg och avdrag				
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda		40	40	40
Kompensation lönejusteringar LOV		400	400	400
Medel till justering av kostpris (SPI-index för livsmedel, för svensk närproducerad och ekologisk mat).		300	350	350
Kapitaltjänstkostnader				
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år		-8 785	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år		9 450	0	0
Avgår: Investeringsbidrag föregående år		71	0	0
Tillkommer: Investeringsbidrag innevarande år		-65	0	0
Avgår: Ersättning för kapitaltjänstkostnader kostverksamhet och bemanning som betalas i avgiften till servicenämnden föregående år		-720	0	0
Tillkommer: Ersättning för kapitaltjänstkostnader kostverksamhet och bemanning som betalas i avgiften till servicenämnden innevarande år		863	0	0
Löneökningskompensation				
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget		0	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott kostverksamhet och bemanning som överförs till internkunderna, utfördelas i höstbudget		0	0	0
Övriga tillägg och avdrag				
Tillkännagivande Riksdagen äldreomsorg, riktat bidrag till 2023, generellt 2024 258 kr/inv, utgick 2025		0	0	0
Anslag för äldreomsorgssatsning med fokus på säbo och hemtjänst, år 2025: 9 000 tkr		-9 000	0	0
Äldreomsorgssatsning med fokus på säbo och hemtjänst		6 000	2 000	2 000
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. Ks§421/2023		1 180	0	0
BUDGETRAM VÅRBUDGET		729 366	752 309	755 099
Löneökningskompensation				
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget		19 672	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott kostverksamhet och bemanning som överförs till internkunderna, utfördelas i höstbudget		562	0	0
Kapitaltjänstkostnader				
Just jmf med vårbudget: Tillkommer: Ersättning för kapitaltjänstkostnader kostverksamhet som betalas i avgiften till servicenämnden innevarande år		8	0	0
Justering av lokalvårdskontrakten enligt underlag från Serviceförvaltningen		-89	0	0
BUDGETRAM HÖSTBUDGET		749 519	752 309	755 099

BUDGETRAMAR 2026-2028

66

Belopp i tkr		2026	2027	2028
Medborgarnämnd				
Föregående års ram		169 619	176 795	178 558
Tillägg och avdrag				
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda		40	40	40
Kapitaltjänstkostnader				
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år		-1 449	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år		1 574	0	0
Löneökningskompensation				
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget		0	0	0
Övriga tillägg och avdrag				
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. Ks§421/2023		263	0	0
Anslag - Social fond. Återredovisning senast 30 april 2026		0	-200	0
Arvoden inom familjehemssamverkan.		336	0	0
Hyreskompensation för lokal i Hovslagaregatan, Rydaholm	D8	200	0	0
Förebyggande arbete i samverkan med civilsamhället (TSI 2.0) Ej för hyreskostnader		2 000	2 000	0
BUDGETRAM VÅRBUDGET		172 583	178 635	178 598
Löneökningskompensation				
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget		4 233	0	0
Utfördelning från Innovationspott, projekt "gemensam informationsförsörjning ekonomiskt bistånd", ks§352 251007		77	-77	0
Justering av lokalvårdskontrakten enligt underlag från Serviceförvaltningen		-98	0	0
BUDGETRAM HÖSTBUDGET		176 795	178 558	178 598

BUDGETRAMAR 2026-2028

67

Belopp i tkr		2026	2027	2028
Teknik- och fritidsnämnd				
Föregående års ram		120 624	141 388	141 508
Tillägg och avdrag				
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda		25	25	25
Uppräkning stiftelsebidrag med 2 % per år		35	35	35
Uppräkning anläggningsbidrag till föreningar		60	60	60
Kapitaltjänstkostnader				
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år		-31 024	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år		42 188	0	0
Avgår: Investeringsbidrag föregående år		1 283	0	0
Tillkommer: Investeringsbidrag innevarande år		-1 354	0	0
Löneökningskompensation				
Löneökningskompensation 2024 ur central lönepott		76	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget		0	0	0
Övriga tillägg och avdrag				
Åtgärder Finnvedsvallen för spel (1,9 mnkr i tilläggsbudget), KFS§177-2021		-1 100	0	0
Uppskattad driftkostnader ny arena		1 000	0	0
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. KS§421/2023. TFN		1 537	0	0
Ökad budget istandsättningsbidrag, Ärende hänskjutet från KS§48 250218	D3	345	0	0
Utveckling av fritidsbiblioteket. Tfn §97 250428 till ks BB		120		
Finansiering av satsningen Mötesplats UNG i Värnamo kommun. Tfn§90 250428 till ks BB		0	0	0
Möbelcirkulering - transporter		-150	0	0
BUDGETRAM VÅRBUDGET		133 665	141 508	141 628
Ny finansieringsmodell Skogsförvaltning, KS§387 251021, till Kf 251030		3 000	0	0
Löneökningskompensation				
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget		2 215	0	0
Kapitaltjänstkostnader				
Kapitaltjänst föregående år, justering för lokalvård		110	0	0
Kompensation/justering för hyreskostnader till följd av ny- och ombyggnationer				
Hyreskompensation för Norhedhallen(Västhorjaskolan) från 1 juli 2025. KS§299 250819. För år 2025 har tilläggsbudget erhållits om 1 406 tkr. Från år 2026 2 811 tkr årligen.		2 811	0	0
Justering av lokalvårdskontrakten enligt underlag från Serviceförvaltningen		-413	0	0
BUDGETRAM HÖSTBUDGET		141 388	141 508	141 628

BUDGETRAMAR 2026-2028

68

Belopp i tkr	2026	2027	2028
Samhällsbyggnadsnämnd			
Föregående års ram	70 882	74 724	74 764
Tillägg och avdrag			
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda	25	25	25
Kapitaltjänstkostnader			
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år	-2 623	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år	2 870	0	0
Avgår: Investeringsbidrag föregående år	1	0	0
Tillkommer: Investeringsbidrag innevarande år	-1	0	0
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2024 ur central lönepott	431	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget	0	0	0
Övriga tillägg och avdrag			
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. Ks§421/2023	275	0	0
IT system ökad drift, 105 tkr år 2024 därefter ökning med 40 tkr per år, tvingande system samt ändrade krav livsmedelverket	40	40	40
Ny översiktsplan hänskjutet ärende KS§97/2024, År 2025: 160 tkr	-90	-25	-45
Ramökning - Räddningstjänst, från år 2025, årligen 600 tkr	0	0	0
Centrala system genom it-schablon, Castor mm	200	0	0
GIS-plattform upphandling ger ökad driftkostnad	100	0	0
Ökade kostnader material och företagshälsovård (AFS och vacciner)	300	0	0
Byggsamverkan och tillgänglighetsdatabas	50	0	0
Projektanställning "enkelt avhjälpna hinder", kan hanteras med en sommararbetare.	200	0	-200
BUDGETRAM VÅRBUDGET	72 660	74 764	74 584
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget	2 043	0	0
Justering av lokalvårdskontrakten enligt underlag från Serviceförvaltningen	21	0	0
BUDGETRAM HÖSTBUDGET	74 724	74 764	74 584

BUDGETRAMAR 2026-2028

69

Belopp i tkr	2026	2027	2028
Kulturnämnd			
Föregående års ram	36 766	38 437	38 600
Tillägg och avdrag			
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda	20	20	20
Höjt bidrag till Jönköpings läns folkrörelsearkiv (årlig indexreglering)	3	3	3
Årlig uppräknig av bidrag till föreningar	20	20	20
Årlig uppräknig av bidrag till stiftelser	27	27	27
Indexuppräknig bidrag Vandalorum från år 2018, 25 tkr/år	25	25	25
överslyttning till Gummifabriken, indexjustering	68	68	68
Kapitaltjänstkostnader			
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år	-1 674	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år	2 407	0	0
Tillkommer: Investeringsbidrag innevarande år	-88	0	0
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2024 ur central lönepott	-12	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget	0	0	0
Övriga tillägg och avdrag			
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. Ks§421/2023	48	0	0
Anslag - Bibehålla och utveckla det kulturella utbudet, ex. Filmhistoriska festivalen, 600 tkr årligen från år 2025	0	0	0
Samverkan Vandalorum och kulturskolan kring kulturtrappa. Alla i årskurs 8 erbjuds ett obligatoriskt besök på Vandalorum. Satsningen behöver en permanent finansiering 100 tkr Vandalorum och 50 tkr för bussar.	150	0	0
För att stärka Värnamo som möbel- konst och designstad vistelsestipendie Bruno Mathsson Design Resident. Region Jönköping är redo att permanenta projektet förutsatt att Värnamo kommun möter upp ekonomiskt.	66	0	0
BUDGETRAM VÅRBUDGET	37 826	38 600	38 763
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget	627	0	0
Justering av lokalvårdskontrakten enligt underlag från Serviceförvaltningen	-16	0	0
BUDGETRAM HÖSTBUDGET	38 437	38 600	38 763

BUDGETRAMAR 2026-2028

70

Belopp i tkr		2026	2027	2028
Service nämnd				
Föregående års ram		48 848	54 556	54 351
Tillägg och avdrag				
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda		20	20	20
Justering av SPI-index för livsmedel, för svensk närproducerad och ekologisk mat, gäller från 2018. Fr.o.m budgetår 2022 fördelas de 1 mnkr direkt till till berörd nämnd		0	0	0
Kapitaltjänstkostnader				
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år		-10 455	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år		12 487	0	0
Avgår: Investeringsbidrag föregående år		88	0	0
Tillkommer: Investeringsbidrag innevarande år		-93	0	0
Tillkommer: Återföring kapitaltjänstkostnader kostverksamhet och bemanning som betalas genom avgifter från internkunderna fg år		2 181	0	0
Avgår: Ny kapitaltjänstkostnader kostverksamhet som betalas genom avgifter från internkunderna		-2 614	0	0
Löneökningskompensation				
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget		0	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott kostverksamhet och bemanning som överförs till internkunderna, utfördelas i höstbudget		0	0	0
Övriga tillägg och avdrag				
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. Ks§421/2023		102	0	0
Anslag - innovationsmedel - återredovisning 30 april 2026		0	-250	0
Säker digital kommunikation, Ärende hänskjutet från KS§145 250415	D5	600	25	25
Microsoftlicenser (M365)		778	0	0
Kostnadsökning ny GIS-plattform och kommunal utveckling		150	0	0
Telefoniavtal, larm och ärendehanteringssystem		310	0	0
AI-utveckling inom servicecenter för ökad tillgänglighet/service:		200	0	0
Utveckling och utökat stöd i ärendehanteringssystem		130	0	0
Möbelcirkulering		650	0	0
Möbelcirkulering - transporter		150	0	0
BUDGETRAM VÅRBUDGET		53 532	54 351	54 396

BUDGETRAMAR 2026-2028

71

Belopp i tkr		2026	2027	2028
Löneökningskompensation				
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget		3 387	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott kostverksamhet och bemanning som överförs till internkunderna, utfördelas i höstbudget		-2 233	0	0
Kapitaltjänstkostnader				
Justering jmf med vårbudget. Avgår: Kapitaltjänst föregående år, lokalvård TN (justeras från -10 455 till -10 565 tkr, totalt - 110 tkr)		-110	0	0
Justering jmf med vårbudget: Avgår: Ny kapitaltjänstkostnader kostverksamhet som betalas genom avgifter från internkunderna. (justeras fr - 2 614 tkr till -2 637 tkr, -23 tkr (BUN 15 tkr och ON 8 tkr)		-23	0	0
Justering av lokalvårdskontrakten enligt underlag från Serviceförvaltningen		3	0	0
BUDGETRAM HÖSTBUDGET		54 556	54 351	54 396

BUDGETRAMAR 2026-2028

72

Belopp i tkr		2026	2027	2028
Överförmyndarnämnd				
Föregående års ram		1 933	1 939	1 945
Tillägg och avdrag				
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda		6	6	6
BUDGETRAM VÅRBUDGET		1 939	1 945	1 951
BUDGETRAM HÖSTBUDGET		1 939	1 945	1 951

BUDGETRAMAR 2026-2028

73

Belopp i tkr	2026	2027	2028
Campus Värnamo (Kommunstyrelse)			
Föregående års ram	25 857	26 999	27 088
Tillägg och avdrag			
Ökad hyra inkl städ och elkostnader för ytterligare lokaler i Gummifabriken etapp 2, indexjustering	64	64	64
Kapitaltjänstkostnader			
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år	-1 258	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år	1 042	0	0
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget	0	0	0
Övriga tillägg och avdrag			
Sjuksköterskeprogrammet 2022-2025, KS 210525 §202	-115	0	0
Sjuksköterskeprogrammet 2024-2026, fr.o.m år 2024 inga kostnader mot Hälsohögskolan. Överflyttning av dessa kostnader till utbildningsledare internt för att kordinera utbildningen för sjuksköterskeprogrammet.	0	-115	0
Utbildningsledare sjuksköterskeprogrammet		115	0
Medfinansiering förskollärarytutbildning intag ht 2020 (3,5 år) - 2023. Ks191001,§331. 400 tkr år 2021. Från år 2022 ändrat från 400 tkr till 240 tkr.	0	0	0
Förskollärarytutbildning 25 tkr/termin. år 2025(HT2025-HT2028), år 2027(HT2027-HT2030), år 2029(HT2029-2032)	50	25	25
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. Ks§421/2023	33	0	0
Utökad driftkostnad Infocaption	150	0	0
Behov resurs IT-pedagog (utökad tjänst, alternativt ny tjänst)	400	0	-400
BUDGETRAM VÅRBUDGET	26 223	27 088	26 777
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördelas i höstbudget	776	0	0
BUDGETRAM HÖSTBUDGET	26 999	27 088	26 777

BUDGETRAMAR 2026-2028

74

Belopp i tkr	2026	2027	2028
Kommunstyrelse (inkl kommunfullmäktige)			
Föregående års ram	108 804	111 107	111 848
Tillägg och avdrag			
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda	250	250	250
Årlig uppräknig av handels- och attraktivitetsbidrag, kransorterna	8	8	8
Bidrag till Värnamo Näringsliv AB - index, projekt, inkl företagsfabriken	60	60	60
Index- och avtalsjustering av hyra auditorium och livesal (Gummifabriken),	-67	-67	-67
Kapitaltjänstkostnader			
Avgår: Kapitaltjänstkostnader föregående år	-1 340	0	0
Tillkommer: Kapitaltjänstkostnader innevarande år	1 568	0	0
Avgår: Investeringsbidrag föregående år	3	0	0
Tillkommer: Investeringsbidrag innevarande år	-3	0	0
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2024 ur central lönepott	-7	0	0
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördels i höstbudget	0	0	0
Bidrag som ingår i det generella statsbidraget			
Kommuner mot brott cirkulär 21:34, år 2023: 10 kr/inv, år 2024: 21 kr/inv, år 2025: 21 kr/inv, år 2026: 20 kr/inv	-35	0	0
Övriga tillägg och avdrag			
Allmänna val Sverige 2026 (850 tkr), EU-val 2029 (700 tkr)	850	-850	0
Medarbetarundersökning 2025 och 2027	-200	200	-200
Medborgarundersökning 2025 och 2027	-90	90	-90
Anslag för utbildning av förtroendevalda, engångsanslag 2027	0	300	-300
Medarbetardagar, vartannat år	-1 000	1 000	-1 000
Fördelning från central pott för ökade lokalkostnader 2024. Ks§421/2023	212	0	0
Effektivisering av befintlig verksamhet	-500	-500	0
Projektmedel - Styr framåt. Återredovisning senast 30 april 2025	-200	0	0
Projektanställning förlängning - samordnare social hållbarhet (idag statsbidrag)	600	0	-600
Friskvårdsbidrag flyttas från Ks/klf till Finansiering	-1 300	0	0
Landsbygdialog	-150	0	0
Styr framåt fortsättning	250	0	0
BUDGETRAM VÅRBUDGET	107 713	111 598	109 909
Löneökningskompensation			
Löneökningskompensation 2025 ur central lönepott, utfördels i höstbudget	2 122	0	0
Utfördelat till ks/kommunledningsförvaltningen, ks§325 250916, inrättande av två tjänster som säkerhetssamordnare	1 250	250	0
Kommuner mot brott cirkulär 21:34, år 2023: 10 kr/inv, år 2024: 21 kr/inv, år 2025: 21 kr/inv, år 2026: 21 kr/inv. Justering vårbudget.	35	0	0
Justering av lokalvårdskontrakten enligt underlag från Serviceförvaltningen	-13		
BUDGETRAM HÖSTBUDGET	111 107	111 848	109 909

BUDGETRAMAR 2026-2028				
fastställda av kommunfullmäktige 2025-06-18				
Belopp i tkr		2026	2027	2028
Kommunens revisorer				
Föregående års ram		2 052	2 089	2 109
Tillägg och avdrag				
Kompensation för uppräknig av arvoden till förtroendevalda		20	20	20
Ökade kostnader		17	0	0
BUDGETRAM VÅRBUDGET		2 089	2 109	2 129
		0	0	0
BUDGETRAM ÅR 2025		2 089	2 109	2 129

Driftbudget, Balansbudget, likviditet och finansiella mål

Driftbudget och verksamhetens nettokostnader

Driftbudget, miljoner kronor	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Verksamhetens nettodriftkostnad	-2 261	-2 313	-2 381	-2 443
Avskrivningar	-193	-198	-215	-229
Verksamhetens nettodriftkostnad	-2 454	-2 511	-2 596	-2 672
Skatteintäkter	2 059	2 124	2 220	2 315
Kommunalekonomisk utjämning och fastighetsavgift	491	503	505	505
Finansnetto	-23	-25	-31	-35
Resultat	73	91	98	113
Andel av skatteintäkter och utjämning	2,8%	3,5%	3,6%	4,0%

Balansbudget

Balansbudget, miljoner kronor	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Anläggningstillgångar	3 775	4 076	4 337	4 634
Finansiella anläggningstillgångar	25	25	25	25
Bidrag till statlig infrastruktur	9	9	9	9
Omsättningstillgångar	450	450	450	450
Summa tillgångar	4 259	4 560	4 821	5 118
Eget kapital	1 962	2 053	2 151	2 264
Avsättningar	116	116	116	116
Långfristiga skulder	1 481	1 619	1 710	1 838
Kortfristiga skulder	700	772	844	900
Summa eget kapital och skulder	4 259	4 560	4 821	5 118
Ansvarsförbindelse pensioner	554	527	504	482

Likviditet och finansiering av investeringsbehov

Kassaflödesbudget, miljoner kronor	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Likvida medel vid årets början	100	100	100
Medel från årets resultat	91	98	113
Medel från årets avskrivningar	198	215	229
Årets investeringar (skattefinansierade)	-277	-349	-336
Årets investeringar (exploatering)	-96	-65	-92
Årets investeringar (avgiftsfinansierade)	-126	-62	-98
Årets investeringsinkomster (exploatering)	53	53	39
Årets investeringsinkomster (avgiftsfinansierade)	9	9	9
Försäljning fastigheter	10	10	10
Nya lån / amortering	138	91	128
Likvida medel vid årets slut	100	100	100
Låneram utifrån åtagande investeringsbudget	1 330	1 420	1 550

Avstämning mot finansiella mål

	2024	2025	2026	2027	2028	genomsnitt
Mål årets resultat (>2,5%)	4,1%	2,8%	3,5%	3,6%	4,0%	3,6%
Mål självfinansiering (100%)	72%	71%	90%	78%	89%	80,0%
Mål låneskuld (max 50%)	40%	47%	51%	52%	55%	49,1%
Mål soliditet (stigande trend)	33%	33%	33%	34%	35%	34,0%

§ 378 Dnr: KS.2025.745

Taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2026

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar
att bordlägga ärendet.

Ärendebeskrivning

Teknik- och fritidsförvaltningens skrivelse 15 september 2025

Teknik- och fritidsförvaltningen har i tjänsteskrivelse anfört följande. Varje år ses taxan för kommunalt vatten och avlopp (VA) över. Taxan höjdes senast 2025 med 4,5%.

Värnamo kommuns VA-kollektiv har generellt sett en hög kvalitet på vatten- och reningsverk samt en hög ambition gällande ledningsförnyelse. Därför har VA-kollektivet en högre status än i flertalet jämförbara kommuner gällande utförd investeringsnivå. De genomförda investeringarna genererar höga lån för VA-kollektivet och därmed höga räntekostnader och avskrivningskostnader. Detta är viktigt att ha förståelse för när VA-taxan jämförs med andra kommuners. Det kan även noteras att vid jämförelse med andra kommuner i länet är Värnamos VA-taxa likvärdig. Aktuell bedömning utgår från att räntan har höjts, drift- och underhållskostnader har ökat, slamhanteringen är avslutad på Stomsjö, vilket ger högre kostnader för avyttrande av slam. Kapitaltjänstkostnaderna har också ökat på grund av att investeringstakten har varit relativt hög. Prognosen för 2025 visar en överskriden budget med 5,8 miljoner kronor. Teknik- och fritidsförvaltningen gör bedömningen att för att täcka ökade kostnader och inte göra underskott på kommunalt vatten och avlopp (som ska vara helt avgiftsfinansierat) behöver taxan för själva vattenförbrukningen (pris per kubikmeter) höjas med 11 %. Taxa för anläggning (anslutning till kommunalt vatten- och avloppsnät) bedöms kunna vara oförändrad.

Kostnadsökningar för abonnenter

Typhus A: Enfamiljshus med 800 m² tomtyta, en boendeyta på mindre än 300 m² och som förbrukar 150 m³ vatten per år och har tjänsterna, vatten, spillvatten och dagvatten. I detta fall ökar årskostnaden från dagens 10 034 kronor till 11 137 kronor. Ökningen blir 1103 kronor om året eller 91 kronor per månad.

Forts.

KS § 378 (forts.)

Typhus B: Flerfamiljshus med 15 lägenheter, 800 m² tomtyta och som förbrukar 2 000 m³ vatten per år och har tjänsterna, vatten, spillvatten och dagvatten. I detta fall ökar årskostnaden från dagens 92 776 kronor till 102 981 kronor. Ökningen blir 10 205 kronor om året eller 850 kronor per månad.

Teknik- och fritidsnämndens beslut 23 september 2025 §187

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att anta föreslagen taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar för 2026.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att bordlägga ärendet.

Beslut skickas till:

§ 187 Dnr: TFN.2025.213

Taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2026

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anta föreslagen taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar för 2026.

Ärendebeskrivning

Varje år ses taxan för kommunalt vatten och avlopp (VA) över. Taxan höjdes senast 2025 med 4,5%.

Värnamo kommuns VA-kollektiv har generellt sett en hög kvalitet på vatten- och reningsverk samt en hög ambition gällande ledningsförnyelse. Därför har VA-kollektivet en högre status än i flertalet jämförbara kommuner gällande utförd investeringsnivå. De genomförda investeringarna genererar höga lån för VA-kollektivet och därmed höga räntekostnader och avskrivningskostnader. Detta är viktigt att ha förståelse för när VA-taxan jämförs med andra kommuners. Det kan även noteras att vid jämförelse med andra kommuner i länet är Värnamos VA-taxa likvärdig.

Aktuell bedömning utgår från att räntan har höjts, drift- och underhållskostnader har ökat, slamhanteringen är avslutad på Stomsjö, vilket ger högre kostnader för avyttrande av slam. Kapitaltjänstkostnaderna har också ökat på grund av att investeringstakten har varit relativt hög. Prognosen för 2025 visar en överskriden budget med 5,8 miljoner kronor.

Teknik- och fritidsförvaltningen gör bedömningen att för att täcka ökade kostnader och inte göra underskott på kommunalt vatten och avlopp (som ska vara helt avgiftsfinansierat) behöver taxan för själva vattenförbrukningen (pris per kubikmeter) höjas med 11 %. Taxa för anläggning (anslutning till kommunalt vatten- och avloppsnät) bedöms kunna vara oförändrad.

Kostnadsökningar för abonnenter

Typhus A: Enfamiljshus med 800 m² tomtyta, en boendeyta på mindre än 300 m² och som förbrukar 150 m³ vatten per år och har tjänsterna, vatten, spillvatten och dagvatten. I detta fall ökar årskostnaden från dagens 10 034 kronor till 11 137 kronor. Ökningen blir 1103 kronor om året eller 91 kronor per månad.

Forts.

TFN § 187 (forts.)

Typhus B: Flerfamiljshus med 15 lägenheter, 800 m² tomtyta och som förbrukar 2 000 m³ vatten per år och har tjänsterna, vatten, spillvatten och dagvatten. I detta fall ökar årskostnaden från dagens 92 776 kronor till 102 981 kronor. Ökningen blir 10 205 kronor om året eller 850 kronor per månad.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anta föreslagen taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar för 2026.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

**Tjänsteskrivelse - Förslag till taxa för Värnamo
kommuns allmänna vatten- och
avloppsanläggningar 2026****Ärendebeskrivning**

Varje år ses taxan för kommunalt vatten och avlopp (VA) över. Taxan höjdes senast 2025 med 4,5%. Taxan antas av kommunfullmäktige.

Värnamo kommuns VA-kollektiv har generellt sett en hög kvalitet på vatten- och reningsverk samt en hög ambition gällande ledningsförnyelse. Därför har VA-kollektivet en högre status än i flertalet jämförbara kommuner gällande utförd investeringsnivå. De genomförda investeringarna genererar höga lån för VA-kollektivet och därmed höga räntekostnader och avskrivningskostnader. Detta är viktigt att ha förståelse för när VA-taxan jämförs med andra kommuners. Det kan även noteras att vid jämförelse med andra kommuner i länet är Värnamos VA-taxa likvärdig.

Teknik- och fritidsförvaltningen gör bedömningen att för att täcka ökade kostnader och inte göra underskott på kommunalt vatten och avlopp (som ska vara helt avgiftsfinansierat) behöver taxan för själva vattenförbrukningen (pris per kubikmeter) höjas med 11 %. Taxa för anläggning (anslutning till kommunalt vatten- och avloppsnät) bedöms kunna vara oförändrad.

Se även under rubrik Utredning.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.213

Dnr:

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anta föreslagen taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar för 2026.

Antti Vähäkari
Avdelningschef VA

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Utredning

Varje år ses taxan för kommunalt vatten och avlopp (VA) över. Taxan höjdes senast 2025 med 4,5%.

Värnamo kommuns VA-kollektiv har generellt sett en hög kvalitet på vatten- och reningsverk samt en hög ambition gällande ledningsförnyelse. Därför har VA-kollektivet en högre status än i flertalet jämförbara kommuner gällande utförd investeringsnivå. De genomförda investeringarna genererar höga lån för VA-kollektivet och därmed höga räntekostnader och avskrivningskostnader. Detta är viktigt att ha förståelse för när VA-taxan jämförs med andra kommuners. Det kan även noteras att vid jämförelse med andra kommuner i länet är Värnamos VA-taxa likvärdig.

Aktuell bedömning utgår från att räntan har höjts, drift- och underhållskostnader har ökat, slamhanteringen är avslutad på Stomsjö, vilket ger högre kostnader för avyttrande av slam. Kapitaltjänstkostnaderna har också ökat på grund av att investeringstakten har varit relativt hög. Prognosen för 2025 visar en överskriden budget med 5,8 miljoner kronor. Budgeten är lagd så att det behövs ett tillskott från balanskontot på 3,7 miljoner kronor. Således kommer balanskontot hamna på -2,1 miljoner kronor vid årets slut. Balanskontot utgörs av tidigare års överskott eller underskott.

Teknik- och fritidsförvaltningen gör bedömningen att för att täcka ökade kostnader och inte göra underskott på kommunalt vatten och avlopp (som ska vara helt avgiftsfinansierat) behöver taxan för själva vattenförbrukningen (pris per kubikmeter) höjas med 11 %. Taxa för anläggning (anslutning till kommunalt vatten- och avloppsnät) bedöms kunna vara oförändrad. Detta innebär att intäkterna ökar med 10,9 miljoner kronor per år till 112,5

Höjning i kommuner i länet under 2025

Så här ser det ut i kommuner i Jönköpings län gällande brukningstaxan för Typhus A, (enbostadshus) år 2024 - 2025:

- Värnamo höjde 4,5 % till 2025, årskostnad 10 034 kronor.
- Jönköping höjde 12 % till 2025, årskostnad 7 822 kronor.
- Aneby: höjde 3 % till 2025, årskostnad 14 765 kronor.
- Habo: höjde 10 % till 2025, årskostnad 10 225 kronor.
- Vaggeryd höjde 11 % till 2025, årskostnad 9 943 kronor.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.213

Dnr:

- Nässjö affärsverk höjde 7 % till 2025, årskostnad 11 193 kronor.
- Gislaved höjde med 20 % till 2025, Årskostnad 10 320 kr.
- Gnosjö höjde 19 % till 2025, Årskostnad 12 772 kr.

Kostnadsökningar för abonnenter

Typhus A: Enfamiljshus med 800 m² tomtyta, en boendeyta på mindre än 300 m² och som förbrukar 150 m³ vatten per år och har tjänsterna, vatten, spillvatten och dagvatten. I detta fall ökar årskostnaden från dagens 10 034 kronor till 11 137 kronor. Ökningen blir 1 103 kronor om året eller 91 kronor per månad.

Typhus B: Flerfamiljshus med 15 lägenheter, 800 m² tomtyta och som förbrukar 2 000 m³ vatten per år och har tjänsterna, vatten, spillvatten och dagvatten. I detta fall ökar årskostnaden från dagens 92 776 kronor till 102 981 kronor. Ökningen blir 10 205 kronor om året eller 850 kronor per månad.

KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING

Antagen av kommunfullmäktige 2025-xx-xx § xxx

Gäller från och med 2026-01-01

Ändringar endast på sidan 7 i dokumentet.

Taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar

Huvudman för den allmänna vatten och avloppsanläggningen är Värnamo kommun. Förvaltningen av va-anläggningen handhas av teknik- och fritidsförvaltningen under teknik- och fritidsnämnden. Avgifter enligt denna taxa skall betalas till Värnamo kommun.

I denna taxa hänvisas till "vattentjänstlagen" och då avses Lagen om allmänna vattentjänster (SFS 2006:412)

§ 1

För att täcka nödvändiga kostnader för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar ska ägare av fastighet eller annan avgiftsskyldig inom anläggningens verksamhetsområde betala avgifter enligt denna taxa.

Avgiftsskyldig är alternativt den som enligt 2 och 4 §§ lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) jämföras med fastighetsägare. Avgiftsskyldig för ändamålet Dagvatten gata (Dg) är även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

§ 2

Avgifterna utgörs av anläggningsavgifter (engångsavgift) och bruksavgifter (periodiska avgifter).

§ 3

I dessa taxeföreskrifter avses med

Bostadsfastighet: Fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för bostadsändamål. Med bostadsfastighet jämföras fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd, eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas, för vissa andra ändamål där lokalytan är det viktigaste sett från användarsynpunkt.

Exempel på sådana byggnader är:

Kontor
Butiker
Hotell
Hantverk
Utbildning
Sportanläggning
Förvaltning
Utställningslokaler
Restauranger

Annan fastighet: fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för annat ändamål än bostadsändamål och som inte enligt ovan jämföras med bostadsfastighet.

Obebyggd fastighet: fastighet som enligt detaljplan är avsedd för bebyggande, men inte ännu bebyggs.

Bostadsenhet: ett eller flera utrymmen i byggnad som i upplåtelsehänseende bildar en enhet. I fråga om sådana utrymmen i bostadsfastighet, eller därmed jämförd fastighet, där ovanstående definition ej är tillämplig, räknas varje påbörjat 150-tal m² bruttoarea, (BTA) enligt svensk standard SS 21054:2009, som en bostadsenhet.

Allmän platsmark: mark som i detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) redovisas som allmän plats, eller om marken inte omfattas av detaljplan, väg eller mark som i övrigt motsvarar sådan mark.

§ 4

4.1 Avgift tas ut för nedan angivna ändamål

Ändamål	Anläggningsavgift	Brukningsavgift
V, vattenförsörjning	Ja	Ja
S, spillvattenavlopp	Ja	Ja
Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet	Ja	Ja
Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark såsom gator, vägar, torg och parker	Ja	Ja

4.2 Avgiftsskyldighet för vart och ett av ändamålen V, S och Df inträder när huvudmannen upprättat förbindelsepunkt för ändamålet och informerat fastighetsägaren om förbindelsepunktens läge.

Avleds Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt upprättats, inträder avgiftsskyldighet när åtgärder för bortledning av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.

Härvid förutsätts att samtliga i 24 § första stycket 1 och 2 i lagen om allmänna vattentjänster angivna förutsättningar för avgiftsskyldighet är uppfyllda.

4.3 Avgiftsskyldighet för ändamålet Dg inträder när åtgärder för bortledning av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.

4.4 Avgiftsskyldighet för ändamålet Dg gäller även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

4.5 5 Anläggningsavgift skall beräknas enligt taxa som gäller vid den tidpunkt när avgiftsskyldighet inträder.

Anläggningsavgifter (§§ 5-13)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagda med lagstadgad mervärdesskatt.

87

§ 5

5.1 För bostadsfastighet och därmed jämställd fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		Utan moms	Med 25 % moms
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	48 000 kr	60 000 kr
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	42 800 kr	53 500 kr
c)	en avgift per m2 tomtyta	45,20 kr	56,50 kr
d)	en avgift per bostadsenhet	21 600 kr	27 000 kr
e)*	en grundavgift för bortledning av Df, om bortledning av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats	15 760 kr	19 700 kr

*Avgift enligt 5.1 e) tas ej ut om avgift uttages för Df enligt 5.1 a) och b). I det fall avgift enligt 5.1 e) tas ut reduceras avgift enligt 5.1 a) och 5.1 b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

5.2 2 Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 5.1 a) lika mellan fastigheterna.

5.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner. Vid tredimensionella fastigheter fördelas den tomtyta som är gemensam för fastigheterna i proportion till byggnadernas bruttoarea (BTA).

Avgift enligt 5.1 c) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna enligt 5.1 a), b) och d), eller i det fall förbindelsepunkt för Df inte upprättats, summan av avgifterna enligt 5.1 a), b), d) och e).

Vid ändrade förhållanden enligt 5.5, 5.6, 5.7 och 5.8 tas ut ytterligare avgift enligt 5.1 c) i den mån ovan angiven begränsningsregel så medger och med iakttagande av vad som föreskrivs i 8.2.

5.4 Bostadsenhetsantalet bestäms efter de ritningar enligt vilka bygglov beviljats, eller efter annan ritning eller uppmätning som huvudmannen godkänner.

5.5 Dras ytterligare servisledningar fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter, skall erläggas avgifter enligt 5.1 a) och b).

5.6 Ökas fastighetens tomtyta skall erläggas avgift enligt 5.1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtyteavgift inte skall anses vara förut erlagd.

Vid beräkning av avgift för tillkommande tomtyta iakttas begränsningsregeln i 5.3.

5.7 Sker om- eller tillbyggnad, uppförs ytterligare byggnad eller ersätts riven bebyggelse på fastighet skall erläggas avgift enligt 5.1 d) för varje tillkommande bostadsenhet.

5.8 Tillkommer bortledning av Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för Df upprättats, ska avgift betalas enligt 5.1 e).

§6

6.1 För annan fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

88

Avgift utgår per fastighet med:

		Utan moms	Med 25 % moms
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	48 000 kr	60 000 kr
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	42 800 kr	53 500 kr
c)	en avgift per m2 tomtyta	68 kr	85 kr
d)*	en grundavgift för bortledning av Df, om bortledning av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för DF upprättats	15 760 kr	19 700 kr

* Avgift enligt 6.1 d) tas ej ut om avgift uttages för Df enligt 6.1 a) och b). I det fall avgift enligt 6.1 d) tas ut reduceras avgift enligt 6.1 a) och 6.1 b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

6.2 2 Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 6.1 a) lika mellan fastigheterna.

6.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner.

6.4 Huvudmannen kan, om godtagbar säkerhet ställs, medge anstånd med erläggande av tomtteavgift för andel av fastighets areal, motsvarande mark som tillsvidare inte utnyttjas för verksamheten på fastigheten.

Anstånd medges för viss tid, högst 10 år. Om mark under anståndstiden genom fastighetsbildningsåtgärd frångår fastigheten upphör anståndsmedgivandet att gälla och resterande tomtteavgift förfaller till betalning.

Utestående belopp löper med ränta enligt 5 § räntelagen (SFS 1975:635) från den dag anståndet beviljades tills det anståndet upphör. För tid därefter utgår dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen.

6.5 Dras ytterligare servisledningar fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter skall avgifter erläggas enligt 6.1 a) och b).

6.6 Ökas fastighetens tomtyta, skall erläggas avgift enligt 6.1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtteavgift inte skall anses vara förut erlagd.

6.7 Tillkommer bortledning av Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för Df upprättas, skall erläggas avgift enligt 6.1 d).

§ 7

Utgår

§ 8

8.1 Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, ska reducerade avgifter betalas enligt följande:

89

Avgift för framdragen servisledning	
En ledning	70 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)
Två ledningar	85 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)
Tre ledningar	100 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)

Avgifter i övrigt

Ändamål		V	S	Df	Dg
<i>Bostadsfastighet</i>					
Avgift per uppsättning FP	5.1 b)	30 %	50 %	20 %	-
Tomtyteavgift	5.1 c)	30 %	50 %	-	20 %
Bostadsenhetsavgift	5.1.d)	30 %	50 %	-	20 %
Grundavgift Df utan FP	5.1 e)	-	-	100 %	-
<i>Annan fastighet</i>					
Avgift per FP	6.1 b)	30 %	50 %	20 %	-
Tomtyteavgift	6.1 c)	30 %	50 %	-	20 %
Grundavgift Df utan FP	6.1 d)	-	-	100 %	-

För avgiftsändamålet Df tas endast en av avgifterna ut enligt 5.1 b) respektive 5.1 e), eller 6.1 b) respektive 6.1 d).

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

8.2 Inträder avgiftsskyldighet för ändamål, för vilket avgiftsskyldighet inte tidigare förelagt, ska erläggas avgifter enligt 8.1.

Vid tillämpning av begränsningsregeln enligt 5.3 inräknas de sammanlagda avgifterna för tillkommande servisledningar inte till högre belopp än 100 % av avgiften enligt 5.1 a), även om servisledningarna lagts vid olika tillfällen och avgifterna därmed blivit högre.

8.3 För servisledning som på fastighetsägarens begäran utförs senare än övriga servisledningar för fastigheten skall, utöver avgift enligt 8.1, erläggas en etableringsavgift om 25 % av avgiften enligt 5.1 a). Etableringsavgiften avses täcka huvudmannens merkostnader till följd av att arbetet inte utförs i samband med framdragning av övriga servisledningar.

§ 9

Utgår

§ 10

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster, avgifter utgå enligt särskilt antagen särtaxa.

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 5-9 får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 11

11.1 Sedan avgiftsskyldighet inträtt, skall avgift betalas inom tid som anges i räkning.

11.2 Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i räkningen, skall erläggas dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen från den dag betalningen skulle ha skett.

11.3 Enligt 36§ lagen om allmänna vattentjänster skall en anläggningsavgift fördelas på årliga inbetalningar under en viss tid, längst tio år, om avgiften uppgår till belopp som är betungande med hänsyn till fastighetens ekonomiska bärkraft och övriga omständigheter, om fastighetsägaren så begär och godtagbar säkerhet ställs. Ränta skall erläggas enligt 5 § räntelagen på varje del av avgiften som förfaller till betalning i framtiden från den dag då den första inbetalningen skall ske till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas enligt 11.2.

11.4 Avgiftsskyldighet enligt 5.6, 5.7, 6.6 eller 7.2 föreligger, då bygglov för avsett ändrat förhållande meddelats eller ändrat förhållande – t ex ökning av tomtyta – inträtt utan att bygglov erfordrats eller meddelats. Det åligger fastighetsägaren att omgående anmäla till huvudmannen när det ändrade förhållandet inträtt. Försummar fastighetsägaren denna anmälningsplikt, tas dröjsmålsränta enligt 11.2 ut för tiden från det två månader förflutit sedan avgiftsskyldighet inträdde och fram till dess tilläggsavgiften betalas.

§ 12

12.1 Om efter ansökan från fastighetsägare och särskilt medgivande av huvudmannen ledningar utförts på annat sätt eller försetts med andra anordningar än huvudmannen bedömt nödvändiga, skall fastighetsägaren som begärt arbetets utförande ersätta huvudmannen överenskomna kostnader härför.

12.2 Om en fastighetsägare begär att ny servisledning skall utföras i stället för redan befintlig och finner huvudmannen skäl att bifalla ansökan om detta, är fastighetsägaren skyldig att bekosta dels den nya servisledningens allmänna del med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick, dels borttagandet av den tidigare servisledningens allmänna del.

12.3 Finner huvudmannen påkallat att utföra ny servisledning i stället för och med annat läge än redan befintlig, är huvudmannen skyldig att ersätta fastighetsägaren dennes kostnad för fastighetens del av den nya servisledningen och dess inkoppling med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick.

§ 13

Avgifter enligt 5 – 12 §§ är baserade på ett medelvärde på serie 311 och 322 i entreprenadindex (indextal maj 2019). När detta index ändras, har huvudmannen rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

Reglerade avgifter avrundas beträffande avgift enligt 5.1 a), b) och d) samt 6.1 a) och b) till närmast hela kronor.

Brukningsavgifter (§§ 14-22)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagda med lagstadgad mervärdesskatt.

91

§ 14

För bebyggd fastighet skall erläggas brukningsavgift. Avgift utgår per fastighet med:
(priser i rött är 2025 års taxa)

	Utan moms	Med 25 % moms
a) en fast avgift per år	3 202 kr (2885 kr)	4003 kr (3606 kr)
b) en avgift per m3 levererat vatten	25,50 kr (23 kr)	32 kr (29 kr)
c) en avgift per år och bostadsenhet för bostadsfastighet och därmed jämförd fastighet	1 845 kr (1662 kr)	2 306 kr (2078 kr)
d) en avgift per år och m2 tomtyta för annan fastighet	2,33 kr (2,10 kr)	2,91 kr (2,63 kr)

14.1 Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål reduceras

avgifterna. Följande avgifter skall därvid erläggas för respektive ändamål:

		V	S	Df	Dg
Fast avgift	14.1 a)	30 %	60 %	5 %	5 %
Avgift per m3	14.1 b)	35 %	65 %	-	-
Avgift per bostadsenhet	14.1 c)	20 %	55 %	20 %	5 %
Avgift per tomtyta	14.1 d)	20 %	50 %	25 %	5 %

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

14.2 Fastighetsägaren är betalningsansvarig för allt vatten som levereras till fastigheten. Har huvudmannen bestämt att för bebyggd fastighet vattenförbrukningen tillsvidare inte skall fastställas genom mätning, tas avgift enligt 14.1 b) ut efter en antagen förbrukning om 250 m3/bostadsenhet och år i permanentbostad och med 150 m3/bostadsenhet och år för fritidsbostad.

14.3 För så kallat byggvatten skall erläggas brukningsavgift enligt 14.1 b). Om mätning inte sker, antas den förbrukade vattenmängden uppgå till 50 m3 per bostadsenhet och år. Begär fastighetsägare och finner huvudman det lämpligt monteras vattenmätare.

Avgift för byggvatten utgår från den tidpunkt byggnaden blivit utstakad av byggnadsnämnden.

14.4 För extra mätställe (mätställe utöver ett per fastighet) skall erläggas en årlig avgift med ett belopp motsvarande 50 % av den fasta avgiften enligt 14.1 a). Beloppet avrundas till närmaste hela kronor.

Parallellkopplade vattenmätare räknas som ett mätställe.

14.5 Antas mätaren visa annan förbrukning än den verkliga, låter huvudmannen undersöka mätaren, om huvudmannen finner det nödvändigt eller om fastighetsägaren begär det.

Vid ovan avsedd undersökning eller prövning bestäms mätarens felvisning i två kontrollpunkter enligt SWEDAC:s föreskrifter om vatten- och värmemätare, STAFS 2014:3.

Kan mätfelets storlek inte bestämmas eller har mätaren inte fungerat, har huvudmannen rätt att uppskatta förbrukningen.

Fastighetsägare som inte godtar huvudmannens beslut efter genomförd undersökning eller huvudmannens uppskattning av förbrukningen, kan begära prövning hos Mark- och miljödomstolen.

92

14.6 Har fastighetsägare begärt undersökning av vattenmätare och mätaren härvid godkänns, skall fastighetsägaren ersätta huvudmannen för undersökningskostnaderna i enlighet med vad som framgår av § 18.

14.7 För spillvattenmängd, som enligt huvudmannens medgivande avleds till dagvattenledning (kylvatten o d), skall erläggas avgift med 20 % av avgiften enligt 14.1 b).

Beloppet avrundas till närmaste hela örestal.

§ 15

Utgår

§ 16

Tillförs avloppsnätet större spillvattenmängd än som svarar mot levererad vattenmängd eller avleds inte hela den levererade vattenmängden till avloppsnätet skall avgift för spillvattenavlopp erläggas efter den mängd spillvatten som avleds till avloppsnätet.

Mängden skall bestämmas genom mätning på fastighetsägarens bekostnad av ifrågavarande vatten- eller spillvattenmängd eller på annat sätt som överenskommits mellan huvudmannen och fastighetsägaren.

En förutsättning för att avgiften för avlett spillvatten skall debiteras efter annan grund än efter levererad mängd vatten är att skillnaden mellan mängderna vatten och spillvatten är avsevärd.

§ 17

Utgår

§ 18

Har huvudmannen på fastighetsägarens begäran vidtagit åtgärd eller har på grund av att fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet vattentillförseln avstängts eller reducerats eller annan åtgärd vidtagits av huvudmannen debiteras följande avgifter:

	Utan moms	Med 25 % moms
Nedtagning eller uppsättning vattenmätare i enbostadshus	750 kr	937,50 kr
Nedtagning eller uppsättning vattenmätare i övriga fastigheter	750 kr	937,50 kr
Avstängning eller påsläpp av vattentillförsel	375 kr	468,75 kr
Undersökning av vattenmätare	1 125 kr	1 406,25 kr
Länsning av vattenmätarbrunn	1 312,50 kr	1 640 kr
Byte av skadad eller sönderfrusen vattenmätare inklusive ny vattenmätare, enbostadshus	1 350 kr	1 687,50 kr
Förgäves besök vid avtalad tid	375 kr	468,75 kr

För arbeten som på fastighetsägarens begäran utförs utanför ordinarie arbetstid debiteras ett tillägg om 100 % av ovan angivna belopp.

§ 19

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster avgifter utgå enligt särskilt antagen särtaxa.

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 14-17 får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 20

Avgift enligt 14.1 a), c) och d) debiteras i förskott per månad enligt beslut av huvudmannen. Avgift enligt 14.1 b) debiteras i efterskott på grundval av enligt mätning förbrukad vattenmängd, uppskattad förbrukning eller annan grund som anges i §§ 14 och 16.

Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i fakturan, skall erläggas dröjsmålsränta på obetalt belopp enligt 6 § räntelagen från den dag betalningen skulle skett.

Sker enligt huvudmannens beslut mätaravläsning inte för varje debitering, får mellanliggande debiteringar ske efter uppskattad förbrukning. Mätaravläsning och debitering efter verklig förbrukning bör ske i genomsnitt minst en gång per år. Avläsning och debitering bör därjämte ske på fastighetsägarens begäran med anledning av fastighetsöverlåtelse.

§ 21

Har fastighetsägare begärt att huvudmannen skall företa åtgärd för att underlätta eller möjliggöra dens brukande av anläggningen i visst fall eller avseende eller har i övrigt särskild åtgärd påkallats på grund av fastighetens VA-förhållanden, får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 22

Utgår

Taxans införande (§§ 23)**§ 23**

Denna taxa träder i kraft 2026-01-01. De bruksavgifter som är baserade på uppmätning hos fastighetsägare, skall därvid tillämpas i fråga om den vattenmängd som levereras och den spillvattenmängd som släpps ut efter den ovan angivna dagen för taxans ikraftträdande.

Mål som rör tvist mellan fastighetsägare och huvudmannen beträffande tillämpning och tolkning av denna taxa prövas av Mark- och miljödomstolen jämlikt 53 § lagen om allmänna vattentjänster.

KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING

Antagen av kommunfullmäktige 2024-10-31 § 134

Gäller från och med 2025-01-01

Taxa för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar

Huvudman för den allmänna vatten och avloppsanläggningen är Värnamo kommun. Förvaltningen av va-anläggningen handhas av teknik- och fritidsförvaltningen under teknik- och fritidsnämnden. Avgifter enligt denna taxa skall betalas till Värnamo kommun.

I denna taxa hänvisas till "vattentjänstlagen" och då avses Lagen om allmänna vattentjänster (SFS 2006:412)

§ 1

För att täcka nödvändiga kostnader för Värnamo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar ska ägare av fastighet eller annan avgiftsskyldig inom anläggningens verksamhetsområde betala avgifter enligt denna taxa.

Avgiftsskyldig är alternativt den som enligt 2 och 4 §§ lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) jämställs med fastighetsägare. Avgiftsskyldig för ändamålet Dagvatten gata (Dg) är även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

§ 2

Avgifterna utgörs av anläggningsavgifter (engångsavgift) och bruksavgifter (periodiska avgifter).

§ 3

I dessa taxeföreskrifter avses med

Bostadsfastighet: Fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för bostadsändamål. Med bostadsfastighet jämställs fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd, eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas, för vissa andra ändamål där lokalytan är det viktigaste sett från användarsynpunkt.

Exempel på sådana byggnader är:

- Kontor
- Butiker
- Hotell
- Hantverk
- Utbildning
- Sportanläggning
- Förvaltning
- Utställningslokaler
- Restauranger

Annan fastighet: fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för annat ändamål än bostadsändamål och som inte enligt ovan jämföras med bostadsfastighet.

Obebyggd fastighet: fastighet som enligt detaljplan är avsedd för bebyggande, men inte ännu bebyggs.

Bostadsenhet: ett eller flera utrymmen i byggnad som i upplåtelsehänseende bildar en enhet. I fråga om sådana utrymmen i bostadsfastighet, eller därmed jämförd fastighet, där ovanstående definition ej är tillämplig, räknas varje påbörjat 150-tal m² bruttoarea, (BTA) enligt svensk standard SS 21054:2009, som en bostadsenhet.

Allmän platsmark: mark som i detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) redovisas som allmän plats, eller om marken inte omfattas av detaljplan, väg eller mark som i övrigt motsvarar sådan mark.

§ 4

4.1 Avgift tas ut för nedan angivna ändamål

Ändamål	Anläggningsavgift	Brukningsavgift
V, vattenförsörjning	Ja	Ja
S, spillvattenavlopp	Ja	Ja
Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet	Ja	Ja
Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark såsom gator, vägar, torg och parker	Ja	Ja

4.2 Avgiftsskyldighet för vart och ett av ändamålen V, S och Df inträder när huvudmannen upprättat förbindelsepunkt för ändamålet och informerat fastighetsägaren om förbindelsepunktens läge.

Avleds Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt upprättats, inträder avgiftsskyldighet när åtgärder för bortledning av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.

Härvid förutsätts att samtliga i 24 § första stycket 1 och 2 i lagen om allmänna vattentjänster angivna förutsättningar för avgiftsskyldighet är uppfyllda.

4.3 Avgiftsskyldighet för ändamålet Dg inträder när åtgärder för bortledning av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.

4.4 Avgiftsskyldighet för ändamålet Dg gäller även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

4.5 5 Anläggningsavgift skall beräknas enligt taxa som gäller vid den tidpunkt när avgiftsskyldighet inträder.

Anläggningsavgifter (§§ 5-13)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagda med lagstadgad mervärdesskatt.

96

§ 5

5.1 För bostadsfastighet och därmed jämställd fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		Utan moms	Med 25 % moms
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	48 000 kr	60 000 kr
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	42 800 kr	53 500 kr
c)	en avgift per m2 tomtyta	45,20 kr	56,50 kr
d)	en avgift per bostadsenhet	21 600 kr	27 000 kr
e)*	en grundavgift för bortledning av Df, om bortledning av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats	15 760 kr	19 700 kr

*Avgift enligt 5.1 e) tas ej ut om avgift uttages för Df enligt 5.1 a) och b). I det fall avgift enligt 5.1 e) tas ut reduceras avgift enligt 5.1 a) och 5.1 b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

5.2 2 Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 5.1 a) lika mellan fastigheterna.

5.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner. Vid tredimensionella fastigheter fördelas den tomtyta som är gemensam för fastigheterna i proportion till byggnadernas bruttoarea (BTA).

Avgift enligt 5.1 c) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna enligt 5.1 a), b) och d), eller i det fall förbindelsepunkt för Df inte upprättats, summan av avgifterna enligt 5.1 a), b), d) och e).

Vid ändrade förhållanden enligt 5.5, 5.6, 5.7 och 5.8 tas ut ytterligare avgift enligt 5.1 c) i den mån ovan angiven begränsningsregel så medger och med iakttagande av vad som föreskrivs i 8.2.

5.4 Bostadsenhetsantalet bestäms efter de ritningar enligt vilka bygglov beviljats, eller efter annan ritning eller uppmätning som huvudmannen godkänner.

5.5 Dras ytterligare servisledningar fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter, skall erläggas avgifter enligt 5.1 a) och b).

5.6 Ökas fastighetens tomtyta skall erläggas avgift enligt 5.1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtyteavgift inte skall anses vara förut erlagd.

Vid beräkning av avgift för tillkommande tomtyta iakttas begränsningsregeln i 5.3.

5.7 Sker om- eller tillbyggnad, uppförs ytterligare byggnad eller ersätts riven bebyggelse på fastighet skall erläggas avgift enligt 5.1 d) för varje tillkommande bostadsenhet.

5.8 Tillkommer bortledning av Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för Df upprättats, ska avgift betalas enligt 5.1 e).

§6

6.1 För annan fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

97

Avgift utgår per fastighet med:

		Utan moms	Med 25 % moms
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	48 000 kr	60 000 kr
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	42 800 kr	53 500 kr
c)	en avgift per m2 tomtyta	68 kr	85 kr
d)*	en grundavgift för bortledande av Df, om bortledande av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för DF upprättats	15 760 kr	19 700 kr

* Avgift enligt 6.1 d) tas ej ut om avgift uttages för Df enligt 6.1 a) och b). I det fall avgift enligt 6.1 d) tas ut reduceras avgift enligt 6.1 a) och 6.1 b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

6.2 2 Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 6.1 a) lika mellan fastigheterna.

6.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner.

6.4 Huvudmannen kan, om godtagbar säkerhet ställs, medge anstånd med erläggande av tomtteavgift för andel av fastighets areal, motsvarande mark som tillsvidare inte utnyttjas för verksamheten på fastigheten.

Anstånd medges för viss tid, högst 10 år. Om mark under anståndstiden genom fastighetsbildningsåtgärd frångår fastigheten upphör anståndsmedgivandet att gälla och resterande tomtteavgift förfaller till betalning.

Utestående belopp löper med ränta enligt 5 § räntelagen (SFS 1975:635) från den dag anståndet beviljades tills det anståndet upphör. För tid därefter utgår dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen.

6.5 Dras ytterligare servisledningar fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter skall avgifter erläggas enligt 6.1 a) och b).

6.6 Ökas fastighetens tomtyta, skall erläggas avgift enligt 6.1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtteavgift inte skall anses vara förut erlagd.

6.7 Tillkommer bortledning av Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för Df upprättas, skall erläggas avgift enligt 6.1 d).

§ 7

Utgår

§ 8

8.1 Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, ska reducerade avgifter betalas enligt följande:

98

Avgift för framdragen servisledning	
En ledning	70 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)
Två ledningar	85 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)
Tre ledningar	100 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)

Avgifter i övrigt

Ändamål		V	S	Df	Dg
<i>Bostadsfastighet</i>					
Avgift per uppsättning FP	5.1 b)	30 %	50 %	20 %	-
Tomtyteavgift	5.1 c)	30 %	50 %	-	20 %
Bostadsenhetsavgift	5.1.d)	30 %	50 %	-	20 %
Grundavgift Df utan FP	5.1 e)	-	-	100 %	-
<i>Annan fastighet</i>					
Avgift per FP	6.1 b)	30 %	50 %	20 %	-
Tomtyteavgift	6.1 c)	30 %	50 %	-	20 %
Grundavgift Df utan FP	6.1 d)	-	-	100 %	-

För avgiftsändamålet Df tas endast en av avgifterna ut enligt 5.1 b) respektive 5.1 e), eller 6.1 b) respektive 6.1 d).

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

8.2 Inträder avgiftsskyldighet för ändamål, för vilket avgiftsskyldighet inte tidigare förelagt, ska erläggas avgifter enligt 8.1.

Vid tillämpning av begränsningsregeln enligt 5.3 inräknas de sammanlagda avgifterna för tillkommande servisledningar inte till högre belopp än 100 % av avgiften enligt 5.1 a), även om servisledningarna lagts vid olika tillfällen och avgifterna därmed blivit högre.

8.3 För servisledning som på fastighetsägarens begäran utförs senare än övriga servisledningar för fastigheten skall, utöver avgift enligt 8.1, erläggas en etableringsavgift om 25 % av avgiften enligt 5.1 a). Etableringsavgiften avses täcka huvudmannens merkostnader till följd av att arbetet inte utförs i samband med framdragning av övriga servisledningar.

§ 9

Utgår

§ 10

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster, avgifter utgå enligt särskilt antagen särtaxa.

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 5-9 får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 11

11.1 Sedan avgiftsskyldighet inträtt, skall avgift betalas inom tid som anges i räkning.

11.2 Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i räkningen, skall erläggas dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen från den dag betalningen skulle ha skett.

11.3 Enligt 36§ lagen om allmänna vattentjänster skall en anläggningsavgift fördelas på årliga inbetalningar under en viss tid, längst tio år, om avgiften uppgår till belopp som är betungande med hänsyn till fastighetens ekonomiska bärkraft och övriga omständigheter, om fastighetsägaren så begär och godtagbar säkerhet ställs. Ränta skall erläggas enligt 5 § räntelagen på varje del av avgiften som förfaller till betalning i framtiden från den dag då den första inbetalningen skall ske till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas enligt 11.2.

11.4 Avgiftsskyldighet enligt 5.6, 5.7, 6.6 eller 7.2 föreligger, då bygglov för avsett ändrat förhållande meddelats eller ändrat förhållande – t ex ökning av tomtyta – inträtt utan att bygglov erfordrats eller meddelats. Det åligger fastighetsägaren att omgående anmäla till huvudmannen när det ändrade förhållandet inträtt. Försummar fastighetsägaren denna anmälningsplikt, tas dröjsmålsränta enligt 11.2 ut för tiden från det två månader förflutit sedan avgiftsskyldighet inträdde och fram till dess tilläggsavgiften betalas.

§ 12

12.1 Om efter ansökan från fastighetsägare och särskilt medgivande av huvudmannen ledningar utförts på annat sätt eller försetts med andra anordningar än huvudmannen bedömt nödvändiga, skall fastighetsägaren som begärt arbetets utförande ersätta huvudmannen överenskomna kostnader härför.

12.2 Om en fastighetsägare begär att ny servisledning skall utföras i stället för redan befintlig och finner huvudmannen skäl att bifalla ansökan om detta, är fastighetsägaren skyldig att bekosta dels den nya servisledningens allmänna del med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick, dels borttagandet av den tidigare servisledningens allmänna del.

12.3 Finner huvudmannen påkallat att utföra ny servisledning i stället för och med annat läge än redan befintlig, är huvudmannen skyldig att ersätta fastighetsägaren dennes kostnad för fastighetens del av den nya servisledningen och dess inkoppling med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick.

§ 13

Avgifter enligt 5 – 12 §§ är baserade på ett medelvärde på serie 311 och 322 i entreprenadindex (indextal maj 2019). När detta index ändras, har huvudmannen rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

Reglerade avgifter avrundas beträffande avgift enligt 5.1 a), b) och d) samt 6.1 a) och b) till närmast hela kronor.

Brukningsavgifter (§§ 14-22)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagda med lagstadgad mervärdesskatt.

100

§ 14

14.1 För bebyggd fastighet skall erläggas

brukningsavgift. Avgift utgår per fastighet med:

	Utan moms	Med 25 % moms
a) en fast avgift per år	2 885 kr	3 606 kr
b) en avgift per m3 levererat vatten	23 kr	29 kr
c) en avgift per år och bostadsenhet för bostadsfastighet och därmed jämfördd fastighet	1 662 kr	2 078 kr
d) en avgift per år och m2 tomtyta för annan fastighet	2,10 kr	2,63 kr

14.2 Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål reduceras

avgifterna. Följande avgifter skall därvid erläggas för respektive ändamål:

		V	S	Df	Dg
Fast avgift	14.1 a)	30 %	60 %	5 %	5 %
Avgift per m3	14.1 b)	35 %	65 %	-	-
Avgift per bostadsenhet	14.1 c)	20 %	55 %	20 %	5 %
Avgift per tomtyta	14.1 d)	20 %	50 %	25 %	5 %

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

14.3 Fastighetsägaren är betalningsansvarig för allt vatten som levereras till fastigheten. Har huvudmannen bestämt att för bebyggd fastighet vattenförbrukningen tillsvidare inte skall fastställas genom mätning, tas avgift enligt 14.1 b) ut efter en antagen förbrukning om 250 m3/bostadsenhet och år i permanentbostad och med 150 m3/bostadsenhet och år för fritidsbostad.

14.4 För så kallat byggvatten skall erläggas brukningsavgift enligt 14.1 b). Om mätning inte sker, antas den förbrukade vattenmängden uppgå till 50 m3 per bostadsenhet och år. Begär fastighetsägare och finner huvudman det lämpligt monteras vattenmätare.

Avgift för byggvatten utgår från den tidpunkt byggnaden blivit utstakad av byggnadsnämnden.

14.5 För extra mätställe (mätställe utöver ett per fastighet) skall erläggas en årlig avgift med ett belopp motsvarande 50 % av den fasta avgiften enligt 14.1 a). Beloppet avrundas till närmaste hela kronor.

Parallellkopplade vattenmätare räknas som ett mätställe.

14.6 Antas mätaren visa annan förbrukning än den verkliga, låter huvudmannen undersöka mätaren, om huvudmannen finner det nödvändigt eller om fastighetsägaren begär det.

Vid ovan avsedd undersökning eller prövning bestäms mätarens felvisning i två kontrollpunkter enligt SWEDAC:s föreskrifter om vatten- och värmemätare, STAFS 2014:3.

Kan mätfelets storlek inte bestämmas eller har mätaren inte fungerat, har huvudmannen rätt att uppskatta förbrukningen.

Fastighetsägare som inte godtar huvudmannens beslut efter genomförd undersökning eller huvudmannens uppskattning av förbrukningen, kan begära prövning hos Mark- och miljödomstolen.

101

14.7 Har fastighetsägare begärt undersökning av vattenmätare och mätaren härvid godkänns, skall fastighetsägaren ersätta huvudmannen för undersökningskostnaderna i enlighet med vad som framgår av § 18.

14.8 För spillvattenmängd, som enligt huvudmannens medgivande avleds till dagvattenledning (kylvatten o d), skall erläggas avgift med 20 % av avgiften enligt 14.1 b).

Beloppet avrundas till närmaste hela örestal.

§ 15

Utgår

§ 16

Tillförs avloppsnätet större spillvattenmängd än som svarar mot levererad vattenmängd eller avleds inte hela den levererade vattenmängden till avloppsnätet skall avgift för spillvattenavlopp erläggas efter den mängd spillvatten som avleds till avloppsnätet.

Mängden skall bestämmas genom mätning på fastighetsägarens bekostnad av ifrågavarande vatten- eller spillvattenmängd eller på annat sätt som överenskommits mellan huvudmannen och fastighetsägaren.

En förutsättning för att avgiften för avlett spillvatten skall debiteras efter annan grund än efter levererad mängd vatten är att skillnaden mellan mängderna vatten och spillvatten är avsevärd.

§ 17

Utgår

§ 18

Har huvudmannen på fastighetsägarens begäran vidtagit åtgärd eller har på grund av att fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet vattentillförseln avstängts eller reducerats eller annan åtgärd vidtagits av huvudmannen debiteras följande avgifter:

	Utan moms	Med 25 % moms
Nedtagning eller uppsättning vattenmätare i enbostadshus	750 kr	937,50 kr
Nedtagning eller uppsättning vattenmätare i övriga fastigheter	750 kr	937,50 kr
Avstängning eller påsläpp av vattentillförsel	375 kr	468,75 kr
Undersökning av vattenmätare	1 125 kr	1 406,25 kr
Länsning av vattenmätarbrunn	1 312,50 kr	1 640 kr
Byte av skadad eller sönderfrusen vattenmätare inklusive ny vattenmätare, enbostadshus	1 350 kr	1 687,50 kr
Förgäves besök vid avtalad tid	375 kr	468,75 kr

För arbeten som på fastighetsägarens begäran utförs utanför ordinarie arbetstid debiteras ett tillägg om 100 % av ovan angivna belopp.

§ 19

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster avgifter utgå enligt särskilt antagen särtaxa.

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 14-17 får huvudmannen i stället

komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

102

§ 20

Avgift enligt 14.1 a), c) och d) debiteras i förskott per månad enligt beslut av huvudmannen. Avgift enligt 14.1 b) debiteras i efterskott på grundval av enligt mätning förbrukad vattenmängd, uppskattad förbrukning eller annan grund som anges i §§ 14 och 16.

Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i fakturan, skall erläggas dröjsmålsränta på obetalt belopp enligt 6 § räntelagen från den dag betalningen skulle skett.

Sker enligt huvudmannens beslut mätaravläsning inte för varje debitering, får mellanliggande debiteringar ske efter uppskattad förbrukning. Mätaravläsning och debitering efter verklig förbrukning bör ske i genomsnitt minst en gång per år. Avläsning och debitering bör därjämte ske på fastighetsägarens begäran med anledning av fastighetsöverlåtelse.

§ 21

Har fastighetsägare begärt att huvudmannen skall företa åtgärd för att underlätta eller möjliggöra dens brukande av anläggningen i visst fall eller avseende eller har i övrigt särskild åtgärd påkallats på grund av fastighetens VA-förhållanden, får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 22

Utgår

Taxans införande (§§ 23)

§ 23

Denna taxa träder i kraft 2025-01-01. De bruksavgifter som är baserade på uppmätning hos fastighetsägare, skall därvid tillämpas i fråga om den vattenmängd som levereras och den spillvattenmängd som släpps ut efter den ovan angivna dagen för taxans ikraftträdande.

Mål som rör tvist mellan fastighetsägare och huvudmannen beträffande tillämpning och tolkning av denna taxa prövas av Mark- och miljödomstolen jämlikt 53 § lagen om allmänna vattentjänster.

§ 208 Dnr: TFN.2023.393

Slutredovisning av projekt VA Hamra, projektnummer 301016

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 2 miljoner kronor ur investeringsbudget 2025 till projekt VA Hamra, projektnummer 301016,

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att godkänna teknik- och fritidsförvaltningens slutredovisning av projekt VA Hamra, projektnummer 301016 samt

att överskottet på 1 190 861 kronor regleras i 2025 års bokslut.

Ärendebeskrivning

Projektet VA Hamra har beslutats att inte utföras. I projektet har de genomförts projektering, inmätning, samt ett flertal utredningar. Eftersom beslut har fattats att inte utföra projektet är det dags att slutredovisa upparbetad kostnad för projekt 301016.

Historik, tider och information

Projektstart år (2019)

Projektslut 2024-06-30

Viktiga händelser under projektets gång:

Kommunstyrelsen beslutade 2013, den 16 september att VA-lösningen för Hamra bör utgöras av en allmän anläggning med lokal lösning.

Kommunfullmäktige tog beslut om att inrätta verksamhetsområde för spillvatten i Hamra 2020-01-30.

Därefter påbörjades arbetet med att utreda, projektera och mäta in. En dialog har skett med Lantmäteriet för att rådighet över marken där VA-anläggningen skulle anläggas.

2025-04-24 tog kommunfullmäktige ett beslut att återta beslutet om verksamhetsområde för Hamra. Därmed är projektet inte längre aktivt, utan läggs ner. De kostnader som projektet haft redovisas.

Ekonomi i projektet 301016:

Kommunfullmäktige beslutade att anvisa 2 miljoner kronor ur 2020 års investeringsbudget för projektering och planering av spillvatten i Hamra projekt 301016 (KF§118 2020).

Vid ombudgetering 2020 flyttades 1 miljon kronor till 2021 eftersom begränsat utfall uppstod 2020.

Forts.

TFN § 208 (forts.)

Kommunfullmäktige beslutade att anvisa 1 miljon kronor ur 2021 års investeringsbudget till fortsatt projektering och planering av spillvatten i Hamra projekt 301016 (KF§11 2021).

Vid ombudgetering 2022 flyttades anvisade medel 1,521 miljoner kronor framåt i tiden och åter till kommunfullmäktige eftersom begränsat utfall bedömdes för året. Projektet fortsatte enligt kommunfullmäktiges beslut med projektering och utredning, medlen fanns dock på kommunfullmäktige och anvisades inte ner till teknik- och fritidsnämnden enligt rutin vilket var avsikten. Det är därför en anvisning av medel sker i slutredovisningen.

År 2023 Tfn § 207 lyftes ärende för anvisade medel från kommunfullmäktige. Ärendet bordlades 3 september 2024, samt remitterades till kommunledningsförvaltningen 1 oktober 2024 för att undersöka kommunens möjligheter att vid ordnande av VA-anläggning friskriva sig från att betala ersättning till ägare av enskilda anläggningar. Vid sammanträdet den 18 februari 2025 informerades att kommunledningsförvaltningen återkopplat att det inte finns en sådan möjlighet. Kommunstyrelsen beslutade den 18 februari 2025 § 47 att bordlägga ärendet.

Ekonomi

Anvisade medel enligt följande:

Beslut Kf § 118, 2020	2 000 000 kr
Beslut Kf § 187, 2020	-1 000 000 kr*
Beslut Kf § 11, 2021	1 000 000 kr
Beslut Kf § 47, 2022	-1 521 000 kr*
Totalbudget	479 000 kr

*Ombudgetering av medlen flyttades framåt i tiden.

Kostnader 2019	32 890 kr
Kostnader 2020	363 034 kr
Kostnader 2021	82 858 kr
Kostnader 2022	425 380 kr
Kostnader 2023	383 247 kr
Kostnader 2024	730 kr
Totalkostnader	1 288 139 kr

Underskott på projektet (TFN)	809 139 kr
(479 000 kr -1 288 139 kr)	
Investeringsbudget 2025 (KF)	2 000 000 kr
Överskott på projektet (KF)	1 190 861 kr

Forts.

TFN § 208 (forts.)

Sammanfattning

Projektet är nedlagt och arbeten kommer inte utföras enligt beslut från KF vilket föranleder till att projektet slutredovisas. Omfattande utredning och projektering är genomförd och behöver finansieras.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 2 miljoner kronor ur investeringsbudget 2025 till projekt VA Hamra, projektnummer 301016,
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att godkänna teknik- och fritidsförvaltningens slutredovisning av projekt VA Hamra, projektnummer 301016 samt
- att** överskottet på 1 190 861 kronor regleras i 2025 års bokslut.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse – Slutredovisning av projekt VA Hamra, projektnummer 301016

Ärendebeskrivning

Projektet VA Hamra har beslutats att inte utföras. I projektet har de genomförts projektering, inmätning, samt ett flertal utredningar. Eftersom beslut har fattats att inte utföra projektet är det dags att slutredovisa upparbetad kostnad för projekt 301016.

Beställare av projektet

Teknik- och fritidsförvaltningen, VA.

Entreprenadform

Entreprenadformen som har använts är ABT06 som står för Allmänna bestämmelser för totalentreprenader 2006, och som innebär att beställaren beskriver en önskad funktion och entreprenören tar fram handlingar och ansvarar för att rätt funktions finns, även kallat totalentreprenad.

Historik, tider och information

Projektstart år (2019)

Projektslut 2024-06-30

Viktiga händelser under projektets gång:

Kommunstyrelsen beslutade 2013, den 16 september att VA-lösningen för Hamra bör utgöras av en allmän anläggning med lokal lösning. Kommunfullmäktige tog beslut om att inrätta verksamhetsområde för spillvatten i Hamra 2020-01-30.

Därefter påbörjades arbetet med att utreda, projektera och mäta in. En dialog har skett med Lantmäteriet för att rådighet över marken där VA-anläggningen skulle anläggas.

2025-04-24 tog kommunfullmäktige ett beslut att återta beslutet om verksamhetsområde för Hamra. Därmed är projektet inte längre aktivt, utan läggs ner. De kostnader som projektet haft redovisas.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2023.393

Dnr:

Ekonomi i projektet 301016:

Kommunfullmäktige beslutade att anvisa 2 miljoner kronor ur 2020 års investeringsbudget för projektering och planering av spillvatten i Hamra projekt 301016 (KF§118 2020).

Vid ombudgetering 2020 flyttades 1 miljon kronor till 2021 eftersom begränsat utfall uppstod 2020.

Kommunfullmäktige beslutade att anvisa 1 miljon kronor ur 2021 års investeringsbudget till fortsatt projektering och planering av spillvatten i Hamra projekt 301016 (KF§11 2021).

Vid ombudgetering 2022 flyttades anvisade medel 1,521 miljoner kronor framåt i tiden och åter till kommunfullmäktige eftersom begränsat utfall bedömdes för året. Projektet fortsatte enligt kommunfullmäktiges beslut med projektering och utredning, medlen fanns dock på kommunfullmäktige och anvisades inte ner till teknik- och fritidsnämnden enligt rutin vilket var avsikten. Det är därför en anvisning av medel sker i slutredovisningen.

År 2023 Tfn § 207 lyftes ärende för anvisade medel från kommunfullmäktige. Ärendet bordlades 3 september 2024, samt remitterades till kommunledningsförvaltningen 1 oktober 2024 för att undersöka kommunens möjligheter att vid ordnande av VA-anläggning friskriva sig från att betala ersättning till ägare av enskilda anläggningar. Vid sammanträdet den 18 februari 2025 informerades att kommunledningsförvaltningen återkopplat att det inte finns en sådan möjlighet. Kommunstyrelsen beslutade den 18 februari 2025 § 47 att bordlägga ärendet.

Ekonomi (se även under rubrik ”Utredning”)**Anvisade medel enligt följande:**

Beslut Kf § 118, 2020	2 000 000 kr
Beslut Kf § 187, 2020	-1 000 000 kr*
Beslut Kf § 11, 2021	1 000 000 kr
Beslut Kf § 47, 2022	<u>-1 521 000 kr*</u>
Totalbudget	479 000 kr

*Ombudgetering av medlen flyttades framåt i tiden.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2023.393

Dnr:

Kostnader 2019	32 890 kr
Kostnader 2020	363 034 kr
Kostnader 2021	82 858 kr
Kostnader 2022	425 380 kr
Kostnader 2023	383 247 kr
Kostnader 2024	<u>730 kr</u>
Totalkostnader	1 288 139 kr

Underskott på projektet (TFN) **809 139 kr**
(479 000 kr -1 288 139 kr)

Investeringsbudget 2025 (KF) 2 000 000 kr

Överskott på projektet (KF) **1 190 861 kr**

Sammanfattning

Projektet är nedlagt och arbeten kommer inte utföras enligt beslut från KF vilket föranleder till att projektet slutredovisas. Omfattande utredning och projektering är genomförd och behöver finansieras.

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att anvisa 2 miljoner kronor ur investeringsbudget 2025 till projekt VA Hamra, projektnummer 301016,

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att godkänna teknik- och fritidsförvaltningens slutredovisning av projekt VA Hamra, projektnummer 301016 samt

att överskottet på 1 190 861 kronor regleras i 2025 års bokslut.

Antti Vähäkari
Avdelningschef VA

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2023.393

Dnr:

Utredning

Förtydligande av projektkostnader för projekt VA Hamra,
projektnummer 301016:

	År		
		Budget & övriga intäkter	Utfall
Anvisade medel/utfall	2019		32 890
	2020	1 000 000	363 034
	2021	1 000 000	82 858
	2022	-1 521 000	425 380
	2023		383 247
	2024		730
	2025	2 000 000	
Totalinvestering		2 479 000	1 288 139

VA Hamra		Projektblad nr KF:	KF 130
		Projektbladnr Förv:	13-540-004
		Upprättad den:	2016-02-08
		Upprättad av:	Antti Vähäkari
		Reviderad den:	2022-03-25
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):	TFN	Projektnr i Ek.sys:	301016
Utförare(nämnd):	TFN	Datum:	
För anläggnings- och fastighetsinvesteringar överstigande 5 mnkr, ange tidpunkt när investeringen beräknas tas i bruk:			
Vid byggnads-, gatu- och VA-investeringsprojekt överstigande totalt 10 mnkr, ska förslag/synpunkter inhämtas från kommunens funktioner för miljöstrategiska frågor samt energi- och klimat-rådgivning. Ange datum:		Miljöstrategiska frågor:	
		Energi-och klimatrådgivning:	
Beskriv process från behov till förslag enligt riktlinjer för investeringsprocess: (tänk om→optimera→bygg om→bygg nytt)			
Investeringen tillför En allmän avloppsanläggning för upp till ca 40 hushåll			



Beskrivning av investeringsprojektet:

Ramböll Sverige AB har på uppdrag av Tekniska kontoret och Miljö- och stadsbyggnadskontoret under 2011 genomfört en VA-utredning på fem områden i kommunen; Rannäs, Torskinge, Hamra, Fänestad och Herrestad. Syftet var att belysa förutsättningarna för kommunalt respektive enskilt vatten och avlopp. Utredningen utmynnar i fem rapporter där ett alternativ förordnas för varje utredningsområde. I Hamra och Herrestad förordas en allmän ösning medan i övriga områden förordas enskilda lösningar.

I Hamra förordas en allmän avloppsanläggning med lokal lösning. Tekniska förvaltningen förutsätts genomföra detaljprojektering och utförande av en allmän anläggning i enlighet med utredningen.

I Hamra finns idag en enkel allmän avloppsanläggning för ca fem hushåll.

I samband med investeringsbudget 2021 flyttas 4 000 kkr till år 2023. Detaljprojektering pågår. Vi har inte rådighet över marken, då vi behöver en ledningsrätt för ledningarna.

Nykeltal		
Driftskostnadsjustering/år:		tkr/år
Längd (m):		m
Yta (m ²):		m ²
Antal:		
Kapitaltjänskost.just/år:	35/175/310	tkr/år
Avskrivningstid (genomsnitt):	50	år
Kalkylnivå 0-3:	2	
Bilaga kalkyl:		

	År	Kostnad i tkr	
		Budget	Utfall tom 231231
Anvisade medel/utfall	tom 2023	479	1 287
Investering beslutad	2024		
Investeringsbudget	2025	2 000	
Investeringsplan	2026	9 000	
Investeringsplan	2027	12 000	
Investeringsplan	2028		
Investeringsplan	2029		
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		23 479	

Markanvisning Värnamo-Torp 4:11

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun äger fastigheten Värnamo-Torp 4:11 i Värnamo stad.

Bolaget DS Smith Packaging Sweden AB har framfört intresse av att teckna ett markanvisningsavtal för att reglera ett framtida förvärva av del av ovanstående fastighet för utökning av sin befintliga industriverksamhet.

Markanvisningen omfattar ca 17 800 kvadratmeter mark i direkt anslutning till bolagets fastighet Satelliten 2. Det anvisade området utgörs i gällande detaljplan av kvartersmark för industri.

En framtida överlåtelse av det markanvisade området sker till vid händelsetidpunkens gällande taxa för industrimark med skyltläge utmed Rv151. Motsvarande köpeskillingen till nu gällande taxa (170 kr/m²) uppgår till cirka 3 026 000 kronor.

Med markanvisning erhåller bolaget ensamrätt att under tolv månader avropa och förvärva ytan från Värnamo kommun.



Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr: KS.2025.761

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna upprättat markanvisningsavtal med DS Smith Packaging Sweden AB avseende mark inom Värnamo-Torp 4:11 i Värnamo stad samt

att ge enhetschefen för mark, exploatering och hållbar utveckling i uppdrag att teckna markanvisningsavtalet samt köpekontrakt och andra avtal rörande övriga genomförandefrågor med bolaget.

Jan Lindeberg
Enhetschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Parter Mellan Värnamo kommun, org nr 212000-0555, nedan kallad kommunen och DS Smith Packaging Sweden AB, 556036-8507, BOX 504, 331 25 Värnamo, nedan kallat bolaget träffas härmed följande:

MARKANVISNINGSAVTAL

BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Kommunen äger fastigheten Värnamo-Torp 4:11. Bolaget har framfört intresse av att förvärva del av fastigheten (området) enligt bifogad karta, bilaga 1 och införliva ytan i sin angränsande fastighet Satelliten 2 för att kunna utöka sin verksamhet för industri.

Detta avtal reglerar förutsättningarna och parternas ansvar inför varandra i den kommande exploateringsprocessen.

Giltighet Avtalet är för sin giltighet beroende av beslut om godkännande från kommunstyrelsen senast den 2025-11-27.

ANVISNING

Markanvisning Kommunen anvisar del av fastighet Värnamo-Torp 4:11, enligt karta bilaga 1, till bolaget för utökning av befintlig industriverksamhet.

Områdets areal är ca 17 800 kvadratmeter.

Avtalet ger bolaget ensam rätt till att förhandla om förvärv av området.

Markanvisningen gäller tolv månader från det att avtalet har godkänts av kommunstyrelsen. Har bolaget ej avropat markanvisningen och tecknat köpekontrakt för förvärv av området står det kommunen fritt att utan förpliktelser att avyttra marken till annan. Vid avtalets upphörande har bolaget ingen rätt till ersättning för nedlagda kostnader.

PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Marken inom det anvisade området omfattas av detaljplan Torpområdet del av stg 829 och 847 i Värnamo stad (F255) se bilaga 2. Det anvisade området utgörs i detaljplanen av kvartersmark för industri. Planbestämmelser framgår av aktuell detaljplan.

FRAMTIDA ÖVERLÅTELSE OCH FASTIGHETSBILDNING

Framtida överlåtelse Ett framtida förvärv av området kan ske genom ett jordabalksfång eller överenskommelse om fastighetsreglering. Ansökan om förrättningen sker när köpekontrakt eller överenskommelse om fastighetsreglering tecknats omfattande det markanvisat området.

Pris för den mark som bolaget ska förvärva av kommunen kommer att beräknas utifrån Värnamo kommuns gällande taxa för industrimark som har skyltläge utmed RV151, (idag 170 kr/m²).

Definitiv fastighetsareal fastställs vid lantmäteriförrättning och därmed kan exakt köpeskilling beräknas.

Det åligger bolaget själv att bekosta och iordningställa ny tomtyta.

**Vite/
byggnadsvillkor**

Värnamo kommun tillämpar normalt ett byggnadsvillkor när man säljer industrimark. Villkoret innebär att byggnation motsvarande minst 20 % av tomtytans totala byggrätt måste vara påbörjad inom två år från att köpekontrakt tecknades.

I detta fall är det fråga om en utökning av en befintlig fastighet i ett attraktivt skyltläge utmed Rv151. Juridiskt sett fungerar det inte med ett byggnadsvillkor likt det Värnamo kommun normalt använder sig av.

Byggnadskravet kommer istället att regleras genom ett vitesförfarande. Byggnationen ska vara färdigställd inom den ombildade fastigheten Satelliten 2 motsvarande 20 % av den tillkommande tomtytans byggrätt senast tre år efter tillträdesdagen vilken blir densamma som beslutas i kommande lantmäteriförrättning.

Om inte bolaget har färdigställt byggnation inom ovan tid ska bolaget till kommunen utge ett vite motsvarande två procent av köpeskillingen för det överlåtna området per påbörjat kvartal som färdigställandet blir försenat. Vitet förfaller till betalning omgående vid viteskyldighetens uppkomst.

**Upplysningar om
området,
undersökningsplikt**

Området kommer vid tidpunkten för överlåtelsen att överlåtas i befintligt skick.

Kommunen är medveten om sin upplysningsplikt. Kommunen känner i dagsläget inte till några fel, hinder eller förutsättningar vad gäller området utöver vad som framgår av detta avtal.

Kommunen förespråkar alltid att en ordentlig markundersökning görs för att säkerställa markens förutsättningar och utformningen av byggnadernas konstruktion.

Bolaget är medveten om den undersökningsplikt som följer av jordabalkens köpregler. Bolaget är också medveten om att området kan komma att vara behäftat med så kallade dolda fel, och därmed avvika från vad bolaget med fog har kunnat förutsätta.

Kommunen kommer att frita sig från allt ansvar avseende eventuella mark-, grundläggnings- och/eller saneringskostnader vad avser överlåtet område. Bolaget kommer vid ett förvärv att godta områdets skick och övriga förutsättningar. Bolaget kommer också att med bindande verkan avstå från alla anspråk mot kommunen på grund av faktiska fel, rådighetsfel, rättsliga fel eller andra brister, inklusive så kallade dolda fel, av vad slag de än må vara.

**Fastighetsbildning
och transaktions-
kostnader**

Kommunen ansöker om fastighetsbildning när parterna undertecknat kommande överenskommelse om fastighetsreglering. Bolaget biträder ansökan genom underskrift av överenskommelsen.

Överföring av markområden avses ske genom fastighetsreglering. Bolaget står för kostnaden för fastighetsbildningen samt övriga kostnader till följd av förvärv av markområdet.

Servitut Inom området kommer servitut för fjärrvärme upprättas som skall förordnas att fortsätta gälla vid fastighetsreglering. Servitutsområde är illustrerat i bifogad kart, bilaga 1.

ÅTAGANDEN OCH KOSTNADER

Ansvar för kostnader och ekonomi Bolaget ska, om inte annat uttryckligen anges, svara för samtliga sina kostnader föranledda av detta avtal och exploateringen av området. Bolaget bär ensam all ekonomisk risk avseende kostnader för planering, projektering och liknande, och avstår med bindande verkan till möjligheten att kräva skadestånd från kommunen för kostnader för dessa och motsvarande åtgärder.

Bolagets åtaganden Bolaget ska vid en framtida exploatering:

- Uppföra byggnation för industriverksamhet motsvarande 20% av den tillkommande ytans byggrätt.
- Betala anläggningsavgift för anslutning till kommunalt VA-nät (färsk-, spill- och dagvatten) enligt vid tidpunkten för servisanmälan gällande VA-taxa. Beakta i god tid behov av antal och dimension.
- Vid behov betala för flytt av ledningar inom området i samråd med respektive ledningsägare.
- Följa antagen detaljplan och dess intentioner. Det är av stor vikt att tilltänkt bebyggelse och tomtmark utformas med god arkitektur och med hänsyn till sin omgivning.
- Betala alla erforderliga avgifter i samband med bygglov i enlighet med gällande plan- och bygglovstaxa.
- Betala alla övriga kostnader för eventuella nyttigheter inom området, såsom exempelvis kostnader för anslutning av el, tele, bredband och fjärrvärme.
- Höjdmässigt ansluta till grannar och allmän platsmark på ett enligt kommunen lämpligt sätt.
- Ej utan tillstånd använda gatumark eller annan kommunal mark för upplag av byggmaterial, uppställning av byggbodar eller dylikt.
- Ansvara för eventuella skador som denne eller av denne anlitaad entreprenör förorsakar på allmän plats eller allmänna ledningar.
- Städa allmän plats och omgivande mark från eventuell jord, grus, byggmaterial och annat spillmaterial som uppkommer vid transporter till och från området samt byggnationen inom området

ÖVRIGT

Tillträde för
undersökningar,
projekteringar etc

Bolaget ges inom ramen för detta avtal rätt att efter samråd med kommunen genomföra de undersökningar, utredningar, projekteringar och liknande som man behöver för att skapa sig en bild av områdets beskaffenhet med anledning av planerad byggnation.

Bolaget står för alla eventuella kostnader förknippade med verksamheter enligt ovan. Bolaget bekostar och ansvarar också för erhållande av behövliga tillstånd för dessa verksamheter.

I den mån detta avtal inte leder till ett förvärv ska berört område skyndsamt återställas i ursprungligt skick. Kommunen äger rätt att återställa området på bolaget bekostnad.

Förbud mot
överlåtelse

Förevarande markanvisningsavtal gäller mellan kommunen och bolaget. Bolaget äger inte rätt att utan kommunens skriftliga godkännande överlåta eller på annat sätt överföra detta avtal eller del därav till annan.

Överträdelse innebär att kommunen kan besluta om att omedelbart låta markanvisningen återgå, utan rätt till ersättning för bolaget eller den som bolaget satt i sitt ställe. Bolagets ansvars- och kostnadsåtaganden kvarstår dock gentemot kommunen.

Övrigt om
återtagande

Kommunen har rätt att återta en markanvisning om det är uppenbart att det saknas förutsättningar för upprättande av bindande avtal om försäljning eller att det är uppenbart att bolaget inte förmår eller avser att genomföra projektet i den takt och på det sätt som avsågs vid markanvisningen.

Bolaget kan under anvisningstiden återlämna markanvisningen före undertecknande av köpekontrakt om bolaget ej har för avsikt att fullfölja exploateringen av området.

Om kommunen återtar markanvisningen enligt ovanstående eller om den på annat sätt genom villkor i detta avtal återgår, samt för det fall bolaget återlämnar densamma, har kommunen full förfoganderätt över området. Vid ett återtagande eller återgång av markanvisningen har exploatören inte rätt till någon ersättning för nedlagda kostnader.

Parternas
överenskommelse

Kommunen och bolaget är överens om att detta avtal uttömmande reglerar samtliga kända villkor för denna exploatering. Ingen av parterna har rätt att åberopa utfästelser eller åtaganden som inte tas upp i detta avtal eller bilagor här till, utöver vad som i övrigt föreskrivs i lag.

Kommunen och bolaget är överens om att ändring av och tillägg till detta avtal, inklusive bilagor, ska för att vara gällande, göras skriftligen och undertecknas av båda parter.

Twist

Twist i anledning av detta avtal eller rättsförhållande härrörande ur detta avtal skall slutligt avgöras enligt svensk lagstiftning av allmän domstol inom kommunens domsaga.

Exemplar Detta avtal har upprättats i två likalydande original av vilka parterna har tagit
varsitt exemplar.

Underskrifter och
bevittnings Värnamo 2025 - -
För Värnamo kommun

.....
Tobias Pettersson, Kommunstyrelsens ordförande

.....
Jan Lindeberg Mark- och exploateringschef

Ovanstående namnteckningar bevittnas:

.....

Värnamo 2025 - -
För DS Smith Packaging Sweden AB

.....

Ovanstående namnteckning bevittnas:

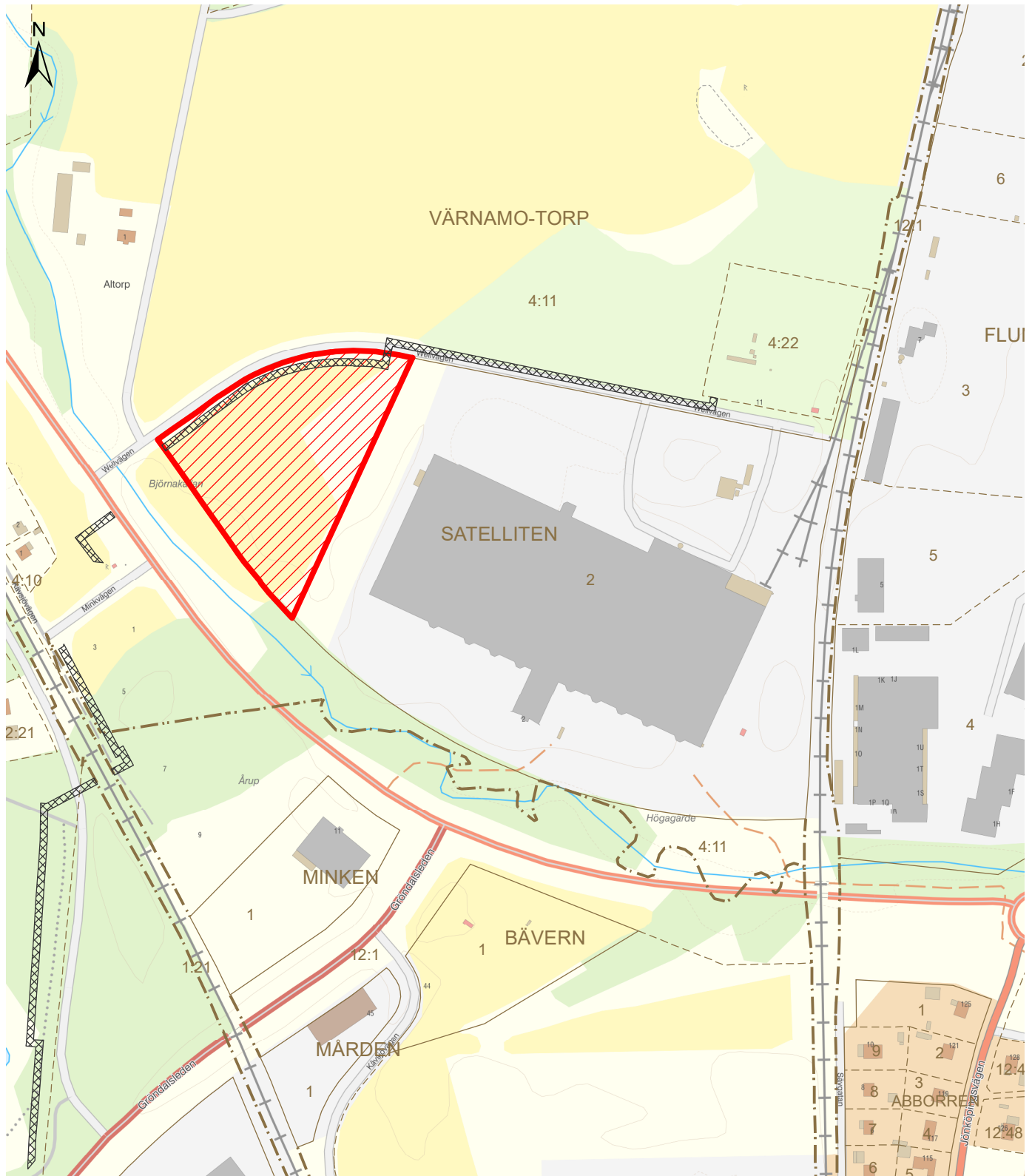
.....

Bilagor Bilaga 1: Karta över anvisat område
Bilaga 2: Gällande detaljplanekarta

Signatur Parterna har genom sina signaturer på tillhörande bilagor tagit del av och
godkänt innehållet.

Karta till markanvisningsavtal

mellan Värnamo kommun och DS Smith Packaging Sweden AB



 Markanvisat område, del av Värnamo-Torp 4:11, ca 17 800 m²

 Servitut KS 2025.234 (fjärrvärme)

Markanvisning Västhorja 12:1, Värnamo-Torp 4:11

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun äger fastigheterna Västhorja 12:1 och Värnamo-Torp 4:11 i Värnamo stad.

Boman Group Fastighet 1 AB har framfört intresse av att teckna ett markanvisningsavtal för att reglera ett framtida förvärva av del av ovanstående fastigheter för utökning av sin befintliga verksamhet.

Markanvisningen omfattar totalt ca 22 200 kvadratmeter mark i direkt anslutning till bolagets fastighet Minken 1. Det anvisade området utgörs i gällande detaljplan av kvartersmark för handel, industri och lager.

En framtida överlåtelse av det markanvisade området sker till vid händelsetidpunkens gällande taxa för industrimark med skyltläge utmed Rv151. Motsvarande köpeskillingen till nu gällande taxa (170 kr/m²) uppgår till cirka 3 774 000 kronor.

Med markanvisning erhåller bolaget ensamrätt att under tolv månader avropa och förvärva ytan från Värnamo kommun.



Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr: KS.2025.762

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna upprättat markanvisningsavtal med Boman Group Fastighet 1 AB avseende mark inom Västhorja 12:1 och Värnamo-Torp 4:11 i Värnamo stad samt

att ge enhetschefen för mark, exploatering och hållbar utveckling i uppdrag att teckna markanvisningsavtalet samt köpekontrakt och andra avtal rörande övriga genomförandefrågor med bolaget.

Jan Lindeberg
Enhetschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Parter Mellan Värnamo kommun, org nr 212000-0555, nedan kallad kommunen och Boman Group Fastighet 1 AB, 559321-3985, Minkvägen 11, 331 92 Värnamo, nedan kallat bolaget träffas härmed följande:

MARKANVISNINGSAVTAL

BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Kommunen äger fastigheterna Västhorja 12:1 och Värnamo-Torp 4:11. Bolaget har framfört intresse av att förvärva ett markområde berörande del av fastigheterna (området) enligt bifogad karta, bilaga 1 och införliva ytan i sin angränsande fastighet Minken 1 för att kunna utöka sin verksamhet.

Detta avtal reglerar förutsättningarna och parternas ansvar inför varandra i den kommande exploateringsprocessen.

Giltighet Avtalet är för sin giltighet beroende av beslut om godkännande från kommunstyrelsen senast den 2025-11-27.

ANVISNING

Markanvisning Kommunen anvisar del av fastigheten Västhorja 12:1 och del av fastighet Värnamo-Torp 4:11, enligt karta bilaga 1, till bolaget för utökning av befintlig verksamhet.

Områdets areal är ca 22 200 kvadratmeter.

Avtalet ger bolaget ensam rätt till att förhandla om förvärv av området.

Markanvisningen gäller tolv månader från det att avtalet har godkänts av kommunstyrelsen. Har bolaget ej avropat markanvisningen och tecknat köpekontrakt för förvärv av området står det kommunen fritt att utan förpliktelser att avyttra marken till annan. Vid avtalets upphörande har bolaget ingen rätt till ersättning för nedlagda kostnader.

PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Marken inom det anvisade området omfattas av detaljplan Västhorja 12:1 m fl i Värnamo stad (F323) se bilaga 2. Det anvisade området utgörs i detaljplanen av kvartersmark för handel, industri och lager. Planbestämmelser framgår av aktuell detaljplan.

FRAMTIDA ÖVERLÅTELSE OCH FASTIGHETSBILDNING

Framtida överlåtelse Ett framtida förvärv av området kan ske genom ett jordabalksfång eller överenskommelse om fastighetsreglering. Ansökan om förrättningen sker när köpekontrakt eller överenskommelse om fastighetsreglering tecknats omfattande det markanvisat området.

Pris för den mark som bolaget ska förvärva av kommunen kommer att beräknas utifrån Värnamo kommuns gällande taxa för industrimark som har skyltläge utmed RV151, (idag 170 kr/m²).

Definitiv fastighetsareal fastställs vid lantmäteriförrättning och därmed kan exakt köpeskilling beräknas.

Det åligger bolaget själv att bekosta och iordningställa ny tomtyta.

Vite/
byggnadsvillkor

Värnamo kommun tillämpar normalt ett byggnadsvillkor när man säljer industrimark. Villkoret innebär att byggnation motsvarande minst 20 % av tomtytans totala bygggrätt måste vara påbörjad inom två år från att köpekontrakt tecknades.

I detta fall är det fråga om en utökning av en befintlig fastighet i ett attraktivt skyltläge utmed Rv151. Juridiskt sett fungerar det inte med ett byggnadsvillkor likt det Värnamo kommun normalt använder sig av.

Byggnadskravet kommer istället att regleras genom ett vitesförfarande. Byggnationen ska vara färdigställd inom den ombildade fastigheten Minken 1 motsvarande 20 % av den tillkommande tomtytans bygggrätt senast tre år efter tillträdesdagen vilken blir densamma som beslutas i kommande lantmäteriförrättning.

Om inte bolaget har färdigställt byggnation inom ovan tid ska bolaget till kommunen utge ett vite motsvarande två procent av köpeskillingen för det överlåtna området per påbörjat kvartal som färdigställandet blir försenat. Vitet förfaller till betalning omgående vid vitesskyldighetens uppkomst.

Upplysningar om
området,
undersökningsplikt

Området kommer vid tidpunkten för överlåtelsen att överlåtas i befintligt skick.

Kommunen är medveten om sin upplysningsplikt. Kommunen känner i dagsläget inte till några fel, hinder eller förutsättningar vad gäller området utöver vad som framgår av detta avtal.

Kommunen förespråkar alltid att en ordentlig markundersökning görs för att säkerställa markens förutsättningar och utformningen av byggnadernas konstruktion.

Bolaget är medveten om den undersökningsplikt som följer av jordabalkens köpregler. Bolaget är också medveten om att området kan komma att vara behäftat med så kallade dolda fel, och därmed avvika från vad bolaget med fog har kunnat förutsätta.

Kommunen kommer att frita sig från allt ansvar avseende eventuella mark-, grundläggnings- och/eller saneringskostnader vad avser överlåtet område. Bolaget kommer vid ett förvärv att godta områdets skick och övriga förutsättningar. Bolaget kommer också att med bindande verkan avstå från alla anspråk mot kommunen på grund av faktiska fel, rådighetsfel, rättsliga fel eller andra brister, inklusive så kallade dolda fel, av vad slag de än må vara.

Fastighetsbildning
och transaktions-
kostnader

Kommunen ansöker om fastighetsbildning när parterna undertecknat kommande överenskommelse om fastighetsreglering. Bolaget biträder ansökan genom underskrift av överenskommelsen.

Överföring av markområden avses ske genom fastighetsreglering. Bolaget står för kostnaden för fastighetsbildningen samt övriga kostnader till följd av förvärv av markområdet.

Servitut

Inom området finns ett servitut för kommunala VA-ledningar som skall förordnas att fortsätta gälla vid fastighetsreglering. Servitutsområde är illustrerat i bifogad kart, bilaga 1.

Inom området kommer servitut för fjärrvärme upprättas som skall förordnas att fortsätta gälla vid fastighetsreglering. Servitutsområde är illustrerat i bifogad kart, bilaga 1.

ÅTAGANDEN OCH KOSTNADER**Ansvar för kostnader och ekonomi**

Bolaget ska, om inte annat uttryckligen anges, svara för samtliga sina kostnader föranledda av detta avtal och exploateringen av området. Bolaget bär ensam all ekonomisk risk avseende kostnader för planering, projektering och liknande, och avstår med bindande verkan till möjligheten att kräva skadestånd från kommunen för kostnader för dessa och motsvarande åtgärder.

Bolagets åtaganden

Bolaget ska vid en framtida exploatering:

- Uppföra byggnation för industriverksamhet motsvarande 20% av den tillkommande ytans byggrätt.
- Betala anläggningsavgift för anslutning till kommunalt VA-nät (färsk-, spill- och dagvatten) enligt vid tidpunkten för servisanmälan gällande VA-taxa. Beakta i god tid behov av antal och dimension.
- Vid behov betala för flytt av ledningar inom området i samråd med respektive ledningsägare.
- Följa antagen detaljplan och dess intentioner. Det är av stor vikt att tilltänkt bebyggelse och tomtmark utformas med god arkitektur och med hänsyn till sin omgivning.
- Betala alla erforderliga avgifter i samband med bygglov i enlighet med gällande plan- och bygglovstaxa.
- Betala alla övriga kostnader för eventuella nyttigheter inom området, såsom exempelvis kostnader för anslutning av el, tele, bredband och fjärrvärme.
- Höjdmässigt ansluta till grannar och allmän platsmark på ett enligt kommunen lämpligt sätt.
- Ej utan tillstånd använda gatumark eller annan kommunal mark för upplag av byggmaterial, uppställning av byggbodar eller dylikt.
- Ansvara för eventuella skador som denne eller av denne anlita entreprenör förorsakar på allmän plats eller allmänna ledningar.
- Städa allmän plats och omgivande mark från eventuell jord, grus, byggmaterial och annat spillmaterial som uppkommer vid transporter till och från området samt byggnationen inom området

ÖVRIGT

Tillträde för
undersökningar,
projekteringar etc

Bolaget ges inom ramen för detta avtal rätt att efter samråd med kommunen genomföra de undersökningar, utredningar, projekteringar och liknande som man behöver för att skapa sig en bild av områdets beskaffenhet med anledning av planerad byggnation.

Bolaget står för alla eventuella kostnader förknippade med verksamheter enligt ovan. Bolaget bekostar och ansvarar också för erhållande av behövliga tillstånd för dessa verksamheter.

I den mån detta avtal inte leder till ett förvärv ska berört område skyndsamt återställas i ursprungligt skick. Kommunen äger rätt att återställa området på bolaget bekostnad.

Förbud mot
överlåtelse

Förevarande markanvisningsavtal gäller mellan kommunen och bolaget. Bolaget äger inte rätt att utan kommunens skriftliga godkännande överlåta eller på annat sätt överföra detta avtal eller del därav till annan.

Överträdelse innebär att kommunen kan besluta om att omedelbart låta markanvisningen återgå, utan rätt till ersättning för bolaget eller den som bolaget satt i sitt ställe. Bolagets ansvars- och kostnadsåtaganden kvarstår dock gentemot kommunen.

Övrigt om
återtagande

Kommunen har rätt att återta en markanvisning om det är uppenbart att det saknas förutsättningar för upprättande av bindande avtal om försäljning eller att det är uppenbart att bolaget inte förmår eller avser att genomföra projektet i den takt och på det sätt som avsågs vid markanvisningen.

Bolaget kan under anvisningstiden återlämna markanvisningen före undertecknande av köpekontrakt om bolaget ej har för avsikt att fullfölja exploateringen av området.

Om kommunen återtar markanvisningen enligt ovanstående eller om den på annat sätt genom villkor i detta avtal återgår, samt för det fall bolaget återlämnar densamma, har kommunen full förfoganderätt över området. Vid ett återttagande eller återgång av markanvisningen har exploitören inte rätt till någon ersättning för nedlagda kostnader.

Parternas
överenskommelse

Kommunen och bolaget är överens om att detta avtal uttömmande reglerar samtliga kända villkor för denna exploatering. Ingen av parterna har rätt att åberopa utfästelser eller åtaganden som inte tas upp i detta avtal eller bilagor här till, utöver vad som i övrigt föreskrivs i lag.

Kommunen och bolaget är överens om att ändring av och tillägg till detta avtal, inklusive bilagor, ska för att vara gällande, göras skriftligen och undertecknas av båda parter.

Twist

Twist i anledning av detta avtal eller rättsförhållande härrörande ur detta avtal skall slutligt avgöras enligt svensk lagstiftning av allmän domstol inom kommunens domsaga.

Exemplar Detta avtal har upprättats i två likalydande original av vilka parterna har tagit
varsitt exemplar.

Underskrifter och
bevittnings Värnamo 2025 - -
För Värnamo kommun

.....
Tobias Pettersson, Kommunstyrelsens ordförande

.....
Jan Lindeberg Mark- och exploateringschef

Ovanstående namnteckningar bevittnas:

.....

Värnamo 2025 - -
För Boman Group Fastighet 1 AB

.....

Ovanstående namnteckning bevittnas:

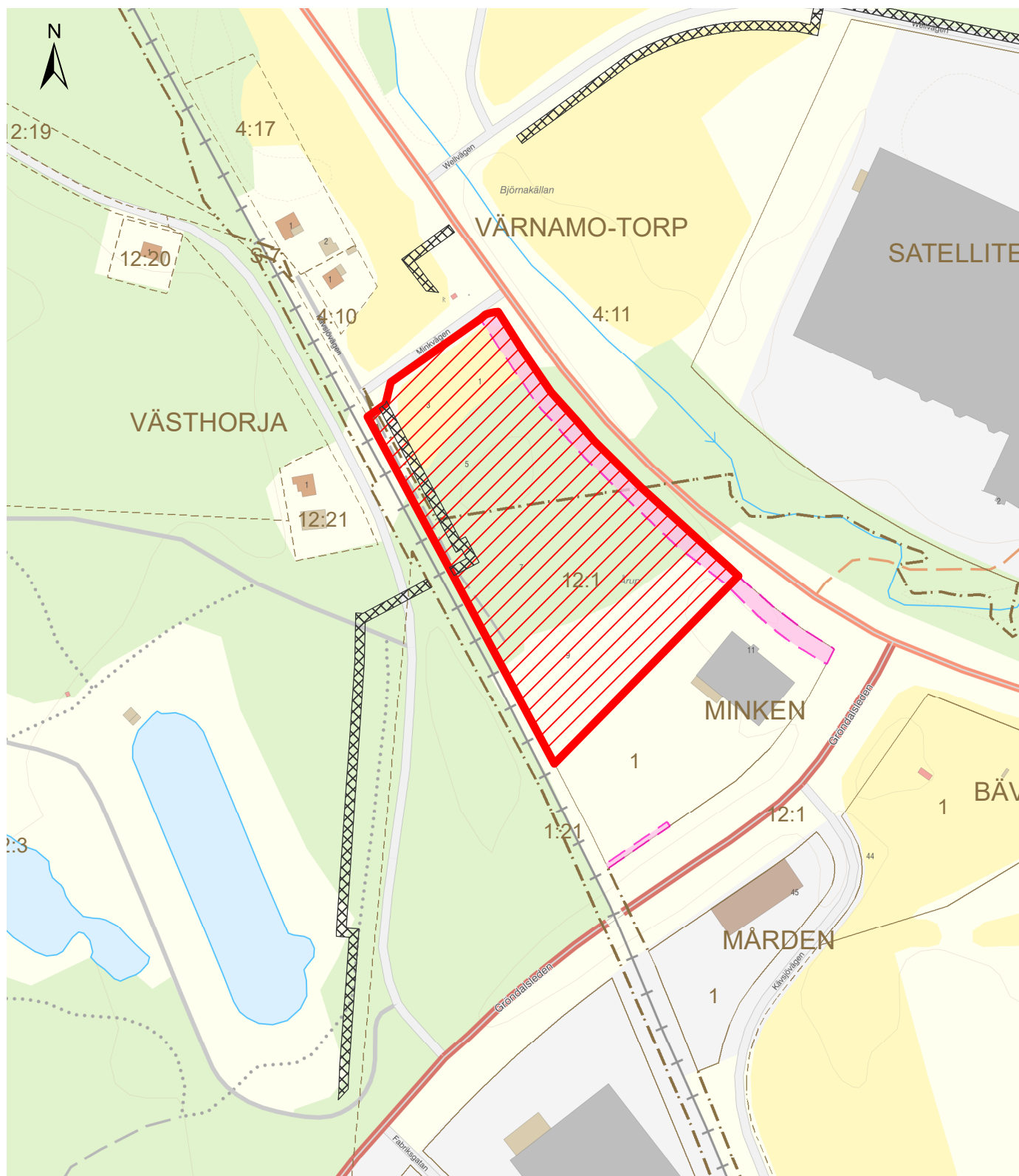
.....

Bilagor Bilaga 1: Karta över anvisat område
Bilaga 2: Gällande detaljplanekarta
Bilaga 3: Servitutsavtal S906

Signatur Parterna har genom sina signaturer på tillhörande bilagor tagit del av och
godkänt innehållet.

Karta till markanvisningsavtal

mellan Värnamo kommun och Boman Group Fastighet 1 AB



- Markanvisat område, del av Värnamo-Torp 4:11 och Västhorja 12:1, totalt ca 22 200 m²
- Avtalsservitut S906 (vatten och avlopp)
- Servitut KS 2025.234 (fjärrvärme)

PLANKARTA

PLANBESTÄMMELSER

Inom områden med nedanstående beteckning är endast angiven användning och utformning tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 m utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Utgående användnings- och eigenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

INFART	Infartstrafik
HUVUDGATA	Trafik mellan områden
LOKALGATA	Lokaltrafik
NATUR	Naturmark

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

H	Handel
J	Industri
U	Lager

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

infart In- och utfart får anordnas över området

UTNYTTJANDEGRAD

- e00 Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea.
 e35-50 Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea.
 <5000 kvm tomtyta = 35%
 5000-10000 kvm tomtyta = 40%
 >10000 kvm tomtyta = 50%

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- n₁ Marken får inte bebyggas.
 Marken skall hållas planterad och får ej användas för upplag eller parkering.
 n₂ Marken får ej användas för upplag eller parkering.
 u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

MARKENS ANORDNANDE

z In- och utfart får anordnas över området.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

0.0 Högsta byggnadshöjd i meter

STÖRNINGSSKYDD

- m₁ Verksamheten får inte vara farlig eller störande för omgivningen. Buller från verksamheten (inkl transporter) begränsas så att detta ej ger upphov till högre ljudnivå vid kvartersgräns än:

Dagtid	kl 07.00-18.00	50 dBA	ekvivalent ljudnivå
Kvällstid	kl 18.00-22.00	45 dBA	"
Sön- och helgdagar	kl 07.00-18.00	45 dBA	"
Natttid	kl 22.00-07.00	40 dBA	"
Natttid	kl 22.00-07.00	55 dBA	momentan ljudnivå

 m₂ Verksamheten skall anordnas så att besvärande ljus inte når bostäderna.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden slutar tio år efter det att planen har vunnit laga kraft.

GRUNDKARTA

- Gällande användnings- och eigenskapsgräns
- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Servitutsgräns
- Traktnamn
- Block- och enhetsnummer
- Kvartersnamn
- Tomtnummer
- Gatunamn
- Befintliga byggnader (husliv)
- Jordkällare
- Fornlämning
- Markkonturer
- Staket
- Häck
- Stödmur
- Mur
- Järnvägsspår
- Slänt
- Dike
- Strandlinje
- Ledning
- Teleledning i jord
- Lyktstolpe
- Träd
- Polygonpunkt
- Höjdfixpunkt
- Rutnätspunkt
- Befintlig markhöjd
- Nivåkurvor

Grundkartan upprättad genom utdrag ur Värnamo kommuns primärkartverk upprättat åren 1961-2004, standard 2, Värnamo koordinatsystem, nollplan RH70 +0.379 m. Fastighetsredovisningen aktuell 2004-06-07 Värnamo kommuns miljö- och stadsbyggnadskontor

Ulf Östberg
mättningschef

F 323

F 323

ANTAGANDEHANDLING

Värnamo kommun

Detaljplan för

VÄSTHORJA 12:1 M FL

i Värnamo stad

Upprättad i mars 2004, reviderad i juli 2004
 Miljö- och stadsbyggnadskontoret
 Planavdelningen

Hanne Romanus
Landskapsarkitekt

Antagen av KF: 2004-11-25
 Laga kraft: 2004-12-30

Skala 1:1000

10 0 10 20 30 40 50 100 m

Detaljplan för
VÄSTHORJA 12:1 M FL
i Värnamo stad, Värnamo kommun

Dnr 03.1168.211

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta i skala 1:2000 med tillhörande planbestämmelser
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande efter första och andra utställningen

PLANENS SYFTE OCH HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Korsningen väg 151/Wellvägen är idag besvärlig för framförallt trafik norrifrån som med vänstersväng ska in på Wellvägen. Detaljplanen möjliggör en ombyggnad av korsningen väg 151/Wellvägen för att öka trafiksäkerheten genom att ha separata avsvängningsfiler till Wellvägen. Öster om järnvägen föreslås kvartersmark för industri-, lager- och handelsändamål norr om Gröndalsleden samt för industriändamål söder om Gröndalsleden.

PLANDATA

Läge, areal och markägare

Planområdet ligger i norra delen av Värnamo och omfattar ca 6 ha. Marken ägs av Värnamo kommun och arrenderas huvudsakligen ut för jordbruksändamål.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktplan

I den fördjupade översiktsplanen för Värnamo Stad, *Värnamo 2000*, antagen av kommunfullmäktige 1987-04-29, finns inga särskilda riktlinjer för markanvändning inom planområdet förutom att ytorna närmast söder om Gröndalsleden är avsatta för industri/service. Väg 151 är markerad som en av Värnamos infartsvägar norrifrån och sammanbindande länk mellan den nu utbyggda Gröndalsleden och den framtida Ljussevekaleden. Tillsammans kommer de att på sikt bilda en kringfart norr om Värnamos centrala delar och ge en förbindelse mellan väg 27 och E4:an.

Detaljplaner

Största delen av planområdet ligger utanför detaljplanlagd mark. Gröndalsleden och området runt denna omfattas av detaljplan 288 antagen 1997-10-30. På båda sidor om Gröndalsleden ligger en 20-25 meter bred zon med naturmark på båda sidor om Gröndalsleden. Söder om Gröndalsleden och väster om Kävsjövägen ligger mark avsatt för industriändamål. Området mellan järnvägen och Kävsjövägen ligger som naturmark.

Övriga planer och program

Skyddsområde för vattentäkt

Planområdets södra del ligger inom yttre skyddsområde för Ljusseveka grundvattentäkt. Detta innebär att det finns föreskrifter för att minska risken för förorening av grundvattnet. De verksamheter som föreslagits inom planområdet bedöms inte medföra sådana risker att särskilda krav ska ställas i detaljplanen. Enligt kommunens riktlinjer för bergvärmeanläggning får sådana inte anläggas inom det yttre skyddsområdet.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Bedömningen är att genomförandet av föreslagen detaljplan inte kommer att medföra en betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser. Miljöaspekterna redovisas löpande i texten.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur / geoteknik

Mark och vegetation

Största delen av området består idag av åkermark. I planområdets centrala delar ligger en mindre höjd bevuxen med ett skogsparti med i huvudsak en blandning av gran, tall och björk. På grund av den långsmala tomten är det svårt att spara det utan att försvåra för en framtida exploatering då en norra infart till industrikvarteret kan bli nödvändig. Den ca 30 meter breda naturmarken i planförslaget strax söder om privatbostäderna är tänkt att till viss del kunna ersätta det nuvarande skogspartiet. Syftet är då att få ett vindskydd och för att visuellt avskärma framtida industriverksamhet.

I planområdets sydvästra hörn ligger ett krondike som kantas av unga björkar och slyuppslag. Området används som upplag för sand och grus och även en del trädgårdsavfall har dumpats vid dikeskanten.

Norr om Värnamo och upp mot Gnosjö finns viltstråk som passerar över järnvägen. Idag finns inga staket inom området som styr upp eller avskärmar viltet. Kollision med vilt påverkar inte säkerheten för järnvägstrafiken.

- **Området betecknat med "n" i norra delen av planområdet bör planteras med buskar och träd för att säkerställa naturområdet som bl a vindskydd och visuell skärm.**

Geoteknik

Det har gjorts två geotekniska undersökningar inom planområdet: 1975-05-26 och 2002-06-05. De geotekniska förhållandena inom planområdet är gynnsamma med god bärighet och liten sättningsbenägenhet i jorden.

Inom det högre liggande partiet förväntas berget ligga ytligt. Under matjordslagret finns i planområdets lägre delar lager med lerig silt omväxlande med sand. Generellt gäller att organisk jord av matjord är sättningsgivande vid belastning och ska bytas ut under nya geokonstruktioner. Inte i något av borrhålen blev det någon vattenyta vid undersökningstillfället vilket visar att grundvattennivån ligger på mer än 2 meters djup. I bäckdalen närmast korsningen Wellvägen/väg 151 består marken av ett övre lager dytorv på ett lager av mo. Även i södra delen av planområdet påträffas dytorv.

- **Planförslaget innebär att områdets höjdparti tas bort vilket genererar nya stenmassor.**
- **Byggnader kan grundläggas på sedvanligt sätt med utbredda grundplattor, hel kantförstyvad bottenplatta, grundsulor etc i naturlig jord eller ny kontrollerad fyllning.**

Fornlämningar

Närmast korsningen väg 151/Wellvägen ligger fornminne nr 42. Den består av en offerkälla, kallad Björnakällan, som idag har ett brunnskar från 1936 med måtten 1x1 meter. När källan rensades 1936 påträffades mynt, bl a ett från 1726. Strax sydväst om källan ligger ett mindre pumphus som byggdes samtidigt som källan rensades.

Planförslaget innebär att gamla vägen mot Torp, som korsar väg 151, får en något ändrad sträckning för att bilda infartsväg till industriområdet norrifrån. Idag ligger vägen norr om fornminnet och planförslaget innebär att den kommer att ligga i direkt anslutning och söder om vägen.

- **Fornlämningen ligger utanför planområdet, men hänsyn ska tas till att följa länsstyrelsens rekommendation för ett minimiavstånd på 10 meter från ny slänkfot till fornminnet.**

Bebyggelse/verksamheter

Bostäder

Inom planområdet finns ett bostadshus som kommer att rivas när området tas i anspråk för industriändamål. Strax norr om planområdet ligger en samling privatägda bostadshus på båda sidor om järnvägen. Dessa kan komma att påverkas av en framtida industrietablering inom planområdet och med tanke på närheten har detaljplanen anpassats för att minska störningsrisken. Särskild hänsyn krävs vid framtida industrietableringar. Mer om detta under rubriken *Hälsa och säkerhet*.

Byggnadskultur och gestaltning

När man kommer norrifrån fungerar skogspartiet på höjden, tillsammans med trädridån längs bäcken, som entré till norra Värnamo. Detaljplaneförslaget innebär att den visuella stadsgränsen flyttas norrut vid en industrietablering då skogspartiet och kullen tas bort. Naturområdet i planområdets norra del kan på sikt bli en ny entrémarkering i höjd med Wellvägen.

En fortsatt exploatering kommer att ge området en tydligare karaktär av industriområde. SCA:s industriverksamhet strax öster om planområdet tar stora ytor i anspråk, men har mot väg 151 en storskalig och representativ fasad som skärmas av med ett smalt skogsbälte som följer bäcken på vägens östra sida. Vid en nyetablering väster om vägen finns ingen naturlig avskärmning.

För järnvägens del är planområdet ett entréområde till Värnamo från norr. Hur det gestaltas har betydelse och en framtida exploatör på kvartermarken bör motverka att området närmast järnvägen får karaktär av baksida. Vid en exploatering kommer området närmast järnvägen också att vara väl exponerat mot vägen mot Kävsjö, som idag går strax väster om spåret.

- **Naturområdet i planområdets norra del bör gestaltas så att det anknyter till den befintliga vegetationen i området med en blandning av träd och buskar.**
- **På grund av sitt läge bör särskild omsorg läggas på de fasader som vänder sig ut mot väg 151 och mot Gröndalsleden.**

- **Gestaltning och disponering av området närmast järnvägen bör motverka intrycket av baksida då området även utgör ett entréområde till Värnamo från järnvägen.**

Verksamheter

Föreslagna verksamheter inom planområdet omfattar industri-, lager- och handelsändamål och har inte preciserats ytterligare. I begreppet industri (J på plankartan) menas all slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Även laboratorier, partihandel, lager och tekniska anläggningar inryms i industribegreppet. Beteckningen lager (U på plankartan) innebär att kvartersmarken kan användas för handel i parti med lagervaror. Verksamheter för handel (H på plankartan) omfattar alla slag av köp och försäljning av varor och tjänster för allmänheten. Hit räknas även service och hantverk av olika slag.

Förutom de redan befintliga kraven på skyddszoner är den framtida trafikföringen till området en begränsande faktor för vilka verksamheter som är lämpliga utan att man riskerar att bygga in framtida problem. Gröndalsleden fungerar som kringfart för både lokal- och genomfartstrafik men även för transporter med farligt gods. Väg 151 är en huvudinfart till Värnamo norrifrån. Båda vägarna kommer att bli än viktigare i det övergripande vägnätet när Ljussevekaleden byggs. Varje korsning påverkar trafikflödet och är en säkerhetsrisk. Trafik till och från planområdet bör därför ha verksamheter med låg trafiktäthet. Ett visst mått på antalet trafikrörelser får man om man tittar på parkeringsbehovet för olika verksamheter (beräknat per ytenhet). Utifrån ett sådant resonemang ger lager och industri relativt få rörelser medan verksamhetsområden som kontor och handel omfattar framförallt personaltäta eller besöksintensiva verksamheter. En mindre kontorsverksamhet (som alltså inte är knuten till en industriverksamhet) kan däremot med föreslagna beteckningar (J, U) i detta område anses vara acceptabel inom en mindre yta inom kvartersmarken om den inte är personal- eller besöksintensiv.

- **Verksamhet er inom kvartersmark är ämnad för industri-, lager- och handelsändamål.**
- **En mindre kontorsverksamhet kan anses vara acceptabel inom en mindre yta inom kvartersmarken om den inte är personal- eller besöksintensiv.**

Gator och trafik

Gatunät

Väg 151 är en av Värnamos infartsvägar norrifrån och sammanbindande länk mellan den nu utbyggda Gröndalsleden och den framtida Ljussevekaleden. Tillsammans kommer de att bilda en kringfart norr om Värnamos centrala delar och ge en förbindelse mellan väg 27 och E4:an. Väg 151 trafikeras idag strax norr om planområdet av 3800 fordon/dygn varav 10 % lastbilar och Gröndalsleden med 3500 fordon/dygn varav 10 % lastbilar.

Detaljplaneförslaget innebär att gamla vägen mot Torp i planområdets norra del kommer att utgöra en nordlig infart för industriområdet. Längs Gröndalsleden läggs en södra infart mittemot Kävsjövägen. Angående trafikföringen se även under "Verksamheter".

Utan länsstyrelsens tillstånd är det förbjudet att uppföra byggnader, tillbyggnader eller utföra andra anläggningar/åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten, inom ett givet avstånd från vägområde. För väg 151 gäller ett utökat förbudsområde på 30 meter.

- **Ombyggnationen vid korsningen väg 151 / Wellvägen innebär att trafiksäkerheten för svängande fordon förbättras.**
- **Ny infart möjliggörs från Gröndalsleden till det nya industrikvarteret.**
- **Anslutningen till väg 151 från gamla vägen till Torp flyttas ca 50 m söderut.**

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet är hittills inte så väl utbyggt i området. En gång- och cykelväg ansluter till området österifrån från Jönköpingsvägen på norra sidan av väg 151 strax norr om korsningen med Gröndalsleden. Denna väg kan förlängas på den norra/östra sidan i samband med VA-ledningar till nästa etapp av Torps industriområde norr om Wellvägen. Tekniska kontoret har skissat på en gc-väg på den södra sidan om väg 151 och västerut. För att nå norra delen av planområdets industrikvarter kan det eventuellt bli aktuellt att anlägga en passage över väg 151. En utbyggnad av gc-vägnätet inryms inom befintlig och föreslagen naturmark och läggs inte fast på plankartan. På Maramövägen förutsätts i dagens läge att biltrafiken är så liten att blandtrafik kan accepteras

Kollektivtrafik

Väg 151 trafikeras idag av busslinje 242 som går från Värnamo mot Gnosjö och Gislaved.

Järnvägstrafik

Järnvägssträckan längs planområdets västra sida trafikeras idag av trafik mot Hestra med 7 godståg/dygn samt 16 persontåg/dygn.

Parkering

Parkeringsbehovet för verksamheter inom kvarteren ska lösas inom respektive fastighet. Restriktioner mot parkering och upplag finns inom zoner närmast järnvägen och längs väg 151.

Teknisk försörjning

Det finns ingen fjärrvärme eller optokabelledning inom planområdet.

Vatten och avlopp

Området matas från befintlig vattenledning vid avloppspumpstationen vid väg 151. Spillvatten avleds till befintlig avloppspumpstation vid väg 151.

- **Område för VA-ledningar säkerställs med u-områden längs väg 151 och östligaste delen av Gröndalsleden.**

Dagvatten, markavvattning och släckvatten

Planförslaget innebär att dagvatten avleds i sluten ledning till ett lågområde utanför planområdet vid väg 151, mitt emot avloppspumpstationen. I lågområdet anordnas en damm med en yta på ca 500 m² för rening av dagvattnet genom bla sedimentering och möjlighet att installera oljeavskiljare. Från dammen avleds dagvattnet via befintlig trumma under väg 151 till Ånabäcken.

Vid ett eventuellt olyckstillbud inom planområdet med utsläpp som når vattensystemet finns följande möjligheter för sanering:

- Pumpstationen i anslutning till järnvägsbron över Gröndalsleden kan stängas av.
- Föroreningar som hinner pumpas vidare kan stoppas vid den tidigare nämnda dagvattendammen.
- Föroreningar till dikena väster om väg 151 hindras i dagvattendammen.
- Föroreningar som når Ånabäcken öster om väg 151 kan stoppas genom dämning vid pumpstationen innan järnvägsbron över väg 151 sydöst om planområdet.
- Övrigt vatten från industrikvarteren når dagvattendammen

I planområdet ska finnas möjlighet att ta ut 1200 l/min ur en brandpost i taget. Vattenförsörjningen måste i första hand dimensioneras för abonnenters normala förbrukning.

Verksamheter som kräver ytterligare släckvatten måste ordna detta på annat sätt. Överdimensionering för att klara extremförbrukning, exempelvis för släckvatten, medför risk för sämre vattenkvalitet. Vattenförsörjningen kommer inte att byggas ut som cirkulationssystem.

- **Dagvatten avleds till ett lågområde sydöst om planområdet där en dagvattendamm med en yta på ca 500 m² anläggs för rening innan vidare avledning till Ånabäcken.**

El och tele

Inom planområdet finns elkablar längs Gröndalsleden, väg 151 samt söder om gamla vägen mot Torp. Dessa säkerställs genom att de ligger inom naturmark eller inom u-område. Även Telia Sonera har kablar inom planområdet. Industrikvarteret söder om Gröndalsleden har en gammal sk landskabel som inte längre är i drift. Den går över området och vidare under Gröndalsleden och snett över mot väg 151. De telekablar som försörjer bostadshusen norr och nordväst om planområdet kommer att behöva flyttas vid en exploatering. I övrigt följer telekablar i huvudsak de befintliga vägarna inom planområdet. Hänsyn till såväl Värnamo Energis som Telia Soneras anläggningar får tas vid exploatering av området.

Hälsa och säkerhet

Den förhärskande vindriktningen i området är sydvästlig vilket inte innebär något särskilt hänsynstagande.

Det föreslagna industriområdet kommer att ligga nära befintliga bostadshus. Det närmaste bostadshuset ligger enligt förslaget 60 meter från närmaste byggrätt för industriändamål. I norr ligger närmaste bostadshus 70 meter till byggrätt. För att inte bostäderna ska uppleva verksamheten inom planområdet som störande har bestämmelser/restriktioner kring följande angivits på plankartan.

- **Ekvivalent bullernivå i kvartergräns dagtid, kvälls- och nattid samt helger.**
- **Högsta momentana bullernivå (maxnivå) från verksamheten nattetid.**
- **Skydd mot störande ljus.**
- **Norr om industriområdet läggs ett 20 meter brett naturområde som störningsskydd för bostadsfastigheterna i norr. Området består idag av fd åkermark. För att det ska fungera som ett störningsskydd bör det planteras med för området typiska träd och buskar som på sikt kan skötas som naturmark.**

Det är angeläget att man vid t ex om- och tillbyggnad, förändring av verksamheten, anordnande av körytor etc, tar vederbörlig hänsyn till intilliggande bostäder.

- **Längs järnvägen i planområdets nordvästra del bör planteringar kunna få funktion av en glesare, visuell skärm mellan bostadshus och verksamheten inom i industriområdet.**
- **Växtlighet längs järnvägen får inte inkräkta på spårområdet eller riskera att lägga sig över spår eller luftledningar vid t ex kraftigt snöfall. Hänsyn till detta bör tas vid val av växtmaterial, placering och skötsel.**

För att minska sannolikheten för och konsekvenserna av en olycka bör ett skyddsavstånd till väg och järnväg användas vid samhällsplanering. Länsstyrelsens rekommendationer är att 40 m ska lämnas bebyggelsefritt utmed transportled för farligt gods. Inom det aktuella planområdet är industrikvarteret långsmalt och ett 40 meter brett bebyggelsefritt område längs järnvägen skulle försvåra en exploatering betydligt, framförallt i industrikvarterets norra del.

En kompromiss har därför bedömts vara rimlig där den byggnadsfria zonen hålls 30 meter från spårmittpunkt och förbud mot parkering och upplag 20 meter från spårmittpunkt. Terrängen med kraftiga slänter ner mot Gröndalsleden motiverar att säkerhetsavståndet kan hållas med 30 meter (20 meter naturmark på allmän platsmark samt 10 meter med byggnadsförbud inom kvartersmark).

Radon

Enligt Värnamo kommuns markradonundersökning från 1992 tillhör planområdet ett så kallat normalriskområde inom det lägre intervallet. Detta innebär att nya byggnader skall utföras radonskyddade. Kravet på radonskyddat byggande gäller inom stora delar av kommunen och innebär inga exceptionella åtgärder.

Miljökvalitetsnormer

Från och med den 1 januari 1999 (enl. 5 kap. Miljöbalken) gäller miljökvalitetsnormer för utomhusluft d v s gränsvärden för de föroreningar eller störningsnivåer som människor och natur kan utsättas för utan olägenheter. Gränsvärden finns idag endast för kolmonoxid, kvävedioxid, svaveldioxid, bly och bensen. Någon risk för att dessa gränsvärden överskrids inom planområdet föreligger inte.

Administrativa frågor

Planen hanteras med normalt planförfarande.

Genomförandetiden slutar tio år efter att planen har vunnit laga kraft.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Britt Andersson	Kommunledningskontoret
Conny Eskilsson	Miljö- och stadsbyggnadskontoret
Göran Hansson	Tekniska kontoret
Tomas Johansson	Tekniska kontoret
Ulf Helgesson	Tekniska kontoret

MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSKONTORET

Planavdelningen
Värnamo kommun

Upprättad i mars 2004

Reviderad i juli 2004: Verksamheter för norra kvarteret har kompletterats för att även gälla handelsändamål.

Hanne Romanus
Landskapsarkitekt

Antagen av Kf: 2004-11-25
Laga kraft: 2004-12-30

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för
VÄSTHORJA 12:1 M FL
i Värnamo stad
Värnamo kommun

Dnr 03.1168.211
KS 2003.314

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen har tagits fram för att tillskapa ytterligare mark för olika verksamheter i Värnamo stad. Planen beräknas kunna antas av fullmäktige under 2004. Ombyggnaden av infarten till Wellvägen beräknas att kunna ske så snart erforderligt avtal med Vägverket träffats. Försäljningen av industritomter kan påbörjas då vatten- och avloppsledningar byggts ut.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås till 10 år räknat från den tidpunkt då planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för de gator och allmänna platser som ingår i detaljplaneområdet. Kommunen ansvarar även för utbyggnad av vatten och avlopp inom området. För väg 151 svarar Vägverket. Värnamo Energi kommer att svara för elförsörjningen i området. Inom området finns en telekabel för vilken Telia har ansvar.

Avtal

Som nämnts ovan krävs att kommunen tecknar ett avtal med Vägverket angående ombyggnaden av infarten till Wellvägen innan denna ombyggnad kan påbörjas.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägoförhållanden

Marken ägs av Värnamo kommun.

Fastighetsbildning

Den mark som i planförslaget är avsatt som kvartersmark kommer att säljas till olika intressenter. Tomtstorlekarna kommer att anpassas till de olika verksamheter som kommer att etablera sig i området. Tomterna kommer att bildas genom avstyckning.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

I budgeten för 2004 har 1,5 Mkr avsatts för att bygga om infarten till Wellvägen. Kostnaden för att anlägga Va-ledningar fram till de nya industriområdena och gatan i den norra delen av planområdet har beräknats till 3,0 Mkr. Dessa medel har tagits upp i investeringsprogrammet för 2005. Om det skulle bli aktuellt att anlägga en gata från Gröndalsleden norrut in i det större av industrimarksområdena tillkommer kostnaden för en sådan.

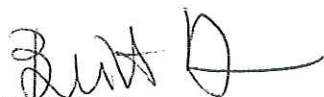
Då det norra området tas i anspråk för byggnation måste den telekabel som finns i området flyttas, förslagsvis till den planerade lokalgatan i norr. Kabeln betjänar bl a de bostadshus som finns strax väster och norr om området. Kostnaden för denna flyttning betalas av Telia. Även en högspänningskabel, som tillhör Värnamo Energi, måste flyttas då. Dessutom måste en lågspänningskabel flyttas då infarten till Wellvägen byggs om. Kostnaderna för dessa ledningsflyttningar kommer att regleras med stöd av gällande avtal och överenskommelser.

Kostnaden för de markförvärv som kommunen gjort inom området uppskattas till ca 1,1 Mkr. Kommunens intäkter vid försäljning av industrimarken uppgår till 2,2 Mkr om båda områdena skulle säljas nu och med gällande industrimarkspris som grund. Intäkterna till kommunens allmänna vatten- och avloppsanläggning skulle bli ca 1,0 Mkr efter gällande taxa.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Hanne Romanus	Miljö- och stadsbyggnadskontoret
Britt Andersson	Kommunledningskontoret
Göran Hansson	Tekniska kontoret

Kommunledningskontoret
Mark- och exploateringsavdelningen
Värnamo
Upprättad i mars 2004, reviderad i juli 2004



Britt Andersson
Exploateringschef

Antagen av Kf: 2004-11-25
Laga kraft: 2002-12-30

PARTER	Värnamo kommun, 331 83 Värnamo, såsom ägare till fastigheten Värnamo Påslund 1 och huvudman för kommunens VA-ledningar, nedan kallad servitutshavaren, och Värnamo kommun, 331 83 Värnamo såsom ägare till fastigheterna Värnamo Västhorja 12:1 och Värnamo Värnamo-Torp 4:11, nedan kallad fastighetsägaren
MARK SOM UPPLÅTES	Fastighetsägaren medger servitutshavaren rätt att över fastigheterna Västhorja 12:1 och Värnamo-Torp 4:11 i Värnamo kommun, inom kvarteret Minken, anlägga, behålla och underhålla kommunala vatten-, avlopps- och dagvattenledningar inom det område som markerats på bifogad karta. Området sammanfaller med ett u-område i gällande detaljplan. Fastighetsägaren medger härutöver servitutshavaren rätt att behålla befintlig vattenledning inom ett cirka 40 meter långt och 3 meter brett område i kvarterets sydvästra hörn, se bifogad karta. Servitutshavaren äger rätt att tillträda områdena för anläggande, tillsyn, reparation och underhåll av ledningarna. Efter avslutade arbeten skall servitutshavaren, såvitt det är möjligt, återställa marken i ursprungligt skick.
BEGRÄNSNING	Fastighetsägaren får inte inom de upplåtna områdena uppföra byggnad eller annan anläggning, plantera träd eller buskar som kan skada ledningarna. Om fastighetsägaren avser att utföra arbeten i närheten av ledningarna, som t ex stensprängning och fara kan uppstå för ledningarna skall fastighetsägaren i god tid anmäla detta till servitutshavaren.
ERSÄTTNING	För markupplåtelsen enligt detta avtal utgår ingen ersättning.
SKADA	För skada, som kan orsakas fastigheten vid tillsyn, reparation och underhåll av ledningarna skall servitutshavaren lämna fastighetsägaren skälig ersättning efter värdering i varje särskilt fall. Kan inte en överenskommelse träffas skall frågan avgöras av allmän domstol.

INSKRIVNING

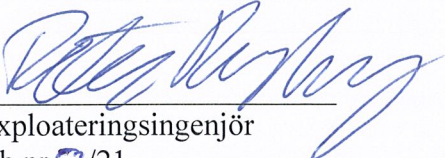
Servitutshavaren har rätt att på sin bekostnad inskriva detta avtal i Värnamo Västhorja 12:1 och Värnamo Värnamo-Torp 4:11 till förmån för servitutshavarens fastighet Värnamo Påslund 1.

138

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Värnamo 2021-07-02
För Värnamo kommun

PARTERNAS
UNDERSKRIFT


Exploateringsingenjör
Db nr 52/21



© Värnamo kommun och Lantmäteriet
Kartografiskt uttryck, jmf med beslut i lantmäterihandlingar.

Mark som uppläts inom Västboja 12:1 och
Värnamo-Torp 4:11

Aktuellt på bakgrundskartor:

Ortofoto från år 2019
Fastighetskartan (gula gränser) juni 2021
Detaljplan (svarta gränser) juni 2021

Datum: 2021-07-01

PR

§ 214 Dnr: TFN.2025.406

Anvisning av medel till projekt Grönytor vid Folkets park, projektnummer 214044

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 3 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Grönytor vid Folkets park, projektnummer 214044 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för projektering och byggnation.

Ärendebeskrivning

Park- och grönytor i och runt omkring Folkets Park utgör en av de viktigaste noderna i Värnamos grönstruktur. Parken omges av förskolor, skolor, äldreboenden och bostäder som alla har behov av funktionella och attraktiva områden för lek, utbildning och rekreation.

Projekt Grönytor Folkets park syftar till att säkerställa Folkets parks roll som stadsdelspark för området. Projektet drivs parallellt med utveckling av Lekplats Folkets Park (projektnummer 214043) och uppdraget att göra bedömning av status på byggnaderna i Folkets park Värnamo. Grönytor Folkets park fokuserar på att utveckla grönytor, rumslighet, rörelsestråk och entréer i parken till en sammanhängande helhet med plats för många funktioner. Första etappen av Grönytor Folkets park fokuserar på norra delen av området för att få en helhet runt lekplatsen. För resterande del av parken inväntas beslut i uppdraget för byggnaderna.

I investeringsbudgeten för 2025 finns 3 miljoner kronor avsatta till projektet. För att påbörja norra delen av Folkets park behöver medel anvisas och kommunfullmäktige behöver fatta startbeslut för projektering och byggnation.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 3 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Grönytor vid Folkets park, projektnummer 214044 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för projektering och byggnation.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

**Tjänsteskrivelse - Anvisning av medel till projekt
Grönytor vid Folkets park, projektnummer 214044****Ärendebeskrivning**

Park- och grönytor i och runt omkring Folkets Park utgör en av de viktigaste noderna i Värnamos grönstruktur. Parken omges av förskolor, skolor, äldreboenden och bostäder som alla har behov av funktionella och attraktiva områden för lek, utbildning och rekreation.

Projekt Grönytor Folkets park syftar till att säkerställa Folkets parks roll som stadsdelspark för området. Projektet drivs parallellt med utveckling av Lekplats Folkets Park (projektnummer 214043) och uppdraget att göra bedömning av status på byggnaderna i Folkets park Värnamo. Grönytor Folkets park fokuserar på att utveckla grönytor, rumslighet, rörelsestråk och entréer i parken till en sammanhängande helhet med plats för många funktioner.

Första etappen av Grönytor Folkets park fokuserar på norra delen av området för att få en helhet runt lekplatsen. För resterande del av parken inväntas beslut i uppdraget för byggnaderna.

I investeringsbudgeten för 2025 finns 3 miljoner kronor avsatta till projektet.

För att påbörja norra delen av Folkets park behöver medel anvisas och kommunfullmäktige behöver fatta startbeslut för projektering och byggnation.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.406

Dnr:

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 3 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Grönytor vid Folkets park, projektnummer 214044 samt

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för projektering och byggnation.

Henrik Lönngren
Avdelningschef teknik och projekt

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Grönytor/parkområde vid Folkets park		Projektblad nr KF:	KF283	
		Projektbladnr Förv:		
		Upprättad den:	2024-03-08	
		Upprättad av:	LE	
		Reviderad den:		
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):			Projektnr i Ek.sys:	
Utförare(nämnd):			Datum:	
För anläggnings- och fastighetsinvesteringar överstigande 5 mnkr, ange tidpunkt när investeringen beräknas tas i bruk:				
Vid byggnads-, gatu- och VA-investeringsprojekt överstigande totalt 10 mnkr, ska förslag/synpunkter inhämtas från kommunens funktioner för miljöstrategiska frågor samt energi- och klimat-rådgivning. Ange datum:		Miljöstrategiska frågor:		
		Energi-och klimatrådgivning:		

Beskriv process från behov till förslag enligt riktlinjer för investeringsprocess:

(tänk om→optimera→bygg om→bygg nytt)

--

Bild, karta etc:

Beskrivning av investeringsprojektet:

Värnamo folkets park är i behov av en omfattande upprustning. I anslutning till detta centrala park och grönområde ligger flera förskolor, grundskola högstadie, äldreboende och bostäder som alla är i behov av funktionella och attraktiva områden för lek, utbildning och rekreation. Projektet syftar till att skapa trivsamt park- och grönområde såsom en stadsdelspark. Park- och grönytorerna i och kring folkets park utgör en av de viktigaste gröna noderna i stadens grönstruktur. Detta projekt är specifikt kopplat till stadsdelsparksambitionen och eventuella satsningar på hus och byggnader utförs i andra projekt.

Nyckeltal		
Driftskostnadsjustering/år:	200	tkr/år
Längd (m):		m
Yta (m ²):		m ²
Antal:		
Kapitaltjänskost.just/år:	200	tkr/år
Avskrivningstid (genomsnitt):	30	år
Kalkylnivå 0-3:	3	
Bilaga kalkyl:		

	År	Kostnad i tkr	
		Budget	Utfall tom 231231
Anvisade medel/utfall	tom 2023		
Investering beslutad	2024		
Investeringsbudget	2025	3 000	
Investeringsplan	2026	3 000	
Investeringsplan	2027		
Investeringsplan	2028		
Investeringsplan	2029		
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		6 000	

§ 213 Dnr: TFN.2025.389

Anvisning av medel till projekt Lågreservoar Ljusseveka, projektnummer 302015

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 5 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Lågreservoar Ljusseveka, projektnummer 302015 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för projektet.

Ärendebeskrivning

För att säkerställa framtidens vattenförsörjning behöver mer reservoarvolym byggas vid Ljusseveka vattenverk. En reservoar med volymen 2 000 kubikmeter behövs för att ha en säker och tillförlitlig drift. Vatten från Ljusseveka vattenverk har anslutits till många kransorter via överföringsledningar. Det gör att mer vatten går åt och volymen i reservoaren snabbt minskar om inte nytt vatten tillförs från processen. I dagsläget räcker vattnet i reservoaren i cirka 12-16 timmar om inget vatten tillförs från processen. Med den nya lågreservoaren dubblas reservoarvolymen. Det är viktigt att ha tid för reparationer och felsökning om processen avstannar. Ett dygn anses vara en lämplig tid för att kunna få igång vattenverket i händelse av allvarligare fel. Det är också lämpligt att ha en stor reservoarvolym när vattentornet tas ur drift och renoveras.

Utredningsarbete och projektering pågår och nästa steg är att handla upp en entreprenör. För att detta ska vara möjligt behöver kommunfullmäktige fatta ett startbeslut för byggnation. I investeringsbudgeten för 2025 finns 5 miljoner kronor till projektet, dessa behöver anvisas. Ett startbeslut behöver också fattas.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 5 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Lågreservoar Ljusseveka, projektnummer 302015 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för projektet.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

**Tjänsteskrivelse - Anvisning av medel till projekt
Lågreservoar Ljusseveka, projektnummer 302015****Ärendebeskrivning**

För att säkerställa framtidens vattenförsörjning behöver mer reservoarvolym byggas vid Ljusseveka vattenverk. En reservoar med volymen 2 000 kubikmeter behövs för att ha en säker och tillförlitlig drift. Vatten från Ljusseveka vattenverk har anslutits till många kransorter via överföringsledningar. Det gör att mer vatten går åt och volymen i reservoaren snabbt minskar om inte nytt vatten tillförs från processen. I dagsläget räcker vattnet i reservoaren i cirka 12-16 timmar om inget vatten tillförs från processen. Med den nya lågreservoaren dubblas reservoarvolymen. Det är viktigt att ha tid för reparationer och felsökning om processen avstannar. Ett dygn anses vara en lämplig tid för att kunna få igång vattenverket i händelse av allvarligare fel. Det är också lämpligt att ha en stor reservoarvolym när vattentornet tas ur drift och renoveras.

Utredningsarbete och projektering pågår och nästa steg är att handla upp en entreprenör. För att detta ska vara möjligt behöver kommunfullmäktige fatta ett startbeslut för byggnation. I investeringsbudgeten för 2025 finns 5 miljoner kronor till projektet, dessa behöver anvisas. Ett startbeslut behöver också fattas.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.389

Dnr:

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 5 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Lågreservoar Ljusseveka, projektnummer 302015 samt

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för projektet.

Antti Vähäkari
Avdelningschef VA

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Lågreservoar Ljusseveka		Projektblad nr KF:	KF164
		Projektbladnr Förv:	
		Upprättad den:	2024-03-18
		Upprättad av:	Antti Vähäkari
		Reviderad den:	
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):	TFN	Projektnr i Ek.sys:	
Utförare(nämnd):	TFN	Datum:	
För anläggnings- och fastighetsinvesteringar överstigande 5 mnkr, ange tidpunkt när investeringen beräknas tas i bruk:			2026
Vid byggnads-, gatu- och VA-investeringsprojekt överstigande totalt 10 mnkr, ska förslag/synpunkter inhämtas från kommunens funktioner för miljöstrategiska frågor samt energi- och klimat-rådgivning. Ange datum:		Miljöstrategiska frågor:	
		Energi-och klimatrådgivning:	
Beskriv process från behov till förslag enligt riktlinjer för investeringsprocess: (tänk om→optimera→bygg om→bygg nytt)			
För att säkerställa framtidens vattenförsörjning behöver mer reservoarvolym byggas på Ljusseveka. En reservoar med volymen 6 000 m3 behövs för att ha en säker och tillförlitlig drift.			

Bild, karta etc:

Beskrivning av investeringsprojektet:

Projektering och byggnation av en lågreservoar i närheten av vattenverket på Ljusseveka.

Nyckeltal		
Driftskostnadsjustering/år:		tkr/år
Längd (m):		m
Yta (m ²):		m ²
Antal:		
Kapitaltjänskost.just/år:	200	tkr/år
Avskrivningstid (genomsnitt):	50	år
Kalkylnivå 0-3:		
Bilaga kalkyl:		

	År	Kostnad i tkr	
		Budget	Utfall tom 231231
Anvisade medel/utfall	tom 2023		
Investering beslutad	2024		
Investeringsbudget	2025	5 000	
Investeringsplan	2026	5 000	
Investeringsplan	2027		
Investeringsplan	2028		
Investeringsplan	2029		
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		10 000	

§ 212 Dnr: TFN.2025.388

Anvisning av medel till projekt Ledning Helmershus-Mossle SPU, projektnummer 304103

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 500 000 kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Ledning Helmershus-Mossle SPU, projektnummer 3041034 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Ärendebeskrivning

En ledning behöver anläggas från Helmershus till Mossle pendelparkering. Syftet är att samla spillvattnet från Åminne, Hånger och Helmershus till pumpstationen vid Mossle för att minska belastningen i pumpstation P1 på Tännögatan. Det gör att det frigör mer utrymme i pumpstationen samt att energiförbrukningen minskar.

I investeringsbudgeten 2025 finns 500 000 kronor avsatta till utredning och projektering av projektet (medlen har ombudgeterats från 2024 då de inte anvisades under det året), dessa behöver anvisas. För att medlen ska kunna användas behöver kommunfullmäktige fatta ett startbeslut för utredning och projektering av projektet.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 500 000 kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Ledning Helmershus-Mossle SPU, projektnummer 3041034 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.388

Dnr:

**Tjänsteskrivelse - Anvisning av medel till projekt
Ledning Helmershus - Mossle SPU,
projektnummer 304103****Ärendebeskrivning**

En ledning behöver anläggas från Helmershus till Mossle pendelparkering. Syftet är att samla spillvattnet från Åminne, Hånger och Helmershus till pumpstationen vid Mossle för att minska belastningen i pumpstation P1 på Tännögatan. Det gör att det frigör mer utrymme i pumpstationen samt att energiförbrukningen minskar.

I investeringsbudgeten 2025 finns 500 000 kronor avsatta till utredning och projektering av projektet (medlen har ombudgerats från 2024 då de inte anvisades under det året), dessa behöver anvisas. För att medlen ska kunna användas behöver kommunfullmäktige fatta ett startbeslut för utredning och projektering av projektet.

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 500 000 kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Ledning Helmershus-Mossle SPU, projektnummer 3041034 samt

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Antti Vähäkari
Avdelningschef VAJesper du Rietz
Förvaltningschef

§ 211 Dnr: TFN.2025.387

Anvisning av medel till projekt Förstärkning detaljplaner, projektnummer 301018

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 17,75 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Förstärkning detaljplan, projektnummer 301018.

Ärendebeskrivning

I investeringsbudgeten för 2025 finns 17,75 miljoner kronor för ramprojektet Förstärkning detaljplan, projektnummer 301018. Dessa medel behöver anvisas från kommunfullmäktige.

Medlen är avsedda att användas till nedanstående projekt:

- Projekt Ny servis Västhorjaskolan projektnummer 305005, belopp 5,5 miljoner kronor. En ny servis har anlagts till Västhorjaskolan, tillsammans med dagvattenanläggningar.
- Projekt Spillvattenledning Bredasten – P1, projektnummer 305010, belopp 2 miljoner kronor. Syftet är att säkerställa att spillvatten kan omhändertas från Bor, Bredastensområdet samt området vid kommande polishus.
- Resterande medel om 10,25 miljoner kronor används i ramprojekt Förstärkning detaljplan, projektnummer 301018.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 17,75 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Förstärkning detaljplan, projektnummer 301018.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.387

Dnr:

**Tjänsteskrivelse - Anvisning av medel till projekt
Förstärkning detaljplaner, projektnummer 301018****Ärendebeskrivning**

I investeringsbudgeten för 2025 finns 17,75 miljoner kronor för ramprojektet Förstärkning detaljplan, projektnummer 301018. Dessa medel behöver anvisas från kommunfullmäktige.

Medlen är avsedda att användas till nedanstående projekt:

- Projekt Ny servis Västhorjaskolan projektnummer 305005, belopp 5,5 miljoner kronor. En ny servis har anlagts till Västhorjaskolan, tillsammans med dagvattenanläggningar.
- Projekt Spillvattenledning Bredasten – P1, projektnummer 305010, belopp 2 miljoner kronor. Syftet är att säkerställa att spillvatten kan omhändertas från Bor, Bredastensområdet samt området vid kommande polishus.
- Resterande medel om 10,25 miljoner kronor används i ramprojekt Förstärkning detaljplan, projektnummer 301018.

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 17,75 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Förstärkning detaljplan, projektnummer 301018.

Antti Vähäkari
Avdelningschef VA

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Förstärkning detaljplaner		Projektblad nr KF:	KF122
		Projektbladnr Förv:	
		Upprättad den:	2018-03-01
		Upprättad av:	Antti Vähäkari
		Reviderad den:	2024-02-12
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):	TFN	Projektnr i Ek.sys:	301018
Utförare(nämnd):	TFN	Datum:	
För anläggnings- och fastighetsinvesteringar överstigande 5 mnkr, ange tidpunkt när investeringen beräknas tas i bruk:			
Vid byggnads-, gatu- och VA-investeringsprojekt överstigande totalt 10 mnkr, ska förslag/synpunkter inhämtas från kommunens funktioner för miljöstrategiska frågor samt energi- och klimat-rådgivning. Ange datum:		Miljöstrategiska frågor:	
		Energi-och klimatrådgivning:	
Beskriv process från behov till förslag enligt riktlinjer för investeringsprocess: (tänk om→optimera→bygg om→bygg nytt)			
När större bostadsområden ska exploateras exempelvis Mossleplatån och kvarteret Kärleken, behöver VA stärka upp befintlig infrastruktur med smarta lösningar för att undvika överbelastning på VA-ledningsnätet. Bland annat pumpstation P1, Tännögatan behöver avlastas när staden förtätas.			



Beskrivning av investeringsprojektet:

För att undvika en överbelastning av pumpstation P1 i Värnamo så måste ledningsnätet avlastas. Flertalet nya förtätningar kommer byggas framöver. Arenan som ska byggas i närdit tillsammans med bostadsområdet vid Prostsjön kräver att en ny pumpstation byggs, samt att ledningar förnyas då de är antingen för klana eller behöver flyttas. Ett 20-tal detaljplaner och planprogram är för närvarande under framtagning. I flertalet av dessa kommer VA-anläggningarna behöva byggas ut eller förändras.

Nykeltal		
Driftskostnadsjustering/år:	100	tkr/år
Längd (m):		m
Yta (m ²):		m ²
Antal:		
Kapitaltjänskost.just/år:	250	tkr/år
Avskrivningstid (genomsnitt):	50	år
Kalkylnivå 0-3:	3	
Bilaga kalkyl:		

	År	Kostnad i tkr	
		Budget	Utfall tom 231231
Anvisade medel/utfall	tom 2023	Årligt anslag	Årligt anslag
Investering beslutad	2024	12 000	
Investeringsbudget	2025	23 750	
Investeringsplan	2026	10 000	
Investeringsplan	2027	10 000	
Investeringsplan	2028	15 000	
Investeringsplan	2029	15 000	
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		85 750	

§ 210 Dnr: TFN.2023.397

Anvisning av medel till projekt Dubbelmatning Vråen Bredasten, projektnummer 304082

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 15 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Dubbelmatning Vråen-Bredasten, projektnummer 304082.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige har 14 december 2023 (Kf § 226) anvisat 500 000 kronor ur 2023 års investeringsbudget för projektering av aktuellt projekt samt 1,5 miljon kronor 2024.

Investeringen avser vattenförsörjning som kommer att trygga vattenförsörjningen mot Bor samt distributionen söderut. För att få en säker och robust vattenleverans till Bredasten och i förlängningen Bor, behöver ledningsnätet stärkas upp mellan vattentornet Vråen och tryckstegringsstationen på Armaturgatan. Vattenledningen kommer innebära dubbelmatning, det vill säga det finns redan en vattenledning, men behövs en till för att klara vattenförsörjningen till Bredasten och Bor.

Hösten 2023 kom dom i Mark- och miljödomstolen med följden att kommunen fick markåtkomst. Därför behövs projektet med dubbelmatningen sättas igång. Arbete har påbörjats och behöver fortsätta då denna ledning behöver vara klar innan överföringsledningen till Bor tas i bruk. En tidigareläggning av projektet är nödvändig då överföringsledningarna till Bor börjar byggas 2025.

Kommunfullmäktige har 14 december 2023 fattat startbeslut för projekteringen samt för byggnationen 25 april 2024. I investeringsbudgeten för 2025 finns 15 miljoner kronor till projektet, dessa behöver anvisas.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 15 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Dubbelmatning Vråen-Bredasten, projektnummer 304082.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

**Tjänsteskrivelse - Anvisning av medel till projekt
Dubbelmatning Vråen-Bredasten, projektnummer
304082****Ärendebeskrivning**

Kommunfullmäktige har 14 december 2023 (Kf § 226) anvisat 500 000 kronor ur 2023 års investeringsbudget för projektering av aktuellt projekt samt 1,5 miljon kronor 2024.

Investeringen avser vattenförsörjning som kommer att trygga vattenförsörjningen mot Bor samt distributionen söderut. För att få en säker och robust vattenleverans till Bredasten och i förlängningen Bor, behöver ledningsnätet stärkas upp mellan vattentornet Vråen och tryckstegringsstationen på Armaturgatan. Vattenledningen kommer innebära dubbelmatning, det vill säga det finns redan en vattenledning, men behövs en till för att klara vattenförsörjningen till Bredasten och Bor.

Hösten 2023 kom dom i Mark- och miljödomstolen med följden att kommunen fick markåtkomst. Därför behövs projektet med dubbelmatningen sättas igång. Arbete har påbörjats och behöver fortsätta då denna ledning behöver vara klar innan överföringsledningen till Bor tas i bruk.

En tidigareläggning av projektet är nödvändig då överföringsledningarna till Bor börjar byggas 2025.

Kommunfullmäktige har 14 december 2023 fattat startbeslut för projekteringen samt för byggnationen 25 april 2024. I investeringsbudgeten för 2025 finns 15 miljoner kronor till projektet, dessa behöver anvisas.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2023.397

Dnr:

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 15 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Dubbelmatning Vråen-Bredasten, projektnummer 304082.

Antti Vähäkari
Avdelningschef VA

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Ledningar:dubbelmatning vatten mellan Vråens VT och Bredasten		Projektblad nr KF:	KF148
		Projektbladnr Förv:	
		Upprättad den:	2017-01-25
		Upprättad av:	Antti Vähäkari
		Reviderad den:	2022-03-28
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):	TFN	Projektnr i Ek.sys:	304082
Utförare(nämnd):	TFN	Datum:	
För anläggnings- och fastighetsinvesteringar överstigande 5 mnkr, ange tidpunkt när investeringen beräknas tas i bruk:			
Vid byggnads-, gatu- och VA-investeringsprojekt överstigande totalt 10 mnkr, ska förslag/synpunkter inhämtas från kommunens funktioner för miljöstrategiska frågor samt energi- och klimat-rådgivning. Ange datum:		Miljöstrategiska frågor:	
		Energi-och klimatrådgivning:	

Beskriv process från behov till förslag enligt riktlinjer för investeringsprocess:

(tänk om→optimera→bygg om→bygg nytt)

Vattenledningsnätet kompletteras med dubbelmatning mellan Vråens vattentorn och Bredasten/Bor.



Beskrivning av investeringsprojektet:

Investeringen avser vattenförsörjning som kommer att trygga vattenförsörjningen mot Bor samt distributionen söder ut. Byggs i samband med, eller strax före överföringsledningen till Bor byggs. **Detaljprojektering pågår.**

Nykeltal		
Driftskostnadsjustering/år:		tkr/år
Längd (m):		m
Yta (m ²):		m ²
Antal:		
Kapitaltjänskost.just/år:	500	tkr/år
Avskrivningstid (genomsnitt):	50	år
Kalkylnivå 0-3:	3	
Bilaga kalkyl:		

	År	Kostnad i tkr	
		Budget	Utfall tom
Anvisade medel/utfall	tom 2023		231231
Investering beslutad	2024	1 500	501
Investeringsbudget	2025	15 000	
Investeringsplan	2026	8 500	
Investeringsplan	2027		
Investeringsplan	2028		
Investeringsplan	2029		
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		25 000	

§ 209 Dnr: TFN.2023.394

Anvisning av medel till projekt Överföringsledning Värnamo-Bor, projektnummer 304007

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 20 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Överföringsledning Värnamo-Bor, projektnummer 304007.

Ärendebeskrivning

I projekt överföringsledning Värnamo-Bor finns 20 miljoner kronor i investeringsbudgeten för 2025.

Överföringsledningar ska byggas från Värnamo till samhället Bor. Projektet har varit aktuellt i flera år, men på grund av att markåtkomst inte har getts kommunen har det inte hänt så mycket i projektet. Nu har ärendet avgjorts i Mark- och miljödomstolen och kommunen har markåtkomst. Projektet omfattar:

- anläggande av överföringsledningar cirka 8,5 kilometer
- konstruktion, projektering, anläggande och drifttagning av två avloppspumpstationer samt en tryckstegringsstation.
- två rödrivningar under väg 27

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 20 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Överföringsledning Värnamo-Bor, projektnummer 304007.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2023.394

Dnr:

**Tjänsteskrivelse - Anvisning av medel till projekt
Överföringsledning Värnamo-Bor, projektnummer
304007****Ärendebeskrivning**

I projekt överföringsledning Värnamo-Bor finns 20 miljoner kronor i investeringsbudgeten för 2025.

Överföringsledningar ska byggas från Värnamo till samhället Bor. Projektet har varit aktuellt i flera år, men på grund av att markåtkomst inte har getts kommunen har det inte hänt så mycket i projektet. Nu har ärendet avgjorts i Mark- och miljödomstolen och kommunen har markåtkomst. Projektet omfattar:

- anläggande av överföringsledningar cirka 8,5 kilometer
- konstruktion, projektering, anläggande och drifttagning av två avloppspumpstationer samt en tryckstegringsstation.
- två rördrivningar under väg 27

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 20 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Överföringsledning Värnamo-Bor, projektnummer 304007.

Antti Vähäkari
Avdelningschef VA

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Överföringsledning Värnamo-Bor		Projektblad nr KF:	KF136
		Projektbladnr Förv:	14-540-003
		Upprättad den:	2015-01-12
		Upprättad av:	Johan Virdung
		Reviderad den:	2024-04-05
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):	TFN	Projektnr i Ek.sys:	0694/304007
Utförare(nämnd):	TFN	Datum:	
För anläggnings- och fastighetsinvesteringar överstigande 5 mnkr, ange tidpunkt när investeringen beräknas tas i bruk:			
Vid byggnads-, gatu- och VA-investeringsprojekt överstigande totalt 10 mnkr, ska förslag/synpunkter inhämtas från kommunens funktioner för miljöstrategiska frågor samt energi- och klimat-rådgivning. Ange datum:		Miljöstrategiska frågor:	
		Energi-och klimatrådgivning:	
Beskriv process från behov till förslag enligt riktlinjer för investeringsprocess: (tänk om→optimera→bygg om→bygg nytt)			
Tryggad VA-försörjning i Bor. Byggnation beräknas påbörjas under senare delen av 2024.			



Beskrivning av investeringsprojektet:

Bors reningsverk är i dåligt skick och måste renoveras i en snar framtid. I samband med möten med Värnamo energi har frågan om att dra ut VA-ledningar samt fjärrvärmeledningar till samhället Bor. Kostnaden att dra ut ledningar är hög men kan det ske som ett samprojekt mellan Värnamo energi och Tekniska kontoret så kan det vara ekonomiskt genomförbart. Ombyggnadskostnaden för Bors reningsverk är kalkylerad till 11 miljoner kr. Ombyggnaden av verket måste senast ske 2016. I samband med investeringsbudget 2021 flyttas 5 000 kkr till år 2023 o 21 000 kkr till 2023. Vi har inte rådighet över marken, lantmäteriet har beslutat en ledningsrätt men beslutet är överklagat till Mark- och miljödomstolen. Dom har fallit till värnamo kommuns fördel, dock har domen i mark- och miljödomstolen överklagats till mark- och miljööverdomstolen.

Nykeltal		
Driftskostnadsjustering/år:		tkr/år
Längd (m):		m
Yta (m ²):		m ²
Antal:		
Kapitaltjänskost.just/år:	1 020	tkr/år
Avskrivningstid (genomsnitt):	70	år
Kalkylnivå 0-3:	3	
Bilaga kalkyl:		

	År	Kostnad i tkr	
		Budget	Utfall tom 231231
Anvisade medel/utfall	tom 2023	8 078	8 817
Investering beslutad	2024	2 922	
Investeringsbudget	2025	20 000	
Investeringsplan	2026	20 000	
Investeringsplan	2027		
Investeringsplan	2028		
Investeringsplan	2029		
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		51 000	

§ 205 Dnr: TFN.2023.26

Medborgarinitiativ - Cykelväg Bredaryd/Forsheda till Värnamo

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att besluta att anse medborgarinitiativet besvarat.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 22 mars 2022 att remittera medborgarinitiativet ”Cykelväg Bredaryd/Forsheda till Värnamo” till tekniska utskottet (numera teknik- och fritidsnämnden).

Medborgarinitiativtagaren önskar att det byggs en cykel- och mopedväg mellan Bredaryd och Värnamo. Medborgarinitiativet gillades av 242 röstande.

Teknik- och fritidsförvaltningens hantering av medborgarinitiativet

Trafikverket har i tidigare utredning pekat ut sträckan mellan Smålandsstenar och Bor som intressant för framtida utbyggnad av gång- och cykelväg.

Kommunen är i grunden positiva till att förbättra för cykling längs väg 27 men har inte rådighet över marken längs de statliga vägarna. Därför måste initiativet för en utbyggnad komma från Trafikverket. Vid utbyggnad av 2+1 väg har numera Trafikverket i uppdrag att lösa framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. Det innebär att en eventuell fortsatt ombyggnad av väg 27 i framtiden måste omfatta en sådan lösning.

Kommunen fortsätter föra dialog med Trafikverket angående förbättring för gång- och cykel längs det statliga vägnätet.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att besluta att anse medborgarinitiativet besvarat.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse – Medborgarinitiativ Cykelväg Bredaryd/Forsheda till Värnamo

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 22 mars 2022 att remittera medborgarinitiativet ”Cykelväg Bredaryd/Forsheda till Värnamo” till tekniska utskottet (numera teknik- och fritidsnämnden).

Medborgarinitiativtagaren önskar att det byggs en cykel- och mopedväg mellan Bredaryd och Värnamo. Medborgarinitiativet gillades av 242 röstande.

Teknik- och fritidsförvaltningens hantering av medborgarinitiativet

Trafikverket har i tidigare utredning pekat ut sträckan mellan Smålandsstenar och Bor som intressant för framtida utbyggnad av gång- och cykelväg.

Kommunen är i grunden positiva till att förbättra för cykling längs väg 27 men har inte rådighet över marken längs de statliga vägarna. Därför måste initiativet för en utbyggnad komma från Trafikverket. Vid utbyggnad av 2+1 väg har numera Trafikverket i uppdrag att lösa framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. Det innebär att en eventuell fortsatt ombyggnad av väg 27 i framtiden måste omfatta en sådan lösning.

Kommunen fortsätter föra dialog med Trafikverket angående förbättring för gång- och cykel längs det statliga vägnätet.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden

Dnr: TFN.2023.26

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att besluta att anse medborgarinitiativet besvarat.

Linus Enochson
Projektör

Henrik Lönngrén
Avdelningschef teknik
och projekt

§ 106 Dnr: KS.2021.507

Medborgarinitiativ - Cykelväg Bredaryd/Forsheda till Värnamo

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att remittera medborgarinitiativet till tekniska utskottet

Ärendebeskrivning

Lisbeth Andersson föreslår i medborgarinitiativ daterad 6 juli 2021 att det ska byggas en cykelväg från Forsheda/Bredaryd till Värnamo.

Kommunfullmäktige beslutar 2021-10-28 § 165

Att remittera medborgarinitiativet till kommunstyrelsen

Beslut skickas till:

Tekniska förvaltningen

Medborgarinitiativ

Rubrik som sammanfattar ditt förslag:

Cykelväg Bredaryd/Forsheda till Värnamo

Beskriv ditt förslag och vad du vill ska hända:

En kommun av Värnamos storlek bör ha cykelvägar till ytterkommunerna.

Det är inte lämpligt att ge sig ut på cykel eller moped på Rv27, som har lika mycket trafik som E4.

Istället för att bygga två nya busshållplatser vid Rv27 i Forsheda för flera miljoner och samtidigt dra in tre befintliga hållplatser i samhället, skulle det vara lämpligare att bygga en cykelväg.

I Forsheda har vi ett välbesökt friluftsbad och idrottsplats, på Bollagården, dit man skulle kunna ta sig utan bil och i dessa Coronatider när allmänheten rekommenderas att inte åka buss eller tåg vore detta ett bra alternativ.

En cykelväg från Forsheda/Bredaryd till Värnamo kan även göra våra ytterkommuner attraktiva.

Välj hur lång tid förslaget ska gå att rösta på:

Tre månader

Bifoga gärna en bild eller ett dokument.

Markera gärna i kartan om det gäller en plats. Du kan göra på två sätt:

1. Skriv in adressen och klicka på förstöringsglasat.
2. Klicka först på den röda nålen och klicka sedan i kartan.

[Länk till karta](#)

Adress: Position saknas

Koordinater: Position saknas

Observera att adressen är ungefärlig när markören inte är placerad i närheten av vägar eller bebyggelse

Dina kontaktuppgifter

Förnamn

Lisbeth

Efternamn

Andersson

E-post

lisbeth.andersson@vmomail.se

Vi kan behöva kontakta dig om vi har frågor om ditt förslag

Fyll din adress om du inte har någon e-postadress.

Adress

Postadress

Värnamo kommun
331 83 Värnamo

Kontaktcenter

Stadshuset, Kyrktorget 1, Värnamo
Telefon: 0370-37 70 00
Telefax: 0370-37 77 11

E-post

kontaktcenter@varnamo.se
Webbplats
kommun.varnamo.se

Organisationsnummer

212000-0555
Bankgiro
141-7195

Postnummer	Postort
------------	---------

☒ Jag godkänner att mitt namn kommer att visas tillsammans med förslaget på Värnamo kommuns webbplats.

☒ Jag samtycker till att Värnamo kommun sparar och behandlar mina personuppgifter för att kunna hantera förslaget.

Värnamo kommun behöver hantera och spara personuppgifter om dig för att handlägga ärenden och fatta beslut som rör dig och för att fullgöra skyldigheter enligt lag.

Du har rätt att kontakta oss om du vill ha information om de uppgifter vi har om dig, för att begära rättelse, överföring eller för att begära att vi begränsar behandlingen, för att göra invändningar eller begära radering av dina uppgifter.

Du hittar mer information på www.varnamo.se/personuppgifter.



2025-10-17

Till:

Kommunstyrelsen

Värnamo kommun

331 83 Värnamo

Anhållan om bidrag för verksamhetsåret 2025

Jönköpings Nämndemannaförening är en ideell och opolitisk förening för nämndemän verksamma vid Jönköpings tingsrätt, Göta hovrätt, Förvaltningsrätten i Jönköping och Kammarrätten i Jönköping. Föreningens syfte är att genom information, föreläsningar, studiebesök och erfarenhetsutbyte stärka nämndemännens kompetens i deras uppgift i domstolens arbete.

I Värnamo kommun finns i dag 17 st nämndemän vid Jönköpings tingsrätt, vilka utsetts av kommunfullmäktige.

Förutom i tingsrätten finns också nämndemannamedverkan i hovrätten, kammarrätten och förvaltningsrätten i Jönköping. Dessa nämndemän utses av Region Jönköping.

Varje år arrangerar vi flera kompetenshöjande föreläsningar, studiebesök och tematräffar med direkt koppling till nämndemannauppdraget. Dessa aktiviteter ger deltagarna både ökad kunskap och bättre förståelse för aktuella samhällsfrågor som påverkar rättskipningen. Föreningen ingår också i Nämndemännens Riksförbund och har därför också möjlighet att delta i centrala aktiviteter.

Nämndemannasystemet bygger på att domstolarnas beslut speglar samhällets erfarenheter. Det kräver att nämndemän får tillgång till kontinuerlig utbildning och kunskapsutbyte – på samma sätt som andra kommunala uppdrag.

Jönköpings Nämndemannaförening verkar för att alla nämndemän ska kunna genomföra sitt uppdrag med hög kvalitet, integritet och rättssäkerhet. Det kommunala stödet är en viktig del i detta arbete och gör det möjligt att fortsätta erbjuda utbildning och samverkan som stärker nämndemannasystemet – till nytta för både rättsväsendet och kommunens invånare.

Nämndemannaföreningen får mot denna bakgrund anhålla om ett bidrag på 5 100 kr (17 nämndemän á 300 kr) till föreningens verksamhet för år 2025.

Med vänlig hälsning

Jönköpings Nämndemannaförening

Ulf Gustavsson, kassör

Jönköpings Nämndemannaförening är en sammanslutning av nämndemän placerade vid domstolar i Jönköping och har till ändamål att utgöra ett kontaktorgan mellan domstolar i Jönköping och mellan nämndemännen själva, att verka för en förbättrad kunskap hos nämndemännen om deras rättigheter och skyldigheter och att i sin verksamhet ge nämndemännen möjlighet till information och studiebesök inom olika samhällsområden som har betydelse för nämndemannauppdraget. Föreningen är partipolitiskt och religiöst neutral.



Justitiedepartementet

Enheten för lagstiftning om allmän ordning och
säkerhet

**Remittering av betänkandet Bättre ansvarsfördelning
(SOU 2025:102)**

Remissinstanser

1. Arbetsgivarverket
2. Askersunds kommun
3. Bergsstaten
4. Bergsprängnings Entreprenörernas Förening
5. Bodens kommun
6. Borås kommun
7. Botkyrka kommun
8. Delgivningsbyrån DeltraKravek
9. Domstolsverket
10. Ekonomistyrningsverket
11. Enköpings kommun
12. Falkenbergs kommun
13. Falu kommun
14. Förvaltningsrätten i Malmö
15. Förvaltningsrätten i Stockholm
16. Förvaltningsrätten i Umeå
17. Gällivare kommun
18. Göteborgs kommun
19. Göteborgs tingsrätt

20. Gnesta kommun
21. Hedemora kommun
22. Hudiksvalls kommun
23. Håbo kommun
24. Kalmar kommun
25. Kammarkollegiet
26. Kammarrätten i Göteborg
27. Karlstads kommun
28. Kiruna kommun
29. Kommunal
30. Kronofogdemyndigheten
31. Länsstyrelsen i Blekinge län
32. Länsstyrelsen i Dalarnas län
33. Länsstyrelsen i Gotlands län
34. Länsstyrelsen i Gävleborgs län
35. Länsstyrelsen i Hallands län
36. Länsstyrelsen i Jämtlands län
37. Länsstyrelsen i Jönköpings län
38. Länsstyrelsen i Kalmar län
39. Länsstyrelsen i Kronobergs län
40. Länsstyrelsen i Norrbottens län
41. Länsstyrelsen i Skåne län
42. Länsstyrelsen i Stockholms län
43. Länsstyrelsen i Södermanlands län
44. Länsstyrelsen i Uppsala län
45. Länsstyrelsen i Värmlands län
46. Länsstyrelsen i Västerbottens län
47. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
48. Länsstyrelsen i Västmanlands län
49. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

50. Länsstyrelsen i Örebro län
51. Länsstyrelsen i Östergötlands län
52. Linköpings kommun
53. Lindesbergs kommun
54. Lunds kommun
55. Luleå tingsrätt
56. Lycksele kommun
57. Malmö kommun
58. Myndigheten för delaktighet
59. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
60. Norrtälje kommun
61. Offentliganställdas förhandlingsråd
62. Pajala kommun
63. Polismyndigheten
64. Regelrådet
65. Saco-S
66. Seko
67. Skellefteå kommun
68. SmåKom
69. Statens tjänstepensionsverk
70. Statskontoret
71. Stenungsunds kommun
72. Stockholms kommun
73. Svea hovrätt
74. Svensk Delgivning
75. Sveriges geologiska undersökning
76. Sveriges Kommuner och Regioner
77. Sveriges Riksidrottsförbund
78. Svenska Fotbollförbundet
79. Svenska Ishockeyförbundet

80. Svenska Jägareförbundet
81. Svenska parkeringsföreningen (Svepark)
82. Södertörns tingsrätt
83. Trafikverket
84. Transportstyrelsen
85. Uppsala kommun
86. Växjö kommun
87. Vadstena kommun
88. Värnamo kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Justitiedepartementet **senast den 12 januari 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till ju.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till ju.L4@regeringskansliet.se. Ange diarienummer Ju2025/02076 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet. Om remissen är begränsad till en viss del av betänkandet, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Betänkandet kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Remissinstanserna kan utan kostnad beställa tryckta exemplar av promemorian via ett [beställningsformulär hos Åtta45](#).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Maja Måhl
Kansliråd

Kopia till

Åtta45, e-postadress: regeringskansliet@atta45.se

Datum
2025-09-18

Diarienummer
RS230670

Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Region Halland översänder härmed ett remissförslag på Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 och ni ges möjlighet att lämna synpunkter senast **14 januari 2026**.

Region Halland har uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet utgör ett viktigt dokument för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs vilka mål, trafikeringsstrategier och principer för trafikutveckling som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Programperioden stäcker sig fram till och med 2030, med en långsiktig utblick mot 2050.

I programmet görs hänvisningar till Regional fysisk plan för Halland som är under framtagande. Regional fysisk plan planeras att beslutas politiskt i juni 2026. Trafikförsörjningsprogrammet revideras parallellt med att Regional fysisk plan tas fram. I samband med detta har det varit viktigt att säkerställa kopplingen mellan de båda dokumenten i remissförfarandet.

Revideringsarbetet har inte syftat till att ta fram ett helt nytt trafikförsörjningsprogram utan har byggt vidare på det gällande trafikförsörjningsprogrammet. Justeringar och tillägg har gjorts där så bedömts lämpligt under revideringsprocessen.

Programmets innehåll

I remissversionen anges ett långsiktigt mål och ett kortsiktigt mål. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin samt till Regional fysisk plan som just nu genomgår granskning. Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Till målen har ett antal mätbara delmål formulerats som omfattar kollektivtrafikens marknadsandel, självfinansieringsgrad, tillgänglighetsanpassning, social inkludering och klimat och miljö.

Delmålen är kategoriserade enligt de tre hållbarhetsdimensionerna social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Med utgångspunkt i programmets långsiktiga mål har en trafikeringsstrategi i tre delar formulerats. Strategin kvarstår från gällande trafikförsörjningsprogram. Den syftar till att bidra till uppfyllanden av det långsiktiga målet. Strategin kan sammanfattas enligt nedan:

- Koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda.
- Grundläggande resmöjligheter för hela länet.
- Tågtrafiken på Väst kustbanan utgör stommen i det Halländska kollektivtrafiksystemet.

Med grund i trafikeringsstrategin anges principer för trafikutvecklingen. De beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas och kvarstår från gällande trafikförsörjningsprogram. De kan sammanfattas enligt följande:

- Resbehov är styrande
- Lågfrekvent resande
- Grundläggande resmöjlighet
- Snabba restider
- Förenklat resande över länsgränser
- Marknads- och informationsinsatser

I övrigt beskriver programmet hur samplanering mellan kollektivtrafikens aktörer bedrivs och innehåller resonemang om utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken, förslag på basutbud för den allmänna kollektivtrafiken, trafikeringsbehov för tågtrafiken, samt pekar ut och klassificerar regionala och lokala kollektivtrafikstråk. Den anpassade kollektivtrafiken som omfattar skolskjuts, färdtjänst, riksferdtjänst och sjukresor beskrivs i ett särskilt kapitel innehållandes mål och strategier.

Efter remissperioden planeras trafikförsörjningsprogrammet att beslutas av regionfullmäktige i juni 2026.

Praktisk information

Vi vill ha era synpunkter senast **den 14 januari 2026**.

Remissvaren lämnas per e-post till regionen@regionhalland.se. Ange diarienummer RS230670 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet och döp bifogat dokument till "Remissvar TFP RS230670 *remissinstans*".

Remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram finns på:

<https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik>

Vid eventuella frågor kontakta Ludvig Simonsson på:
Ludvig.Simonsson@regionhalland.se

Remissinstanser

1. Falkenbergs kommun
2. Halmstad kommun
3. Hylte kommun
4. Kungsbacka kommun
5. Laholms kommun
6. Varbergs kommun
7. Båstads kommun
8. Gislaveds kommun
9. Göteborgs stad
10. Mölndals stad
11. Marks kommun
12. Svenljunga
13. Ljungby kommun
14. Örkelljunga kommun
15. Ängelholms kommun
16. Värnamo kommun
17. Markaryds kommun
18. Länsstyrelsen i Halland
19. Trafikverket Region Väst
20. Region Blekinge
21. Region Jönköpings län
22. Region Kronoberg
23. Region Kalmar län
24. Region Skåne
25. Västra Götalandsregionen
26. Göteborgsregionens kommunalförbund
27. Sjuhärads kommunalförbund
28. Hallands bildningsförbund
29. Halmstad City Airport
30. Halmstad studentkår
31. Högskolan i Halmstad
32. Företagarna i Halland
33. Västsvenska industri- och handelskammaren
34. Sydsvenska industri- och handelskammaren
35. Sveriges kommuner och regioner
36. Svenskt näringsliv Halland
37. Svenska pensionärsföreningen Halland
38. Pensionärernas riksorganisation Halland
39. Pensionärsförbundets riksorganisation Halland
40. Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet Halland
41. Synskadades riksförbund Halland

42. Regionala funktionshinderrådet
43. Regionala pensionärsrådet
44. Bussbranschföreningen Väst
45. Tågföretagen
46. Naturskyddsföreningen Halland
47. Resenärerna
48. Samtrafiken i Sverige AB
49. Svensk kollektivtrafik
50. Svenska Taxiförbundet
51. Lokalt Ledd Utveckling
52. Svenska turistföreningen (lokalavdelningar Halland)
53. Föreningen svenska järnvägsfrämjandet
54. Pågatåg Nordost

Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030



Innehållsförteckning

1	Bakgrund och ramverk	1
1.1	Organisation, uppdrag och styrdokument	1
1.2	Kollektivtrafiklagen - 2 kap. Regional kollektivtrafik	4
2	Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik	6
2.1	Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland	6
2.2	Kollektivtrafik som ett medel att uppnå samhällsnyttor	11
3	Mål och vision – Halland bästa livsplatsen	13
3.1	Globala och nationella mål med bäring på Trafikförsörjningsprogrammet	13
3.2	Kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen	14
3.3	Målstruktur för Trafikförsörjningsprogram	16
3.4	Delmål kollektivtrafikens marknadsandel:	17
3.5	Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet	18
4	Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken – principer och riktlinjer	23
4.1	Trafikeringsstrategi	23
4.2	Principer för trafikutveckling	23
4.3	Metod för trafikutveckling	25
4.4	Basutbud av kollektivtrafik	26
4.5	Kollektivtrafikens infrastruktur	27
5	Kollektivtrafikstråk i Halland	31
5.1	Kollektivtrafikstråk i Halland	31
5.2	Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland	32
5.3	Kollektivtrafikutbud i Halland	38
5.4	Sammanställning kollektivtrafikstråk	40
5.5	Järnvägsstationer	48
6	Trafikeringsbehov tåg 2028–2050	49
6.1	Tågsystem i Halland	50
6.2	Trafikering Väst kustbanan	51
6.3	Trafikering Viskadalsbanan	54
6.4	Trafikering Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ-banan)	54
6.5	Trafikering Markarydsbanan	56
6.6	Infrastruktur	59
6.7	Nya tågstationer	62
7	Samplanering och ansvarsfördelning	64
7.1	Samverkan för en attraktiv kollektivtrafik och hållbar samhällsutveckling	64
7.2	Ansvarsfördelning	65

7.3	Hållplatser och stationer	65
7.4	Trafikering och fordon	66
7.5	Samplaneringsmodellen	67
8	Anpassad kollektivtrafik	68
8.1	Bakgrund och Ramverk	68
8.2	Planeringsförutsättningar	70
8.3	Mål och vision	71
8.4	Utveckling av anpassad kollektivtrafik	73
8.5	Samverkan och uppföljning	74
8.6	Uppföljning och indikatorer	74
9	Ekonomiska förutsättningar och finansiering	75
9.1	Samhällsnytta	75
9.2	Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken	75
9.3	Riktlinjer för ekonomin	75
9.4	Principer för biljettsortiment och prissättning	76
9.5	Riktlinjer för tillköp av biljetter	78
9.6	Riktlinjer för tillköp av trafik	79
10	Kommersiell trafik	79
10.1	Allmän trafikplikt	80
10.2	Tillgång till infrastruktur	80
10.3	Tillgång till biljett-och betalsystem	81
10.4	Tillgång till informationssystem	81

1 Bakgrund och ramverk

Som kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Trafikförsörjningsprogram där kollektivtrafikens omfattning och utveckling beskrivs strategiskt på kort- och lång sikt.

1.1 Organisation, uppdrag och styrdokument

Kollektivtrafik kan indelas i lokal och regional, interregional samt internationell kollektivtrafik. I kollektivtrafiklagen som inrättades 2012, regleras den lokala och regionala kollektivtrafiken. Regional kollektivtrafik definieras i lagen som ”sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbets- och studiependling eller annat vardagsresande* och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”. Beslut om allmän trafikplikt gäller regional kollektivtrafik.

*Med arbets- och studieresor samt annat vardagsresande avses miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter. Resorna är en förutsättning för att uppnå attraktiva livs- och boendemiljöer.

Region Halland

Region Halland ansvarar för att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling. I uppdraget ingår bland annat att ta fram Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Regional fysisk plan. Region Halland är även länsplaneupprättare, med ansvar för den långsiktiga planeringen av länets infrastruktur. Detta ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur på regionala vägar och till viss del även på järnvägar.

Regional kollektivtrafikmyndighet

Region Halland är regional kollektivtrafikmyndighet. Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har ansvar för den allmänna kollektivtrafiken och för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Fem av Hallands sex kommuner har även överlämnat ansvar för färdtjänsten och riksfärdtjänsten till Region Halland.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är det övergripande styrdokumentet för Halland. Här återfinns Hallands vision: Halland – bästa livsplatsen 2035.

Regional fysisk plan

Den regionala fysiska planen har ett tidsperspektiv som sträcker sig till år 2050. Planen utgör både en geografisk och fysisk dimension av de strategiska val och prioriteringar som preciseras i RUS och i Strategi för hållbar tillväxt. Därutöver ger den förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna som sträcker sig över kommun- och regiongränserna.

Strategi för hållbar tillväxt

Hallands strategi för hållbar tillväxt utgår från RUS och riktar in sig på de tillväxtskapande faktorerna. Strategin beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas på ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart sätt.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Kollektivtrafiklagen beskriver att trafikförsörjningsprogrammet bland annat ska innehålla mål och riktlinjer för utveckling av kollektivtrafiken. Det ska rymma både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. Programmet innehåller även en redovisning av färdtjänst och sjukresor, information om arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt Region Hallands inställning till kommersiell trafik. Programmet aktualiseras vart fjärde år i samband med ny mandatperiod.

Kommersiell kollektivtrafik

I trafikförsörjningsprogrammet görs en avvägning mellan vilken trafik som samhället tar ansvar för och vilken trafik som bedrivs kommersiellt. Det förenklar för företag att komma in på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan bidra till ett större utbud för invånarna. Kollektivtrafiklagen gör det fritt för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik.

Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt avses den kollektivtrafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer ska vara ett ansvar för samhället. Denna trafik ska beskrivas och formellt beslutas av myndigheten. Trafiken ska därefter upphandlas och regleras enligt politiskt beslutade riktlinjer. Beslut om allmän trafikplikt är information till invånare och näringsliv samt till trafikföretag som avser utföra kommersiell trafik.

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken är sedan 2023 del av Region Hallands förvaltningsorganisation och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Hallandstrafiken upphandlar och samordnar den regionala kollektivtrafiken i Halland på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten, bereder ärenden åt kollektivtrafikmyndigheten och upprättar Kollektivtrafikplan för Halland.

Kollektivtrafikplan

Varje år utformar Hallandstrafiken en Kollektivtrafikplan utifrån riktlinjerna i den regionala trafikförsörjningsprogrammet. Framtagandet av planen sker i nära dialog

med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess. I planen beskrivs det operativa genomförandet av Trafikförsörjningsprogrammet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare fyra år framåt.

Samarbete för utveckling av kollektivtrafiken

Kort- och långsiktig utveckling av kollektivtrafiken enligt trafikförsörjningsprogrammet görs i samarbete mellan bland andra de halländska kommunerna, Region Halland, Hallandstrafiken och Trafikverket. En mer ingående beskrivning av ansvarsfördelningen och hur samverkan ser ut görs i kapitel 7.

Trafikverket

Trafikverket är ansvarigt för investeringar, drift och underhåll av statliga (nationella och regionala) vägar och järnvägar. Dialogen, samarbetet och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av kollektivtrafiken och därmed också i utvecklingen av Halland. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella transportplanen och denna plan är grunden för utveckling av det statliga transportsystemet. I nationell plan för transportsystemet beslutas om nyinvesteringar bland annat på järnvägssidan och där finns även medel till drift och underhåll.

Kommunerna i Halland

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland och av kollektivtrafiken. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Utformning av staden och nya bostadsområden sätter ramarna för vad som kan åstadkommas med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering. Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog med kommun- och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken anordnar regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur.

Angränsande regioner

Halland gränsar till Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne. Utveckling av den länsöverskridande kollektivtrafiken kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågssystem i Öresundsregionen. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra

Götalandsregionen är mycket omfattande. Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg samt Region Skåne. Regionsamverkan Sydsverige arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna. Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår.

Inom RSS har ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige tagits fram. Syftet med positionspapperet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspapperet har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram kring utvecklingen av den gränsöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige. Inom ramen för RSS har även en handlingsplan för kollektivtrafik tagits fram. I denna konkretiseras positionspapperets målsättningar med fokus på den gränsöverskridande persontågtrafiken, med utblick mot 2040. Handlingsplanen prioriterar pendlingsbara relationer det vill säga stärkandet av förbindelser inom en timme och att få till fler relationer inom eller i närheten av en timme. För att uppnå detta krävs bland annat parallella tågtrafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild, nya snabbare tåg och investeringar i järnvägsanläggningen.

Greater Copenhagen och STRING

Greater Copenhagen-samarbetet är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige, Region Sjælland och Region Hovedstaden i Danmark och de tillhörande 85 kommunerna. Tillsammans arbetar de olika parterna för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,3 miljoner invånare. Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse.

STRING (Southwestern Baltic Sea Transnational Area - Implementing New Geography) är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland, som Halland är med i. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo–Göteborg–Halland–Malmö–Köpenhamn–Hamburg.

1.2 Kollektivtrafiklagen - 2 kap. Regional kollektivtrafik

Kollektivtrafiklagen i sammandrag

1§ Regionen och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala

kollektivtrafiken. [...] Regionen och kommunerna får dock komma överens om att antingen regionen eller kommunerna ska bära ansvaret.

1b§ Om en region ensam ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla.

2§ I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

8§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

9§ Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Övriga uppgifter för den regionala kollektivtrafikmyndigheten

12§ Efter överenskommelse med regionen eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller regionen ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster. Lag (2019:950). 13§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

14§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

Närmare om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram

10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av:

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

2 Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik

Kapitlet beskriver de faktorer som skapar förutsättningar att kunna utveckla en attraktiv kollektivtrafik i Halland. Därutöver beskrivs hur en utvecklad kollektivtrafik i samplanering med annan samhällsbyggnad kan bidra till att skapa samhällsnyttor för Hallands invånare.

2.1 Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland

Kännetecknande för en attraktiv kollektivtrafik är att den erbjuder resenärerna snabba och effektiva resor, har hög turtäthet, är pålitlig samt erbjuder god kvalitet och service. Den behöver vara användarvänlig oavsett kön, ålder, bakgrund, eller funktionsvariation. Därtill är grundläggande krav på trygghet och tillgänglighet en förutsättning för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik.

Under en längre tid har utvecklingen av antalet resenärer i den halländska kollektivtrafiken varit positiv när allt fler valt den som sitt resalternativ. Det är bland annat en konsekvens av ett mångårigt och kontinuerligt arbete med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Halland. För att resandet med kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas behöver regionen arbeta vidare med framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att peka ut dessa faktorer och visa hur de ska tas om hand. En attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att öka resandet och nå de mål som finns angivna i Trafikförsörjningsprogrammet.

Framgångsfaktorer

- Förkorta restider
- Enkelhet, tillgänglighet och trygghet
- Infrastrukturinvesteringar
- Hela resan – perspektivet
- Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB)

Förkorta restider

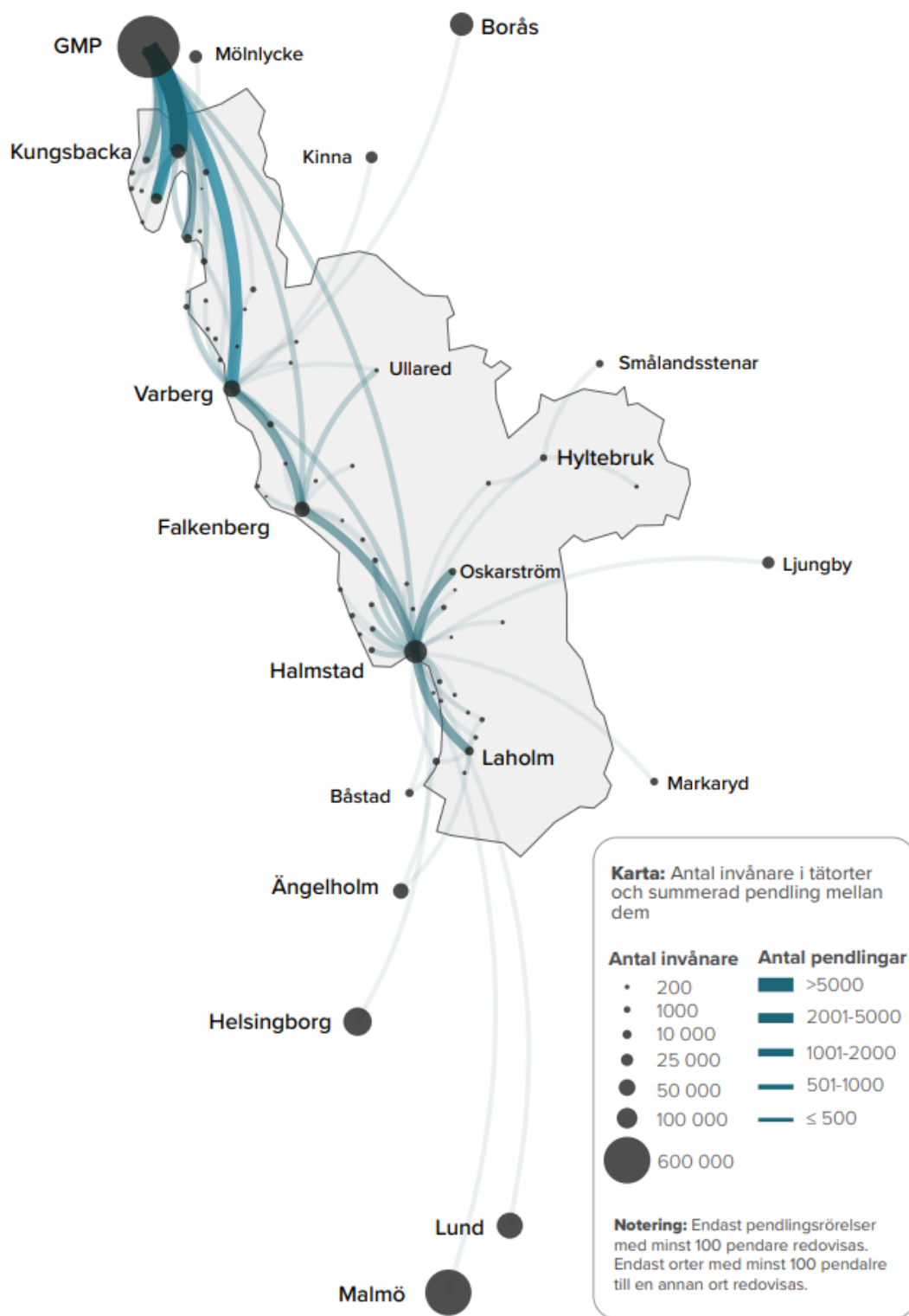
För att skapa goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i Halland är det viktigt att förkorta restiderna. Åtgärder i infrastrukturen för ökad framkomlighet

och kapacitet, eller översyn av uppehållsbilder och körsträckor är sätt på vilka detta kan åstadkommas. I det löpande arbetet behöver en större andel av resandet flyttas över till kollektivtrafik, gång och cykel i strävan mot ett hållbart och mer yteffektivt transportsystem.

Hallands geografi möjliggör för korta restider mellan orterna längs kusten och inlandet och har historiskt inneburit att arbetsmarknaderna vuxit. Länet är flerkärnt med Halmstad och Varberg som regionala tillväxtmotorer, Falkenberg och Kungsbacka som regionala kärnor samt Laholm och Hylte som lokala kärnor. Den starka tillväxten i Halland har historiskt fördelats mellan flera orter snarare än koncentrerats till en dominerande kärna. Geografin präglas av starka funktionella samband på flera nivåer och regionen är en del av flera lokala och regionala arbets-, bostads- och studiemarknader.

De största pendlingsströmmarna inom länet löper i nord-sydlig riktning mellan de regionala kärnorna längs kusten och mellan de regionala kärnorna och deras omland. I de östra delarna av regionen sker pendling dels till kuststäderna, dels till större arbetsmarknader inåt landet. De länsöverskridande pendlingsströmmarna går i huvudsak norrut till Göteborgs och Mölndals kommuner. Arbetspendlingen över Hallands norra länsgräns är den näst största regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige och medför att en stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Söderut är flödena inte lika stora. Mellan södra Halland och nordvästra Skåne finns det däremot potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan orterna. Resandet över länsgränserna

mot Smålandslänen och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning.



Figur 1. Inomregionala och mellanregionala pendlingsflöden. GMP avser Göteborg, Mölndal, Partille.

För att hela Halland ska kunna fortsätta växa är det viktigt att arbetsmarknaderna både inom Halland och i angränsande regioner fortsätter att tillgängliggöras för så många som möjligt. Snabba och hållbara transporter med ett utbud som motsvarar resbehovet i Halland är därför en grundförutsättning för den halländska utvecklingen. Det behövs även information om vilket utbud som faktiskt erbjuds. Här blir marknads- och informationsinsatser gentemot resenärerna viktiga att genomföra. Kommande år behöver tågtrafiken på Västkustbanan och kollektivtrafiken som förbinder kusten med inlandet utvecklas för att korta ner restider och öka dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Enkelhet, tillgänglighet och trygghet

När kollektivtrafiken utvecklas och blir tillgänglig för fler ökar tillgången till arbete, studier, nöjen, fritidsaktiviteter, rekreation samt offentlig- och privat service. Kollektivtrafiken kan på så sätt skapa förutsättningar för integration genom att minska sociala och fysiska barriärer för socioekonomiskt sårbara grupper, samtidigt som den kan skapa en rättvisare tillgänglighet då barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar kan nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning för sin mobilitet. Vidare kan en utvecklad och attraktiv kollektivtrafik bidra till ett ökat resande inom de socioekonomiskt starka grupperna som i mindre utsträckning nyttjar kollektivtrafiken i jämförelse.

Genom att arbeta för enkelhet, trygghet och tillgänglighet skapas en attraktiv och inkluderande kollektivtrafik. Det innebär tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer, tydliga och enkla resevillkor, ännu bättre komfort i fordonen, ett gemensamt användarvänligt biljettsystem med grannlänen samt att tillskapa upplysta och trygga hållplatser för resenärerna. Även trafiksäkra och upplysta gång- och cykelvägar till och från hållplatserna utgör ett viktigt led i arbetet med en attraktiv kollektivtrafik. Viktigt är också tillskapandet av parkeringar för cykel och bil i anslutning till välplanerade bytespunkter på landsbygden. Det ger invånarna bättre möjligheter att kunna resa med kollektivtrafiken till arbete, studier, service, kultur- och fritidsaktiviteter som ofta är koncentrerade till större tätorter.

I Halland väntas grupperna barn och unga samt personer äldre än 65 år att öka i snabbare takt än antalet personer i arbetsför ålder. Redan idag utgör grupperna en stor del av befolkningen i länet. Gruppen i åldern 80+ år väntas samtidigt fördubblas fram till 2050. Detta kan medföra ett ökat behov av kollektivtrafik och infrastruktur som är anpassad och tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättningar. Det ökar behovet av tydliga målsättningar och strategier för den anpassade kollektivtrafiken och behovet av en anpassad och en för alla tillgänglig allmän kollektivtrafik.

Infrastrukturinvesteringar

Att det finns tillräckligt med kapacitet i järnvägssystemet och att kollektivtrafiken har god framkomlighet i länets tätorter är viktigt för Hallands utveckling och för kollektivtrafikens attraktivitet. Under en längre tid har en investeringsskuld byggts

upp för transportinfrastrukturen. Samhällsförändringar kopplat till demografi, klimat, digitalisering och beredskap leder till ökade krav på den fysiska infrastrukturen. Behovet av infrastrukturinvesteringar är därför stort och kommer att vara så även framöver. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, särskilt på Väst kustbanan, men även i andra delar av trafiksystemet.

Att Halland växer gör att mängden trafik i länets tätorter ökar och belastar vägnätens kapacitet. Infrastrukturinsatser i gaturummet som innebär att kollektivtrafikens restider prioriteras är viktigt för att öka dess framkomlighet. En god och fortsatt förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken skapar förutsättningar för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. För att stärka det hållbara resandet i stort är det viktigt att även främja gång- och cykeltrafiken. I detta sammanhang är trafiksäkerheten en betydelsefull faktor att ta hänsyn till. Placeringen av hållplatser och de anslutande vägarna för gång- och cykeltrafik måste planeras och utformas på ett trafiksäkert sätt. Faktorer som omgivande fordons hastigheter, trafiktäthet, utrymme och belysning behöver därutöver beaktas. Infrastruktur i form av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister utgör åtgärder som kan öka färdslagets attraktivitet och underlätta det kombinerade resandet med kollektivtrafiken.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken och dess infrastruktur behöver ske i samverkande former och samplaneras gemensamt mellan Trafikverket, Region Halland, grannregionerna och kommunerna.

Hela resan-perspektivet

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken och få fler att välja den för hela eller delar av sina resor behöver den ses utifrån ett Hela resan-perspektiv. Planeringen behöver inriktas på att skapa lösningar och goda förutsättningar för resenärerna att kombinera olika färdmedel. Genom att kollektivtrafiken kompletteras med andra färdmedel kan upptagningsområdet för kollektivtrafiken öka och restiderna från dörr till dörr minska i såväl städer som på landsbygden. Åtgärder som kan främja kombinationsresor utgörs bland annat av trygga och säkra pendlarparkeringar för bil och cykel vid kollektivtrafikens bytespunkter, god anslutning till bytespunkter genom gång- och cykelstråk och utveckling av digitala verktyg för att underlätta byten mellan färdslag. Pendlarparkeringar för bil blir särskilt viktigt vid bytespunkter på landsbygden då behovet av bilen som transportmedel är större i länets glesare geografier. Möjligheten att kombinera olika färdmedel utifrån behov kan föra med sig att hela eller delar av resan kan ske med ett hållbart transportmedel.

En styrka som kollektivtrafiken har är möjligheten för resenären att nyttja restiden till annat, exempelvis till att arbeta och studera. Att resenärer har en fullt fungerande uppkoppling ombord på kollektivtrafikens fordon är en viktig del i att göra kollektivtrafiken attraktiv. I dagens flexibla arbetsliv där fler helt eller delvis arbetar

på distans och många pendlar längre avstånd blir en god uppkoppling ett attraktivt erbjudande från kollektivtrafiken och ett led i att stärka hela resan.

Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB)

Kollektivtrafik är inte bara en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutveckling. Genom att väga in kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringen kan både kollektivtrafikens attraktions- och konkurrenskraft och invånarnas närhet till olika samhällsfunktioner öka. Ett sätt att sammanföra kollektivtrafiken och bebyggelseplanering är att fokusera på KOB och använda den halländska samplaneringsmodellen för att åstadkomma en sådan utveckling. KOB innebär att skapa en tätare och mer stadsmässig bebyggelse kring kollektivtrafikens noder och stråk för att få fler att välja kollektivtrafiken. Genom att förtäta och blanda bostadsbebyggelse, arbetsplatser, servicefunktioner och grönområden ges invånarna närhet till olika aktiviteter och fler ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken.

Ett acceptabelt avstånd till kollektivtrafikens hållplatser i tätorterna är cirka 400 meter och utanför tätorterna cirka 2 kilometer. Av befolkningen i Hallands tätorter har cirka 79 procent tillgång till en kollektivtrafikstation eller hållplats från sina bostäder. Utanför tätort är motsvarande siffra 62 procent. Det är en relativt låg andel jämfört med riket och Halland placerar sig under medianen för riket som helhet. Här krävs bland annat en samplanering som främjar förtätning runt tågstationer, utvecklingen av attraktiva bytespunkter i strategiska kollektivtrafiknoderna på landsbygden och sammanhängande bebyggelse i kollektivtrafikstråken.

Nybyggnation av bostäder i närheten av kollektivtrafikens noder och stråk skapar ett ökat underlag för kollektivtrafiken vilket i sin tur kan motivera ytterligare satsningar på kollektivtrafiken. Vetskapen om var i Halland det kommer att gå kollektivtrafik utgör ett viktigt planeringsunderlag i den kommunala översiktsplaneringen. Kollektivtrafikstråken i detta program kan också ge en hänvisning till vad som behövs i form av nybyggnation och ökat befolkningsunderlag för att nya områden eller stråk ska klassas som kollektivtrafikstråk. Det kan på sikt leda till ett ökat utbud av kollektivtrafik.

2.2 Kollektivtrafik som ett medel att uppnå samhällsnyttor

Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, studier, fritidsaktiviteter och service. Genom att utveckla kollektivtrafiken i linje med framgångsfaktorerna som beskrivits ovan skapas förutsättningar att uppnå flertalet samhällsnyttor till gagn för invånarna.

En väl utvecklad kollektivtrafik kan exempelvis bidra till att vidga arbetsmarknadsregionerna, yteffektivisera transportsystemet, förbättra folkhälsan och minska klimatutsläppen. Men för att uppnå samhällsnyttor behöver

kollektivtrafiken också samplaneras tillsammans med andra områden i samhällsplaneringen.

Yteffektivare transportsystem

I städer kan ett ökat kollektivtrafikresande ge tydliga fördelar. Kollektivtrafiken är betydligt mer yteffektiv och kapacitetsstark än biltrafiken. Genom att öka kollektivtrafikens framkomlighet och få fler att nyttja den som sitt transportmedel frigörs ytor i stadsrummet som kan omvandlas till mer trivsamma, tillgängliga och säkra trafikmiljöer. Ett transportsystem med större kapacitet för de hållbara färdmedlen skapar förutsättningar för ett Halland som är mer anpassat för människan, mer jämlikt och mer tillgängligt.

Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt för att kunna möta demografiska förändringar, urbanisering och hållbarhetsutmaningar. Det innebär att fler av Hallands invånare kommer att behöva åka kollektivt, cykla eller gå. Bilen kommer fortsatt ha en roll i transportsystemet och ska ges förutsättningar där den behövs. Däremot kommer trängsel- och bullerproblematik kvarstå i städerna om inte fler väljer de yteffektiva färdmedlen. Fortsatt utveckling av transportalternativen blir därför viktigt. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

Förbättrad jämställdhet och ökad tillgänglighet för sårbara grupper

Den ökade tillgängligheten blir särskilt viktigt för sårbara grupper såsom barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Barn är i större utsträckning beroende av kollektivtrafiken eller av att resa ihop med en vuxen för att ta sig till skola, service och aktiviteter. Om den vuxnes möjlighet att resa kollektivt ökar gör även barnens möjligheter det. Äldre och personer med funktionsnedsättning är på samma sätt beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande. En förbättrad kollektivtrafik kan samtidigt öka jämställdheten mellan kvinnor och män vad gäller tillgänglighet till olika aktiviteter i samhället. Resmönster skiljer sig åt mellan könen, särskilt valet av färdmedel och reslängden. Män väljer gärna bil och flyg. Kvinnor tenderar att i högre utsträckning använda kollektivtrafiken för kortare resor. Därutöver har fler kvinnor än män kollektivtrafiken som sitt enda resalternativ och skulle därför få en förbättrad tillgänglighet om kollektivtrafiken får en bättre framkomlighet.

Bättre folkhälsa

För samhället är stora kostnader och vinster kopplade till folkhälsan. Fysisk aktivitet från cykel, gång samt förflyttningar till och från kollektivtrafik medför en positiv folkhälsoeffekt. Genom att få fler av Hallands invånare att nyttja kollektivtrafiken och andra hållbara transportmedel för sina vardagsresor kan folkhälsan påverkas positivt. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer regelbundet jämfört med bilister. Därigenom bidrar ett ökat kollektivtrafikresande till människors vardagsmotion när fysisk rörelse blir en naturlig del av hela resan. Vidare minskar exponeringen för buller och luftföroreningar om en större andel av invånarnas resor

sker med kapacitetsstarka och hållbara transportalternativ så som kollektivtrafik, gång och cykel.

Minskade klimatutsläpp från transporter

Kollektivtrafiken är avgörande för att minska klimatpåverkan från transportsystemet. Den Halländska transportsektorn står för en stor del av regionens koldioxidutsläpp. Samtidigt har den snabba befolkningstillväxten ökat trafikmängden. Trots minskade utsläpp från personbilar är nivåerna fortfarande höga jämfört med andra regioner. I Halland drivs kollektivtrafiken till 99,5% med fossilfria drivmedel. Genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv kan den bidra till ett hållbart transportsystem med minskade utsläpp. Elektrifiering av personbilsflottan kommer inte räcka för att hinna ersätta bensin- och diesebilarna i tillräcklig utsträckning och kunna nå klimatmålen till 2030. Därför behöver en större andel av resorna ske med hållbara och kapacitetsstarka alternativ där så är möjligt.

Vidgade arbetsmarknadsregioner

En utbyggd och effektiv kollektivtrafik som är attraktiv att använda gör det möjligt för människor att förflytta sig snabbare och längre sträckor. Därigenom bidrar kollektivtrafiken till att vidga arbetsmarknader så att människor kan nå fler arbetsplatser. Samtidigt underlättar den för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Resultatet av en sådan utveckling är i förlängningen ökad produktivitet, sysselsättning och tillväxt. När människor får fler arbetsplatser att välja mellan uppstår en matchningseffekt mellan arbetstagare och arbetsgivare som gör arbetsplatser mer produktiva och genomsnittslönen högre än om människor hade haft tillgång till färre arbetsplatser. Effekten gynnar särskilt grupper i samhället som har en svagare ställning på arbetsmarknaden. Dessutom kan en sådan utveckling öka kommunernas, regionernas och statens skatteintäkter.

3 Mål och vision – Halland bästa livsplatsen

Detta kapitel beskriver ett urval av mål och riktlinjer som har bäring på ramverket för programmet. Mot bakgrund av ramverket har strategiska mål för kollektivtrafiken arbetats fram.

3.1 Globala och nationella mål med bäring på Trafikförsörjningsprogrammet

Transportpolitiska målen

Kollektivtrafiklagen bygger på nationella transportpolitiska mål. Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet. *Funktionsmålet*- innebär att

transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. *Hänsynsmålet*- innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att kollektivtrafiksystemet i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa.

Agenda 2030

Trafikförsörjningsprogrammet ska också bidra till att uppnå de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030. Agenda 2030 innehåller 17 mål som lyfter behovet av att se hur sociala, ekologiska och ekonomiska frågor hänger samman. Hur vi planerar, bygger och utvecklar våra städer och samhällen påverkar i stor utsträckning ett stort antal delmål i Agenda 2030 där kollektivtrafiken har en viktig roll.

Svenska miljömål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål med preciseringar samt etappmål. Där ingår även Generationsmålet. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den också kallas, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Konventionen innehåller 54 rättigheter (artiklar) Som barn räknas varje människa under 18 år. Barnkonventionen är svensk lag sedan 1 januari 2020. Eftersom barn inte alltid har möjlighet att påverka var de vistas, är det viktigt att samhällsplaneringen tar hänsyn till deras behov.

3.2 Kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen

Halland är en växande region med en flerkärnig ortstruktur och med starka funktionella samband både inom och utanför länets gränser. Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för att knyta samman arbetsmarknader, utbildningsmöjligheter och samhällsservice. Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafiken har en viktig roll för att nå visionen i den regionala utvecklingsstrategin: *Halland bästa livsplatsen*.

Koppling till Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Strategi för Hållbar tillväxt

Trafikförsörjningsprogrammets mål och inriktning är nära kopplade till Hallands regionala utvecklingsstrategi (RUS) och Strategi för Hållbar tillväxt. RUS betonar

vikten av hållbar samhällsutveckling med minskad klimatpåverkan och god tillgänglighet i hela regionen. Genom att utgå från RUS och Strategi för Hållbar tillväxt i utvecklingen av kollektivtrafiken säkerställs att kollektivtrafiken stödjer regionens långsiktiga ambitioner inom bland annat näringslivsutveckling, attraktiva livsmiljöer och omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

Koppling till Regional fysisk plan Halland 2050* (RFP)

**Regional fysisk plan för Halland är under framtagande. Beslut om antagande är planerat i juni 2026. Trafikförsörjningsprogrammet revideras parallellt med att Regional fysisk plan tas fram. I samband med detta är det viktigt att säkerställa kopplingen mellan de båda dokumenten i remissförandet.*

Den Regionala Fysiska Planen pekar i målområde 1 ut att Halland ska vara en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. För att uppnå detta krävs ett transportsystem som är robust, sammanlänkat och hållbart - där kollektivtrafiken är ett centralt verktyg. Kollektivtrafiken ska bidra till ökad tillgänglighet, minskad sårbarhet och möjliggöra att invånare kan välja hållbara resor.

Regional Fysisk Plan lyfter i målområde 2 vikten av en flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer. För att uppnå detta krävs en samordnad planering där bebyggelse lokaliseras på ett sätt som stärker kollektivtrafikens förutsättningar. Genom kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering kan kollektivtrafikens konkurrenskraft öka samtidigt som klimatpåverkan minskar. Det innebär att nya bostäder, verksamheter och samhällsfunktioner lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och mobilitets/kollektivtrafiknoder. Detta stärker kopplingen mellan kollektivtrafikförsörjning och fysisk planering och bidrar till en sammanhållen, flerkärnig regional struktur.

Jämlika livsmiljöer, folkhälsa och delaktighet

Regional fysisk plan tydliggör fyra grupper i samhället att ha extra fokus på i samhällsplaneringen: barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Oavsett behov, förutsättningar och boendeplats ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Goda hälsovanor grundas under uppväxten. Satsningar på uppväxtmiljöer som främjar fysisk aktivitet för barn och unga gynnar även vardagsrörelser för vuxna och äldre. Skapas bra miljöer för vardagsrörelse kommer det att påverka folkhälsan. Vid all form av planering är det också viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs.

3.3 Målstruktur för Trafikförsörjningsprogram

Med utgångspunkt i globala, nationella och regionala mål har en målstruktur arbetats fram. Målstrukturen i Trafikförsörjningsprogrammet bygger på en logisk kedja från långsiktig vision till mer konkreta och uppföljningsbara delmål. Målen nedan hanterar den allmänna kollektivtrafiken. Mål för den anpassade kollektivtrafiken beskrivs i kapitel 8.

Det långsiktiga målet:

Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

Målet uttrycker den övergripande ambitionen för programmets roll i samhällsutvecklingen. Detta mål är starkt kopplat till RUS och Regional fysisk plan.

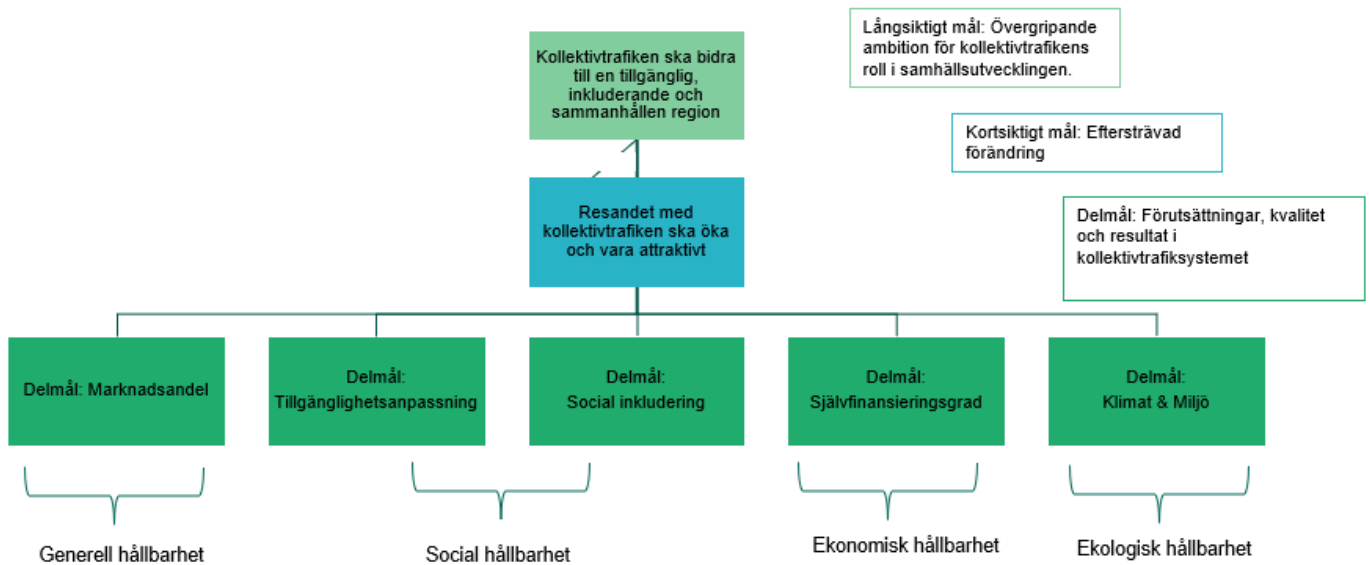
För att uppnå det långsiktiga målet krävs ett förändrat resmönster där fler väljer kollektivtrafik. Därför har ett kortsiktigt mål formulerats.

Kortsiktigt mål:

Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt.

De mätbara delmålen bryter sedan ner denna utveckling i specifika insatsområden. Delmålen är både kvantitativa och kvalitativa och fungerar som verktyg för att systematiskt följa upp och styra utvecklingen mot det kortsiktiga och långsiktiga målet. Dessa delmål är inte isolerade utan samverkar.

På så sätt skapas en strategisk röd tråd genom målstrukturen: från vision och övergripande ambition (långsiktigt mål), till eftersträvad förändring (kortsiktigt mål), till konkreta, uppföljningsbara delmål som fokuserar på förutsättningar, kvalitet och resultat i kollektivtrafiksystemet. Enligt lag om kollektivtrafik ska Trafikförsörjningsprogrammet följas upp årligen. Denna uppföljning görs som en del av regionala styrdokumentens uppföljning. Nedan beskrivs förutsättningar för måluppfyllelse för marknadsandelsmålet. I tabell 2 presenteras uppföljning inkluderat övriga delmål.



Figur 2 Schematisk bild över trafikförsörjningsprogrammets målstruktur.

3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel:

-Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna)

Förutsättningar för måluppfyllelse om marknadsandel 30% år 2050

Marknadsandelen för kollektivtrafik definieras som andelen resor med kollektivtrafik i förhållande till samtliga motoriserade resor i länet. Detta nyckeltal påverkas av två huvudfaktorer: antal kollektivtrafikresor och totalt antal motoriserade resor (kollektivtrafik plus privata motorfordon).

Marknadsandelen kan förändras även om antalet kollektivtrafikresor förblir oförändrat eftersom den påverkas av hur bilresandet utvecklas. Exempelvis om fler börjar gå och cykla i stället för att köra bil minskar antalet motoriserade resor medan kollektivtrafikresandet kan förbli konstant – vilket ger en högre marknadsandel för kollektivtrafiken.

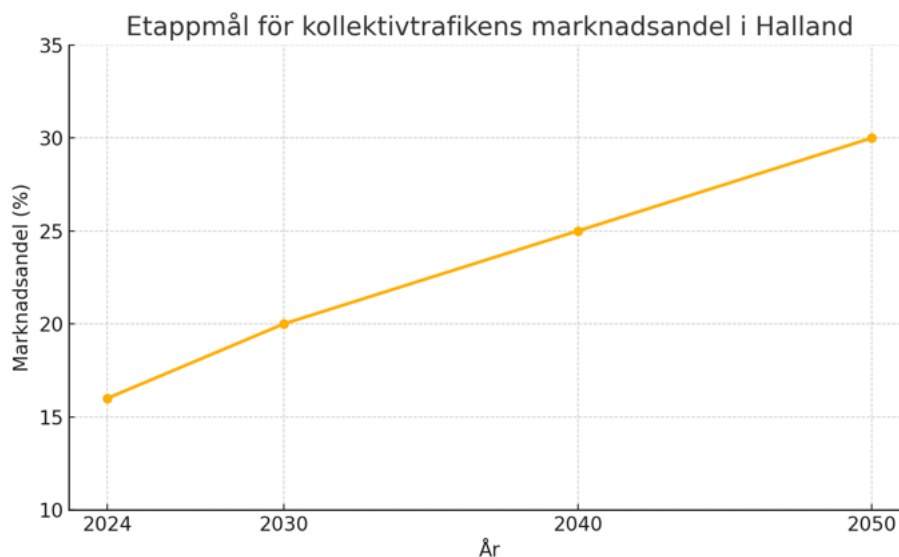
För att nå målet krävs samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Marknadsandelsmålet bör därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en transporteffektiv och hållbar utveckling. Målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30% år 2050 är ett ambitiöst men nåbart mål som ligger i linje med nationella och regionala transport- och miljömål.

Idag görs ungefär 19 miljoner påstigningar i Hallands kollektivtrafik, vilket motsvarar en marknadsandel på 16,2 procent av alla motoriserade resor. Målet är att öka denna andel till 30 procent år 2050, med etappmål på 20 procent till 2030 och 25 procent till 2040.

Till 2050 förväntas Hallands befolkning öka med cirka 40 000 invånare. Om dagens resmönster kvarstår kommer det totala antalet motoriserade resor öka proportionellt med befolkningstillväxten. För att nå målet om 30 procents marknadsandel behöver kollektivtrafikresandet mer än fördubblas från dagens nivå. Samtidigt skulle bilresandet behöva minska något jämfört med nuläget.

Detta är endast ett scenario baserat på dagens förhållanden. Framtida förändringar i resmönster, demografisk sammansättning, bosättningsmönster och teknisk utveckling kommer att påverka det faktiska utfallet. Målet innebär en inriktning mot att kollektivtrafiken behöver vara ett förstahandsval i vardagsresandet, särskilt i de starka stråken, regionala tillväxtmotorerna och kärnorna. Men också att det görs åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet i tillväxtmotorer och kärnor.

Tabell 1. Graf över möjlig utveckling av kollektivtrafikens marknadsandel fram till 2050, med etappmål 2030 och 2040.



3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet

Social hållbarhet

Det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Det är också

viktigt att planera för en tillgänglighet som ska främja en god och jämlik hälsa. Det innebär att få tillgång till kultur, natur, idrott, utbildningar och arbetsmarknaden på jämlika villkor. En välplanerad kollektivtrafik behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter. Utbudet av kollektivtrafik skiljer sig åt i länet men grundläggande resmöjligheter ska erbjudas alla invånarna i Halland. Utifrån tillgången till kollektivtrafiken måste både markanvändningen och transportsystemet samspela. För att människor ska välja ett kollektivt färdssätt i stället för bilen krävs därför god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång avses både fysisk närhet till en station och avgångar som svarar mot resbehoven.

Det är viktigt att inom varje område av kollektivtrafikens utformning beakta olika perspektiv och hur lösningar och beslut kan påverka olika grupper i samhället. Det kan handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet. För att möjliggöra detta är det viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs. Det är viktigt att Kollektivtrafikmyndigheten fortsätter att verka för att, så långt som det är möjligt, tillgänglighetsanpassa den kommersiella kollektivtrafiken.

Delmål tillgänglighetsanpassning:

- Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030.¹
- Samtliga hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030 med en långsiktig ambition att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats.
- Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade.

Delmål social inkludering:

- Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker.
- Beakta särskilt barn och ungas, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara grupperns behov.
- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka.

¹ En bedömning ska göras i nära dialog med berörda kommuner och samsyn ska gälla.

- Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka

Ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företagsekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken.

En välutbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten till arbetsplatser och service, vilket stärker arbetsmarknaden och främjar ekonomisk tillväxt. Detta är särskilt viktigt i växande regioner där en effektiv transportlösning är avgörande för hållbar utveckling.

Ökad efterfrågan på resor genererar fler avgångar och fler fordon, vilket leder till ökade driftkostnader. Samtidigt ökar antalet resenärer vilket möjliggör en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik. Behovet av en ökad budgetram ökar när fler väljer att resa med kollektivtrafiken. Detta förklaras av att drygt hälften av kollektivtrafikens kostnader belastar resenären och resterande hälft Region Halland.

Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat. Hallands kollektivtrafik ska ses som ett system där resbehoven är styrande. Målet att uppnå 55% procents självfinansieringsgrad handlar om hur mycket skattemedel Region Halland är beredd att satsa i kollektivtrafiksystemet.

Delmål Självfinansieringsgrad:

- Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafikkostnaderna.

Ekologisk hållbarhet

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll i att skapa ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Genom att erbjuda effektiva och miljövänliga transportalternativ bidrar kollektivtrafiken till att minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten. Kollektivtrafik kan transportera betydligt fler personer per ytenhet än biltrafik, vilket minskar trängsel och frigör utrymme i städerna. Detta möjliggör en mer effektiv användning av infrastrukturen och bidrar till en bättre stadsmiljö.

Genom att fler reser kollektivt minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar per personkilometer, vilket är avgörande för att nå klimatmålen och förbättra folkhälsan. Det förbättrar livskvaliteten för invånarna och skapar mer attraktiva livsmiljöer. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar

krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt motiverat att bedriva trafiken. För att förbättra resurs- och energieffektiviteten behöver därför beläggningen i fordonen inom den linjelagda kollektivtrafiken vara hög och framkomlighetsåtgärder i busstråk bör prioriteras i form av bussgator/filer, signalprioritering med mera.

Delmål klimat och miljö:

- Kollektivtrafikens ska vara fossilfri.
- Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.

Tabell 2. Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammets mål och delmål.

Nivå	Målformulering	Etappmål/Indikatorer	Uppföljning
Långsiktigt mål	Kollektivtrafiken bidrar till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region	Effektmål i uppföljning av Regional fysisk plan	Regional fysisk plan
Kortsiktigt mål	Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt	Resandeökning årligen, nöjd kundindex	Kollektivtrafikplan
Delmål: Marknadsandel	-Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna)	Kollektivtrafikbarometern	Regional fysisk plan Strategi för hållbar tillväxt Kollektivtrafikplan
Delmål: Tillgänglighetsanpassning	Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030.	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser	Kollektivtrafikplan, Hållplatsregister
	Hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn ska vara tillgänglighetsanpassade 2030	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser	Kollektivtrafikplan, Hållplatsregister
	Alla fordon ska vara tillgänglighetsanpassade	Tillgänglighetsstatus fordon	Kollektivtrafikplan,
Delmål: Självfinansieringsgrad	Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafik kostnaderna.	Självfinansieringsgrad,	Kollektivtrafikplan
Delmål: Klimat & Miljö	Kollektivtrafiken ska vara fossilfri	Utsläppsnivåer enligt fordonsdatabas FRIDA	Kollektivtrafikplan
	Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk	Dialog med kommunerna, Åtgärder för bussfiler, signalprioritering etc.	Kollektivtrafikplan
Delmål: social inkludering	Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
	Beakta särskilt barns, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov	Kvalitativa analyser, socialkonsekvensanalys	Trafikförsörjningsprogrammets revidering
	Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka	SCB-Andel nybyggnation i kollektivtrafiknära lägen.	Regional fysisk plan, Kollektivtrafikplan
	Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka	SCB	Regional fysisk plan, Kollektivtrafikplan

4 Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken – principer och riktlinjer

Detta kapitel beskriver strategi och principer för den allmänna kollektivtrafikens utveckling i riktning mot de mål som fastslagits i programmet.

4.1 Trafikeringsstrategi

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Strategin bidrar till det långsiktiga målet för kollektivtrafiken: Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region.

Västkustbanan har högst prioritet i det Halländska kollektivtrafiksystemet. Banans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling är identifierad i Regional fysisk plan för Halland. Utvecklingen av Västkustbanan är därför ett prioriterat område. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra.

TRAFIKERINGSSTRATEGI

- Koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda.
- Grundläggande resmöjligheter för hela länet.
- Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet.

4.2 Principer för trafikutveckling

Principerna för trafikutveckling beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas med grund i trafikeringsstrategin. Principerna är de samma för tåg, regionbuss och stadsbuss.

PRINCIPER FÖR TRAFIKUTVECKLING

- Resbehoven styr utvecklingen av kollektivtrafiken.
- Lågfrekvent resande.
- Grundläggande resmöjlighet.
- Snabba restider ska prioriteras i de starka stråken.
- Förenklat resande över länsgränser.
- Arbeta med marknads- och informationsinsatser.

Resbehov är styrande

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. Principen innebär att stråk och tider med stort resande prioriteras. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen vilket kopplar an till riktlinjerna för lågfrekvent resande. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Lågfrekvent resande

Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per busstur, ska vara föremål för översyn. Denna översyn ska beakta strukturen på dagens kollektivtrafik som ska ses som ett sammanhängande system. Indragningar eller omförflyttning av turer från linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken ska undvikas. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Vid införande av ny trafik tar det ofta något år innan resenärerna upptäcker de nya resmöjligheterna och detta ska tas i beaktande när analyser för lågfrekvent resande görs.

Grundläggande resmöjlighet

Alla invånare i Halland ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik. Som lägstanivå erbjuds ett basutbud av kollektivtrafiken som omfattar busstrafik, närtrafik och anropsstyrd trafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i landsbygden kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.

Snabba restider

För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Resan med kollektivtrafik som utförs med buss bör inte ta mer än 50 procent längre tid än med bil, det vill säga en restidskvot under 1,5 ska eftersträvas. För vissa relationer och trafikkoncept bör målsättningen vara högre än så. I tågtrafiken bör restiden vara 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil, det vill säga en restidskvot på 0,8 eller lägre. En förutsättning för att kunna sänka restiden är investeringar i infrastruktur, översyn av linjesträckningar och körvägar samt översyn av antalet uppehåll. Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i tätort är

cirka 400 meter och utanför tätort cirka 2 kilometer. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Förenklat resande över länsgränser

Att utveckla och förenkla kollektivtrafikresandet över länsgränser är en viktig del i att skapa ett mer hållbart och effektivt transportsystem för såväl Hallands invånare som för de invånare i grannregioner som reser in och ut i Halland. Genom att underlätta för människor att resa sömlöst och effektivt med kollektivtrafiken kan trängseln på vägarna minska, utsläppen reduceras och kollektivtrafiken göras mer attraktiv. Det stärker inte bara den regionala utvecklingen, utan bidrar också till en ökad tillgång till jobb, utbildning och fritidsmöjligheter, och främjar social integration genom att skapa ett mer sammanhållet och rättvist transportsystem.

Marknads-och informationsinsatser

En viktig aspekt är också att synliggöra kollektivtrafiken som ett attraktivt resalternativ. Det handlar om beteendepåverkan mobilitetsåtgärder som påverkar resebeteende och val av färdstätt. Syftet är att skapa en överflyttning till hållbara färdmedel så som gång, cykel och kollektivtrafik och öka kollektivtrafikens marknadsandel. Mobilitetsåtgärderna kan exempelvis vara kampanjer för att främja gång, cykel och kollektivtrafik, informationskampanjer, prova-på-erbjudanden med mera. Det handlar också om att förenkla köpflöden i Hallandstrafikens försäljningskanaler, samt att göra biljettsortimentet mer attraktivt.

4.3 Metod för trafikutveckling

Metoden för trafikutveckling har tagits fram i syfte att systematisera arbetssättet kring utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken med koppling till övergripande strategi och principerna för trafikutveckling. Metoden bygger på att resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Metoden ska bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft.

Metoden består av fyra steg vilka beskrivs nedan.

Förädla innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i större utsträckning. Till exempel kan marknads- och informationsinsatser genomföras för att visa på fördelarna med att åka kollektivt. Att justera avgångs- och ankomsttider, linjedragningar, förbättra omstigningsmöjligheter till andra linjer samt att öka enkelheten är sätt att öka relevansen av befintligt utbud, vilket är viktigt i detta första steg.

Fördela innebär att resurser omfördelas och linjer effektiviseras. Om arbetet med att förädla och förvalta inte ger resultat behöver resurser förflyttas från linjer med

långt resande till linjer som har en potential för ett ökat resande. Resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan och användningen bedöms vara större.

Förtäta innebär att utöka antalet turer. Här finns ett identifierat resbehov eller att linjen har en potential för ett ökat resande. Även här är marknads- och informationsinsatser en viktig del av trafikutvecklingen.

Förnya innebär att resbehov finns och att det finns utrymme för att utveckla och införa nya trafikeringskoncept för att ytterligare höja attraktiviteten. Det ska finnas en potential i att få fler att välja att åka kollektivt och fördelarna gentemot bilen ska vara stora. Detta steg är nära knutet till samhällsbyggande och infrastruktur och ska ses som ett ömsesidigt åtagande från väghållare och ägare av kollektivtrafiken. Vid större projekt bör avtal eller avsiktsförklaring tecknas mellan väghållare och ägare. Även i detta steg är behovet av marknads- och informationsinsatser stort.



4.4 Basutbud av kollektivtrafik

Utbudet av kollektivtrafik planeras utifrån principen om att resbehovet är styrande, det vill säga efterfrågan och resandepotential i olika områden, stråk och reserelationer. Områden med hög efterfrågan och stort resandeunderlag får ett större utbud med fler turer och linjer. I områden med lägre efterfrågan erbjuds färre resmöjligheter. Tillgängligheten säkerställs i form av ett grundutbud, ett så kallat *basutbud*. Som del av basutbudet erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik eller beställningstrafik.

Basutbudet och dess funktion

Basutbudet syftar till att ge alla invånare i Halland en basnivå av tillgänglighet med kollektivtrafik, vilket skapar en tydlighet kring vilken form av kollektivtrafik som kan förväntas i olika delar av regionen. Detta är särskilt viktigt för att främja ett inkluderande samhälle och möjliggöra för att kunna bo och leva även utanför de större orterna. Basutbudet omfattar busstrafik och anropsstyrd trafik, anpassat efter efterfrågan och de geografiska och demografiska förutsättningarna.

I områden med högre efterfrågan kan utbudet utöver basnivån anpassas och utökas för att möta invånarnas behov. Mindre orter belägna i stråken och mellan större orter kan också få ett högre utbud genom att dra nytta av stråkens övergripande tillgänglighet. Det förväntade utbudet i kollektivtrafikstråken avser den trafik som

Region Halland har ambitionen att upprätthålla en högre turtäthet för än vad som gäller för basutbudet. Detta beskrivs i kapitel 5 ”Kollektivtrafikstråk i Halland”. I stråk som går över länsgränser krävs samarbete och samfinansiering med andra regioner för att säkerställa en sammanhängande trafik. Oavsett dignitet eller storlek för ett område, och hur stort utbud av kollektivtrafiken som erbjuds, är det en förutsättning att vägarna är tillgängliga för bussar med trafik i båda riktningar och att vändmöjligheter finns.

Flexibilitet och resurseffektivitet

Kollektivtrafiken ska vara resurseffektiv, och majoriteten av invånarna ska ha möjlighet att använda den för sina arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Samtidigt ska det skapas resmöjligheter för andra ändamål, såsom fritids- och serviceärenden. Med fokus på funktionell geografi snarare än administrativ geografi ska utvecklingen av kollektivtrafik i Halland bidra till att förenkla resandet för invånarna och göra hållbara transporter tillgängliga för fler.

I nedanstående tabell beskrivs önskvärt trafikutbud utifrån invånarantal inom respektive tätort.

Tabell 3. Basutbud för orter utefter invånarantal. Antal turer/resmöjligheter per dag i båda riktningarna. Antal turer i stadstrafiken bestäms enligt efterfrågan samt stråk i stadstrafiken.

Tätort-inv.antal	Mån-fre	Lör	Sön
<300	Närtrafik/Anropsstyrd trafik	-	-
300–499	5	-	-
500–999	7	-	-
1000–2999	10	6	5
>3000	18	10	6

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning samt är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer. Det är av stor vikt att ha med ”hela resan”-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till bytespunkter oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Anslutande gång- och cykelvägar till kollektivtrafikens bytespunkter behöver vara trygga och utformas på ett trafiksäkert sätt. Goda möjligheter att kunna parkera cykel och bil bör i så stor utsträckning som möjligt finnas vid kollektivtrafikens bytespunkter för att underlätta hela resan.

För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken genom till exempel eget körfält eller signalljusprioritet får bättre framkomlighet än biltrafiken, ökar både konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafiken.

Framkomlighetsåtgärder är viktiga för att kunna implementera attraktiva kollektivtrafikkoncept så som Bus rapid transit (BRT). Konceptets grundidé är att försöka efterlikna spårtrafik. Det kännetecknas av dess fordonstyp, hög framkomlighet i stadsrummet, särskilt anpassad infrastruktur och säregen design. Införandet av BRT är ett sätt att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Busstrafikens hållplatser

Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Standarden på hållplatserna runt om i länet varierar men sammanfattningsvis kan det konstateras att den till vissa delar är god samtidigt som andra delar behöver förbättras. Fokus ligger på att i första hand förbättra de delar där nyttan är som störst. Hållplatshandboken beskriver att åtgärder ska prioriteras utifrån följande kriterier:

- Antal påstigande.
- Ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk.
- Trafiksäkerhet.

I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel för att bland annat förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Åtgärder på regionalt vägnät finansieras till 100 procent med medel från den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering upp till 50 procent för åtgärder på kommunalt vägnät. Åtgärderna för om- och nybyggnation av bytespunkter prioriteras i huvudsak till kollektivtrafikstråken.

Trafikförsörjningsprogrammet sätter följande mål för utbyggnaden av hållplatser och bytespunkter:

- Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. (En bedömning ska göras i nära dialog med berörda kommuner och samsyn ska gälla).
- Samtliga hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030, med en långsiktig ambition om att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats.

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga och trygga hållplatser, bytespunkter och stationer

utgör en viktig del i möjligheten för dessa grupper att åka med kollektivtrafiken. Hållplatserna och dess placering samt gångvägar till och från hållplatsen ska vara väl utformade och planerade på ett trafiksäkert sätt. Hållplatserna ska uppfattas som ljusa och inbjudande och inge trygghet för resenären, oavsett tid på dygnet. Fordon som trafikerar i den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade enligt de branschgemensamma rekommendationer som finns utarbetade. Utöver de branschgemensamma rekommendationerna kan ytterligare krav tillkomma och denna avvägning hanteras i kommande upphandling.

Region Halland har som mål att samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade. Utifrån ovanstående kriterier och målbild för utbyggnaden samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter kommer tillgänglighetsanpassning av hållplatser i regionbusstrafiken i första hand ske i de utpekade kollektivtrafikstråken. Anpassningen ska föregås av en behovsbedömning, vilket kan innebära att även enstaka hållplatser utanför stråken tillgänglighetsanpassas. För stadsbusstrafiken är utgångspunkten att tillgänglighetsanpassningen kommer ske i de utpekade lokala kollektivtrafikstråken. Undantag kan göras om samsyn nås ihop med berörd kommun. Kollektivtrafikstråken beskrivs i programmets kapitel 5.

Framkomlighet

Då principerna för utveckling av kollektivtrafiken i länet prioriterar minskad restid är trafikförändringar ibland avhängigt om- eller nybyggnation av hållplatser. Att räta ut och snabba upp linjer innebär att antalet hållplatser kan behöva minskas vilket också innebär att de kvarvarande hållplatserna blir viktigare då de får ett större upptagningsområde. Ökad framkomlighet och prioritet för busstrafiken är en identifierad framgångsfaktor för att stärka busstrafikens konkurrenskraft. Med framkomlighetsåtgärder kan punktligheten förbättras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.

Bus rapid transit (BRT)

BRT-konceptet handlar om att skapa ett högklassigt bussystem som kännetecknas av hög framkomlighet, god komfort, tydlighet, egen identitet samt har strukturbildande funktion. Grundidén är att försöka efterlikna spårtrafik utan att behöva bygga spårinfrastruktur. BRT omfattar en kombination av åtgärder inom infrastruktur, stadsplanering, fordonsutformning och informationsteknik. Det kan handla om infrastruktur i form av särskilda busskörfält eller bussgator och en

trafikering som används för att åstadkomma en snabb, pålitlig och attraktiv kollektivtrafik.

BRT-systemet ska ha gena linjesträckningar vilket ger en mjuk färd med få krängningar och sidoförflyttningar. Körvägen ska vara jämn och väl synlig i stadsmiljön. För att möjliggöra korta restider och ostörd färd är det viktigt att bussen ges prioritet genom exempelvis signalljusreglering och egna busskörfält. Det är av vikt att turtätheten är hög under stora delar av dygnet med relativt få stopp. Hållplatserna ska hålla en hög standard med till exempel pendlarparkering för cykel och bil, samt ha realtidsinformation. En förutsättning är också att hållplatserna har goda kopplingar till gång och cykel.

För de av stadsbusstrafikens lokala kollektivtrafikstråk som i programmet klassificeras som mycket starka kan det vara aktuellt att införa nya trafikeringskoncept. Inspiration för nya trafikeringskoncept kan hämtas från BRT-systemet. Även utvecklingen av linjerna i de starka lokala kollektivtrafikstråken kan inspireras av BRT.

I de regionala kollektivtrafikstråken kan regionbusstrafiken utvecklas ytterligare. Ett sätt att öka regionbusstrafikens konkurrenskraft är att trafikera med snabbare expresturer eller renodlade expresslinjer. Regional BRT kan då användas som trafikeringskoncept eller som inspiration till nya lösningar för att utveckla regionbusstrafiken i stråken.

Bytespunkt med utökad resenärsservice i strategiska kollektivtrafiknoder

Attraktiva och välfungerande bytespunkter utgör viktiga delar av resenärernas resekedjor och har därför en stor betydelse för ett ökat kollektivtrafikresande. Bytespunkternas tillgänglighet och dess utformning påverkar bland annat restider, trygghet och den allmänna upplevelsen av att resa med kollektivtrafiken.

Ett led i öka kollektivtrafikens attraktivitet utanför de Halländska städerna och stärka hela resan är tillskapandet av bytespunkter med utökad resenärsservice i de strategiska kollektivtrafiknoder som finns utpekade i Regional fysisk plan och i trafikförsörjningsprogrammets stråkkarta. Noderna utgörs i huvudsak av tätorter som är belägna i de utpekade kollektivtrafikstråken. En bytespunkt med utökad resenärsservice karaktäriseras av att den har en högre standard än en ordinarie bytespunkt. Standarden avspeglas i dess utrustningsnivå. Utöver högre standard ska utvecklingen av bytespunkter med utökad resenärsservice kopplas ihop med samhälls- och centrumutvecklingen i de strategiska kollektivtrafiknoderna. Därigenom kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumfunktioner i tätorter och utgöra ett positivt ansikte utåt för kollektivtrafiken.

Att utveckla bytespunkter med utökad resenärsservice kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. Bytespunkterna innebär att den omgivande geografin kopplas ihop med kollektivtrafikstråken. Utbyggnaden av bytespunkterna är avhängigt att kommunerna tar initiativ till att utveckla dem då

konceptet är kopplat till en bredare platsutveckling i de strategiska kollektivtrafiknoderna.

Tågtrafik

En ort med tågstation har goda förutsättningar för utveckling genom att locka både nya invånare och företag. Det är dock inte själva stationen som ensam avgör ortens attraktivitet. Flera faktorer spelar in, såsom tillgången till service och bostäder, avståndet till större arbetsmarknader, tågförbindelserna samt restiden i förhållande till bilen. Potentialen för ett ökat tågresande finns framför allt på längre sträckor där tåget är ett snabbare alternativ än bilen. Tågets konkurrenskraft kan också påverkas av till exempel tillgången till parkeringsplatser och trängselproblem för biltrafik. Utvecklingen av tågtrafiken och dess infrastruktur beskrivs ingående i programmet kapitel 6 ”Trafikeringsbehov tåg 2028-2050”.

5 Kollektivtrafikstråk i Halland

5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats.

Kollektivtrafik för regionala resor

Avgränsningen för denna typ av resor är tidsåtgången för resan. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för en utökad arbets- och studiependling.

Kollektivtrafiksystemet i Halland är uppbyggt kring tågtrafiken på Väst kustbanan. Denna tågtrafik tillgodoser behovet av arbets- och studieresor mellan kommunhuvudorterna i Halland. Undantaget är Hyltebruk som inte ligger utmed Väst kustbanan. Att tågtrafiken på Väst kustbanan tillgodoser resbehov mellan kommunhuvudorterna innebär att den parallella busstrafiken mellan kommunhuvudorterna har som huvuduppgift att tillgodose resbehov från de mindre tätorterna utanför städerna in till just kommunhuvudorten. Befolkningsunderlaget mellan kommunhuvudorterna är betydligt mindre och därmed är också underlaget för de busslinjer som trafikerar mellan kommunhuvudorterna mindre. I analyserna av de regionala kollektivtrafikstråken har även de korta resorna inom städerna uteslutits, vilket innebär att städernas befolkningsunderlag inte ingår som underlag i stråkanalyserna för regionbussarna. Anledningen är att regionbussarna inte har som syfte att tillgodose resbehovet för korta resor inom städer.

Nedan följer en förklaring av de kategorier som resbehoven delas in i.

Regionala resor: Huvudsyftet med regionala resor är att tillgodose resbehovet för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. En snabb och effektiv kollektivtrafik bidrar till arbetsmarknadsförstoring. Det är av vikt att arbeta för minskade restider för de regionala resorna. Om restiden uppgår till mer än 45-60 minuter så minskar andelen pendlare drastiskt. När stråken för de regionala resorna pekas ut är det funktionella regioner snarare än region- och/eller kommungränser som i huvudsak ligger till grund för utpekande av stråk.

Lokala resor: Med denna kategori avses kortare resor i staden, det vill säga resor som kan utföras med stadsbuss. Även här är fokus på arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Resorna med stadsbussarna är ofta en del av en längre reskedja. Det kan vara en anslutande tåg-, gång- eller cykelresa som ska göras i relation till resan med stadsbussen.

Interregionala resor: Interregionala resor ska tillgodose funktionen fjärresor, det vill säga längre resor. Här ingår till exempel tjänsteresor, längre fritidsresor och semesterresor. Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. Det handlar om vilka svenska eller internationella städer som Halland bör ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framför allt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling. Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer. Denna aspekt är dock viktig och därför inkluderas denna typ av resor även i detta Trafikförsörjningsprogram. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn.

5.2 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån ovanstående tre kategorier av resor: regionala, lokala och interregionala har kollektivtrafikstråk identifieras. Under följande avsnitt kommer kollektivtrafikstråken i Halland att redovisas utifrån dessa kategorier. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken kommer det att finnas kollektivtrafik men med en annan karaktär och ett annat syfte.

För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas. Trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Långsiktiga bedömningar och mål bör alltid ligga till grund för prioriteringar, ställningstaganden och beslut om nya satsningar. Avvägningen mellan marknadsorientering och bra trafikförsörjning är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnaderna i det förväntade utbudet. Genom att klassificera stråken påvisas potentialen i att utveckla kollektivtrafiken. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig

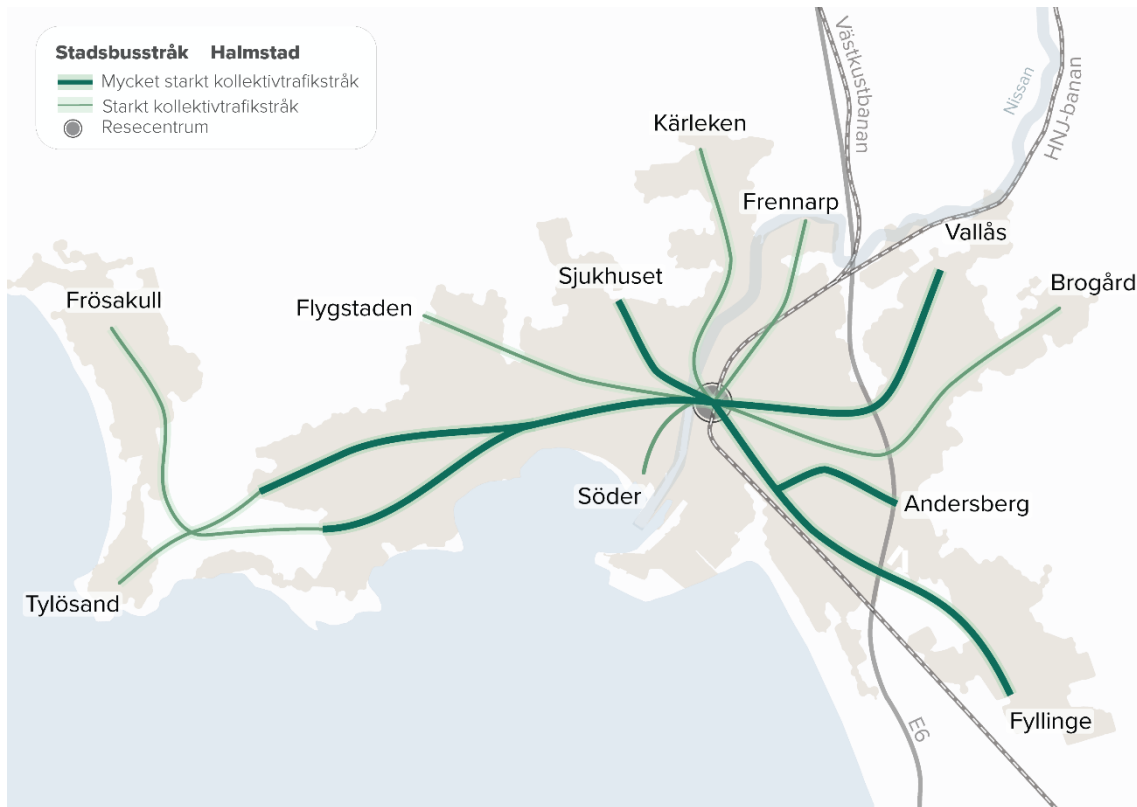
framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida.

Kollektivtrafik är nära knuten till samhälls- och infrastrukturplanering. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är därför viktig för att gynna hållbar samhällsutveckling. Detta underlättas genom att peka ut de stråk där kollektivtrafik kommer gå inom överskådlig framtid. Det finns då möjlighet att förhålla sig till detta i den översiktliga planeringen och samplanera för ett växande Halland.

För de kommersiella aktörerna ger klassificeringen av kollektivtrafikstråken en indikation på vilka geografiska områden i Halland som skulle kunna vara intressanta att bedriva kommersiell kollektivtrafik i. Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras vart fjärde år och då kommer kollektivtrafikstråken att analyseras och bedömas på nytt.



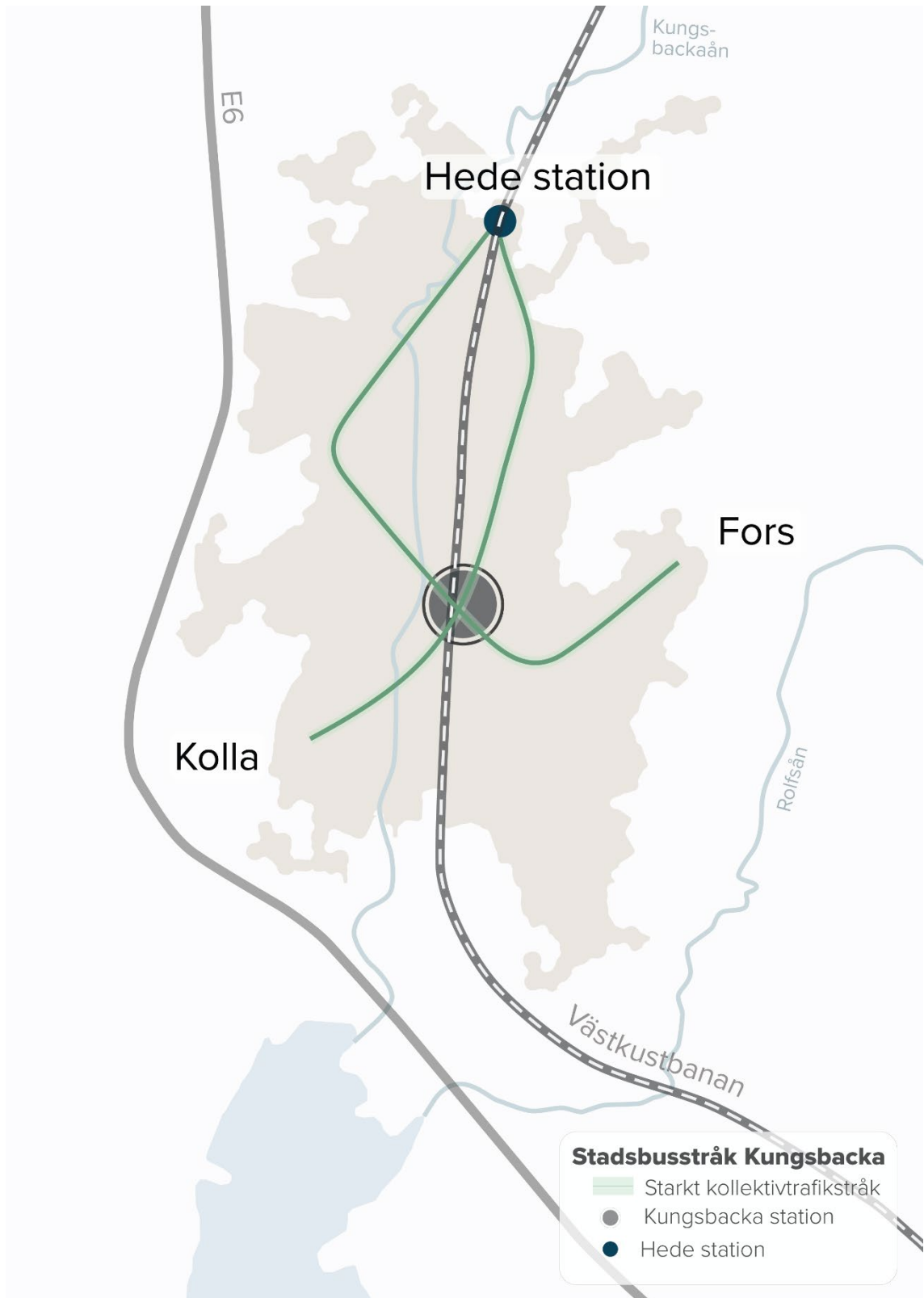
Figur 3. Regionala kollektivtrafikstråk



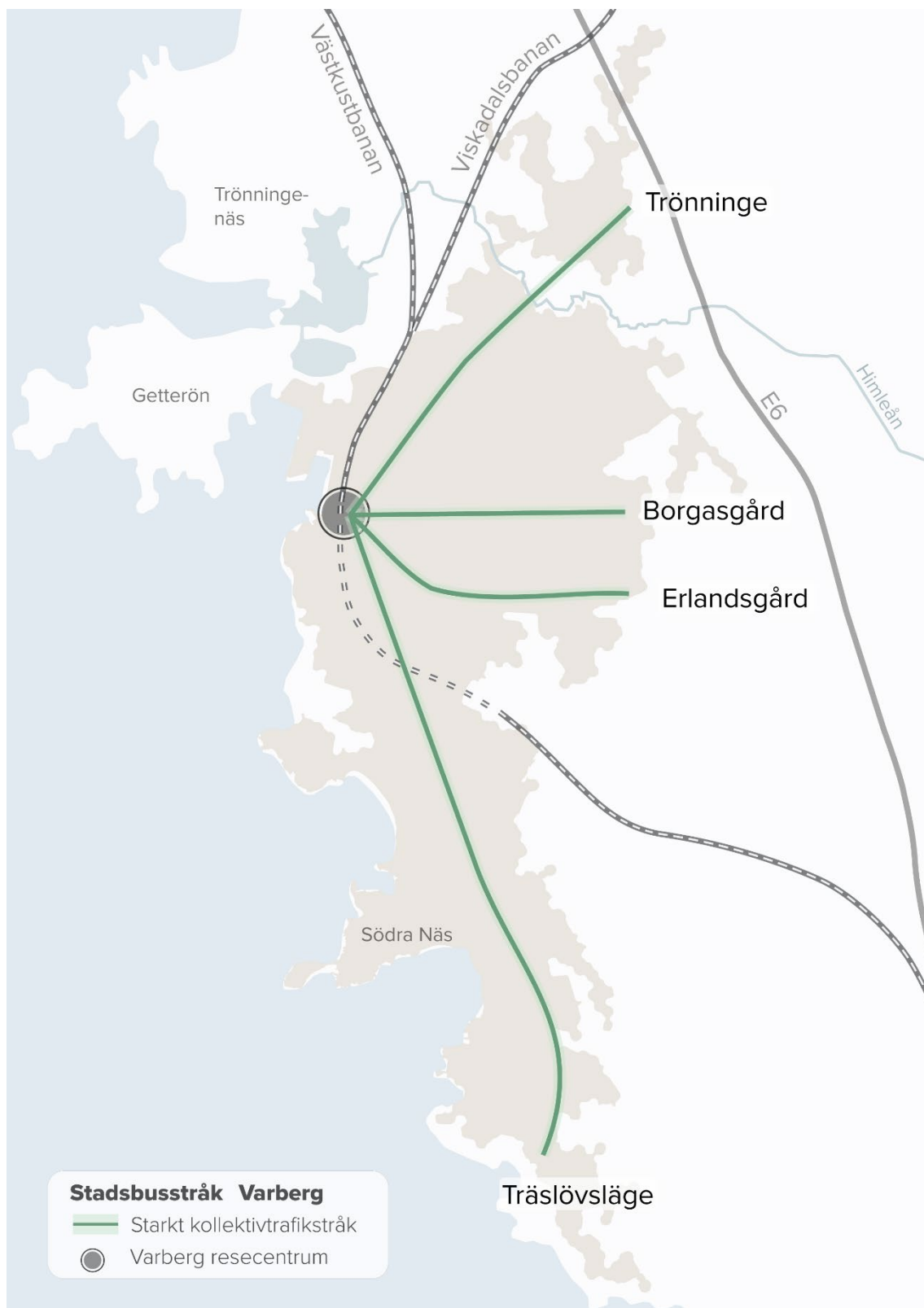
Figur 4 Lokala kollektivtrafikstråk i Halmstad.



Figur 5 Lokala kollektivtrafikstråk i Falkenberg.



Figur 4. Lokala kollektivtrafikstråk Kungälv.



Figur 5. Lokala kollektivtrafikstråk Varberg.



Figur 6. Lokala kollektivtrafikstråk Laholm.

5.3 Kollektivtrafikutbud i Halland

Om kollektivtrafikstråket bedöms som mycket starkt är utgångspunkten att det ska finnas ett lägsta utbud på 24 dubbelturer/vardag. I stråk som klassas som starkt är utgångspunkten att minsta utbud ska bestå av 18 dubbelturer/vardag. Samtliga stråk ska alla tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Därför bör det finnas ett utbud under större delen av dagen.

De lokala kollektivtrafikstråken i städerna klassificeras som mycket starka eller starka. För stadsbusstrafiken krävs ett tätare intervall av turer. Avstånden är kortare och lägsta nivån bör bestå av fler dubbelturer än för regionbusstrafiken där avstånden är längre. För de mycket starka stråken i stadsbusstrafiken är utgångspunkten att som lägsta nivå erbjuda 54 dubbelturer/vardag och i de starka stråken är utgångspunkten att det minst ska finnas 28 dubbelturer/vardag.

Tabell 4. Utbud i regionala och lokala kollektivtrafikstråk. Antal turer/resmöjligheter per dag i båda riktningarna. Antal turer i stadstrafiken bestäms enligt efterfrågan samt stråk i stadstrafiken.

Stråk	Mån-fre	Lör	Sön
Mycket starka	24	12	8
Starka	18	12	8
Lokalt mycket starkt	54	36	32
Lokalt starkt	28	20	12

Utbudet som finns i stråken idag ska upprätthållas så långt det är möjligt förutsatt att befintligt utbud motsvarar resbehovet. Kollektivtrafikutbudet i Halland ska ses som ett system och i kollektivtrafikstråken ska ett utbud över hela dagen eftersträvas. Lägsta nivån ska ses som garanti att det under överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik.

Hallandstrafiken ska kunna göra en egen bedömning av stråket och det går inte enbart att fokusera på statistik som exempelvis befolkningsunderlag och befintlig arbetspendling. Faktorer som framkomlighet spelar också in och detta är faktorer som Hallandstrafiken tar med i sin bedömning av resbehovet i stråket. Inte sällan finns det ett större resbehov som motsvarar fler turer än vad lägsta nivån anger och detta ska då tillgodoses med ett utbud som matchar behovet. Att just lägsta utbud redovisas beror på att det måste finnas utrymme för flexibilitet i utvecklingen av kollektivtrafiken för att kunna justera utbudet baserat på efterfrågan.

Kommunerna i Halland kan påverka utbudet genom sin bebyggelseplanering och öka underlaget för kollektivtrafiken. På så sätt kan fler få tillgång till en kollektivtrafik som kan vara ett alternativ till bilen och trafiken kan fortsätta att utvecklas.

Kollektivtrafikutbud utanför stråken

Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik. Lägsta utbudet av kollektivtrafik utanför kollektivtrafikstråken utgörs av Närtrafik som garanterar grundläggande resmöjlighet i hela Halland. Den linjelagda kollektivtrafik som finns ska vara styrd av efterfrågan. Nya mer resurseffektiva alternativ till traditionell kollektivtrafik kan då behöva utvecklas. Enligt de principer som beskrivs i kapitel 4 är det viktigt att förvalta dagens utbud av kollektivtrafik. Men används inte de turer som erbjuds kan dessa turer omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där de gör mer nytta, vilket beskrivs i avsnittet ”Metod för trafikutveckling” i kapitel 4. Det omvända gäller om befintligt resbehov ökar eller nytt uppstår, vilket kan leda till ökat antal turer.

Nätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av gymnasieelevers resor till och från studier. Kollektivtrafik som benämns övriga linjer ska vara mer flexibel än kollektivtrafiken i stråken. De övriga linjerna kan med fördel kompletteras med

anropstyrd trafik eller andra alternativ till traditionell kollektivtrafik som till exempel samordning med skolskjutstrafik eller samåkning

5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk

Nedan beskrivs stråkens karaktär utifrån dess pendlingsflöden, orterna, befolkningsutveckling och utblick mot ett 2050-perspektiv.

Orterna i stråkkartan är kategoriserade utifrån olika kriterier som syftar till att beskriva deras funktioner inom den halländska geografin. Kategoriseringen innehåller fem nivåer och baseras på betydelse i den regionala geografin som helhet. Kriterier som använts för kategoriseringen är invånarantal, arbetstillfällen och utbud av kommersiell och offentlig service samt om orten är utpekad i de kommunala översiktsplanerna.

Västkuststråket/ Västkustbanan

*Oslo – Halland – Skåne – Köpenhamn – Hamburg
-Laholm-Halmstad-Falkenberg-Varberg-Kungsbacka-Göteborg-*

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland. I stråket nås Göteborg med möjligheten att resa vidare mot Oslo och Stockholm, samt Malmö & Köpenhamn med kopplingen söderut mot Hamburg.

I västkuststråket bor mer än en tiondel av Sveriges befolkning, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren. I stråket finns även Kastrup, Nordens största flygplats. Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader.

Västkuststråket som kollektivtrafikstråk innefattar järnvägen Västkustbanan. Västkustbanan är en viktig järnvägsförbindelse i Sverige som sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör ryggraden i Hallands infrastruktur för regionalt resande. Den har en central roll i att förbinda de stora städerna längs västkusten och underlättar både person- och godstrafik. Banan går genom några av landets mest tätbefolkade och industribetonade områden, vilket gör den till en av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Stråket förbinder flera regionalt och nationellt viktiga funktioner.

I stråket ligger fem halländska kommunhuvudorter – Falkenberg, Halmstad, Kungsbacka, Laholm och Varberg samt ytterligare ett flertal större tätorter. Kommunerna Falkenberg, Kungsbacka och Varberg tillhör idag Göteborgs arbetsmarknadsregioner. Kommunerna Laholm, Hylte och Halmstad utgör en egen arbetsmarknadsregion.

Den största pendlingsdestinationen är Göteborg och Mölndal, följt av Halmstad, Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. I regionens norra delar är rörligheten större på grund av Göteborgsregionens storlek och attraktionskraft. I södra delen fungerar Halmstad som det starkaste navet. Bortsett från Kungsbacka har alla kommuner starka pendlingsrelationer med Halmstad. Pendlingen mot Skåne är betydligt mer begränsad jämfört med pendlingen till Göteborgsregionen. I Skåne är Ängelholm och Helsingborg de främsta destinationerna. Det finns potential att ytterligare stärka kopplingen söderut mellan Halland och Skåne, med särskild tyngdpunkt på Halmstad och Helsingborg.

Västkustbanan är också en viktig del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för järnvägar, där också Halmstad är utpekad som en urban nod. Syftet med TEN-T är att bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande och högkvalitativt transportnät som ger hållbar konnektivitet i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och felande länkar. I ett 2050-perspektiv blir det viktigt att de infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan prioriteras. Det blir viktigt att verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan. I ett beredskapsperspektiv är kopplingarna till och från Västkustbanan viktiga att säkra.

Mycket starka kollektivtrafikstråk

Onsala-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Onsala–Kungsbacka–Göteborg utgör ett av Hallands mest pendlingsintensiva relationer. Stråket följer Onsalavägen (väg 940) från Onsala in till Kungsbacka stad, och vidare mot Göteborg. Onsala är Hallands största tätort efter kommunhuvudorterna och utgör tillsammans med Kungsbacka en viktig kollektivtrafiknod i regionen. Pendlingen mot Göteborg är mycket stark och förväntas fortsätta öka, vilket ställer höga krav på kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet. Befolkningsökningen i stråket har varit stabil men några omfattande nya exploateringar är inte planerade i närtid. Stråket har en viktig roll i att binda samman den lokala arbetsmarknaden i Kungsbacka och den större arbetsmarknadsregionen kring Göteborg. För att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen krävs förbättrade framkomlighetsåtgärder, särskilt längs väg 940. Dessa åtgärder är viktiga både ur ett tillgänglighets- och hållbarhetsperspektiv.

Vallda-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Vallda–Kungsbacka–Göteborg utgör en viktig pendlingsväg i västra delen av Kungsbacka kommun och utgörs av både väg 158, Sandövägen och Valldavägen. Stråket sammanbinder Vallda med Kungsbacka stad. I förlängningen ingår

Göteborg som ett naturligt mål för pendlingen, där många av resenärerna fortsätter vidare från Kungsbacka med tåg eller buss.

Befolkningen i Vallda har vuxit de senaste åren och orten pekas ut som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod i den regionala fysiska planen. Även om pendlingsströmmarna inte är lika stora som i stråket Onsala–Kungsbacka, är de tillräckligt starka för att motivera en tydlig satsning på kollektivtrafikens utveckling.

I ett 2050-perspektiv pekas Vallda ut som ett område med fortsatt potential för bostadsutveckling. Effektiva kollektivtrafiklösningar kommer att vara en avgörande faktor för att stödja ortens tillväxt och minska beroendet av bilresor.

Kungsbacka-Särö-(Göteborg)

Stråket Kungsbacka–Särö–Göteborg följer väg 158 och utgör en av Hallands mest befolkade och pendlingstäta relationer. Stråket binder samman Kungsbacka stad och Särö med Göteborg och omfattar även orter som Kullavik och Billdal på vägen mot Göteborg. Både Kungsbacka, Särö och Kullavik är utpekade som viktiga kollektivtrafiknoder i den regionala fysiska planen.

Tätorterna i stråket, särskilt Kullavik och Särö, har haft en kraftig befolkningstillväxt, och pendlingen mot Göteborg är omfattande. Genomförda utredningar i stråket pekar ut behovet av ett mer kapacitetsstarkt kollektivtrafikkoncept i stråket. Rörligheten i stråket är inte bara viktig för arbetsmarknadsintegration utan även för tillgång till utbildning och service samt möjligheten till fortsatt bostadsbyggande.

Halmstad-Hyltebruk-(Gislaved)

Stråket förbinder Halmstad med Hyltebruk och utgör Hyltebruks koppling till Väst kustbanan. I stråket ingår Halmstad Nässjö Järnvägar (HNJ-banan) och väg 26. Väg 26 är en viktig förbindelse inte minst för boende i Hylte kommun. Trafikmängden är som störst mellan Hyltebruk och Halmstad och utgörs även av många pendlare. Mellan Hylte och Gislaved är det ett betydande arbetskraftsutbyte men norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. Större orter i stråket är Halmstad, Hyltebruk, Kinnared, Oskarström, Torup och Åled. Längs med HNJ-banan finns också Kinnared, Landeryd, Oskarström, Sennan och Torup som har station/hållplats. I den regionala fysiska planen benämns orterna Torup och Åled som lokala centrum, medan Oskarström räknas som ett större lokalt centrum. Hyltebruk är en delregional kärna. Hyltebruk, Torup och Oskarström är även utpekade som kollektivtrafiknoder.

I ett 2050-perspektiv pekas flera orter ut i kommunala översiktsplaner och här finns mycket planlagd mark för både bostads- såväl som verksamhetsutveckling till 2050. Samtliga orter som pekas ut som lokala centrum i stråket har växt historiskt sett till

både befolkning och arbetstillfällen. Tillväxten väntas fortsätta, särskilt i delarna av stråket som ligger nära den regionala tillväxtmotorn Halmstad. Det kommer innebära ökad arbets- och gymnasiependling mellan orterna. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

Starka kollektivtrafikstråk

Fjärås- Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Fjärås–Kungsbacka–Göteborg är ett viktigt pendlingsstråk i norra delen av Halland. I den regionala fysiska planen pekas Fjärås ut som ett lokalt centrum och en utpekad kollektivtrafiknod. Fjärås har en stark koppling till Kungsbacka och vidare mot Göteborg. Stråket har goda utvecklingsförutsättningar i ett 2050 perspektiv, där Kungsbacka stad pekas ut som en särskilt prioriterad utvecklingsort och Fjärås som utvecklingsort i den kommunala översiktsplanen.

Befolkningsutvecklingen i Fjärås har varit stabil och kommunen planerar för ytterligare tillväxt, vilket förväntas stärka pendlingsflödena ytterligare fram mot 2050. Stråket utgör därför en viktig del i regionens ambition att förstärka kollektivtrafikens roll i vardagsresandet och minska bilberoendet.

Varberg-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Varberg–Kungsbacka–Göteborg utgör ett viktigt regionalt och interregionalt samband längs västkusten. Stråket följer huvudsakligen Varbergsvägen och omfattar orter som Väröbacka, Bua, Frillesås och Åsa som om alla är utpekade som kollektivtrafiknoder. Varberg är en regional tillväxtmotor och Kungsbacka en regional kärna, vilket skapar ett stråk med stark potential för ökat kollektivtrafikresande.

Pendlingsflödena i stråket visar att de flesta resenärer pendlar mot sina egna kommunhuvudorter, men det finns också en tydlig ström vidare mot Göteborg, särskilt från Kungsbacka. Stora arbetsplatser som Ringhals och Väröbruk genererar också omfattande arbetsresor.

I ett 2050-perspektiv planeras nya stationer, bland annat i Väröbacka, vilket förväntas förändra resmönstren och öka andelen kollektivtrafikresor ytterligare. Stråket är dessutom en viktig omledningsväg för E6:an och har en roll för beredskap och redundans i transportsystemet.

Halmstad –Laholm (Markaryd-Hässleholm)

I stråket klassas Halmstad som regional tillväxtmotor, Laholm som delregional kärna och Knäred, Trönninge och Veinge som lokala centrum. Nämda orter

klassas också som kollektivtrafiknoder. Stråket går genom kommunerna Halmstad och Laholm. När tågtrafiken på Markarydsbanan startar finns möjligheten för interregionala resor mellan södra Halland och nordöstra Skåne där kopplingen till Södra stambanan via Hässleholm blir viktig. Stråket används i sin fulla sträckning för såväl person- som godstransporter mellan Blekinge/Norra Skåne/Västkusten.

Pendlingen är särskilt stark mellan Laholm och Halmstad. Ju närmare Halmstad tätort desto större pendlingsflöden. Närheten till Halmstad medför att flera orter, exempelvis Trönninge och Veinge, fungerar som pendlingsorter. De regionala och interregionala resbehoven skapar tillsammans ett behov som motiverar att peka ut stråket som ett kollektivtrafikstråk.

När tågtrafiken på Markarydsbanan startar ska den vara ett attraktivt och pålitligt val för arbets- och studiependling samt för mer långväga resor. En väl fungerande timestrafik är till stor nytta för invånarna och främjar utvecklingen av orterna i stråket. Samplanering mellan ett flertal aktörer är viktigt för att tågtrafiken ska bli ett attraktivt val. Infrastrukturinvesteringar som nya stationer i Veinge och Knäred, ett nytt mötesspår och åtgärder på Halmstad C är under planering. Laholms kommun satsar stort på ortsutveckling genom utvecklingsprogram i Veinge och Knäred. I ett 2050-perspektiv finns potential att genom samplanering fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer längs med stråket. Halmstad kommun planerar för att Trönninge ska kunna växa kraftigt med flera bostadsområden. Pendlingen i stråket bedöms öka in mot Halmstads tätort samtidigt som pendlaren får mycket bättre förutsättningar att resa hållbart med tågtrafik.

Halmstad-Trönninge-Veinge-Laholm

Stråket är ett viktigt öst-västligt samband som går genom kommunerna Halmstad och Laholm via väg 15 och Tjärbyvägen. Stråket binder samman flera mindre tätorter såsom Trönninge, Veinge, Genevad och Tjärby med Laholms tätort och Halmstad. I stråket är det Trönninge och Veinge som är utpekade som kollektivtrafiknoder. Stråket präglas av en historiskt stark tillväxt och är viktigt för Halmstads och Laholms gemensamma arbetsmarknad. I stråket finns tätorter med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Kopplingen från orterna i stråket är större till Halmstad än söderut mot Skåne. I ett 2050-perspektiv väntas en fortsatt utveckling i stråket, särskilt kring Veinge, där en framtida tågstation kan komma att stärka kollektivtrafikens roll ytterligare.

Laholm-Våxtorp

Stråket Laholm–Våxtorp är ett växande lokalt pendlingsstråk i södra Halland. Våxtorp är utpekat som en kollektivtrafiknod och ett lokalt centrum i regional fysisk plan. I stråket ligger också orterna Ränneslöv och Vallberga. Laholms kommun

planerar i sin översiktsplan för fortsatt bostads- och verksamhetsutveckling. Stråket spelar en viktig roll för att stärka kopplingen mellan omlandet och Laholms stad och därigenom tillgången till service, arbete och utbildning.

I ett 2050-perspektiv väntas stråket få ökad betydelse i takt med att Våxtorp utvecklas och pendling till Laholm och vidare mot Halmstad ökar. God tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att möjliggöra hållbart resande och minska beroendet av bil.

Laholm-Mellbystrand/Skummeslövsstrand och norra Skåne

I stråket ligger Laholm tätort som är utpekad som en delregional kärna samt Mellbystrand/Skummeslövstrand som är utpekad som lokal ort och kollektivtrafiknod med koppling till Båstad station i norra Skåne. Stråket Laholm–Mellbystrand–Skummeslövsstrand binder samman Laholms stad med kustorterna Mellbystrand och Skummeslövsstrand. Området är starkt präglad av turism, fritidsboende och växande bostadsområden, särskilt under sommarmånaderna då befolkningen ökar starkt. Året runt är kopplingen till Laholm viktig för arbets- och gymnasiependling, service och handel. Båstad station bidrar till ökad attraktivitet för området vilket kan bidra till inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Västkustbanan. I ett 2050-perspektiv pekas Mellbystrand och Skummeslövsstrand ut som utvecklingsorter med fortsatt expansion av bostäder och verksamheter. Effektiva kollektivtrafiklösningar är avgörande för att stärka hållbara pendlingsmönster och minska belastningen på vägnätet, särskilt E6 och kustvägarna.

Halmstad-Simlångsdalen

Stråket Halmstad–Simlångsdalen är ett kollektivtrafikstråk som kopplar samman Halmstad med inlandets samhällen längs väg 25 mot Simlångsdalen. Trafikmängderna är störst närmast Halmstad.

Simlångsdalen har haft en medelstor tillväxt i invånarantal och orten är starkt knuten till Halmstads arbetsmarknad. I ett 2050-perspektiv fyller stråket en viktig roll för Halmstad kommuns inland där Simlångsdalen som lokalt centrum och kollektivtrafiknod blir en samlingsnod för service och kollektivtrafik. Simlångsdalen pekas ut som en serviceort i Halmstads kommunala översiktsplan och kommunen planerar för viss utveckling av bostäder och närservice. Stråket har potential att på sikt få ökade pendlingsflöden mot Halmstad och därmed behov av att pekas ut som ett kollektivtrafiksstråk.

Halmstad-Falkenberg östra

Stråket binder samman Falkenberg och Halmstad. Det går längs med den gamla motorvägen öster om Västkustbanan. Stråket har en viktig funktion i att binda

samman tätorterna öster om E6 med varandra och går genom tre lokala centrum: Getinge, Kvibille och Slöinge. Dessa är även utpekade som kollektivtrafiknoder. Pendlingen är relativt stark i stråket och från orterna på Halmstads sida kommungränsen dominerar pendlingen mot kommunhuvudorten. Det finns även ett par större arbetsplatser i stråket idag som genererar pendling.

Orterna har haft en relativt stark tillväxt både gällande befolkning och antalet arbetstillfällen. Flera orter pekas ut i kommunala översiktsplaner och det finns mycket planlagd mark för bostads- såväl som verksamhetsutveckling. Särskilt mycket verksamhetsmark finns planerad i Getinge med närhet till påfart till E6. Pendlingen i stråket förmodas därmed öka. Utöver arbetspendling har stråket också stor betydelse för tillgänglighet till gymnasieskolor och vårdinrättningar i Halmstad och Falkenberg.

I ett 2050-perspektiv väntas fortsatt befolkningstillväxt i flera av stråkets orter, vilket ställer krav på attraktiva och hållbara kollektivtrafiklösningar som kan möta ökad efterfrågan.

Halmstad-Falkenberg västra Halland

Stråket Halmstad–Falkenberg–västra Halland utgör ett viktigt regionalt samband som knyter samman två av Hallands största städer - Falkenberg utpekad som regional kärna samt Halmstad utpekad som regional tillväxtmotor, samt flera kustsamhällen och tätorter däremellan. Stråket går utmed kusten. I Regional fysisk plan är Haverdal och Harplinge sammanlänkat och är utpekade som lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Stråket går även genom orterna Ugglarp och Steninge. Orterna är mycket starka och särskilt mycket bostadsbebyggelse planeras i Haverdal enligt kommunens översiktsplan. Detta skapar högt tryck, både genom ökad pendling till centralorterna och genom ökat ianspråktagande av mark i stråket. Stråket präglas av starka relationer för arbete, utbildning, fritid och service. Området är också av stor betydelse för fritidsboende och turism vilket skapar en säsongvariation i efterfrågan på transporter.

I ett 2050-perspektiv bedöms befolkningen i stråket öka, särskilt i kustnära lägen, vilket kan komma att skapa behov av stärkt kollektivtrafikutbud. Dock medför den nuvarande infrastrukturen som finns att tillgå i den norra delen av detta stråk att det är svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik som kan bli konkurrenskraftig gentemot bilen.

Falkenberg-Ullared

I stråket ligger Falkenberg som är utpekad som en regional kärna, samt Ullared som är ett större lokalt centrum. I Ullared ligger varuhuset Gekås som är Hallands största besöksmål. Stråket Falkenberg–Ullared är ett viktigt öst-västligt samband som

binder samman Falkenbergs kustnära områden med inlandet och vidare in i Ullared. Stråket har betydelse både för arbets- och utbildningspendling samt för omfattande handelsresor kopplat till Ullareds stora handelscentrum. Ullared är utpekad som kollektivtrafiknod. Stråket mellan Falkenberg och Ullared har en stark pendling.

I ett 2050-perspektiv finns potential att fortsätta att utveckla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared. I kommunens översiktsplan från 2014 föreslås vidare utveckling av Ullared, både genom ny verksamhetsmark och fler bostäder. Ullared fungerar som ett regionalt handelsnav och besöksmål, inte bara för Halland utan även nationellt. Detta genererar stora trafikflöden under hela året, med tydliga säsongsvariationer under semesterperioder och helger. I ett 2050-perspektiv förväntas stråket fortsätta ha stor betydelse både för vardaglig tillgänglighet för boende i inlandet och för att möjliggöra hållbara transporter för handels- och fritidsresor.

Falkenberg-Tvååker-Varberg

Stråket går längs med kusten och präglas av arbetspendling, framför allt mellan de två kommunhuvudorterna, men även från Tvååker med tyngdpunkt mot Varberg. Stråket löper mellan kommunhuvudorterna Falkenberg och Varberg. Tvååker som är ett större lokalt centrum ligger i stråket. Långås, ett lokalt centrum, ligger strax utanför stråket. Likt övriga orter längs Hallands kust har orterna historiskt haft hög tillväxt. Tvååker är Varbergs största tätort utanför kommunhuvudorten och pekas i regional fysisk plan ut som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Tvååker pekas ut som serviceort i Varbergs kommuns översiktsplan och planeras växa ytterligare med bostadsområden och verksamhetsmark.

Västkustbanan täcker dock upp för resandet mellan kommunhuvudorterna, vilket innebär att befolkningsunderlaget för en väl utbyggd kollektivtrafik är relativt litet i nuläget. I ett 2050-perspektiv förväntas fortsatt tillväxt i området och pendlingen förväntas att öka, särskilt kring Tvååker och södra Varberg, vilket kommer öka behovet av attraktiva kollektivtrafikförbindelser.

Varberg-Ullared

I stråket mellan Varberg och Ullared ingår väg 153. På sträckan Varberg–Ullared samsas godstransporter med många persontransporter. Det handlar både om besökare som ska till och från Ullared för att handla, och pendlare. Handelsområdet kring Gekås är Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är i den mån det är möjligt, anpassad till varuhuspersonalens behov.

Ullared utgör en viktig nod i stråket, med både ett starkt lokalt arbetsmarknadsområde och regionens största besöksmål, varuhuset Gekås. Orten

räknas som större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I den kommunala översiktsplanen föreslås Ullared utvecklas vidare med både ny verksamhetsmark och fler bostäder genom förtätning av den blandade bebyggelsen. Satsningar i stråken runt Ullared och snabb kollektivtrafik till Falkenberg och Varberg prioriteras högt. I stråket är också Rolfstorp utpekat som kollektivtrafiknod.

I ett 2050-perspektiv pekas fortsatt utveckling av såväl Ullared som Varberg ut i kommunernas översiktsplaner. Stråket bedöms få ökade trafikflöden i takt med fortsatt tillväxt av befolkning, handel och transporter, vilket ställer krav på förbättrade kollektivtrafiklösningar och fortsatt god farbarhet.

Varberg-Borås

I stråket mellan Varberg och Borås ingår Viskadalsbanan och väg 41. Stråket förbinder de två stora orterna och har stor arbetspendling, dock främst i ändarna av stråket nära de två huvudorterna. Stråket Varberg–Borås är ett regionalt och interregionalt samband som förbinder kustområdet i Halland med inlandet i Västra Götaland. Pendlingen mellan Varberg och Borås är idag inte särskilt stor. Eftersom de båda orterna växer i hög takt finns potential att stärka deras koppling genom kollektivtrafiken. I stråket ligger även två lokala centrum: Derome och Veddige som växt sett till både antalet invånare och arbetstillfällen. De båda pekas ut som kollektivtrafiknoder i regional fysisk plan.

Trafikmängderna är stora i stråkets samtliga delar men tyngdpunkten finns i stråkets båda ändar. De största tätorterna i stråket är Kinna, Viskafors och Veddige. Stråket har mycket persontrafik på såväl korta som långa sträckor. Flertalet industrier i, eller nära stråket leder också till många godstransporter mellan de inre delarna av Västra Götaland och Hallandskusten. Stråket spelar även en viktig roll för tillgång till gymnasieutbildningar, högre utbildningar och arbetsplatser i båda ändar. I ett 2050-perspektiv pekas stråket ut som strategiskt för fortsatt utveckling av kopplingen till Boråsregionen.

5.5 Järnvägsstationer

Halmstad: Centralstationen ligger längs Väst kustbanan, men här ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Halmstad spelar en viktig roll i persontrafiken med byten mellan dessa banor. Halmstad är även en viktig nod för godstransporter, med bakgrund av det järnvägsgeografiska läget. Halmstad tätort är utpekad som urban nod i TEN-T nätverket.

Kungsbacka: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regional- och godståg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Anneberg: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regionaltåg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Hede: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regionaltåg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Varberg: Järnvägsstationen i Varberg trafikeras av regional- och godståg. Stationen utgör en knutpunkt för byten mellan Väst kustbanan och Viskadalsbanan.

Falkenberg: Järnvägsstationen i Falkenberg trafikeras av regional- och godståg.

Laholm: Järnvägsstationen i Laholm trafikeras av regional- och godståg.

Åsa: Järnvägsstationen i Åsa trafikeras av regional- och godståg.

Väröbacka: Planerad järnvägsstation: *Värö station*.

Veddige: Järnvägsstationen i Veddige trafikeras av person- och godståg.

Derome: Järnvägsstationen i Derome trafikeras av persontåg.

Tofta: Järnvägsstationen i Tofta trafikeras av persontåg.

Sannarp: Järnvägsstationen i Sannarp trafikeras av persontåg.

Oskarström: Järnvägsstationen i Oskarström trafikeras av persontåg.

Torup: Järnvägsstationen i Torup trafikeras av person- och godståg.

Kinnared: Järnvägsstationen i Kinnared trafikeras av persontåg.

Landeryd: Järnvägsstationen i Landeryd trafikeras av persontåg.

Veinge: Planerad järnvägsstation.

Knäred: Planerad järnvägsstation.

6 Trafikeringsbehov tåg 2028–2050

Tågtrafiken utgör en viktig länk inom Halland samt mellan Halland och dess omgivning. Tågtrafiken prioriteras som ett medel för att öka tillgängligheten och vidga arbetsmarknadsregionerna. Detta kapitel beskriver Region Hallands inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken planeras att utvecklas på kort sikt fram till 2035 och på lång sikt mellan 2035 och 2050.

Allt fler väljer att resa med tåg, särskilt på Väst kustbanan. Tågtrafiken på Väst kustbanan utgör stommen i Hallands kollektivtrafiksystem, och all annan kollektivtrafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomster och avgångar på Väst kustbanan. Transportkapaciteten på järnvägen behöver öka, och restiderna mellan de halländska kommunerna samt över länsgränserna behöver minska.

Region Hallands ambition om minskade restider, som beskrivs i detta kapitel, visar hur kollektivtrafiken är nära kopplad till samhällsutvecklingen och att tågtrafiken fungerar som ett verktyg för att skapa tillgänglighet och knyta samman Halland med dess omvärld. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och dess invånare. För att uppnå detta krävs hänsyn till fordonens egenskaper, mängden tågtrafik och järnvägens utformning. Insatser för ökad kapacitet och minskade restider i järnvägsanläggningen är här av stor betydelse.

6.1 Tågsystem i Halland

För att stärka hela regionen behöver Halland knytas samman med en väl utbyggd tågtrafik. En attraktiv tågtrafik som ska uppfylla restidsmålen måste vara snabb, vilket är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna vid alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika resbehoven är det därför viktigt att erbjuda parallella tågsystem med olika hastigheter och uppehållsmönster. Tidtabellen är avsedd att utformas med taktfasta intervaller, där avgångarna sker på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Principen om parallella tågsystem och en tågtidtabell med taktfasta intervaller hämtas från Regionsamverkan Sydsverige genom ett positionspapper för kollektivtrafiken. Syftet med positionspapperet är att förbättra den regionöverskridande tågtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, ökad tillgänglighet till högre studier samt främjad tillväxt.

Storregiontåg

Storregiontåg stannar på stora stationer, i kommunhuvudort. Inriktning är att tågen ska köras i 200 km/h och ha hög komfort för resor som är 60 minuter upp till 120 minuter. I Halland utgörs de storregionala tågen av Öresundståg.

Regiontåg

Regiontåg stannar på regionalt stora stationer. Inriktningen är att tågen ska köras i 180 – 200 km/h och ha normal komfort för resor som är 30 minuter upp till 60 minuter. I Halland utgörs de regionala tågen av Västtåg, Krösatåg och Pågatåg.

Lokaltåg

Lokaltåg stannar på alla stationer. Inriktningen är att tågen ska köras i 140–160 km/h och ha en komfort för resor som är 15 minuter upp till 60 minuter. I Halland utgörs de lokala tågen av Västtåg och Pågatåg.

Kommersiell persontågstrafik

Utöver den tågtrafik som Region Halland avser att ansvara för och bedriva, behöver det finnas kapacitet för kommersiella aktörer att bedriva tågtrafik. Justeringar av den upphandlade persontågstrafiken kan behöva göras för att anpassa och harmonisera den med det kommersiella utbudet av persontågstrafik. Upphandlad och

kommersiell tågtrafik kompletterar varandra och bidrar tillsammans till att öka det totala utbudet av tågtrafik.

TÅGSYSTEM I HALLAND

Snabbtåg

Kommersiella tåg ex. SJ



Storregiontåg

Öresundståg Göteborg – Halland – Skåne – Köpenhamn



Regiontåg

- **Västtåg** Varberg – Göteborg (Hallandståg)
- **Västtåg** Varberg – Borås
- **Krösatåg** Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö
- **Pågatåg** Halmstad – Hässleholm



Lokaltåg

- **Västtåg** Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln)
- **Pågatåg** Halmstad – Helsingborg



Figur 7. Schematisk bild över tågsystemen i Halland och deras parallella förhållande till varandra.

6.2 Trafikering Västkustbanan

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland.

Västkustbanan spelar en central roll i att förbinda städerna längs kusten. Inom detta stråk nås Göteborg, med möjlighet att resa vidare till Oslo och Stockholm, samt Malmö/Köpenhamn med koppling söderut genom Fehmarn Bält-förbindelsen mot Hamburg. Majoriteten av hallänningarna bor längs västkuststråket, där utvecklingsförutsättningarna är som mest gynnsamma. Det är också här som majoriteten av bostadsbyggandet förväntas ske. Kopplingen till Göteborgs- och Öresundsregionen samt utbytet mellan orterna längs kusten i Halland är avgörande för regionens fortsatta utveckling. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och dess invånare.

Öresundståg

Öresundståg är ett storregionalt tågssystem i samarbete med grannregionerna, som

binder samman det flerkärniga Halland med omvärlden. Behovet av ett tågsystem med högre hastighet och stopp i kommunhuvudorterna bedöms gagna Halland, med hänsyn till dess geografiska läge mellan två storstadslän och det tillhörande behovet av korta restider över länsgränserna. Befintlig säckstationen vid Göteborgs Central kommer även fortsättningsvis vara slutdestination för Öresundståg, vilket innebär att Öresundståg inte kommer att trafikera genom Västlänken.

Idag trafikerar Öresundståg med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. På vardagar förstärks utbudet under morgon och eftermiddag med fler avgångar på delar av sträckan, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Halmstad och Göteborg.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. På vardagar förstärks utbudet med fler avgångar under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn under hela trafikdygnet.

Västtåg Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln)

Västtåg Kungsbacka – Göteborg är ett lokaltågssystem i samarbete med Västra Götaland. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Kungsbacka, Hede och Anneberg. När Västlänken är tagen i drift stannar tågen vid de nya stationerna vid Korsvägen och Haga följt av Göteborg C. Tågsystemet planeras fortsätta utmed Norge/Vänerbanan och sammankopplas med Ale-pendeln.

Idag trafikerar Kungsbackapendeln med två avgångar varje timme i båda riktningarna. På vardagar under morgon och eftermiddag förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna. På vardagar, främst under dagtid, förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna. Under stora delar av trafikdygnet förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

Västtåg Varberg – Göteborg (Hallandståg)

Västtåg Varberg – Göteborg är ett regiontågssystem i samarbete med Västra Götaland. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Varberg, Åsa och Kungsbacka. Tågsystemet är en förutsättning för att tillgodose resbehovet vid den planerade tågstationen i Värö. När Västlänken är tagen i drift stannar tågen vid de nya stationerna vid Korsvägen och Haga följt av Göteborg C. Tågsystemet planeras fortsätta utmed Västra Stambanan mot Skaraborg.

Idag trafikerar Hallandståg med avgångar som kompletterar samt avlastar de storregionala Öresundstågen, i den utsträckning järnvägens infrastruktur tillåter.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg. Under vardagar förstärks utbudet med fler avgångar under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg. Under vardagar förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg.

Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet söderut till Halmstad men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. En förutsättning, i det fall tågsystemet förlängs söderut, är att detta inte påverkar restiderna för snabbtågen och de storregionala Öresundstågen.

Pågatåg Halmstad – Helsingborg

Pågatåg Halmstad – Helsingborg är ett lokaltågssystem som trafikerar Västskystbanan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad och Laholm. Tågtrafiken startade i december 2015 i samband med invigningen av Hallandsåstunneln. Idag vänder de Pågatåg vilka trafikerar under hela trafikdygnet, i Förslöv. Region Skåne, tillsammans med Trafikverket, planerar att bygga ett vändspår i Båstad och genom detta kan Pågatågen förlängas norrut och trafikera kommunhuvudorten Båstad.

Idag trafikerar Pågatåg med avgångar som kompletterar de storregionala Öresundstågen under morgon och eftermiddag på vardagar. Tillsammans med Öresundstågen skapas ett samlat utbud med en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Halmstad och Helsingborg.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att Pågatåg ska trafikera sträckan mellan Helsingborg och Båstad. Vid denna tidpunkt förstärkts utbudet med fler

storregionala Öresundståg under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

Trafikering 2035 – 2050: Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet norrut till Halmstad men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. En förutsättning, i det fall tågsystemet förlängs norrut, är att detta inte påverkar restiderna för snabbtågen och de storregionala Öresundstågen.

6.3 Trafikering Viskadalsbanan

Viskadalsbanan förbinder Varberg och Borås, två expansiva orter med delvis kompletterande arbetsmarknader. Genom att tillhandahålla en attraktiv persontågstrafik på Viskadalsbanan finns det en betydande potential för att ytterligare stärka och integrera arbetsmarknaderna.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Varberg och Borås ska reduceras till 50 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen tillsammans med en eventuell minskning av antalet tågstationer. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Viskadalsbanan har även en nationell betydelse som omledningsbana för Väst kustbanan.

Västtåg Varberg – Borås (Viskadalsbanan)

Västtåg Varberg – Borås är ett regiontågssystem som trafikerar Viskadalsbanan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Varberg, Tofta, Derome och Veddige.

Idag trafikerar Västtåg med en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar under morgon och eftermiddag. Under övriga tider trafikerar Västtågen med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Varberg och Borås.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Varberg och Borås.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Borås.

6.4 Trafikering Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ-banan)

HNJ-banan förbinder Halmstad med Värnamo. Dagens persontågstrafik på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Halmstad och Värnamo ska reduceras till 90 minuter. För vidare resande mot Jönköping är målsättningen en

total restid på 140 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen tillsammans med en eventuell minskning av antalet tågstationer. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

I det tidigare Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för åren 2021 - 2025 beskrevs att en treårig satsning i projektform skulle genomföras med målsättningen att antalet resenärer skulle öka. I senare del av detta kapitel finns en redogörelse av testperiodens utfall tillsammans med en genomförd studie i stråket Halmstad – Hyltebruk.

Krösatåg Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö

Krösatåg Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö är ett regiontågssystem som trafikerar HNJ-banan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad, Sannarp, Oskarström, Torup, Kinnared och Landeryd.

Idag trafikerar Krösatåg med fem avgångar i båda riktningarna på vardagar. På lördagar och söndagar trafikeras sträckan av fyra avgångar i båda riktningarna.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.

Testperiod HNJ, 2017 – 2020

En treårig satsning i projektform inleddes vid tidtabellsskiftet i december 2017, med målsättningen att öka antalet resenärer och att kostnadstäckningsgraden skulle uppgå till minst 30 procent. Som en del av projektet utökades antalet avgångar och miljön runt stationerna på den halländska delen av banan rustades upp. I samarbete med kommunerna genomfördes påverkans-, informations- och marknadsföringsåtgärder.

Slutsatserna av den genomförda testperioden visade att resandet ökade med 36 procent, medan trafikkostnaderna ökade med 30 procent, vilket innebär att kostnadstäckningsgraden låg kvar på cirka 25 procent. I Halmstad ökade antalet påstigande med 40 procent, samtidigt som snittresandet per tur låg kvar på samma nivå som tidigare. Inom projektet genomfördes kundundersökningar som visade att resenärernas helhetsintryck i stort sett förblev oförändrat. Testperioden indikerade att det finns en större marknad för vardagsresande i stråket för att tillgodose resor till arbete och studier. Men för att möta detta behov krävs dock fler avgångar, vilket HNJ-banan idag inte möjliggör. En av projektets slutsatser är därmed att den parallella regionbusstrafiken i stråket fortsatt är av stor betydelse.

Stråkutredning Halmstad – Hyltebruk, 2021

En stråkutredning har genomförts baserat på det regionala trafikförsörjningsprogrammet som antogs i december 2020. Programmet betonade behovet av ett långsiktigt beslut angående HNJ-banan, vilken delvis passerar genom stråket. Syftet med utredningen var att undersöka möjligheterna till samhällsutveckling genom samverkan mellan berörda kommuner, regioner och andra intressenter med inriktningen att skapa förutsättningar för fler bostäder, näringslivsetableringar och hållbara resor.

Inom ramen för stråkstudien genomfördes en kollektivtrafikutredning mellan kommunhuvudorten Hyltebruk och Halmstad. Utredningen omfattade olika alternativ, inklusive ett regionalt superbusskoncept och en utvecklad tågtrafik. Superbusskonceptet innebär fordon med hög komfort och prioritet i trafikmiljön, med stopp endast vid stationsliknande hållplatser. Restiden med buss beräknades enligt utredningen kunna uppgå till 53 minuter mellan kommunhuvudorterna.

Utredningen undersökte även tågtrafik med stopp i Sannarp, Åled, Oskarström, Torup och Rydöbruk. Restiden för tåget beräknades till 45 minuter mellan kommunhuvudorterna. Utredningen konstaterade att stora investeringar i järnvägens infrastruktur krävs, och att en ny lokaltågslinje mellan Halmstad och Hyltebruk skulle innebära att den befintliga regionaltågslinjen till Värnamo behöver läggas ned. Dessutom skulle det totala kollektivtrafikutbudet till och från Hyltebruk minska på grund av färre bussavgångar.

6.5 Trafikering Markarydsbanan

Markarydsbanan sträcker sig mellan Eldsberga och Hässleholm. Genom att starta persontågstrafik på Markarydsbanan tillgodoses behovet av arbets- och studiependling samt annat vardagsresande i stråket. Tågtrafiken innebär även att nya kopplingar skapas mellan södra Halland och regionala kärnor längs Södra stambanan och Stockholm, genom byten i Hässleholm.

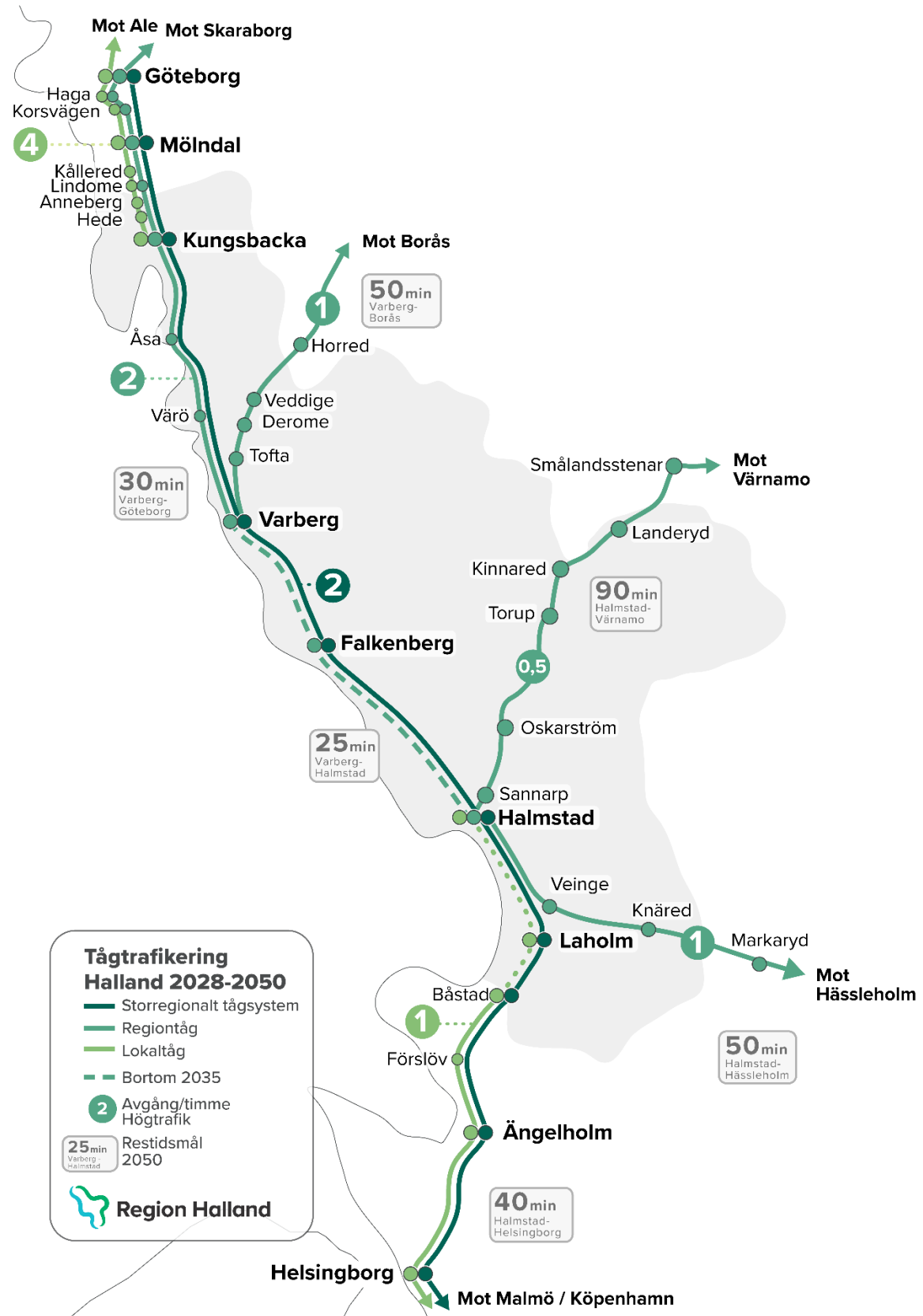
Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Halmstad och Hässleholm ska reduceras till 50 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Markarydsbanan har även en nationell betydelse som omledningsbana för Västkustbanan.

Pågatåg Halmstad – Hässleholm

Pågatåg Halmstad – Hässleholm är ett regiontågssystem som planeras att trafikera Markarydsbanan. Tågen ska göra uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad, Veinge och Knäred. Tågtrafiken planeras att starta i december 2027, vilket förutsätter att två nya stationer samt ett nytt mötesspår i Knäred färdigställs.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Halmstad och Hässleholm.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Hässleholm.



Figur 8. Trafikeringskarta för tågtrafiken 2028–2050.

6.6 Infrastruktur

Halland är ett starkt växande län och har alla förutsättningar att bidra till Sveriges tillväxt. En väl fungerande och utbyggd transportinfrastruktur är ett viktigt redskap för att Halland fortsatt ska kunna bidra till välfärden och skapa möjligheter för ett hållbara resor och transporter. Den beskrivna målbilden för tågtrafiken, som redogörs för i detta kapitel, förutsätter att staten, genom Trafikverket, tar sitt ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägsanläggningen. För att öka det hållbara resandet är det av yttersta vikt att takten i genomförandet av åtgärder inom järnvägens infrastruktur intensifieras.

Västkuststråket är en livsnerv i Sydvästsverige och påbörjade projekt längs Västkustbanan behöver slutföras. Detta inkluderar framför allt ombyggnaden av Halmstad C bangård, förbigångsspår för godståg vid Lekarekulle och en ny station i Värö. Även projekt utanför länet, såsom dubbelspår mellan Helsingborg och Maria, Västlänken i Göteborg och åtgärder i Mölndal, behöver färdigställas. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029, förväntas trycket på det sydsvenska transportsystemet att öka. Detta ställer krav på förbättrad kapacitet i järnvägssystemet, eftersom både gods- och persontrafiken behöver kunna samsas.

Nya investeringar är nödvändiga för att realisera nyttan av tidigare genomförda och pågående infrastrukturobjekt. Ett tydligt behov föreligger för en ny uppställningsbangård i närheten av Halmstad C, vilket är av yttersta vikt för att persontågstrafiken ska kunna fortsätta utvecklas. Tillgången till omlopps nära uppställning av tågfordon utgör en grundläggande förutsättning för effektiva och robusta trafikeringsupplägg. Genom ytterligare kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet, exempelvis genom fler mötes- och förbigångsspår, kan nyttan av genomförda infrastrukturobjekt realiseras.

Kapaciteten behöver öka i Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk. De regionala Västtågen mellan Varberg och Göteborg planeras för att möta en ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor och på allvar bidra till de transportpolitiska målen. Sträckan Kungsbacka–Göteborg har redan idag kapacitetsbrist, och åtgärder behövs för att skapa tillräckligt utrymme för både gods- och persontrafik. På Kungsbacka C behöver kapaciteten förbättras med vändspår och ett partiellt fyrspår från Kungsbacka C till Hede station. På något längre sikt krävs fyrspår hela vägen mellan Kungsbacka och Göteborg.

Inlandsjärnvägarna behöver bli robustare samt möjliggöra tåg i högre hastighet. Det förebyggande underhållet av järnvägen behöver förstärkas. Idag finns det delar av järnvägsanläggningen som är över hundra år gamla, vilket medför ett ökat behov av avhjälpande underhåll. Kollektivtrafiken, som utgör en samhällsviktig funktion, måste kunna upprätthållas även under ogynnsamma väderförhållanden. En förebyggande åtgärd är att genomföra trädsäkring av specifika sträckor, vilket skulle möjliggöra att tågtrafiken på Viskadalsbanan och

HNJ-banan kan fortgå även vid kraftiga vindar. Dessutom behöver obevakade plankorsningar byggas bort, vilket är av stor vikt för att möjliggöra kortare restider. Behov av samtidig infart och fler mötesspår finns på vissa sträckor inom järnvägsanläggningen samt att fjärrstyrning av signalanläggningarna förespråkas. Ett alternativ för att minska restiderna är att se över uppehållsbilden för persontågstrafiken utmed inlandsjärnvägarna.

För att effektivt öka kapaciteten behöver trafikering med längre persontåg möjliggöras med hög resenärskapacitet. Den förestående anskaffningen av nya tågfordon för Öresundstågssystemet erbjuder en unik möjlighet att öka kapaciteten genom att använda längre och mer kapacitetsstarka tåg. Att köra med längre fordon innebär att vissa perronger behöver förlängas, men detta bedöms vara en mycket kostnadseffektiv metod för att öka kapaciteten i järnvägssystemet jämfört med den omfattande utbyggnad av spårkapaciteten som annars skulle krävas. Denna strategi är i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip, som förespråkar att man först överväger åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, och därefter optimerar användningen av befintlig infrastruktur innan man överväger större ombyggnationer eller nyinvesteringar.

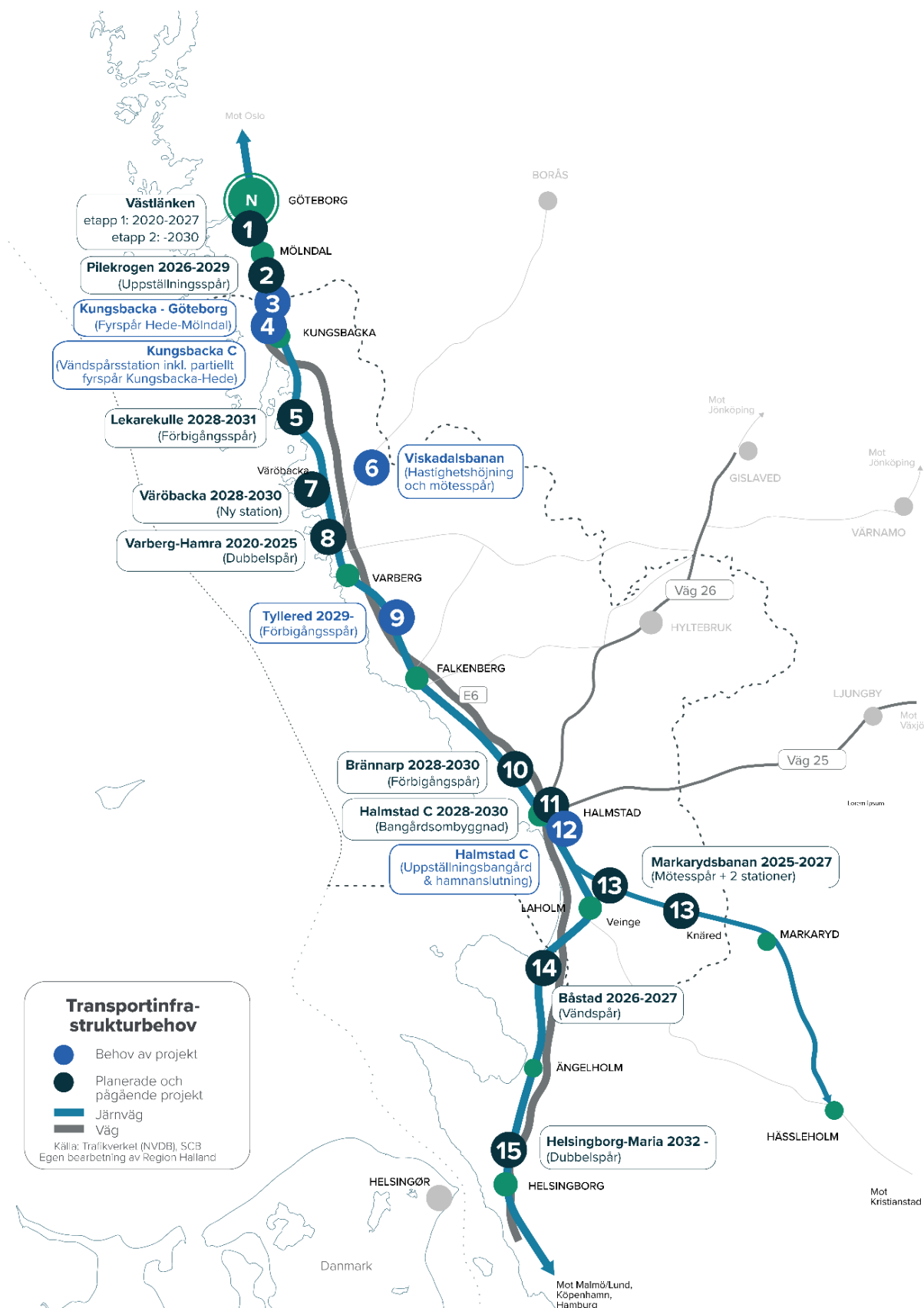
Infrastrukturella behov

Beslutade investeringar

- Västlänken: Etapp 1 och 2
- Pilekrogen: Uppställningsspår
- Lekarekulle och Brännarp: Förbigångsspår
- Värö: Ny station
- Varberg – Hamra: Dubbelspår i tunnel
- Halmstad C: Bangårdsombyggnad
- Knäred och Veinge: Mötesspår och stationer
- Båstad: Vändspår
- Helsingborg C – Maria: Dubbelspår
- ERTMS: Nytt signalsystem

Behov av investeringar

- Kungsbacka – Göteborg: Fyrspår Hede - Mölndal
- Kungsbacka C: Vändspår inkl. partiellt fyrspår Kungsbacka - Hede
- Viskadalsbanan: Hastighetshöjning och mötesmöjligheter
- Tyllered: Förbigångsspår
- Halmstad C: Uppställningsbangård och hamnanslutning



6.7 Nya tågstationer

En ort med tågstation har en god utgångspunkt för utveckling genom att attrahera inflyttare och företagsetableringar. Det är dock inte stationen i sig som avgör ortens attraktivitet. Faktorer som påverkar utvecklingen i en stationsort inkluderar bland annat ortens service- och bostadsutbud, pendlingsavstånd till större arbetsmarknader, turutbudet i tågsystemet samt restiden i förhållande till bil.

Nya tågstationer ska vara knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det måste kunna påvisas regionala samhällsnyttor för att fler stationer ska bli aktuella och generellt gäller att en ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor. Nya stationsetableringar ska byggas på ett sådant sätt att robustheten och pålitligheten i dagens tågtrafik inte påverkas. Det är även viktigt att framtida utvecklingsmöjligheter inte försämras av en nyetablerad station och att restiderna i befintliga tågsystem värnas. De stationer som byggs idag måste kunna möjliggöra för en utveckling av tågtrafiken på banan i framtiden. Trafikverkets allmänna bedömning för nya stationer på Västkustbanan är att sådana ska byggas med förbigångsspår.

Stationskriterier

För att bedöma behovet av en ny station har ett antal kriterier arbetats fram. Kriterierna kommer att användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte, oberoende vilken järnväg det gäller. Kriterierna kan också tillämpas vid en analys av att ta bort en befintlig station. Först om samtliga kriterier uppfylls ska Region Halland och Hallandstrafiken tillsammans med berörd kommun arbeta vidare med etableringen av en eventuellt ny station. Kriterierna är fem till antalet och beskrivs nedan.

- **Kriterie 1:** Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågssystemet och det storregionala Öresundstågssystemet.

En viktig förutsättning vid öppnandet av en ny station är att det inte får påverka de snabbaste förbindelserna på Västkustbanan. Den främsta anledningen till detta är att Västkustbanan i stor utsträckning nyttjas för mer långväga resor samt pendling till och från angränsande regioner. Restiden i dessa relationer får därför inte förlängas utan snarare ska restidsförkortningar eftersträvas.

- **Kriterie 2:** Nettoresandet på den aktuella banan ska öka, det vill säga att man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas vid bedömningen

En annan viktig förutsättning för att en ny station ska öppnas är att tåggresandet totalt sett ska öka. När en ny station öppnas medför det längre restid för de resenärer som redan befinner sig på tåget. En förlängd restid gör resan mindre attraktiv och kan leda till att tåget förlorar resenärer. Potentialen för hur många som kan komma att resa från en ny station måste också bedömas. Faktorer att beakta

inkluderar demografiska förutsättningar, såsom var och hur många som bor och arbetar inom upptagningsområdet för en eventuell ny station, samt hur arbetspendlingen ser ut. Dessutom behöver förutsättningarna för att nå nya arbetsmarknader och kommande utbyggnadsplaner vägas in. Om potentialen för nya resenärer är större än den beräknade resandeförlusten kan det, ur ett resandeperspektiv, vara motiverat att öppna en ny station.

- **Kriterie 3:** Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska uppgå till minst 30 procent.

Även om det skulle kunna finnas ett tillräckligt resandeunderlag för att motivera öppnandet av en ny station, måste de ekonomiska konsekvenserna noggrant övervägas. Ytterligare tågstopp innebär längre körtider, vilket kan leda till ökade kostnader för personal och drift. Om tåglinjernas omloppstider påverkas, tillkommer kostnader för ytterligare personal och fordon. Kostnaden för att erbjuda några få personer en bättre resa med tåg kan därmed snabbt bli orimligt hög för samhället.

- **Kriterie 4:** Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, det vill säga att investeringskostnaden för kapacitetsförstärkning av järnväg och stationer ska vägas mot det förväntade resandetillskottet.

Även kostnaderna för de infrastrukturåtgärder som krävs för att öppna en ny station måste beaktas. För samtliga nya stationer krävs investeringar i form av nya plattformar och gångförbindelser till plattformarna, samt i vissa fall även mötes- och förbigångsspår. Hur stora dessa kostnader blir beror på den befintliga infrastrukturen och vilken kvalitetsstandard som måste uppfyllas, vilket kan variera från bana till bana och från ort till ort.

En bedömning av huruvida det är möjligt och ekonomiskt rimligt att motivera kostnaderna måste göras i förhållande till antalet tillkommande resenärer som investeringen förväntas bidra med. Även potentiell framtida tillväxt ska beaktas. För att kunna etablera en ny station kan kapacitetshöjande åtgärder, såsom förbigångs- eller mötesspår, vara nödvändiga. Dessa åtgärder kan finansieras genom nationell och regional plan.

- **Kriterie 5:** Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig till att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

För att Region Halland ska satsa på att öppna en ny station är det en förutsättning att berörd kommun och regionen samplanerar för att maximera utväxlingen av de investeringar som krävs. Utöver infrastrukturinvesteringar ska kommunen arbeta för att öka ortens attraktivitet, exempelvis genom utbyggnad av bostäder eller satsningar på service som gör orten mer attraktiv att bo i. På så sätt skapas förutsättningar för

att upprätthålla och förstärka stationens resandeunderlag, samtidigt som det gynnar befolkningen i orten och dess omland.

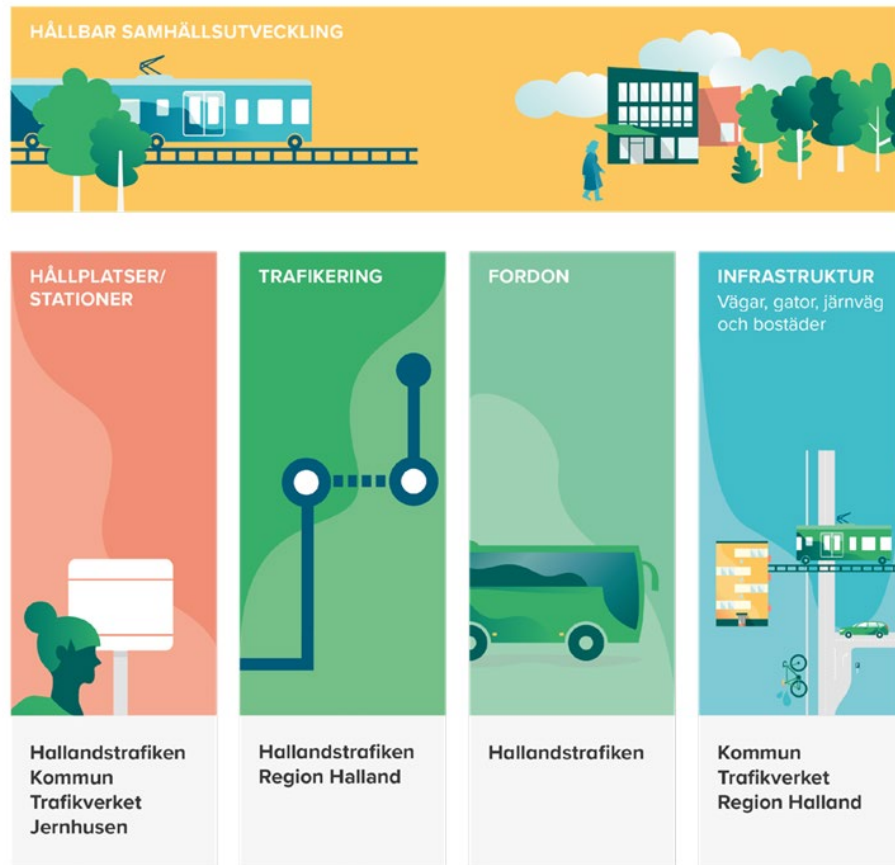
7 Samplanering och ansvarsfördelning

Detta kapitel beskriver vikten av samverkan och samplanering mellan aktörer samt deras olika roller i arbetet med att skapa en hållbar kollektivtrafik.

7.1 Samverkan för en attraktiv kollektivtrafik och hållbar samhällsutveckling

Region Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. För att uppnå det krävs samsyn som nås genom samplanering mellan framför allt Hallands kommuner och Trafikverket men även med angränsande regioner och kommuner. Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Att fortsätta att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger samman, är därför viktigt att fokusera på.

7.2 Ansvarsfördelning



I kollektivtrafiksystemet är det många aktörer med olika uppdrag. För att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik krävs därför gemensamma insatser utifrån respektive aktörs ansvarsfördelning.

Kopplat till Infrastruktur och vägar, kan det också vara vägföreningar/samfällighetsföreningar som är väghållare.



7.3 Hållplatser och stationer

Region Hallands avsätter medel i den regionala infrastrukturplanen för att stimulera och medverka till att hållplatser kan byggas ut. Grundregeln är att väghållaren, kommunen eller staten, ansvarar för markanläggningar och kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för anordningar för resenärerna. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs hur kostnadsansvaret fördelas mellan Region Halland och kommunerna. När kommunen är väghållare ansvarar den för markanläggningar och ytor för fordon, gående och cyklister. Region Halland ansvarar, genom Hallandstrafiken, för väderskydd, och servicefunktioner för resenärerna. Utformning, design, placering med mera ska följa Hallandstrafikens riktlinjer. I Kungsbacka gäller Västtrafiks riktlinjer för utformning av hållplatsutrustning.

Utveckling av bytespunkter och pendlarparkeringar kan möjliggöra att fler använder kollektivtrafiken för delar av sin resa. Västkustbanans upptagningsområde kan till exempel utvecklas vidare och nå områden som inte har underlag för en anslutande kollektivtrafik om möjligheterna är goda för att ansluta med bil. Genom samplanering mellan bebyggelse, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering kan planeringen av dessa platser bidra till att skapa bättre förutsättningar för att använda och kombinera gång, cykel, bil och kollektivtrafik.

7.4 Trafikering och fordon

Region Halland har rådighet över busstrafikens utbud och linjedragningar medan kommunerna genom fysisk planering och trafikplanering kan skapa långsiktiga förutsättningar för ökat resande. För att skapa en attraktiv busstrafik för resenärerna finns det ett antal parametrar som är särskilt viktiga att beakta: avgångstider, restider, pålitlighet, framkomlighet och enkelhet. En god turtäthet skapar flexibilitet och innebär att kollektivtrafiken kan användas för pendling till arbete och studier, men det är även viktigt att trafiken trafikerar under stora delar av dygnet. Restiderna får inte vara för långa jämfört med en bilresa och systemet behöver vara pålitligt och lätt att ta till sig. För att lyckas skapa en konkurrenskraftig och attraktiv busstrafik krävs också att satsningar görs för att låta bussen få plats och företräde i stadsmiljön. Sådana satsningar förutsätter ett ömsesidigt åtagande från kommun och Region Halland och en samsyn parterna emellan.

Som regional kollektivtrafikmyndighet är det Region Halland som ansvarar för att planera, finansiera och bedriva den regionala tågtrafiken. I många relationer delas detta ansvar med Hallands grannregioner. Det innebär bland annat ansvar för upphandling av tågfordon, att definiera behoven av lokal och regional tågtrafik samt nödvändig kapacitet i järnvägens infrastruktur för denna trafik.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på större bytespunkter är viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken. Ansvaret för denna del av kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Halland och kommunerna. Det är därför viktigt att parterna samplanerar och når samsyn i frågor som rör utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur.

Staten har ansvar för investeringar på statliga vägar och järnvägar. Regionen har stort inflytande över de regionala investeringarna genom att regionen upprättar förslag till regional infrastrukturplan. I den regionala planen finns medel avsatta för investeringar i kollektivtrafiken. För kommunernas del omfattar ansvaret kommunala gator, vägar och bussgator.

Från den regionala infrastrukturplanen kan det utgå medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar inom kommunalt väghållarområde. Samfinansiering mellan flera berörda parter är vanligt förekommande och utgår ofta från en bedömning av hur stor samhällsekonomisk nytta varje part kan tillgodoräkna sig.

Vid byggnation av nya eller upprustning av befintliga tågstationer med angränsande ytor, ska avtal upprättas mellan berörda parter och Region Halland om stationsutformning inklusive angränsande resenärsfunktioner och framtida drift och underhåll. Grundprinciperna är att staten genom Trafikverket finansierar åtgärder på järnvägsanläggningen. Kommunen finansierar alla övriga investeringar som behövs för att stationen ska fungera väl för resenärerna.

7.5 Samplaneringsmodellen

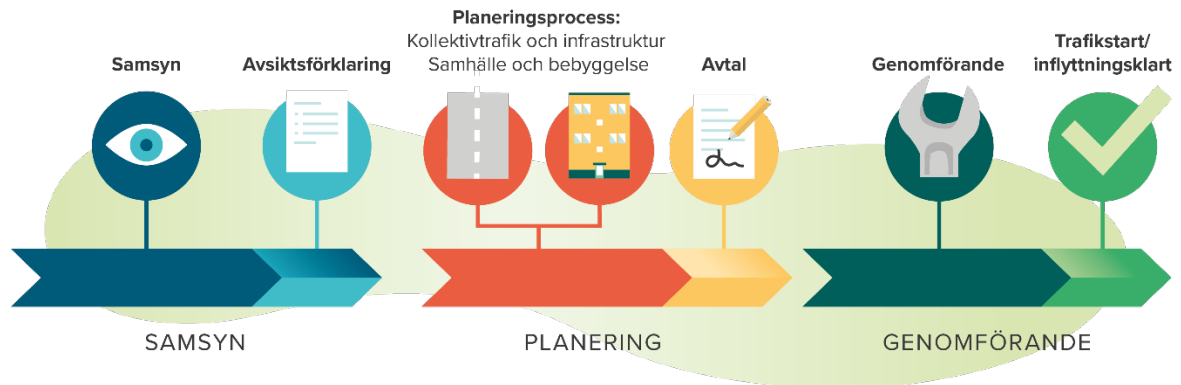
Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt. Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser: samsyn, planering och genomförande/byggande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen.

I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen.

Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.

SAMPLANERINGSMODELLEN

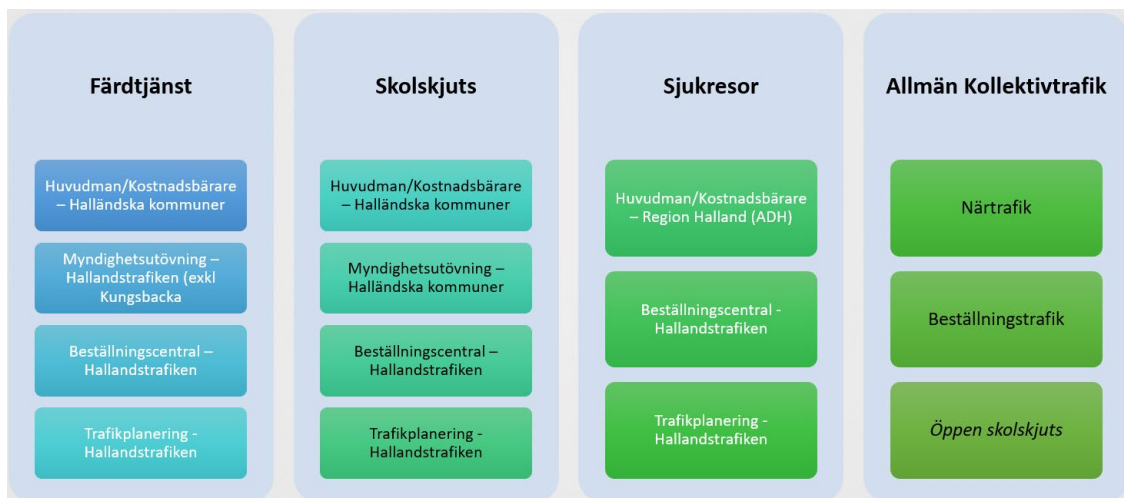


8 Anpassad kollektivtrafik

8.1 Bakgrund och Ramverk

Den anpassade kollektivtrafiken utgörs primärt av olika former av transporter som utförs med grund i olika lagrum och som ger en resenär rätt att resa under vissa villkor. Detta inkluderar både ett beviljande av resan, en beställning/planering av resan samt själva utförandet av denna. Dessa benämns på nationellt plan som Särskilda persontransporter vilket erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet.

I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av anpassad kollektivtrafik och utförs med anropsstyrd trafik eller särskilt arrangerade linjer såsom skolbuss- och sjukreselinjer. Den anpassade kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Samordning och samplanering sker inom och mellan respektive



Figur 10. Schematisk beskrivning av ansvarsfördelning och funktioner för färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och allmän kollektivtrafik.

trafikslag för att uppnå högsta kostnadseffektivitet. Syftet med samverkan rörande uppdragen är att få ut mer samhällsnytta än om de hanterats var och en för sig. Den anpassade kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken, där det är rimligt och möjligt. Hänsyn tas dock till resenärens behov utifrån rättigheter som ges i lagstiftning och följande myndighetsutövning.

Figuren ovan visar ansvar och funktioner inom de olika formerna av särskilda persontransporter som överlämnats till Region Halland och de transporter som utförs i nära anslutning till dessa som allmän kollektivtrafik. Hallandstrafiken utför uppdragen enligt en självkostnadsprincip dvs att det är kommunerna som bekostar den totala verksamheten. Hallandstrafiken har ingen egen budget för verksamheten men ska inte heller göra något överskott. Syftet med denna samverkan är att få en mer socialt och ekonomisk trafik än om varje huvudman hade hanterat sin egen trafik.

Färdtjänst

Färdtjänsten regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen är kommunen ansvarig för färdtjänst. Myndighetsutövningen och utförandet av färdtjänst, riksfärdtjänst och länsfärdtjänst har av samtliga kommuner i Halland överlämnats till Region Halland, undantaget myndighetsutövningen i Kungsbacka kommun.

Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför länsfärdtjänstområdet. Dessa utförs primärt med allmän kollektivtrafik och efter särskild prövning.

Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om resekostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Sjukvårdshuvudmannen, det vill säga Region Halland, ansvarar för prövning och resekostnadsersättning vid sjukresor. Resorna samplaneras med övrig anropsstyrd trafik och organiseras av Ambulanssjukvården Halland. Beställning av sjukresor görs via Hallandstrafikens beställningscentral.

Skolskjuts

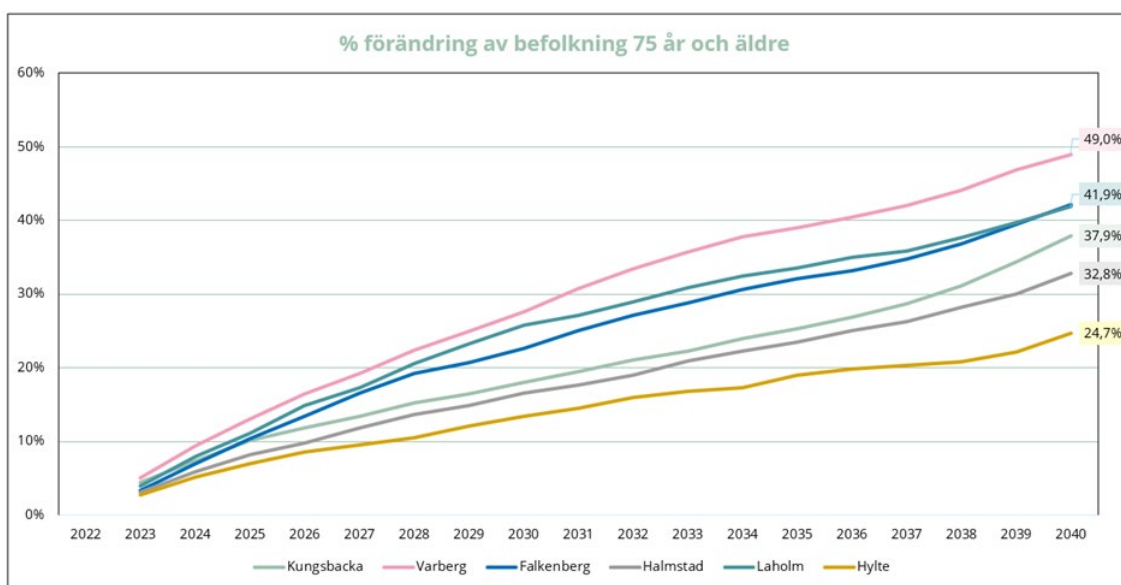
Enligt Skollagen (2010:800) har elever i grundskola med offentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola som eleven placeras i av kommunen.

Kommunen är därmed skyldig att anordna skolskjuts om skolskjuts behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Myndighetsutövningen utförs av kommunen. Planeringen, utefter elevens förutsättningar, sker hos Hallandstrafiken där allmän kollektivtrafik, skolbussar och anropsstyrd trafik används.

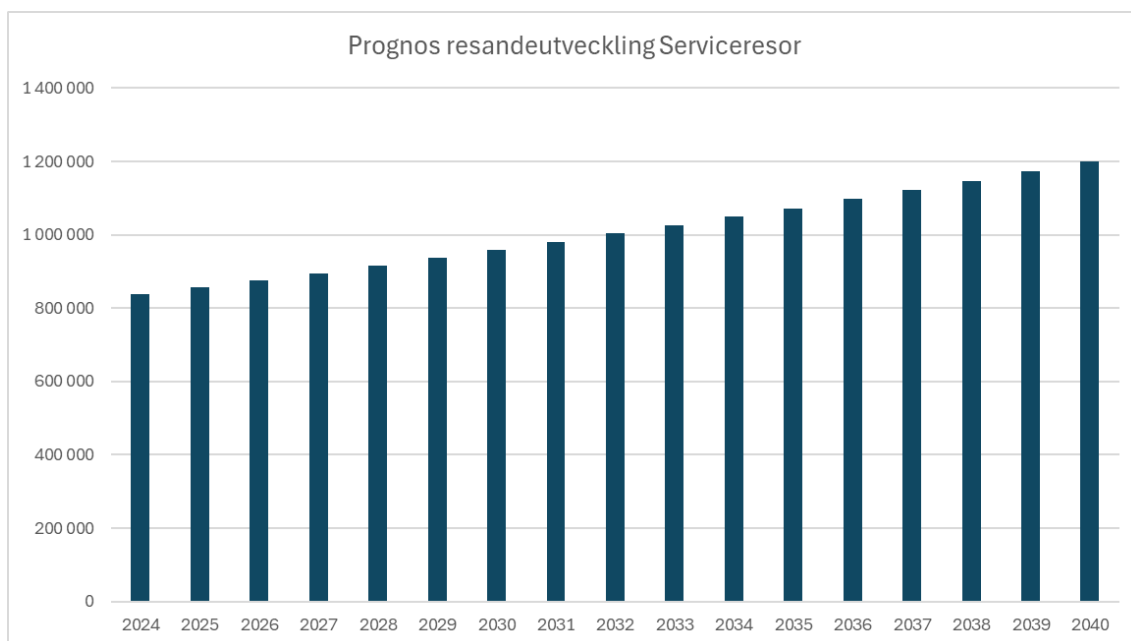
8.2 Planeringsförutsättningar

Befolkningsprognoser och framtida resandeutveckling

Region Halland beaktar befolkningsprognoser och resandeutveckling för att planera framtidens anpassade kollektivtrafik. Andelen äldre i Halland förväntas öka mellan 25–50 procent beroende på kommun, vilket kommer ställa krav på ökad kapacitet och effektivitet inom den anpassade kollektivtrafiken. En detaljerad analys av demografiska förändringar och resvanor är avgörande för att kunna möta framtida behov.



Befolkningsdemografin med en högre andel äldre kommer ställa höga krav på samhällets resurser, även inom Serviceresor och framför allt färdtjänst. Även sjukresor förväntas öka dock kommer detta endast ske hänsyn taget till vårdkapaciteten och vårdinrättningarnas möjlighet att möta ett ökat behov av vårdbesök. Grafen nedan illustrerar hur Serviceresor (färdtjänst, sjukresor, och skolskjuts) förväntas öka årsvis fram till 2040.



Elevunderlaget förväntas bli mindre under de kommande åren. Hur detta påverkar antalet skolresor beror till stor del på var kommunerna planerar att bedriva skolundervisning och huruvida dessa beslut innebär ett ökat behov av skolskjuts. Om beslut tas att lägga ner skolor på grund av sviktande elevunderlag kan behovet av skolskjuts vara fortsatt högt, eftersom avståndet till närmaste skola ökar och fler tillstånd för skolskjuts därmed beviljas.

8.3 Mål och vision

Halland som bästa livsplatsen ska även återspeglas inom den anpassade kollektivtrafiken. Det grundläggande uppdraget är att tillgodose behovet av särskilda persontransporter (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts) och med dessa behov som bas bidra till en ökad tillgång av regional kollektivtrafik, primärt i form av grundläggande resmöjligheter, till exempel Närtrafik. I denna symbios ligger en tvärfunktionell samverkan där fokus förflyttas till att utforma transportsystem som ger så mycket samhällsnytta som möjligt för hallänningen. Detta kräver fortsatt god samverkan mellan kommun och region.

Region Halland och de halländska kommunerna har idag kommit långt inom detta område. Samtliga halländska kommuner har idag överlätit transportbehovet för färdtjänst och sjukresor och skolskjuts till Region Halland vilket möjliggör samplanering och samordning av dessa behov på bästa sätt. Halland har därför idag goda förutsättningar att fortsätta utveckla en anpassad kollektivtrafik som uppfyller behoven både för särskilda persontransporter och regional kollektivtrafik, för mer samhällsnytta.

Region Halland arbetar aktivt med hållbarhet inom den anpassade kollektivtrafiken. Hållbarhetsperspektivet omfattar tre dimensioner: ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

Inriktning för ekonomisk hållbarhet

Mål som ska bidra till ekonomisk hållbarhet är:

- Samordningsgraden ska vara god. Målet är att 50% av alla resor ska ske med samåkning och att 90% ska ske med samplanering.
- Egenavgiftsintäkter från resenärer inom färdtjänst och sjukresor ska utgöra minst 10% av trafik kostnaderna sett över en längre period.
- Arbeta för att fler resor ska ske i den allmänna kollektivtrafiken där det är rimligt och möjligt.

Ovan nämnda mål innebär att verksamheten bedrivs kostnadseffektivt och långsiktigt hållbart. Genom att samordna resor och effektivisera transporterna kan den förväntade resandeökningen mötas ekonomiskt utan att det äventyrar uppdragens sociala hållbarhet.

Inriktning för Social hållbarhet

Mål som ska bidra till social hållbarhet är:

- Den anpassade kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker.
- Bidra till att överbrygga förflyttningshinder och underlätta ett aktivt deltagande i samhällslivet för personer med särskilda behov, vilket främjar jämlikhet och social inkludering.
- Fortsatt digitalisering för ökad inkludering och självservice via digitala tjänster med möjlighet att få hjälp och stöd av Hallandstrafiken.
- Bidra till att fler invånare inom Halland har tillgång till allmän kollektivtrafik.

Inriktning för ekologisk hållbarhet:

Mål som ska bidra till hållbar miljö:

- Anpassad kollektivtrafik ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2030.
- Samordningsgraden ska vara god för ett bättre resurs-och energitnyttjande.

Hallandstrafiken strävar efter att använda fossilfria fordon och att optimera resvägar för att minimera utsläppen. Målet är att alla transporter ska vara fossilfria inom en snar framtid.

8.4 Utveckling av anpassad kollektivtrafik

Den anpassade kollektivtrafikens tidigare beskriva visioner och mål anger den strategiska riktningen och sätter ramen för verksamhetens utveckling. Framtida utmaningar inom den anpassade kollektivtrafiken inkluderar ökat behov av Serviceresor, samt krav på hållbarhet, effektivitet och digitalisering. Mer konkreta strategier för att möta de övergripande målen och visioner benämns nedan.

Ekonomisk hållbarhet

Regelverk: Fortsatt anpassning av regelverk för att fortsatt säkerställa en god ekonomisk och social hållbarhet. Detta sker genom dialog med uppdragsgivare och resenärer. I största mån ska regelverken sträva mot att vara regiongemensamma.

Trafikutveckling: Vid en fortsatt resandeutveckling är ingången att primärt förädla och fördela om resurser för en god kostnadseffektivitet. Detta sker genom kontinuerlig översyn av resurserna så att det används vid rätt tid och rätt plats. Detta kräver god dialog och kravställning med verksamheter som påverkar resandet. I sista hand utökas resurserna. Utöver detta ska nya lösningar kontinuerligt bevakas och prövas om det finns potential för högre effektivitet.

Social hållbarhet

Samråd: Samråd ska löpnade ske med brukarorganisationer inom ramen för Regional samverkan.

Digitalisering: Utveckling av digitala tjänster för att möta ökat behov av digitalisering och tillgänglighet.

Trygghet och säkerhet: Trygghet och säkerhet följs idag upp inom ramen för den ordinarie verksamheten. Det fortsatta arbetet ska syfta till att både bibehålla och stärka resenärernas upplevelse av en trygg och säker resa. Detta ska ske genom ett resenärcentrerat arbetssätt som utgår från en fördjupad förståelse för resenärens behov. Parallellt ska arbetet med att utveckla och använda rätt systemstöd fortgå, för att möjliggöra en snabbare och mer effektiv uppföljning.

Ekologisk hållbarhet

Samordning: Verka för god samordning av serviceresor vilket bidrar till mindre klimatavtryck. Inkluderar även att få fler att nyttja den allmänna kollektivtrafiken där det är rimligt och möjligt.

Utveckling: Ökad användning av fossilfria bränslen och satsningar på hållbara transportlösningar. Optimering av resvägar och samordning mellan olika trafikslag för att minska kostnader och öka tillgängligheten.

8.5 Samverkan och uppföljning

En tät och strukturerad samverkan är en av de viktigaste faktorerna för en positiv utveckling av den anpassade kollektivtrafiken. Regionen har idag en väletablerad modell för samverkan och planering av den anpassade kollektivtrafiken där regelbundna möten och forum ingår såsom Forum för Serviceresor, Forum för Färdtjänst samt Samordningsträff skolskjuts. I dessa forum förs dialog kring leveranskvalitet och kostnadsutveckling samt övergripande strategiska vägval i frågor som berör samtliga. Särskilt viktigt är samverkan vid förändringar som berör regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten för att uppnå god samplanering och samordning av resorna.

Nuvarande samverkansmodell mellan kommuner och Region innebär att kravställning på transporterna behöver utformas lika för samtliga, dels med hänsyn till kostnadsbild och servicenivå, dels utformning av miljökrav vilket för närvarande innebär fossilfria bränslen till 2030.

8.6 Uppföljning och indikatorer

Tabell 5. Måluppföljning och indikatorer för måluppfyllnad.

Mål	Indikatorer	Följs upp i
God samåkningsgrad	Statistik, Power Bi	
Hög samplaneringsgrad	Statistik, Power Bi	
Kostnadstäckningsgrad 10 procent	Trafikkostnader och egenavgifter	
Nöjdhet resa	ANBARO kundnöjdhetsundersökning	UR rapport
Synpunkter	Antal resor, antal klagomål	UR rapport
Digitala ansökningar	1177	UR rapport
Digitala beställningar	Planeringssystem, Planet	UR rapport
Andel fossila bränslen	FRIDA	

9 Ekonomiska förutsättningar och finansiering

9.1 Samhällsnytta

Kollektivtrafiken skapar samhällsekonomisk nytta för över 75 miljarder kronor årligen i Sverige genom att öka skatteintäkter och minska kostnader för bland annat vägar, parkeringar och hälso- och sjukvård.

Syftet med Kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att underlätta resor till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Ökad tillgänglighet stärker arbetsmarknadsregioner, förbättrar matchningen mellan jobb och arbetskraft, och ökar produktivitet, löner och skattekraft. Utan kollektivtrafik uteblir dessa samhällsekonomiska vinster. Därför bör kollektivtrafik ses som en investering i samhällsnytta, inte bara som en kostnad.

Kollektivtrafiken bidrar också till att uppfylla politiska mål om minskade klimatutsläpp, ökad jämställdhet och minskat utanförskap. Genom att ge jämlik tillgång till samhället främjar den ett hållbart, jämlikt och integrerat samhälle. Eftersom fler kvinnor än män reser kollektivt förbättrar god kollektivtrafik deras rörlighet och stärker jämställdheten. Dessutom främjar den vardagsmotion och minskar antalet trafikolyckor.

9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken

Kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Biljettintäkternas andel av trafik kostnaderna, även kallad självfinansieringsgraden, har under många år varit god i Halland och uppgick år 2024 till 53,6 procent. Vid en jämförelse mellan länen i Sverige kan konstateras att Halland finansierar kollektivtrafiken med en relativt liten andel skattemedel per invånare. En hög självfinansieringsgrad indikerar att utbudet är väl anpassat till efterfrågan, vilket innebär att kollektivtrafiken utförs när flest människor reser. Detta ger även en indikation på att antalet resenärer är stort i förhållande till utbudet.

Sett utifrån andra mått tillhör Halland en av de mest kostnadseffektiva regionerna i Sverige. Exempelvis var marginalkostnaden per påstigning, beräknad som totala kostnader minus trafikintäkter, 30 kronor år 2024. Detta placerar Halland på sjätte plats i landet, där endast de tre storstadsregionerna samt Uppsala och Östergötland har lägre marginalkostnad på påstigning.

9.3 Riktlinjer för ekonomin

Kostnaderna i kollektivtrafiken ökar årligen. Dessa kostnadsökningar beror på stigande priser för befintlig trafik, såsom drivmedel, löner och fordon, samt på utveckling och satsningar på ny trafik. I vilken takt och omfattning den allmänna kollektivtrafiken i Halland kan byggas ut hanteras i Region Hallands årliga budgetprocess. När fler väljer att resa med kollektivtrafiken ökar behovet av anslag.

Detta förklaras utifrån att drygt hälften av kollektivtrafikens kostnader betalas av resenärer och resterande hälft av Region Halland.

Med stöd i målet om ökat kollektivt resande bedöms regionens ekonomiska anslag för kollektivtrafiken fortsatt behöva öka. Inom trafikförsörjningsprogrammets tidshorisont kommer viktiga investeringar i järnvägsanläggningen att färdigställas. Dessutom förväntas tre nya tågstationer i Halland tas i drift före år 2030. Tillsammans med nya kapacitetsstarka Öresundståg med högre hastighet skapas förutsättningar att uppnå visionen om att Halland ska vara den bästa livsplatsen år 2035.

Nya satsningar på kollektivtrafiken behöver motiveras med hög samhällsnytta. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat och trafiken ska vara samhällsnyttig. En fortsatt effektivisering av trafiken är nödvändig och utökningar ska ske i enlighet med den övergripande trafikeringsprincipen att kollektivtrafiken byggs ut i starka stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda.

I detta trafikförsörjningsprogram beskrivs ett mål om att beläggningen i fordonen i den linjelagda trafiken ska vara god. Detta mål ska säkerställa att den kollektivtrafik som erbjuds verkligen används. Det är varken miljömässigt eller ekonomiskt motiverat att bedriva kollektivtrafik om den inte används. Principer för arbetet med att säkerställa att befintliga resurser utnyttjas beskrivs i kapitel 4 och benämns som "Lågfrekvent resande". Sammanfattningsvis innebär det att den linjelagda kollektivtrafik som har eller riskerar att få en täckningsgrad lägre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn.

Mål för ekonomin på sikt finns formulerat i kapitel 3. Där framgår att intäkterna från resenärerna ska medföra att självfinansieringsgraden ska utgöra 55 procent av trafik kostnaderna.

9.4 Principer för biljettsortiment och prissättning

Prissättning

Priset på kollektivtrafikresan är en faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. En generell tumregel för prisets påverkan på resandet är att en prisökning på 10 procent leder till en minskning av resandet med 4 procent. Därför bör höjningar av biljettpriset föregås av noggranna överväganden. Vid kraftiga höjningar finns risken att människor upplever kollektivtrafiken som mindre prisvärd och därmed väljer bort den. Att enbart höja biljettpriserna för att finansiera kollektivtrafiken är således inte en hållbar lösning på lång sikt. När det kommer till prissänkningar visar Hallandstrafikens egna undersökningar att ett sänkt pris, tillsammans med ett bra trafikutbud och närhet till hållplatser kan ge ökat resande med 10,4 procent vid en prissänkning om 10 procent för enkelbiljetter. Samma

effekt nås inte för resenärer som reser med periodbiljett, åtminstone inte på kort sikt.

Hur enkelt det är att köpa biljetter och hur begripligt systemet är, har stor betydelse för viljan att åka kollektivt. Hallandstrafikens grundprincip är att biljettsortimentet ska vara lätt att förstå, och att prissättningen samt eventuella rabatter ska vara logiska.

Här är de viktigaste principerna för hur biljettsortimentet utformas:

- Det ska vara billigare att resa ofta än att resa sällan. För den som pendlar erbjuds periodbiljetter som är utformade och prissatta efter hur frekvent du reser samt hur lång giltighetstid de har. Jämfört med enkelbiljetter lönar det sig snabbare att köpa periodbiljetter vid långa resor än vid korta resor.
- Det ska vara lätt att på förhand veta vad resan kommer kosta.
- En biljett av samma typ ska kosta lika mycket oavsett i vilken kommun kunden bor.
- Prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.

Tillsammans ska principerna sänka tröskeln till att resa kollektivt och bidra till att fler reser på ett hållbart sätt.

Biljett- och Betalsystem

Under 2020 lanserade Region Halland, tillsammans med Kronoberg, Kalmar och Jönköping, ett nytt biljett- och betalsystem. Den viktigaste komponenten i försäljningssystemet är Kundappen. Via Kundappen ska man kunna hantera hela sin resa – från att söka fram en resa, köpa en biljett och få information. För de kunder som inte har mobiltelefon finns fortsatt möjlighet att köpa biljett på kort eller papper.

Biljett- och betalsystemet är utvecklat enligt den av branschen framtagna standarden BoB (standard för biljettdistribution och biljettvisering), som förvaltas av Samtrafiken på uppdrag av ägarna. BoB-standarderna är en öppen och frivillig standard som definierar hur kollektivtrafikens biljetter kan distribueras och visas. Syftet med standarderna är att underlätta för resenärer att köpa och använda biljetter kombinerade mellan olika trafikområden och operatörer, samt att främja interoperabilitet och innovation inom biljettsystem.

Genom att följa den, av branschen framtagna standarden bidrar Region Halland till att förenkla och främja resor mellan regioner för resenärerna. Idag tillämpas standarderna för nästan samtliga interregionala resor i södra Sverige samt till Köpenhamnsområdet, med undantag för resor till Västra Götalandsregionen.

Biljettsamverkan inom södra Sverige

Ungefär 30 procent av alla biljetter som säljs av Hallandstrafiken utfärdas för resor till andra trafikområden. Av dessa biljetter avser cirka 60 procent resor till Västtrafiks trafikområde. För att underlätta resor mellan olika trafikområden har Regionsamverkan Sydsverige ingått avtal om gemensamma biljett- och resevillkor för interregionala resor, vilket benämns som ”Sydntaxan”. Sydntaxan omfattar Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Jönköpings länstrafik, Kalmar Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg samt Skånetrafiken. Skånetrafikens bilaterala avtal med Trafikstyrelsen i Danmark möjliggör även resor till Köpenhamnsområdet.

Sydntaxan kan beskrivas utifrån principen om minsta gemensamma nämnare, både vad gäller de biljetter som erbjuds och det regelverk som gäller för resor mellan parterna. På så vis blir det enkelt och begripligt för kunder som reser mellan två eller flera parter inom södra Sverige, oavsett om de är pendlare eller fritidsresenärer.

Region Halland och Hallandstrafiken kommer att fortsätta samverka med omkringliggande regioner för att göra det ännu enklare och smidigare att resa över länsgränser i framtiden. Högsta prioritet är att fortsätta dialogen med Västra Götalandsregionen och Västtrafik, där det för närvarande saknas förutsättningar för ett lika enkelt och sömlöst resande.

9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter

Samtliga kommuner inom Hallandstrafikens trafikområde ges möjlighet att köpa biljetter till sina invånare, under förutsättning att kommunen använder det biljettsortiment som tillhandahålls av Region Halland. För Kungsbacka kommun sker tillköp genom Västtrafik. För tillköpen inom Hallandstrafikens trafikområde gäller fastställda principer som utgår från den övergripande prismodellen, vilken inkluderar biljettsortiment, taxa, zonstruktur, giltighetstider och resenärsrabatter. Ett kommunalt tillköp av biljetter avser antingen den egna kommunen eller den egna kommunen i kombination med angränsande kommun(er), i enlighet med gällande zonstruktur och dess villkor.

Tillköp kan således göras under förutsättning att:

- Tillköpet får inte innebära att andra biljetter än de som tillköpet avser behöver förändras i pris.
- Tillköpet får inte påverka den beslutade, övergripande prismodellen om likvärdiga tillköp skulle beviljas för flera kommuner.
- Tillköpen erbjuds, så långt det är möjligt, i befintliga säljkanaler, och omfattas av Hallandstrafikens ordinarie köpvillkor.
- I det fall den övergripande prismodellen förändras ska avtalade tillköp omprövas. Region Halland ska i god tid föra dialog med kommun som innehar tillköp för att möjliggöra eventuell anpassning av tillköp till ny prismodell.

- Kommunen har kostnadsansvar för utredning av tillköp i de fall en utredning kräver omfattande resurser. Hallandstrafikens utredningskostnader ska tydligt redovisas innan arbetet inleds.

Vid förfrågan om tillköp vänder sig kommunen till Hallandstrafiken som utreder. Riktlinjer för tillköp av biljetter omfattar inte skolbiljetter. Skolskjuts och elevresor omfattas av förutsättningar som anges i Skollagen.

9.6 Riktlinjer för tillköp av trafik

Region Halland och Hallandstrafiken ska tillämpa ett arbetssätt som så långt det är möjligt minimerar behovet av tillköp av trafik. Kollektivtrafiklagen (kap.2, § 1b) medger att kommuner själva finansierar ett utbud som är större än vad kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller:

”Om en region ensam ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla”.

Med tillköp avses beställningar som helt eller delvis finansieras av annan part än Region Halland och som innebär lokal anpassning av regional kollektivtrafik. Alla tillköp som är förenliga med målen och strategierna i Trafikförsörjningsprogrammet, och som inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt, ska tillåtas.

Om tillköp av trafik ska genomföras, tecknas avtal mellan Hallandstrafiken och kommunen. Eftersom kollektivtrafik är en långsiktig investering, och det ofta tar tid för invånarna att upptäcka nyheterna i kollektivtrafikutbudet, är den rekommenderade avtalslängden minst tre år. Om kostnadstäckningsgraden för den tillköpta trafiken ökar, överväger Region Halland att inkludera tillköpet i det ordinarie utbudet av kollektivtrafik i Halland. Riktlinjen är att kostnadstäckningsgraden för tillköpet ska överstiga minst 30 procent för att detta ska övervägas. Tillköp av beställnings- och evenemangstrafik bör undvikas.

10 Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen ger kommersiella aktörer möjlighet att med 21 dagars framförhållning starta linjelagd kollektivtrafik. Samma framförhållning gäller vid avveckling av kollektivtrafik. Innan kommersiell kollektivtrafik startas ska den anmälas till Kollektivtrafikmyndigheten. Kontaktuppgifter och instruktioner för anmälan om kommersiell trafik finns på Region Hallands webbplats: <https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik>

Utgångspunkten är att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa.

10.1 Allmän trafikplikt

Kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Hallands invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik kräver långsiktiga förutsättningar och är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken i Halland utgör ett sammanhängande system med förgreningar in i grannlänerna. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva sådana omständigheter som motiverar beslut om trafikplikt. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas kollektivtrafikstråk som är klassificerade utefter parametrar så som befolkningsunderlag, pendlingsmönster med mera. Genom den klassificering av stråken som görs i kapitel 5, ges en indikation på vilka områden i Halland som skulle kunna vara intressanta för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik i. Efterfrågar kommersiella aktörer ytterligare statistisk för marknadsanalyser kan Kollektivtrafikmyndigheten vara behjälplig med detta. Region Halland gör bedömningen att Väst kuststråket har ett resande som innebär att trafik kan bedrivas kommersiellt. Redan idag finns kommersiell tågtrafik i stråket.

Region Halland kommer att ta ställning till allmän trafikplikt efter noggranna överväganden. Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med att nya trafikavtal ska slutas. Beslut och bedömning om allmän trafikplikt ska föreligga i god tid före planerad upphandling av trafiken. Utgångspunkten i bedömning av trafikplikt är Trafikförsörjningsprogrammet. När marknadens möjligheter värderas kommer långsiktighet och Trafikförsörjningsprogrammets mål vara ett tungt vägande argument. Om regionen i sin prövning inte finner att det är mycket sannolikt att önskad trafik kan komma till stånd genom kommersiella aktörers försorg (utan finansiering från regionen), kommer allmän trafikplikt tillämpas för den aktuella trafiken.

10.2 Tillgång till infrastruktur

Inom kollektivtrafikmyndighetens geografiska område finns ett stort antal bytespunkter längs vägar och gator. Utöver dessa bytespunkter finns även ett antal större bytespunkter, terminaler och resecentra både i anslutning till allmänna vägar och inne i städerna och i större tätorter. Tillträde till befintliga och framtida bytespunkter, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur ska behandlas konkurrensneutralt. Bedömningen är att det endast på ett fåtal platser kan komma att uppstå en konkurrenssituation mellan kommersiell och subventionerad kollektivtrafik för tillträde till infrastruktur i Halland. Därmed bör inte behovet av en tidsstyrd process för tilldelning av kapacitet vara stort. För platser där en konkurrenssituation kan komma att uppstå ska en beskrivning tas fram för konkurrensneutral tilldelning. I det fall det uppstår kapacitetsbrist kallar

kollektivtrafikmyndigheten berörda parter för dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

10.3 Tillgång till biljett-och betalsystem

Det finns möjlighet för kommersiella aktörer att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör biljettsystem, biljetter och försäljning av dessa. För att skapa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, vilket underlättar för resenärerna, finns möjlighet för kommersiella aktörer att använda samma biljettmaskiner eller liknande teknisk utrustning som Hallandstrafiken. Dessutom kan överenskommelser slutas om biljetters giltighet. Användningen av biljettmaskinerna eller annan liknande teknisk utrustning finansieras helt av den kommersiella aktören.

10.4 Tillgång till informationssystem

Det finns möjlighet att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör information till resenärerna. Mot ett självkostnadspris kan Hallandstrafiken upplåta plats åt kommersiella aktörer i reseplanerare, tidtabeller och i anslagen vid bytespunkter. Trafikföretag tillhandahåller tryckt material enligt anvisningar och Hallandstrafiken ansvarar för uppsättning av anslag. Även detta sker mot ett självkostnadspris. Hallandstrafiken ansvarar för drift och underhåll av anläggning och därmed även kommersiella aktörers anslag. Trafikföretag ansvarar fullt ut för leverans av kvalitetssäkrade data enligt upprättad tidplan. Överenskommelser gällande bytespunkter, terminaler, reseplanerare, biljettsamverkan med mera regleras i skriftliga avtal.

RS230670

Region Halland
Box 517, 301 80 Halmstad
regionen@regionhalland.se
regionhalland.se

Ärendenummer: 2025KC64650
Utskriftsdatum: 2025-10-14

Ärenderubrik

Remiss, Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Ärendebeskrivning

Region Halland översänder härmed ett remissförslag på Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 och ni ges möjlighet att lämna synpunkter senast **14 januari 2026**.

Remissvaren lämnas per e-post till regionen@regionhalland.se Ange diarienummer RS230670 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet och döp bifogat dokument till "Remissvar TFP RS230670 *remissinstans*".

Remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram finns på:

<https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik>

Vid eventuella frågor kontakta Ludvig Simonsson på:

Ludvig.Simonsson@regionhalland.se

Enligt uppdrag

Per-Erik Daniels

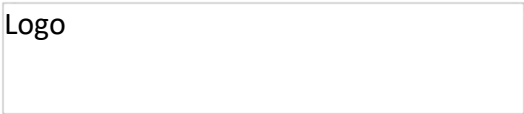
Registrator
Kansliavdelningen

E-post: regionen@regionhalland.se

Besöksadress: Södra vägen 9, 30238 Halmstad

www.regionhalland.se

Logo



Kundinfo

Förnamn:

Efternamn:

Personnummer:

Gatuadress:

Postnr:

Ort:
Hemtelefon:
Mobiltelefon:
Arbetstelefon:
E-post: regionen@regionhalland.se
Traktnamn:

tisdag 2025-10-07 16:46

Inkommande mail

Till: REGION HALLAND officiell e-post <regionen@regionhalland.se>

Från: REGION HALLAND officiell e-post <regionen@regionhalland.se>

Skickat: 16:46

Bilagor: image001.png;Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.pdf;Remissversion - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030.pdf

Remiss, Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Region Halland översänder härmed ett remissförslag på Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 och ni ges möjlighet att lämna synpunkter senast **14 januari 2026**.

Remissvaren lämnas per e-post till regionen@regionhalland.se. Ange diarienummer RS230670 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet och döp bifogat dokument till "Remissvar TFP RS230670 remissinstans".

Remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram finns på:

<https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik>

Vid eventuella frågor kontakta Ludvig Simonsson på:

Ludvig.Simonsson@regionhalland.se

Enligt uppdrag

Per-Erik Daniels

Registrator

Kansliavdelningen

E-post: regionen@regionhalland.se

Besöksadress: Södra vägen 9, 30238 Halmstad

www.regionhalland.se



Delegeringsbeslut

Diarieenhet:	Kommunledningsförvaltningen
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum:	2025-11-04
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
293051	Upphandlingsbeslut Tillägg till avtal Combine(DF Respons) KS.2023.199	Inköpschef §138/2025
2025-10-14	Pulsen AB	Mattias Hultqvist
KS.2023.199	Verksamhetssystem Combine	Inköpschef Mattias Granat
293047	Upphandlingsbeslut Avtalsförlängning KS.2023.50	Inköpschef §137/2025
2025-10-14	Infocaption AB	Mattias Hultqvist
KS.2023.50	E-learningplattform/LMS UHN.2020.218	Inköpschef Mattias Granat
293506	Upphandlingsbeslut Överlåtelse av avtal UHN	Inköpschef §141/2025
2025-10-21	PayEx Sverige AB Swedbank Pay	Mattias Hultqvist
KS.2025.426	Kortterminaler och inlösenavtal	Inköpschef Mattias Hultqvist
3425/2025/KS	upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpschef §136/2025
2025-10-13	Stiftelsen Vandalorum, Gästgivaregården i Värnamo AB,Café & Konferens i Värnamo AB, Våffelcafe och turism i Dannäs AB, Gummifabriken Restaurang AB,Agdas i Apladalen AB, Toftaholm Herrgård AB	Mattias Hultqvist
KS.2025.700	Julmåltider 2025	Inköpschef Mattias Peterson
3459/2025/KS	upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpare §69/2025
2025-10-13	Mikael Persson, Konsultation,Handledning & Utbildning	Karl Johansson
KS.2025.399	Handledning för behandlare i arbetet med våldsutövare och våldsutsatta.	Inköpare Karl Johansson
3475/2025/KS	Medborgarinitiativ - Lyktstolpar på gångbana	Kommunjurist §47/2025
2025-10-08		Anna Magnusson
KS.2025.781	Beslut i fråga om publicering	Kommunjurist

3476/2025/KS 2025-10-09 KS.2025.782	Medborgarinitiativ - Skymd cykelväg Beslut om publicering	Kommunjurist §48/2025 Anna Magnusson Kommunjurist	265
3499/2025/KS 2025-10-15 KS.2025.676	upphandlingsbeslut delegation UHN Nima Maskin AB Service och reparation av ismaskiner - Icebear, Värnamo kommun	Inköpare §70/2025 Thomas Axelsson Inköpare Thomas Axelsson	
3501/2025/KS 2025-10-16 KS.2025.788	Upphandlingsbeslut Fullmakt Adda AB Rekryteringstjänster 2024	Inköpschef §139/2025 Mattias Hultqvist Inköpschef Mattias Hultqvist	
3526/2025/KS 2025-10-20 KS.2025.788	upphandlingsbeslut delegation UHN Adecco, Chefspoolen, Clockwork, Jurek, Poolia, Experis, Randstad, Rekryteringstjänster 2024	Inköpschef §140/2025 Mattias Hultqvist Inköpschef Carl Fredrik Ledin	
3558/2025/KS 2025-10-22 KS.2025.588	Tjänsteskrivelse upphandlingsbeslut delegation UHN Beijer Byggmaterial AB, Optimera Svenska AB, Derome Bygg & Industri AB Byggvaror	Inköpschef §142/2025 Mattias Hultqvist Inköpschef Thomas Axelsson	
3649/2025/KS 2025-10-23 KS.2025.598	upphandlingsbeslut KS.2025.598 Upphandling System för säker digital kommunikation omfattande säker digital kommunikation (SDK), säkra meddelanden individ-individ och säkra videomöten	Inköpschef §143/2025 Mattias Hultqvist Inköpschef Mattias Granat	

**Meddelanden till kommunstyrelsen
4 november 2025**

1. Styrelseprotokoll 2025-10-06 från Finnvedens samordningsförbund med verksamhetsplan 2026 med plan 2027-2028
2. Skrivelse från Statens medicinsk-etiska råd 2025-10-08 angående att stärka den etiska beredskapen inför framtida kriser.
3. Remissyttrande till Region Jönköpings län över förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram.
4. Remissyttrande till Klimat- och näringslivsdepartementet över betänkandet Bättre förutsättningar för klimatanpassning.

Organ	Finnvedens Samordningsförbund, Styrelsen
Plats och tid	2025-10-06 kl 08.00-08.35 via Teams
Beslutande	Ylva Samuelsson, Gislaveds kommun, ordförande Arnold Carlzon, Värnamo kommun Senada Sacic, Region Jönköpings län Lennart Svanberg, Arbetsförmedlingen Lizbeth Johansson, Gnosjö kommun
Övriga deltagande	Marie Johansson, ersättare Gislaveds kommun Peter Hedfors, förbundschef Viktoria Önneby, verksamhetsutvecklare Caroline Sundvall, administrativ koordinatör
Utses att justera	Arnold Carlzon
Sekreterare	Digital justering Peter Hedfors
Mötesordförande	Digital justering Ylva Samuelsson
Justerare	Digital justering Arnold Carlzon

Anslag/Bevis

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Styrelse	Finnvedens Samordningsförbund, Styrelsen		
Sammanträdesdatum	2025-10-06		
Datum för uppsättande	2025-10-08	Datum för nedtagande	2025-10-30
Förvaringsplats	Förbundets kansli, Tändsticksgränd 23, Jönköping		

.....
Caroline Sundvall, administrativ koordinatör

§ 1. Öppnande

Ylva Samuelsson hälsade alla välkomna och öppnade mötet. Presentation.

§ 2. Val av justerare

Styrelsen beslutade att välja Arnold Carlzon till justerare.

§ 3. Fastställande av dagordning

Styrelsen beslutade att fastställa dagordningen.

§ 4. Förslag till verksamhetsplan

Målsättningar och indikatorer, budget och övriga texter i förslaget till Verksamhetsplan 2026 gicks igenom. Hanteringen av förslaget diskuterades.

Styrelsen beslutade

att fastställa Förslag till Verksamhetsplan 2026 och skicka det till parterna för kännedom.

§ 5. Budget för Samverkansteam Finnveden 2026-2028

Styrgruppen arbetar nu med att ta fram och förankra ett förslag till reviderad budget för Samverkansteamet, på uppdrag av styrelsen i juni. Ett utkast finns men det behöver diskuteras mer. För 2026 söker man i dagsläget max 3.767.000kr. Även denna summa kan komma att minskas, men det finns ännu inget alternativt förslag. Ett beslut om maximalt belopp behöver tas nu för 2026, för att kunna hanteras i förbundets budget.

Styrelsen beslutade

att bevilja medel till Samverkansteamet med max 3.767.000kr för 2026.

§ 6. Val av firmatecknare

Nya firmatecknare behöver väljas nu när Viktoria Örneby tar över som t f förbundschef.

Styrelsen beslutade

att utse ordföranden Ylva Samuelsson och t f förbundschef Viktoria Örneby till att från 2025-11-01 gemensamt teckna förbundets firma.

§ 7. Nästa möte

Nästa möte blir som planerat 2025-11-27 kl 08.30-10, på Arken i Värnamo.

§ 8. Avslutning

Ylva Samuelsson tackade alla och avslutade mötet.

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: YLVA SAMUELSSON
TITEL, ORGANISATION: Ordförande, Finnvedens Samordningsförbund
TID: 2025-10-08 08:40:03 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _08ceda16985db87d24ddd12d9efabfc3e7



NAMN: Peter Hedfors
TITEL, ORGANISATION: Förbundschef, Finnvedens Samordningsförbund
TID: 2025-10-08 08:40:18 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: SMS (+46727415800)
IDENTIFIKATIONS-ID: 64cf932995c44016af47e4bd30229f3a



NAMN: KARL ARNOLD DANIEL CARLZON
TITEL, ORGANISATION: Justerare, Finnvedens Samordningsförbund
TID: 2025-10-08 10:05:45 +02:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _063d99589083cd4674bdc43f80d3ca532d



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2025-10-08 10:05:50 +02:00
Ref: 259051SE
www.comfact.se



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

Förslag till

Verksamhetsplan 2026

med budget 2026 och plan 2027-2028

(dnr 2025:07 / 2)

Vår gemensamma vision:

PLATS FÖR ALLA!



1. Inledning

Finnvedens Samordningsförbund arbetar enligt lag (2003:1210) om finansiell samordning inom rehabiliteringsområdet (Finsam). Förbundet är en fristående juridisk person som består av sex medlemmar: Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen, Region Jönköpings län och kommunerna Gnosjö, Gislaved och Värnamo.

2. Målgrupp

Målgrupp för den finansiella samordningen är personer i arbetsför ålder som är i behov av samordnade insatser och som uppbär offentlig försörjning.

3. Vision

Förbundets vision är: Plats för alla!

Vi vill tillsammans verka för att alla invånare i Gnosjö, Gislaved och Värnamo ska känna att det finns en plats för dem i samhället.

4. Uppdrag

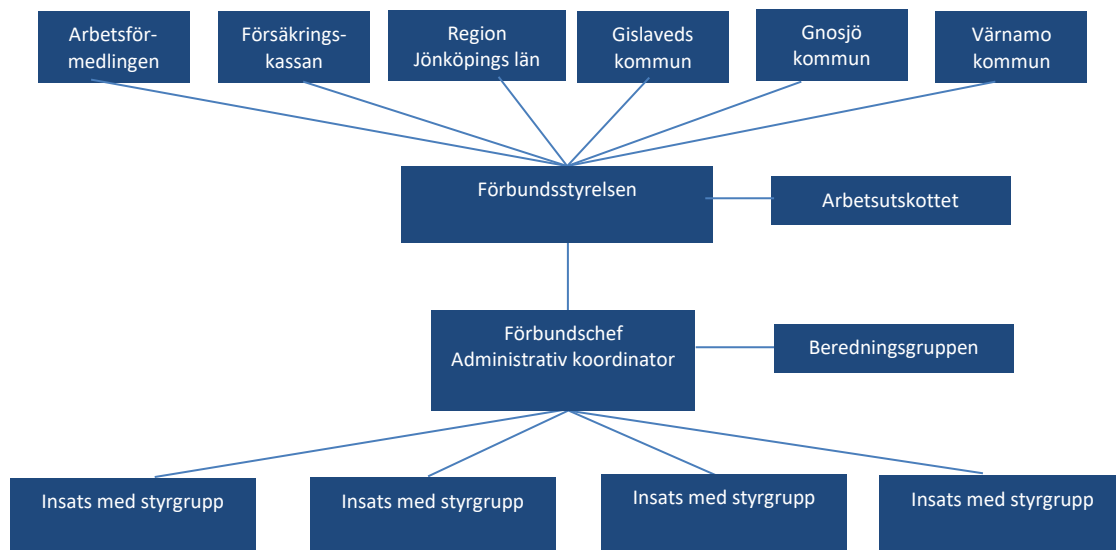
Samordningsförbund har ett unikt uppdrag att stödja samordnade insatser för personer som behöver hjälp av flera av medlemmarna för att komma till arbete eller rätt försörjning.

5. Organisation

Samordningsförbundet leds av en styrelse som består av en ledamot och en ersättare från respektive medlem.

Styrelsen har bl a till uppgift att:

- besluta om mål och riktlinjer för förbundets arbete
- arbeta för att ekonomiska resurser finns tillgängliga och följa upp att de används så effektivt som möjligt
- finansiera insatser för individer som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser, vilka syftar till att individen uppnår eller förbättrar sin förmåga att utföra förvärvsarbete
- svara för uppföljning och utvärdering av rehabiliteringsinsatserna
- uppmärksamma systemfel som gör att människor hamnar i förbundets målgrupp eller inte får rätt stöd av medlemmarna
- förankra och marknadsföra samordningsförbundets arbete i den egna organisationen, i samråd med representanterna i beredningsgruppen



En beredningsgrupp med representation från alla medlemmar har följande uppdrag:

- Att vara ett samrådsforum kring behov hos målgruppen och möjliga sätt att förbättra samverkan.
Samrådet kan leda till att förbundets medlemmar gör ansökan om medel från Europeiska Socialfonden ESF+ till lämplig insats för Finsams målgrupp.
- Att identifiera behov av, genomföra och följa upp gemensam kompetensutveckling
- Att bereda ärenden på uppdrag från styrelsen inför beslut
- Att förankra och marknadsföra samordningsförbundets arbete i den egna organisationen
- Fungera som styrgrupp för Konsultation Finnveden

Den löpande verksamheten har de senaste åren letts av förbundschef på 35% (köpt tjänst av Samordningsförbundet Södra Vätterbygden) och en verksamhetsutvecklare. Under 2025 gick förbundschefen i pension. Styrelsen valde då att ändra organisation till en tillförordnad förbundschef på heltid under två år och en administrativ koordinator på 35%. Tjänsten som förbundschef köps från Värnamo kommun och koordinatören från Samordningsförbundet Södra Vätterbygden. Tjänster för ekonomihantering köps in från Region Jönköpings län.

6. Målsättningar

Huvudmål

Mål A – Individfokus:

Fler individer i förbundets målgrupp ska uppnå arbete eller studier utifrån sin fulla förmåga.

Mål B – Utvecklingsfokus:

Förbundet ska vara en förändringsaktör som stärker gemensamma arbetssätt, lärande och långsiktiga strukturer mellan parterna.

Delmål/arbetsområden som konkretiserar huvudmålen

(indikatorer för hur delmålen ska följas upp finns i bilaga 1)

a. Individens möjligheter till arbete och studier

Målet är att fler individer i målgruppen ska få förutsättningar att delta i arbete eller studier, med stöd av individanpassade insatser, rehabilitering och ökad delaktighet.

b. Samverkansytor och gemensamma strukturer

Målet är att etablera och vidareutveckla hållbara samverkansytor mellan parterna, civilsamhället och socialt företagande.

c. Utveckling av arbetssätt och lärande

Sprida och stödja implementering av evidensbaserade metoder i ordinarie organisationer.

d. Värdegrund och hållbarhet

Målet är att förbundets arbete aktivt ska bidra till ett samhälle fritt från våld i nära relationer och diskriminering.

e. Kunskapsunderlag

Målet är att genom systematisk kartläggning av målgrupper med behov av insatser skapa ett stabilt kunskapsunderlag för beslut, utveckling och samverkan.

Finansiella mål

Förbundet har följande finansiella mål:

- Förbundet ska bedriva verksamhet inom ramen för tilldelade ekonomiska medel, inklusive upparbetat kapital
- Förbundet ska ha en sådan likviditet att det vid varje tillfälle kan finansiera utbetalningar i enlighet med tagna beslut
- Förbundets kapital vid årsskiftet ska följa Nationella Rådets rekommendation om att vara max 20% av årets medlemsbidrag.

7. Budget 2026 och plan 2027–2028

Behovet av utveckling av gemensamma insatser är fortsatt stort. Många drabbas fortfarande av psykisk ohälsa, långa sjukskrivningar, långtidsarbetslöshet och långvarigt beroende av ekonomiskt bistånd. Varje gång en individ genom samordnat stöd kan lämna utanförskap innebär det en stor samhällsekonomisk besparing och en livsviktig mänsklig vinst.

Lagstiftningen innebär en fast fördelning av bidragen till förbundet: 50% ska betalas av staten genom Försäkringskassan, 25% av regionen och 25% av kommunerna.

Enligt preliminärt besked inför 2026 ligger tilldelningen från staten 63tkr lägre än 2025, vilket skulle minska förbundets inkomster med 126tkr. Styrelsen har flera år äskat ett högre medlemsbidrag än staten erbjudit i den preliminära tilldelningen. Det har hittills lett till att vi fått relativt oförändrat bidrag. Även inför 2026 äskar förbundet oförändrade medel. Enligt nytt besked från Försäkringskassan höjs statens bidrag något, till 2.463tkr.

I planen för 2027 och 2028 medräknas samma medlemsbidrag som 2026.

Kostnaden för Samverkansteam Finnveden är enligt prognosen för 2025 något mer än summan som medtagits i förbundets budget. Kostnaden ligger fortfarande inom ramen för de beviljade medlen. Ett generellt avdrag på ca 10% gjordes som vanligt i förbundets budget, eftersom finansierade insatser normalt inte förbrukar hela sin budget.

Region Jönköpings län har beslutat avsluta verksamheten IT-spåret på Ädelfors folkhögskola under 2026. Förbundets andel av avvecklingskostnaden ingår i denna budget.

Prognosen togs fram i september 2025, utifrån då kända förhållanden. Om utfallet följer prognosen, budget och planen så har hela förbundets kapital tagits tillvara för verksamhet i slutet av budgetperioden, varav drygt 700tkr under innevarande år. Det innebär att förbundets kapital kommande årsskifte snabbt närmar sig den av Nationella Rådet rekommenderade högsta nivån för kapital, vilket för förbundet innebär ca 1,0 miljon. Det finns inget utrymme kvar för nya insatser under perioden.

Det kapital som finns i förbundet har varit avgörande för att förbundet skulle kunna finansiera nuvarande storlek på bemanning i Samverkansteam Finnveden. Eftersom kapitalet är på väg att ta slut, och förbundet inte har fått besked om att medlemsbidragen kommer att öka de närmaste åren, så har styrelsen gett styrgruppen för teamet i uppdrag att överväga hur man kan minska budgeten från år 2027. Det arbetet pågår, samtidigt som en översyn sker av övriga utgiftsposter.

	Budget 2025	Prognos 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Intäkter					
Gislaveds kommun	493 600	493 600	490 200		
Gnosjö kommun	156 500	156 500	154 600	1 231 500	1 231 500
Värnamo kommun	589 900	589 900	586 700		
Region Jönköpings län	1 240 000	1 240 000	1 231 500	1 231 500	1 231 500
Staten gm Försäkringskassan	2 480 000	2 480 000	2 463 000	2 463 000	2 463 000
Balanserat resultat	1 925 340	2 090 281	1 407 200	798 500	565 500
Övriga intäkter		100 400			
Summa intäkter/tillgångar	6 885 340	7 150 681	6 333 200	5 724 500	5 491 500
Kostnader					
Samverkansteam Finnveden	3 336 600	3 350 000	3 578 700	3 300 000	3 300 000
IT-spåret	562 500	562 500	100 000	0	0
Gemensamma projektkostn	50 000	46 200	50 000	50 000	50 000
Utrymme nya projekt	0	0	0	0	0
Verksamhetsutvecklare	856 000	701 000	0	0	0
Kompetensutveckling	200 000	182 000	200 000	200 000	200 000
<i>Delsumma verksamheter</i>	<i>5 005 100</i>	<i>4 841 700</i>	<i>3 928 700</i>	<i>3 550 000</i>	<i>3 550 000</i>
Personal	500 000	520 000	1 102 000	1 200 000	1 250 000
Övriga kanslikostnader	ingår	116 000	140 000	160 000	180 000
Information	30 000	21 800	110 000	45 000	45 000
Styrelse	80 000	84 000	90 000	90 000	90 000
Ekonomihantering	102 000	116 000	120 000	70 000	70 000
Revision	60 000	44 000	44 000	44 000	44 000
<i>Delsumma administration</i>	<i>772 000</i>	<i>901 800</i>	<i>1 606 000</i>	<i>1 609 000</i>	<i>1 679 000</i>
Summa kostnader	5 777 100	5 743 500	5 534 700	5 159 000	5 229 000

Styrelsen följer upp utfall och årsprognos löpande.

Verksamhetsplanen *fastställs* av styrelsen 2025-11-27

Huvudmål

Mål A – Individfokus:

Fler individer i förbundets målgrupp ska uppnå arbete eller studier utifrån sin fulla förmåga.

Mål B – Utvecklingsfokus:

Förbundet ska vara en förändringsaktör som stärker gemensamma arbetssätt, lärande och långsiktiga strukturer mellan parterna.

Delmål/arbetsområden som konkretiserar huvudmålen:

a. Individens möjligheter till arbete och studier

Målet är att fler individer i målgruppen ska få förutsättningar att delta i arbete eller studier, med stöd av individanpassade insatser, rehabilitering och ökad delaktighet.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

Antalet deltagare i Samverkansteamet är fler än 2025 (grönt)

En informationskampanj om Valfärdsguiden genomförs (grönt)

En informationskampanj har planerats (gult)

b. Samverkansytor och gemensamma strukturer

Målet är att etablera och vidareutveckla hållbara samverkansytor mellan parterna, civilsamhället och socialt företagande.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

Ökad användning av arbetssättet Konsultation Finnveden (grönt)

Ökad informationsspridning om Konsultation Finnveden hos parterna (grönt)

Ökad informationsspridning om Konsultation Finnveden har planerats (gult)

Samverkansdagar inom ramen för konceptet Konsultation Finnveden genomförs enligt överenskommelsen (två per termin) (grönt)

En till tre samverkansdagar genomförs under året inom ramen för konceptet Konsultation Finnveden (gult)

c. Utveckling av arbetssätt och lärande

Sprida och stödja implementering av evidensbaserade metoder i ordinarie organisationer.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

Kansliet informerar beredningsgrupp och styrelse om relevant ny lagstiftning och metodutveckling inom förbundets område (grönt)

Kansliet ger minst en av parterna stöd i implementering av evidensbaserade metoder (grönt)

d. Värdegrund och hållbarhet

Målet är att förbundets arbete aktivt ska bidra till ett samhälle fritt från våld i nära relationer och diskriminering.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

En majoritet av aktiviteterna i handlingsplanen i Antidiskriminerings- och jämställdhetspolicy genomförs. (grönt)

Deltagare i Samverkansteamet erbjuds regelbundet möjlighet att svara på frågor om våld i nära relationer (grönt)

Former hittas för hur anmälan kan göras om man upplever sig utsatt för diskriminering (grönt)

e. Kunskapsunderlag

Målet är att genom systematisk kartläggning av målgrupper med behov av insatser skapa ett stabilt kunskapsunderlag för beslut, utveckling och samverkan.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

En kartläggning kring relevant målgrupp har genomförts (grönt)

En kartläggning kring relevant målgrupp har påbörjats (gult)

2025-10-08

Dnr Komm2025/00528

Stärk den etiska beredskapen inför framtida kriser

Sammanfattning

Pandemin 2020–2021 var en av vår tids mest omfattande hälsokriser. Den tvingade fram svåra beslut som påverkade hela samhället. Flera utredningar har analyserat Sveriges pandemihantering. En dimension har dock fått för lite uppmärksamhet: hur vi förbereder oss för de *etiska avvägningar* som en kris oundvikligen för med sig.

Syftet med denna skrivelse är att lyfta fram vikten av att stärka den etiska beredskapen inför framtida pandemier och andra kriser. Under covid-19-pandemin aktualiserades svåra värdekonflikter där olika etiska principer, mål och värden behövde vägas mot varandra. Åtgärder som syftade till att begränsa smittspridningen kunde samtidigt begränsa individens frihet och negativt påverka psykisk hälsa och livsvillkor. Besöksförbud på äldreboenden tydliggjorde konflikten mellan smittskydd och de äldres behov av närhet och värdighet. När resurserna inom intensivvården riskerade att inte räcka till uppstod frågor om hur prioriteringsplattformens människovärdes- och behovsprinciper skulle tolkas och tillämpas. Många anställda inom vård och omsorg vittnade om etisk stress när de utan tillräckligt stöd tvingades fatta beslut med långtgående och ibland livsavgörande konsekvenser.

En pandemi eller annan kris innebär alltid att svåra beslut måste fattas. Etisk beredskap handlar om att skapa förutsättningar för att dessa beslut blir så välgrundade och välavvägda som möjligt. Till god etisk beredskap hör också att kunna säkerställa att besluten och de överväganden de bygger på är förankrade och legitima.

Den etiska beredskapen förutsätter att myndigheter och andra beslutsfattare redan före en kris så långt som möjligt försöker förutse vilka värdekonflikter och etiska utmaningar som kan uppstå, att de tar ställning till dem på ett

övergripande plan och att de ser till att lagar, riktlinjer och ramverk finns på plats. God beredskap innebär därtill krav på hur besluten fattas, på vilka grunder de fattas, hur de kommuniceras och hur de kan omprövas. Samhällets krisberedskap både förutsätter och ska bidra till medborgarnas tillit och förtroende. Detta bygger i sin tur bygger på delaktighet i beslutsfattandet, integration, inkludering och respekt för samhällets etniska, religiösa och kulturella mångfald.

Statens medicinsk-etiska råd (Smer) föreslår ett nationellt etiskt ramverk för beslutsfattande vid kriser. Erfarenheterna från covid-19-pandemin visar tydligt på behovet: avsaknaden av etisk medvetenhet och vägledning ledde i vissa fall till oönskade effekter såsom missnöje med myndigheters beslut, varierande vårdprioriteringar mellan regioner och föreskrifter om besöksförbud och begränsningar som uppfattades som trubbiga och oflexibla. Ett gemensamt ramverk kan underlätta dialog och samordning mellan beslutsnivåerna, vilket stärker både förtroendet för och legitimiteten i de beslut som fattas. Ramverket bygger på värden och principer som är förankrade i befintlig svensk rättsordning: människovärde, minimering av skada, personlig integritet och frihet, rättvisa och jämlikhet samt solidaritet. Ramverket tydliggör också principer för beslutsfattandets grund och legitimitet, såsom krav på vetenskapligt underlag, öppenhet och transparens, inkludering av berörda grupper samt möjlighet till omprövning. Ramverket bör kompletteras med praktiska verktyg för effektiv tillämpning.

För att stärka den etiska beredskapen krävs systematisk utbildning i etik samt träning i etiskt beslutsfattande på alla nivåer. Konkreta åtgärder föreslås till regeringen, myndigheter, regioner och kommuner. Till åtgärderna hör utbildning, integrering av etiska perspektiv i beredskapsarbete, främjande av forskning, tillitsbyggande medborgardialoger och stärkt internationell samverkan avseende etisk beredskap.

Erfarenheterna visar att etisk beredskap förutsätter kontinuerlig träning och reflektion i vardagen – inte bara i krisen. När etisk analys blir en naturlig del av det dagliga arbetet stärks förmågan att agera både effektivt och i enlighet med gemensamma värden, också under tidspress och osäkerhet.

1. Inledning

Pandemiutbrottet 2020 blev en av vår tids mest omfattande hälsokriser. Covid-19-pandemin tvingade fram svåra beslut som påverkade hela samhället. Sveriges hantering av pandemin har varit föremål för flera utredningar de senaste åren där till exempel materiell beredskap, organisatorisk förmåga och samordning mellan regioner, kommuner och myndigheter har analyserats ingående. En viktig dimension har dock hamnat i skymundan: behovet av *etisk beredskap*.

Syftet med denna skrivelse är att lyfta fram vikten av att stärka den etiska beredskapen i samhället. Rådet avser inte att utvärdera den svenska pandemibekämpningen; detta har redan gjorts av Coronakommissionen och andra aktörer. Fokus ligger i stället på att utifrån lärdomarna av covid-19-pandemin skapa bättre förutsättningar för beslutsfattande i samband med kommande pandemier och andra kriser.

1.1 Beredningen av frågan

Under pandemin tog rådet fram en rapport samt flera yttranden och debattartiklar (se bilaga 2) där olika etiska aspekter belystes, som stöd för beslutsfattare och för att bidra till samhällsdebatten. Smer var under pandemin även rådgivande till Folkhälsomyndigheten i frågor som rör vaccinationer. Denna skrivelse baseras dels på sådana erfarenheter från själva covid-19-pandemin, dels på det arbete och de insatser som gjordes i dess efterföljd.

I samverkan med Funktionsrätt Sverige uppmärksammade rådet pandemins konsekvenser för personer med funktionsnedsättning och andra utsatta grupper.¹ Smer identifierade och belyste även andra aktuella etiska frågor genom flertalet webinarier under pandemin där olika etiska problem belystes, bland annat frågor om beslutsfattande på osäker grund, kommunikation, tillit och demokrati, prioriteringar, global etik och rättvisa samt etisk stress. I december 2021² och december 2022³ höll rådet konferenser med internationella gäster, där erfarenheter och lärdomar diskuterades i ett bredare etiskt och samhälleligt perspektiv.

¹ Rådet arrangerade tre webinarier och skrev en gemensam debattartikel: Wallenius E. och Johannson K, Dagens samhälle, 2021-02-21 "[Krisberedskapen behöver bli mer inkluderande](#)".

² Etikpristagarens seminarium 2021: Priority Setting in Healthcare in Pandemics and other Situations of Mass Casualties

³ Etikdagen 2022: The Ethics of a Pandemic – Hindsight and Foresight

För att samla in erfarenheter från regionerna och de regionala etikråden genomförde Smer i samarbete med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) även en enkät till samtliga regioner i januari 2024. Enkäten handlade dels om aktuellt etikarbete, dels om vilka lärdomar som regionerna dragit utifrån hur etik lyftes inom den egna regionen under pandemin. Flera av regionerna svarade att de etiska frågorna blivit mer synliga under pandemin och att den etiska stressen ökat. Flera av dem som svarade lyfte även fram behovet av tydliga riktlinjer för prioriteringar och beslutsfattande i krissituationer. De efterlyste också tydligare strukturer och kommunikation kring dessa frågor, både internt och i relation till allmänheten. Vidare framhölls att det är viktigt att stärka den etiska kompetensen hos chefer och medarbetare inom hälso- och sjukvården för att hantera svåra situationer, och att ha etiska diskussioner som en del av den dagliga verksamheten, samt att systematisera det etiska arbetet genom att återinrätta och stärka etiska råd och kommittéer för att ge bättre stöd och vägledning.

Under 2025 har frågan även diskuterats med experter nationellt och regionalt (se bilaga 4). Dessa dialoger har ytterligare belyst behovet av att stärka den etiska beredskapen i olika delar av samhället.

Samtidigt som denna skrivelse överlämnas till regeringen publicerar Smer den engelskspråkiga antologin *Ethics in a Pandemic Response 2025:2*. I antologin medverkar flera experter med olika erfarenheter från Covid-19-pandemin, som också har medverkat vid olika webinarier och möten inom ramen för Smers beredning av frågor relaterade till pandemin.

2. Beslut i en kris innebär etiska vägval

Under en pandemi ställs beslutsfattare inför olika typer av problem. Vissa handlar om värdekonflikter, där olika etiska principer, mål och värden står i motsättning till varandra. Andra rör osäkert kunskapsunderlag, otydlig ansvarsfördelning eller hur etiska normer ska tolkas i praktiken. Osäkerheten var påtaglig under covid-19-pandemins inledande skede, då beslut behövde fattas trots begränsad kunskap om virusets egenskaper och om effekterna av olika skyddsåtgärder.

Ansvarsfördelningen var inte alltid tydlig. Smittskyddet för äldre på särskilda boenden (SÄBO) är ett exempel, där staten, regionerna, kommunerna och enskilda vårdgivare hade ett uppdelat ansvar. Denna fragmenterade ansvarsfördelning bidrog till brister i samordning och ledning, vilket

försvårade möjligheten att snabbt och effektivt skydda en särskilt utsatt grupp under pandemin.⁴ Detta utgör inte enbart ett organisatoriskt problem utan också ett etiskt: när ansvaret är otydligt riskerar de mest sårbara att hamna i kläm, jämlikheten att hotas och tilliten till systemet att undermineras.

Under pandemin behövde etiska principer tolkas och omsättas i praktiken under pressade förhållanden. Ett exempel var hur prioriteringsplattformens människovärdes- och behovsprinciper skulle tolkas och tillämpas när antalet intensivvårdsplatser riskerade att inte räcka till.

Smer identifierade flera etiska problem under covid-19-pandemin. Denna skrivelse utgör ingen fullständig redovisning, utan ger ett antal exempel för att illustrera olika typer av etiska problem och värdekonflikter samt beslut med etisk bäring som pandemin aktualiserade. Dessa redovisas nedan. Först beskrivs dock etiken i ett par aktuella riktlinjer och lagförslag.

2.1 Etiken i aktuella riktlinjer och lagförslag

Kunskapsstöd om pandemiberedskap

I Folkhälsomyndighetens kunskapsstöd om pandemiberedskap anges två övergripande mål för samhällets insatser:

- att minimera dödlighet och sjuklighet i befolkningen, samt
- att minimera övriga negativa konsekvenser för individen och samhället.⁵

Dessa mål ligger till grund för strategier och åtgärder på både nationell och lokal nivå. I praktiken kan målen komma i konflikt med varandra. Åtgärder som begränsar smittspridningen och på så sätt minskar sjuklighet och dödlighet innebär inte sällan att människors rörelsefrihet och möjligheter att samlas begränsas, vilket i sin tur negativt påverkar psykisk hälsa och människors livsvillkor. Särskilt tydligt blir detta i fråga om barn och unga, där insatser som skolstängningar eller social distansering kan påverka utveckling och välbefinnande negativt. Detta kräver särskilda risk/nytta-bedömningar.⁶ Dessutom kan snabba beslut i ett osäkert kunskapsläge leda till åtgärder som

⁴ Coronakommissionen, *Äldreomsorgen under pandemin* (SOU 2020:80).

⁵ Sid 25. Folkhälsomyndigheten (2023). *Pandemiberedskap – Hur samhällets aktörer kan förbereda sig: ett kunskapsstöd för beredskapsplanering*. Artikelnummer 22048. Stockholm: Folkhälsomyndigheten. Hämtad från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/p/pandemiberedskap-hur-samhallets-aktorer-kan-forbereda-sig-ett-kunskapsstod-for-beredskapsplanering/>

⁶ Ibid, sid 26.

senare visar sig vara ineffektiva eller skadliga, vilket kan förstärka den potentiella målkonflikten mellan att agera snabbt och att agera evidensbaserat.

Lagförslag om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder

Den nyligen föreslagna lagen om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder har ett delat syfte: dels att möjliggöra effektiva åtgärder för att begränsa smittspridning vid en pandemi eller annan allvarlig smittsam sjukdom, dels att värna personers grundläggande fri- och rättigheter i samband med sådana åtgärder.⁷ Denna dubbla målsättning speglar också tydligt den grundläggande spänningen mellan olika värden i pandemihanteringen. Åtgärder som är nödvändiga för att skydda folkhälsan, exempelvis begränsningar av sammankomster, krav på skyddsutrustning eller tillträdesförbud, kan samtidigt innebära inskränkningar av individens frihet, religionsutövning, rörelsefrihet eller rätt till privatliv. Konflikten mellan att agera snabbt och kraftfullt för att motverka smittspridning och att samtidigt upprätthålla rättssäkerhet och proportionalitet i beslutsfattandet ställer höga krav på både lagstiftningens utformning och dess tillämpning.

I anslutning till den paragraf där lagens syfte anges i den föreslagna lagen om samhällsinriktade smittskyddsåtgärder tydliggörs ett antal grundläggande principer som ska vägleda tillämpningen av lagen. Dessa innefattar proportionalitet, vetenskap och beprövad erfarenhet, respekt för människors lika värde och integritet, samt barnets bästa. Principerna syftar till att säkerställa att smittskyddsåtgärder är både effektiva och rättssäkra. Samtidigt kan även dessa principer komma i konflikt med varandra. Till exempel kan en åtgärd som är motiverad för att minska smittspridning, såsom insamling av hälsodata, stå i strid med individens rätt till integritet. En insats som bedöms som önskvärd ur smittskyddsperspektiv för att skydda sårbara grupper, exempelvis skolstängning, kan strida mot principen om barnets bästa (genom risk för ohälsa och inskränkt rätt till utbildning). Även människovärdesprincipen kan utmanas om åtgärder riktas mot specifika grupper, vilket riskerar att bli diskriminerande. Att hantera dessa potentiella målkonflikter kräver en etisk analys där principer och värden vägs mot varandra i varje enskilt beslut.

⁷ SOU 2025:48.

2.2 Exempel på etiska problem och värdekonflikter under covid-19-pandemin

Nedan beskrivs några exempel på etiska problem och värdekonflikter som aktualiserades under pandemin.

Äldre och besöksförbud

Besöksförbuden på äldreboenden under pandemin illustrerar en av de mest uppmärksammade etiska konflikterna: den mellan att å ena sidan minska risken för smittspridning och å andra sidan värna de äldres behov av närhet och värdighet. Frågan blev särskilt tydlig i situationer där anhöriga nekades att vara med sin döende familjemedlem, något som orsakat både sorg och känslor av skuld, vanmakt och frustration som lever kvar hos många än idag.⁸ Frågan har väckts om reglerna tillämpades alltför strikt och smittskyddet prioriterades framför andra värden på ett sätt som inte tog hänsyn till risken för ett betydande integritetsintrång och lidande för de äldre och deras familjer.

Pandemin belyste kommunernas roll som huvudmän för hälso- och sjukvård, något som ofta förbises i nationella diskussioner. Kommunerna är huvudmän för den hälso- och sjukvård som ges inom särskilda boenden, för dagverksamhet samt för personer med funktionsnedsättning. Kommunerna har samtidigt ett omfattande ansvar för omsorgen, där etiska frågor blir särskilt påtagliga i mötet med utsatta grupper som personer med funktionsnedsättningar eller kognitiva svårigheter. I omsorgsmiljöerna aktualiserades etiska dilemman bland annat vid införandet av besöksförbud eller när skyddsutrustning dolde mimik som är avgörande för trygghet och kommunikation.

I Smers rapport *Etiska vägval vid en pandemi* betonades att insatser för att skydda liv och hälsa alltid måste vägas mot andra grundläggande värden, såsom självbestämmande, integritet och välbefinnande. Erfarenheterna från pandemin visar vikten av proportionalitet: även om inskränkningar kan vara motiverade i ett akut skede måste de fortlöpande omprövas, anpassas och balanseras mot negativa konsekvenser.

⁸ Statens medicinsk-etiska råd, *Etiska vägval vid en pandemi*, 2020; SOU 2022:10, *Coronakommissionen – Sverige under pandemin*.

Prioriteringar inom hälso- och sjukvården

Under en pandemi när många människor smittas och blir sjuka ökar behovet av hälso- och sjukvård. Samtidigt kan personalresurserna vara reducerade om många vårdanställda är smittade. Tillgången till läkemedel, medicinsk-teknisk utrustning och skyddsutrustning kan också understiga det ökade behovet. Om smittan är koncentrerad till vissa delar av landet kan samordning mellan regioner vara ett sätt att se till att smittade patienter kan få nödvändig vård utan att andra patienter får stå tillbaka. I andra fall räcker inte detta och hälso- och sjukvårdens resurser kan under en period behöva prioriteras hårdare än vanligt. Så var fallet under covid-19-pandemins mest intensiva faser, när det kraftigt ökade trycket på hälso- och sjukvården tvingade fram svåra prioriteringsbeslut i många länder.

Behovet av prioritering under en pandemi väcker frågan om vilka principer som bör vägleda dessa beslut. Är det prioriteringsplattformens principer som gäller eller bör prioriteringsprinciperna revideras med hänsyn till de särskilda omständigheter som råder under en pandemi? Hur bör olika etiska principer vägas mot varandra om de råkar i konflikt? Även om slutsatsen är att etablerade principer bör styra prioriteringarna kan dessa principer behöva tillämpas på en mer detaljerad nivå än brukligt. Det kan i sin tur göra det nödvändigt med en fördjupad analys av centrala medicinsk-etiska begrepp som behov, rättvisa och jämlikhet för att säkerställa att de står i överensstämmelse med de grundläggande mål och värden som uttrycks i grundlag, hälso- och sjukvårdslagen m.fl.

Under en pandemi kommer den oundvikliga omfördelningen av resurser till livräddande vård medföra att andra delar av hälso- och sjukvården kan behöva dra ned på sin verksamhet. Detta kan i sin tur skapa ett behov av ransonering av viss rutinsjukvård, där patienter med lägre prioriterade behov kan få vänta längre än vanligt eller helt tvingas avstå från vård. För att ransonering ska ske på ett sätt som inte är diskriminerande eller styrs av irrelevanta faktorer, krävs en noggrann analys där både etiska och medicinska aspekter beaktas.

Att tvingas skjuta upp eller helt avstå från att erbjuda insatser som man under normala omständigheter skulle ha bedömt som angelägna kan skapa ökad etisk stress hos personalen.

I takt med att resurserna, särskilt inom intensivvården, riskerade att inte räcka till under våren 2020, tog Socialstyrelsen fram nya riktlinjer för prioritering under extraordinära förhållanden.⁹ Dessa dokument syftade till att ge stöd i en osäker och pressad situation, men i efterhand har deras etiska innehåll och praktiska konsekvenser diskuterats. Exempelvis kritiserade representanter från Svenska läkaresällskapet det faktum att principerna för intensivvård kunde tolkas som att kronologisk ålder användes som prioriteringsgrund, vilket strider mot människovärdesprincipen i den etiska plattformen. De påpekade också att riktlinjerna riskerade att tillämpas trots att den extraordinära situationen (brist på IVA-platser) inte hade inträffat, vilket kunde leda till att ribban för vård höjdes i onödan. De efterlyste också tydligare vägledning för vårdpersonal och bättre förankring i den lagfästa prioriteringsplattformen.¹⁰ Kritik har även riktats mot att riktlinjerna togs fram under tidspress och utan sedvanlig remissrunda, och utan att alla berörda intressenter gavs möjlighet att lämna synpunkter.¹¹ Dessa erfarenheter väcker frågor om hur riktlinjer bör utformas och förankras i framtiden.

En viktig lärdom av covid-19-pandemin är att riktlinjer för prioriteringar i möjligaste mån bör formuleras när kris *inte* råder. Detta för att det ska finnas tid för en bred och öppen diskussion med olika intressenter samt förankring i hälso- och sjukvården och samhället i stort kring vilka avvägningar som bör göras och vilka värden som ska vara vägledande vid skärpta krav på prioritering. Riktlinjerna bör även vara väl förankrade i gällande etisk plattform för prioriteringar och praktisk erfarenhet. Det är också avgörande att vårdens aktörer får möjlighet att öva på att fatta svåra beslut i simulerade situationer. På så sätt ökar chanserna att principerna inte bara är kända utan också tillämpbara under press. Etisk beredskap handlar inte bara om att ha riktlinjer, utan om att skapa förutsättningar för rättssäkra och värdegrundade beslut i hela vårdkedjan.

Rådet anser att det måste vara tydligt vid vilken tidpunkt riktlinjer för extraordinära situationer ska börja tillämpas och när de inte längre ska

⁹ Socialstyrelsen, Nationella principer för prioritering av intensivvård under extraordinära förhållanden, mars 2020. Socialstyrelsen, Nationella principer för prioritering av rutinsjukvård under covid-19-pandemin. Kunskapsstöd för att utveckla regionala och lokala riktlinjer, april 2020.

¹⁰ Britt Skokseid, Mikael Sandlund och Ingemar Engström, "Oroväckande etisk glidning i coronatider", SvD 2020-04-20. <https://www.svd.se/a/9v41bq/orovackande-etisk-glidning-i-coronatider>. Erika Falkenström, Why organizational ethics in health care matter. Pandemic in a ethics response, Smer 2025. Ingemar Engström och Mikael Sandlund, Doing good in the eye of a storm, *Pandemic in a ethics response*, Smer 2025

¹¹ Ibid.

tillämpas, samt hur detta ska kommuniceras till dem som ska besluta om prioriteringarna. Vårdgivare måste säkerställa att riktlinjer tillämpas vid rätt tidpunkt och inte för tidigt, dvs. när behoven ännu inte överstiger resurserna. Det är även viktigt att lokala etiska kommittéer rådfrågas vid svåra prioriteringar. Kommunikationen till ansvariga inom vården och till vårdpersonalen måste vara tydlig, likaså kommunikationen med allmänheten. Under covid-19-pandemin framkom till exempel att många undvek att söka hälso- och sjukvård eftersom de hade fått uppfattningen att vården var så ansträngd att mindre allvarliga tillstånd inte borde belasta den.¹²

Andra intressekonflikter för vårdpersonalen

Vårdpersonal kan även ställas inför etiska intressekonflikter mellan sin yrkesetiska plikt att vårda alla som behöver hjälp och arbetsmiljöregler eller riskbedömningar gällande den egna och närståendes hälsa.

En etisk fråga som väckte debatt under pandemin var hälso- och sjukvårdspersonalens möjlighet att avstå från vaccination mot covid-19. Diskussionen gällde bland annat om vaccination för vissa yrkesgrupper borde göras obligatorisk. I ett uttalande från september 2021 framhöll Smer att personal med patient- eller brukarkontakt har en moralisk skyldighet att vaccinera sig, eftersom patientens intresse av att skyddas mot smitta väger tyngre än den enskildes val att avstå vaccination.¹³ Arbetsgivare bör samtidigt enligt rådet underlätta vaccination, till exempel genom att möjliggöra den på arbetstid, men är fortsatt skyldiga att upprätthålla andra smittskyddsåtgärder.

Vaccinationer

Under en pandemi kan prioriteringsetiska frågor också uppstå i samband med fördelningen av vaccin. Det kan ta tid att skala upp produktionen av de vaccin som behöver tas fram, och initialt kan tillgången på vaccindoser vara begränsad. Det kan även råda brist på personal som administrerar vaccinet. Beslut behöver därför fattas om vilka invånare som först ska erbjudas vaccination.

WHO rekommenderade att länder med allmän samhällsspridning och mycket begränsad tillgång till vaccin skulle vaccinera vårdpersonal vid frontlinjen

¹² Myndigheten för vård- och omsorgsanalys. (2021). *I skuggan av covid-19: Förändringar i befolkningens vårdkonsumtion till följd av pandemin under 2020* (Rapport 2021:6).

¹³ Statens medicinsk-etiska råd (Smer), Uttalande om vaccination mot covid-19 av vård- och omsorgspersonal, 3 september 2021. Tillgänglig på: <https://www.smer.se/uttalanden/uttalande-om-vaccination-mot-covid-19-av-var-d-och-omsorgspersonal>

först.¹⁴ I stora delar av världen hörde vårdpersonal och sårbara grupper till de första som fick tillgång till vaccin.

I Sverige prioriterades äldre och riskgrupper först. Folkhälsomyndigheten publicerade i december 2020 en nationell plan för vaccination mot covid-19.¹⁵ I den första fasen prioriterades personer på särskilda boenden för äldre eller med hemtjänst, personer som arbetade nära dessa personer samt slutligen nära hushållskontakter till dessa personer. I nästa fas prioriterades personer över 70 års ålder, personer med funktionshinder och slutligen vårdpersonal. Övriga personer i åldern 18–69 år i riskgrupper prioriterades i fas 3 medan vuxna utan förhöjd risk vaccinerades i den sista fasen.¹⁶ Efter kritik mot att vårdpersonal inte vaccinerades redan i den första fasen tidigare lades vaccination av viss vårdpersonal.¹⁷ Några patient- och brukargrupper var kritiska och menade att också de borde ha prioriterats högre.¹⁸

Värden som aktualiseras i samband med beslut om vilka grupper som ska erbjudas vaccin är inte enbart risk och nytta, utan även sådana som stigmatisering och icke-diskriminering, självbestämmande och delaktighet.¹⁹

Pandemier är gränsöverskridande och en viktig prioriteringsfråga gällde också den globala fördelningen av vaccin. Hur mycket vaccin bör resursstarka länder avstå till låginkomstländer utan egna resurser att köpa in de ofta dyra vaccinererna?

Beslut på osäker grund: evidens, expertis och politiskt ansvar

Under pandemin fattades många beslut under stor osäkerhet vad gäller till exempel smittsamhet, smittspridning, sjukdomsförlopp och effekterna av olika insatser. Detta innebär ett grundläggande dilemma: hur ska beslut fattas när kunskapsunderlaget är osäkert eller ofullständigt?²⁰

Coronakommissionen föreslog i sitt slutbetänkande (SOU 2022:10) att

¹⁴ <https://iris.who.int/handle/10665/341445>

¹⁵ <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/d4c81c0ca7814f79a61bb457d4baab49/nationell-plan-vaccination-covid-19-rekommendation-prioritering.pdf>

¹⁶ Senare erbjöds även barn vaccin.

¹⁷ <https://lakartidningen.se/aktuellt/nyheter/2021/01/fler-regioner-vill-prioritera-varldpersonal-for-vaccin/>
<https://www.svt.se/nyheter/inrikes/vaccinering-av-varldpersonal-kan-tidigarelaggas-1>

¹⁸ <https://hejaolika.se/artikel/kritik-mot-vaccinbesked-en-nedprioritering-for-downs-syndrom/>
<https://www.blodcancerforbundet.se/aktuellt/nyhetsarkiv/skrivelse-folkhalsomyndigheten-covid-vaccination/>

¹⁹ Se Smers yttranden om vaccinationer mot Covid 19 2021-2022. Se även Smer 2023:3. Etisk bedömning av nationella vaccinationer Underlag till vaccinationsprogramsutredningen (S 2022:13).

²⁰ Webinarium: [Pandemietik – beslutsfattande på osäker grund. 2020-12-10.](#)

principerna om ansvar, likhet och närhet inte räcker i en kris. Dessa principer borde åtminstone kompletteras med en försiktighets- eller handlingsprincip, förstådd som en skyldighet att handla i ett tidigt skede med stor osäkerhet. Denna försiktighets- eller handlingsprincip borde enligt kommissionen vara en ledstjärna för all krishantering.²¹ En sådan princip kan emellertid vara problematisk, eftersom den riskerar att motivera både ingripanden och passivitet utan att ge verklig vägledning. I Smers antologi om pandemin betonar Wahlberg och Sahlin i stället vikten av att hålla fast vid vetenskap och beprövad erfarenhet som ramverk, även i krislägen, för att säkerställa proportionella avvägningar och transparens kring osäkerheter.²²

Andra har lyft fram att ett strikt krav på evidens kan försvåra handlingskraft i akuta lägen. Institutet för framtidsstudier lyfter till exempel fram i sin nyligen publicerade rapport att ett effektivt expertstöd i kriser kräver mer än fakta. Det handlar också om förståelse för politiska processer, kommunikation av osäkerhet och förmågan att stödja faktiska beslut. För att expertrollen ska fungera i skarpa lägen krävs ökad ömsesidig förståelse mellan experter och beslutsfattare.²³

I diskussionerna om olika länders pandemihantering har man ibland gjort åtskillnad mellan ”politiska beslut” och ”expertbaserade beslut”, som om dessa vore separata och motstridiga. I praktiken är politiska beslut ofta baserade på expertkunskap, men politiker har ett bredare ansvar: att väga in juridiska, ekonomiska och sociala faktorer, samt att förhålla sig till opinionen. Detta innebär att politiska beslut kräver en bredare avvägning än den som ryms inom ett enskilt expertområde.

Under pandemin var det inte alltid tydligt vilka grunder beslut vilade på, eller vilka avvägningar som gjorts – oavsett om besluten fattades av politiker eller av expertmyndigheter. Denna brist på transparens kan försvåra förståelsen för och tilliten till beslutsprocessen. Det är därför av avgörande betydelse att etiska analyser och öppna beslutsprocesser används, där relevanta värden och principer tydliggörs och avvägningar redovisas.

²¹ Sverige under pandemin, SOU 2022:10, sid. 38.

²² Lena Wahlberg och Nils-Eric Sahlin. The Corona Commission and the Precautionary Principle, *Ethics in a pandemic response*. Smer 2025.

²³ Institutet för Framtidsstudier, 2025. Rapport. Effektivt beslutsstöd i kriser – mellan expertstyre och politisering. <https://www.iffs.se/nyheter/effektivt-beslutsstod-i-kriser-mellan-expertstyre-och-politisering/>

Pandemin aktualiserade också en spänning mellan behovet av vetenskaplig mångfald och behovet av samordning. Akademisk frihet och integritet innebär att forskare har både möjlighet och ansvar att fritt diskutera kontroversiella frågor. Samtidigt har de ett ansvar att klargöra fakta och argument på ett sätt som inte bidrar till förvirring och polarisering, särskilt i en redan pressad samhällssituation. Experter har därmed en dubbel roll. Å ena sidan ska de öppet redovisa sina ståndpunkter och den faktabakgrund som dessa bygger på, även när detta kan bidra till oenighet. Å andra sidan behöver de reflektera över val av sammanhang, sitt uttryckssätt och de egna motiven till framförandet.

3. Det finns ett behov av etisk beredskap

Pandemin visade att beslutsfattande under kris inte enbart handlar om att hantera fakta, utan också om att förstå och hantera komplexa värdekonflikter. För att kunna fatta välgrundade beslut krävs därför inte enbart tillgång till relevant kunskap utan också en förmåga att analysera de etiska dimensionerna av olika handlingsalternativ.

Smers slutsats av erfarenheterna från pandemin är att utöver materiell, organisatorisk, regleringsmässig och annan beredskap, krävs etisk beredskap. Etisk beredskap handlar om att skapa goda förutsättningar för att kunna fatta svåra beslut som kräver avvägningar mellan grundläggande värden. Det handlar också om att säkerställa att besluten och de överväganden de bygger på är förankrade och legitima.

Den etiska beredskapen förutsätter att myndigheter och andra beslutsfattare redan före en kris så långt som möjligt försöker förutse vilka värdekonflikter och etiska utmaningar som kan uppstå, att de tar ställning till dem på ett övergripande plan och ser till att lagar, riktlinjer och ramverk finns på plats och är förankrade på olika nivåer.

Säkerställa förutsättningar för att fatta goda beslut under pågående kris

Även om relevanta lagar, riktlinjer och ramverk är på plats, kommer vi under en pandemi eller annan kris att ställas inför situationer som ingen kunnat förutse eftersom varje pandemi eller annan kris har sina unika förutsättningar. När det gäller pandemier kan smittsamhet, smittvägar, vilka grupper som drabbas svårast, kunskapsläge och tillgängliga behandlingsmöjligheter variera. I etisk beredskap ingår därför också att säkerställa att det finns förutsättningar för att kunna fatta goda beslut under

pågående kris. Här handlar etisk beredskap om tillgång till etisk kompetens, struktur och organisation samt vägledning för beslutsfattare.

Etisk kompetens

För att uppnå etisk beredskap behöver vi etisk kompetens, det vill säga förmåga att uppmärksamma när man står inför etiska dilemman, att identifiera vilka etiska grundläggande värden och principer som står på spel, analysera etiska frågor och prioritera. För att bygga upp sådan kompetens krävs utbildning i etik och praktisk övning i etiskt beslutfattande. Beslutsfattare på olika nivåer måste träna på att analysera, göra avvägningar och kommunicera inte bara besluten utan även bevekelsegrunderna för dem.

Under pandemin vittnade många anställda inom vård och omsorg om etisk stress när de utan tillräckligt stöd tvingades göra prioriteringar och fatta beslut med långtgående och ibland livsavgörande konsekvenser. Personalen ska inte behöva bära dessa bördor ensamma utan bör få så tydliga riktlinjer som möjligt. Även stödstrukturer måste finnas på plats. Personalen behöver även tränas i att fatta etiskt svåra beslut, eftersom bedömningar alltid måste göras i det enskilda fallet. Med god etisk beredskap ökar förutsättningarna för att viktiga beslut fattas av ansvariga på olika nivåer och att anställda inte lämnas ensamma utan stöd med etiskt svåra beslut.

Beslutsprocesser och kommunikation för tillit och förtroende

Samhällets krisberedskap förutsätter också medborgarnas tillit och förtroende. Under covid-19-pandemin var efterlevnaden av myndigheternas rekommendationer olika i exempelvis välbärgade bostadsområden och så kallade utanförskapsområden. Social tillit och förtroende bygger på delaktighet i beslutfattandet, integration, inkludering och respekt för samhällets etniska, religiösa och kulturella mångfald. För att beslutfattande under en pandemi eller annan kris ska vara etiskt hållbart finns också vissa krav på hur besluten fattas, på vilka grunder de fattas, hur de kommuniceras och hur de kan omprövas. Om dessa krav uppfylls kan legitimiteten för besluten öka, liksom förtroendet för processerna och följsamheten till de fattade besluten.

4. Hur stärker vi den etiska beredskapen?

4.1 Ett etiskt ramverk

Pandemier och andra omfattande hälsokriser innebär snabbt uppkomna situationer som ställer höga krav på beslutsförmåga och omställning. Åtgärderna kan få långtgående konsekvenser för individer, grupper och samhällsekonomin, samtidigt som resurserna ofta är begränsade. I sådana lägen uppstår svåra etiska avvägningar, där det inte alltid är tydligt vad som är rätt och proportionerligt.

Normer för beredskap inför framtida pandemier uttrycks idag i lagar, föreskrifter och riktlinjer. Men det räcker inte. Erfarenheterna från covid-19 visar att vi behöver komplettera regelverken med ett nationellt etiskt ramverk för krissituationer.

Rådets skrift *Etiska vägval vid en pandemi* från 2020 syftade till att ge en djupare förståelse för covid-19-krisens etiska dimensioner och visa hur etisk analys kan användas vid beslutsfattande.²⁴ I rapporten presenterades en grund för ett framtida nationellt ramverk. Rådet påtalade då att ramverket kan behöva modifieras utifrån erfarenheter från den pågående pandemin. I föreliggande skrivelse presenteras ett reviderat förslag. De principer och värden som listas är allmänt vedertagna och återfinns i olika regelverk, riktlinjer och kunskapsstöd (se bilaga 1).

Det nationella etiska ramverket samlar de värden och principer som är särskilt viktiga att beakta vid beredskap inför och under en pandemi eller annan kris. Det utgör grund och vägledning och kan bidra till ökad medvetenhet om de etiska dimensionerna. Politiska beslutsfattare får stöd i att fatta välgrundade, legitima och hållbara beslut, och i att kommunicera vilken etisk grund besluten vilar på. Myndigheter och hälso- och sjukvård kan använda ramverket som utgångspunkt för riktlinjer, vilket främjar samordnade och likvärdiga insatser. Allmänheten får insyn i de värden som legat till grund för besluten och kan enklare förstå hur samhället arbetar för att värna viktiga värden under en kris.

För att ramverket ska vara praktiskt tillämpbart behöver verktyg utvecklas i dialog med dem som ska använda det på olika beslutsnivåer. Internationella

²⁴ [Etiska vägval vid en pandemi. Smer 2020:3. rapport](#)

erfarenheter, exempelvis från Kanada, visar värdet av att komplettera med verktyg i form av frågeguider. Ett förslag till sådan guide finns i bilaga 2.

Varför behövs ett nationellt etiskt ramverk?

Avsaknaden av etisk medvetenhet och vägledning ledde i vissa fall till oönskade effekter: missnöje med myndigheters beslut, varierande vårdprioriteringar mellan regioner, och föreskrifter om besöksförbud och begränsningar som uppfattades som trubbiga och oflexibla. Beslutsfattare var inte heller alltid tillräckligt tydliga i kommunikationen kring avvägningar mellan smittskydd och andra samhällsintressen.

Ett gemensamt ramverk kan underlätta dialog och samordning mellan beslutsnivåerna, vilket stärker både förtroendet för och legitimiteten i de beslut som fattas.

Etiska frågor uppstår på alla beslutsnivåer – kliniskt, organisatoriskt och politiskt. En central lärdom från pandemin är behovet av tydligare dialog och samordning mellan dessa nivåer. Tillit är en förutsättning för att åtgärder ska accepteras och få genomslag. Ett gemensamt ramverk kan stärka legitimiteten genom att säkerställa att beslut präglas av rättvisa, transparens och respekt för grundläggande rättigheter. När det tydliggörs vilka värden som väger tyngst ökar förståelsen och acceptansen hos både professioner och allmänhet.

En återkommande reflektion är att etisk kompetens är en underutnyttjad resurs i styrning och ledning. Den integreras sällan i budgetarbete, reformer eller vårdavtal, vilket gör att etiska perspektiv lätt marginaliseras. För att stärka den etiska beredskapen behövs organisatoriska rutiner för etisk reflektion, ett ledarskap som främjar mod och ansvarstagande, samt normgivning som stödjer snarare än detaljstyr. Ett etiskt ramverk kan fungera som verktyg för att förankra etiken i både vardag och kris.

4.2 Kunskap, utbildning och träning

För att stärka framtida krisberedskap bör den etiska kompetensen utvecklas systematiskt på alla nivåer i samhället – från politik och förvaltning till regioner, kommuner och vårdens praktik. Det handlar inte enbart om att förbättra teknisk eller organisatorisk kapacitet, utan om att säkerställa att beslut fattas med medvetenhet om värdekonflikter, transparens och medborgarnas förväntningar.

Erfarenheterna från pandemin visar att otydliga ansvarsförhållanden och bristande samordning försvagar både kapacitet och legitimitet. Därför bör etisk beredskap integreras i utbildning, ledarskap och beslutsprocesser – inte som ett tillfälligt inslag i kris, utan som en grundläggande del av styrningen.

Ledarskapet är avgörande för om etisk beredskap får genomslag i praktiken. Om chefer och ledare inte ser värdet av etiska reflektioner, riskerar dessa frågor att nedprioriteras. Därför bör etiska perspektiv integreras i chefsutbildningar, krisledningsprogram och ledarskapsutveckling. Ett ledarskap som prioriterar etik skapar trygghet, delaktighet och förtroende i hela organisationen.

Vardagsetiken spelar här en central roll. Den som regelbundet tränar sig i att identifiera och prioritera i värdekonflikter och väga olika principer mot varandra, står bättre rustad när det oväntade inträffar. Det gäller vårdpersonal i mötet med patienter, men lika mycket chefer, tjänstepersoner och politiker som behöver fatta beslut under press.

För att denna kompetens ska utvecklas krävs kontinuerlig träning, utbildning och utrymme för reflektion. Etiska forum, återkommande övningar och särskilda funktioner som etikombud eller etiksamordnare är exempel på hur etiken kan bli en integrerad del av vardagen. När etisk analys blir naturlig i arbetet stärks förmågan att agera både effektivt och i enlighet med gemensamma värden – även under tidspress och osäkerhet.

En viktig slutsats är att etiska frågor inte kan reduceras till tekniska eller medicinska bedömningar. Beslutsfattare bör aktivt rådfråga individer med etisk kompetens eller etikråd i frågor som rör värderingsmässiga avvägningar.

Etisk kompetens behöver förstås både som individuell och kollektiv. Den individuella handlar om att kunna identifiera och analysera värdekonflikter i det egna arbetet, medan den kollektiva innebär att organisationen har strukturer, forum och rutiner som stödjer etisk reflektion. Kompetensen bör dessutom alltid knytas till uppdrag och roll, så att etiska överväganden blir en naturlig och prioriterad del av arbetet.

4.3 Kommunikation, tillit och delaktighet

Det svenska samhället präglas av relativt hög tillit till myndigheter, vilket är en viktig resurs i krishantering. Att många under pandemin följde

Folkhälsomyndighetens rekommendationer lyfts ofta fram som ett exempel på detta. Samtidigt är tilliten inte jämnt fördelad. Vissa grupper i samhället har lägre tillit till offentliga institutioner, vilket påverkar hur beslut och riktlinjer tas emot.

Det etiska ramverk som Smer föreslår har tagits fram i dialog med experter och med representation från allmänheten genom Smers sammansättning. Ramverket bygger på värden och principer som är förankrade i svensk lagstiftning och folkrättsliga konventioner. Men att ett ramverk är välgrundat räcker inte i sig – det är i nästa steg, när det ska tillämpas och kommuniceras, som tilliten sätts på prov. För att skapa legitimitet krävs att ramverket även förankras brett i samhället, och att medborgarnas perspektiv inkluderas i processen.

Metoder som fokusgrupper, medborgardialoger och andra former av deltagande kan bidra till att identifiera grundläggande värden, förankra etiska principer och öka acceptansen för svåra beslut. En sådan demokratisk förankring stärker både tilliten och samhällets motståndskraft inför framtida kriser. I en föränderlig värld, där nya teknologier, samhällsutmaningar och osäkerheter ständigt uppstår, behöver också beslutsfattare fortlöpande uppdatera sin etiska beredskap. Detta innebär inte bara att återkommande reflektera över vilka värden och principer som bör vara vägledande, utan också att aktivt söka dialog med olika samhällsaktörer för att pröva och ompröva etiska ställningstaganden i ljuset av nya förutsättningar.

4.4 Internationell samverkan och etisk beredskap över gränser

Pandemin har tydliggjort behovet av en etisk beredskap som sträcker sig bortom nationella gränser. I en global kris krävs samordnade insatser där länder agerar i solidaritet och bygger på gemensamma värden. WHO:s etiska riktlinjer för folkhälsokriser lyfter fram principer som rättvisa, transparens och ansvarsfördelning – värden som bör vägleda både nationella beslut och internationellt samarbete. Flera länder har utvecklat egna etiska ramverk för krishantering, vilket visar att etisk beredskap är en växande prioritet globalt.

Som forskning kring den globala vaccinfördelningen under covid-19 visat, krävs en balans mellan global rättvisa och nationellt ansvar. Trots initiativ som COVAX och politiska åtaganden om internationell solidaritet, nåddes

inte målen för en rättvis fördelning.²⁵ Erfarenheterna visar att strukturerad samverkan mellan aktörer som WHO, WTO och nationella regeringar är avgörande för att etiska principer ska få genomslag i praktiken.

Sverige bör därför fortsatt bidra till detta arbete, både genom stöd till internationella organisationer och genom att dela erfarenheter från nationell etikberedskap. En etisk beredskap över gränser kräver inte bara strukturer och resurser, utan också en gemensam förståelse för vad som är rättvist, legitimt och hållbart i krisens olika skeden.

5. Förslag på åtgärder till berörda aktörer

Erfarenheterna från covid-19-pandemin visar tydligt behovet av en mer framträdande etisk dimension i krisberedskapen. Med etisk beredskap avses att det finns strukturer, kompetens och förmåga att identifiera, analysera och hantera svåra värdekonflikter under pressade förhållanden. Detta förutsätter att etiska överväganden integreras i beslutsprocesser på alla nivåer och att kunskap och träning i etisk analys ges en tydlig och varaktig plats i det löpande arbetet.

Nedan följer Smers förslag och rekommendationer som berör olika beslutsnivåer – från nationell, regional och kommunal nivå till verksamhetsnivå inom exempelvis sjukhus, vårdcentraler och omsorg.

5.1 Smers förslag till regeringen

Smer föreslår att regeringen:

- Använder och synliggör det av Smer framtagna nationella etiska ramverket som stöd för beslutsfattande inför och under en pandemi och andra omfattande hälsokriser. Ramverket kan stärka vår gemensamma värdegrund samt främja legitimitet, tillit och sammanhållning i svåra beslutssituationer.
- Kompletterar den av Utredningen om stärkt framtida smittskydd föreslagna nationella pandemistrategin med konkreta insatser för att stärka den etiska beredskapen.²⁶ Strategin bör tydliggöra behovet av strukturer, kompetens och verktyg för etisk analys, i linje med vad

²⁵ Collste G, 'Where you live should not determine whether you live'. Global justice and the distribution of COVID-19 vaccines, i *Ethics in a pandemic response*. Smer 2025:2.

²⁶ Stärkt pandemiberedskap (SOU 2025:48).

Smer lyfter fram i denna skrivelse och framhåller i sitt remissvar avseende utredningens betänkande.²⁷

- Vid kommande hälsokriser säkerställer att Smer används för rådgivning på nationell nivå. Smer kan förstärkas med experter *ad hoc*, eller kompletteras med särskilda expertgrupper vid behov, som kan stödja beslutsfattare på nationell nivå (regeringen och myndigheterna) i etiska avvägningar och bidra till öppen kommunikation om beslutens grunder.
- Främjar forskning om etik i hälso- och sjukvården, samt etik i kris och beredskap genom riktade satsningar till universitet och högskolor exempelvis via forskningsfinansiärer, särskilda anslag och stöd till internationella samarbeten.
- Stärker dialog, tillit och kommunikation i krisberedskapen genom att involvera medborgare i diskussioner kring beslutsfattande i kris. Lämplig myndighet eller organisation bör ges i uppdrag att organisera medborgardialoger och fokusgrupper om svåra avvägningar vid en kris. Kriskommunikationen bör vara långsiktigt tillitsbyggande, kulturellt anpassad och även förmedlas av lokala aktörer.

5.2 Smers förslag till statliga myndigheter

Smer föreslår att myndigheter med centrala uppdrag i krishantering, såsom Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Socialstyrelsen och Folkhälsomyndigheten tydligare integrerar de rättsligt förankrade etiska perspektiven i sitt beredskapsarbete.²⁸ Etisk kompetens och strukturer för etiska överväganden bör utvecklas.

Smer föreslår att Folkhälsomyndigheten reviderar den nationella pandemiberedskapsplanen så att de etiska dimensionerna av beslutsfattande under en pandemi tydliggörs. Planen bör även framhålla vikten av etisk beredskap på alla nivåer i samhället.

5.3 Smers förslag till regioner och kommuner

Rådet vill utöver förslagen till regeringen och dess myndigheter framhålla vikten av att regionerna och kommunerna tar ansvar för att stärka den etiska

²⁷ Smers remissvar angående Stärkt pandemiberedskap (SOU 2025:48), Dnr Komm2025/00501.

²⁸ MSB byter namn till Myndigheten för civilt försvar från och med 1 januari 2026.

beredskapen. För att få genomslag i praktiken måste etisk beredskap byggas upp på alla nivåer i samhället. Smer bedömer att SKR i detta har en viktig strategisk och samordnande roll för att säkerställa en kvalitativt hög etisk beredskap i kommuner och regioner.

Smer föreslår därför att samtliga regioner och kommuner:

- Stärker det etiska arbetet i hälso- och sjukvården och omsorgen. Det bör finnas strukturer, resurser och regionala etikråd som stödjer etisk reflektion och beslutsfattande i vardagen. Enligt Smers mening är detta en grundförutsättning för att stå väl rustad i en kris.
- Avsätter resurser för etikutbildningar för vård- och omsorgspersonal, tjänstemän och politiker, och att inkludera etik i chefsutbildningar, krisledningsprogram och beredskapsövningar.

Skrivelsen behandlades vid ordinarie sammanträde den 29 augusti 2025 och beslut har därefter fattats per capsulam.

I beslutet har deltagit Sven-Eric Söder, ordförande, Clara Aranda, Yasmin Bladelius, Åsa Gyberg-Karlsson, Christer Jonsson, Per Landgren, Anton Nordqvist, Thomas Ragnarsson, Malin Sjöberg Högrell, Lilas Ali, Anders Castor, Göran Collste, Niklas Juth, Kerstin Nilsson, Mikael Sandlund, Marie Sten, Anna Tunlid, Lena Wahlberg och Kavot Zillén. samtliga ledamöter i rådet. I beredningen av ärendet deltog även xxx, samtliga sakkunniga i rådet.

En arbetsgrupp med ledamöterna Åsa Gyberg Karlsson och Per Landgren och de sakkunniga Göran Collste, Mikael Sandlund, Lilas Ali och Kerstin

Nilsson har bistått sekretariatet i framtagandet av skrivelsen. I beredningen av ärendet har även utredningssekreterarna Henrik Ahlenius, Michael Lövtrup och Carolina Östgren bidragit. Kanslichef Lotta Eriksson har varit huvudansvarig och föredragande i beredningen.

För rådet,

Sven-Eric Söder
Ordförande
Statens medicinsk-etiska råd

Bilaga 1. Nationellt etiskt ramverk

Föreliggande ramverk presenterar värden och principer som beslutsfattare har att beakta vid beslutsfattande inför och under en pandemi och inför andra omfattande hälsokriser. Dessa värden och principer är i samklang med gällande regelverk.

Övergripande mål

- Skydda liv och hälsa på ett sätt som är förenligt med grundläggande fri- och rättigheter samt andra demokratiska värden.

Grundläggande värden och principer:

- **Människovärde** Människor har lika värde, med samma rätt att få sina rättigheter respekterade eller tillgodosedda. Människovärdet är inte bundet till individers egenskaper utan är knutet till varje enskild människa, oberoende av prestationer, egenskaper samt social eller ekonomisk ställning i samhället. Från människovärdesprincipen följer att alla människor ska behandlas med respekt och på lika villkor.
- **Minimera skada och främja välbefinnande** Samhällets insatser syftar till att minimera skada och värna människors hälsa, välbefinnande och livskvalitet. Med skada avses t.ex. sjukdom och död, men också andra negativa konsekvenser för välbefinnande och livskvalitet, som ökad psykisk ohälsa eller bortfall av utbildning, arbete och sociala relationer.
- **Personlig integritet, frihet och självbestämmande.** Individen har rätt till skydd för sin integritet och sitt självbestämmande. Eventuella inskränkningar ska vara välgrundade, tidsbegränsade och möjliga att ompröva.
- **Rättvisa och jämlikhet** Resurser och insatser ska fördelas utifrån behov.
- **Solidaritet** Beslutsfattare ska aktivt följa hur pandemin och åtgärderna mot den påverkar hela befolkningen och göra insatser för att minska risken att vissa grupper blir särskilt utsatta, dels avseende exponering för smitta, men också i ekonomiskt och

socialt hänseende. Denna solidaritetsprincip ska gälla både nationellt och internationellt.

Beslutsfattandets grund och legitimitet

I det följande beskrivs kriterier för hur beslut ska fattas och kommuniceras för att vara legitima och främja tillit och sammanhållning.

Kunskapsgrund

- Beslut ska vila på bästa tillgängliga vetenskapliga underlag och beprövad erfarenhet.
- Beslut ska kunna revideras när ny kunskap tillkommer.

Legitimitet

- **Öppenhet och transparens:** besluten och deras motiveringar ska redovisas tydligt.
- **Inkludering:** berörda grupper ska så långt möjligt involveras i processen.
- **Omprövning och klagomål:** det ska finnas former för omprövning och revidering av fattade beslut.
- **Ansvar och spårbarhet:** Beslutsordning och ansvarsfördelning ska vara tydligt fastlagda. Det ska finnas regler som säkerställer att beslutsfattare hålls ansvariga.

Bilaga 2. Frågeguide

Här följer ett utkast på en frågeguide för tillämpning av principerna i det etiska ramverket, anpassad för olika nivåer (nationell, regional, sjukhus). Frågorna är framtagna för att illustrera vilka frågor beslutsfattare på olika nivåer kan ställa sig för att integrera de etiska värdena och principerna i sitt arbete.

Denna frågeguide kan användas som en checklista för att säkerställa att etiska värden och principer beaktas systematiskt och konsekvent på alla nivåer, från nationellt beslutsfattande till beslut på sjukhusnivå.

Frågeguide för nationell nivå (regering och myndigheter)

1. Rädda liv och minimera skada

Vilka beslut är avgörande för att maximera livräddande insatser och minimera skador?

Hur beaktas både direkta (smitta, sjukdom) och indirekta (psykosociala, ekonomiska) konsekvenser?

2. Människovärde

Behandlar riktlinjer och åtgärder alla grupper i samhället med lika värde och respekt?

Finns det risk att vissa grupper missgynnas eller stigmatiseras?

Kan rekommendationer anpassas så att människor i kris visas särskild hänsyn?

3. Personlig integritet och frihet

Är inskränkningar i friheten, som karantän eller vaccinationskrav, proportionella och nödvändiga?

Hur skyddas individens rätt till integritet i datainsamling och övervakning?

4. Rättvisa och jämlikhet

Är resurser (vaccin, vård, stöd) rättvist fördelade mellan regioner och grupper?

Hur identifieras och skyddas marginaliserade grupper, såsom socialt utsatta, etniska minoriteter och papperslösa?

5. Vetenskaplig grund

Är beslut grundade på bästa tillgängliga forskning och beprövad erfarenhet?

Finns det en process för att uppdatera beslut när ny kunskap framkommer?

6. Tillit och transparens

Hur kan beslut och underlag kommuniceras öppet för att stärka allmänhetens förtroende?

Vilka strategier används för att motverka desinformation?

7. Solidaritet

Hur stödjer besluten både nationell och internationell solidaritet, till exempel genom delning av resurser?

8. Proportionalitet

Är beslutens omfattning och nytta rimlig i förhållande till de risker och resultat som förväntas?

Frågeguide för regional nivå

1. Rädda liv och minimera skada

Vilka åtgärder är viktigast för att hantera pandemin i vår region?

Hur säkerställs att resurser används där behoven är störst?

2. Människovärde

Behandlas alla invånare i regionen med samma respekt, oavsett samhällsnytta, socioekonomisk status eller etnisk bakgrund?

3. Personlig integritet och frihet

Hur påverkar regionala restriktioner, som begränsningar i rörelsefrihet, individens rättigheter?

Finns det mekanismer för att granska och motivera inskränkningar?

4. Rättvisa och jämlikhet

Fördelas resurser, som vårdplatser och testkapacitet, jämnt mellan olika områden?

Hur identifieras och stöds särskilt sårbara grupper i regionen?

5. Vetenskaplig grund

Är beslut baserade på aktuella regionala data och epidemiologisk forskning?

Hur säkerställs att regionala åtgärder är i linje med nationella strategier?

6. Tillit och transparens

Hur informeras invånarna om beslut på ett tydligt och tillgängligt sätt?

Vad görs för att bemöta missförstånd eller desinformation?

7. Solidaritet

Hur stöds regioner med större behov, och hur hanteras samarbete med andra regioner?

Kan resurser omfördelas mellan sjukhusavdelningar för att optimera krishanteringen?

8. Proportionalitet

Är restriktioner och insatser proportionella till riskerna som föreligger?

Frågeguide för sjukhusnivå

1. Rädda liv och minimera skada

Hur används sjukhusets resurser (personal, vårdplatser, utrustning) för att rädda så många liv som möjligt?

Finns det en tydlig triagemodell för att prioritera patienter?

2. Människovärde

Behandlas alla patienter med samma respekt och värdighet, oavsett bakgrund?

Hur säkerställs att ingen diskrimineras i vården?

3. Personlig integritet och frihet

Hur skyddas patienters personuppgifter vid exempelvis smittspårning?

Får patienter möjlighet att samtycka till vård och behandling när det är möjligt?

4. Rättvisa och jämlikhet

Är vårdresurser rättvist fördelade mellan avdelningar och patientgrupper?

Hur säkerställs att vården är tillgänglig för sårbara patienter?

5. Vetenskaplig grund

Är behandlingsmetoder och prioriteringar evidensbaserade?

Hur hanteras osäkerhet kring nya behandlingsformer eller rekommendationer?

6. Tillit och transparens

Hur kommuniceras sjukhusets prioriteringar till personal, patienter och anhöriga?

Finns det en strategi för att stärka förtroendet i kritiska situationer?

7. Solidaritet

Hur samarbetar sjukhuset med andra sjukhus i regionen för att dela resurser och expertis?

8. Proportionalitet

Är de åtgärder som införs (t.ex. restriktioner för besökare) rimliga och nödvändiga?

Bilaga 3. Smers aktiviteter under Covid-19 pandemin 2020–2022

2020-05-14 Debattartikel. ”Sverige saknar etiskt ramverk vid beslut vid pandemier” (DN Debatt)

2020-05-15 Rapport. *Etiska vägval vid en pandemi* (Smer 2020:3)

2020-06-15 Webbinarium. Global ethics and justice in a pandemic

2020-10-14 Webbinarium. Etisk stress i pandemivården

2020-12-10 Webbinarium. Etikdagen 2020. Session 1: Beslutsfattande på osäker grund

2020-12-10 Webbinarium. Etikdagen 2020. Session 2: Kommunikation, tillit och demokrati

2020-12-10 Webbinarium. Etikdagen 2020. Session 3: Vaccination mot Covid-19

2021-01-25 Webbinarium. Det akuta läget: Delaktighet, tillgänglighet och människovärde? (tillsammans med Funktionsrätt Sverige)

2021-01-26 Webbinarium. Nuläget: psykisk ohälsa, etik och goda exempel (tillsammans med Funktionsrätt Sverige)

2021-01-27 Webbinarium. En modern inkluderande krisberedskap – erfarenheter är färskvara (tillsammans med Funktionsrätt Sverige)

2021-02-28 Debattartikel. ”Svåra etiska problem kring vaccinationsintyg”, (SvD Debatt)

2021-02-23 Uttalande. Smer ställer sig bakom WHO:s deklaration för en rättvis fördelning av vaccin

2021-03-23 Debattartikel. ”Krisberedskapen behöver bli mer inkluderande.” (Tillsammans med Funktionsrätt Sverige, Dagens Samhälle)

2021-09-02 Sammanfattning av rådets diskussion och ställningstaganden i juni 2021, vad gäller erbjudande av vaccination mot covid-19 till barn och ungdomar

2021-09-07 Uttalande om vaccination mot covid-19 av vård- och omsorgspersonal

2021-09-14 Yttrande till Folkhälsomyndigheten vad gäller vaccination mot covid-19 av barn och unga mellan 12–15 år

2021-12-10 Konferens. Etikpristagarens seminarium 2021: Priority Setting in Healthcare in Pandemics and other Situations of Mass Casualties

2021-12-29 Yttrande vad gäller vaccination mot covid-19 av barn och unga mellan 5–11 år

2022-12-08 Konferens. Etikdagen 2022: The Ethics of a Pandemic – Hindsight and Foresight.

Bilaga 4. Möten med olika experter inom ramen för beredningen av skrivelsen

29 april 2025 Rundabordssamtal i Umeå med tjänstemän, regionråd och professionsrepresentanter från region Norrbotten och Region Västerbotten.

3 juni 2025 Expertmöte om etisk beredskap inför framtida kriser med deltagare från olika discipliner.

28 augusti. Etikrådet Sahlgrenska universitetssjukhuset.

4 september. Expertmöte.

Kommunledningsförvaltningen
KS.2025.575

Region Jönköpings Län

Yttrande över förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län håller på att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2025–2040, med en utblick mot 2050. Värnamo kommun har fått förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län på remiss.

Programmet beskriver kollektivtrafikens roll i länets utveckling, vilka behov som finns och vilka mål Region Jönköpings län vill uppnå. Programmet har tagits fram enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065). Trafikförsörjningsprogram ska fungera som ett vägledande dokument för politiska beslut, trafik- och samhällsplanering, investeringar i infrastruktur och fordon. Det ska också vara ett verktyg för samverkan mellan Region Jönköpings län, länets kommuner, trafikföretag och andra aktörer.

Sammanfattning av förslaget

Välfungerande kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att skapa ett tillgängligt, jämlikt och hållbart samhälle. Kollektivtrafiken kan utjämna skillnader i inkomst, bakgrund och boendeort. När invånare kan välja att bo och ta arbete där de önskar, delta i förenings- och kulturlivet lokalt, regionalt och nationellt ökar länets attraktivitet. Social, ekonomiska och miljömässig hållbarhet är grunden för arbetet med planering och genomförande av trafikförsörjningen i länet. Trafikförsörjningsprogrammet tar sin utgångspunkt i länets förutsättningar, dess styrkor, utmaningar och potential för att fortsatt vara ett län där människor vill bo, leva och verka. Särskilda samråd har genomförts med länets kommuner avseende revidering av trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under perioden 2025-2040.

Postadress

Kommunledningsförvaltningen
Värnamo kommun
331 83 Värnamo

Kontaktcenter

Stadshuset, Kyrktorget 1, Värnamo
Telefon: 0370-37 70 00
Telefax: 0370-37 77 11

E-post

kontaktcenter@varnamo.se
Webbplats
kommun.varnamo.se

Organisationsnummer

212000-0555
Bankgiro
141-7195

Mål till år 2040

I trafikförsörjningsprogrammet finns fem mål:

- Marknadsandel: Kollektivtrafiken ska stå för 25 procent av alla motoriserade resor
- Antal resor: Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till 40 miljoner 2040
- Kundnöjdhet: Till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda
- Tillgänglighet: Kollektivtrafiken ska fungera för fler – oavsett funktionsförmåga
- Miljö: All kollektivtrafik ska drivas med förnybara drivmedel

Strategier för att nå målen

Programmet innehåller strategier för att:

- bygga ut kollektivtrafiken i tätorter, pendlingsstråk och på landsbygden där det är lämpligt
- stärka bytespunkter och bidra till att skapa trygga och tillgängliga hållplatser
- använda förnybara drivmedel och minska klimatpåverkan
- göra kollektivtrafiken enklare att använda – genom information, digitala tjänster och samordning
- samverka med kommuner, trafikföretag och andra aktörer i hela länet

Genomförande och uppföljning

Programmet gäller för perioden 2025–2040 och uppdateras minst vart fjärde år. Kollektivtrafiken i Jönköpings län är upphandlad och genomförs i samarbete med externa trafikföretag. Uppföljning sker löpande genom mätningar av resande, tillgänglighet, kundnöjdhet och klimatpåverkan. Trafikplanering, upphandling och investeringar ska utgå från programmets mål och principer.

Synpunkter på förslaget till trafikförsörjningsprogram

Region Jönköpings län håller på att revidera länets regionala utvecklingsstrategi, RUS. Värnamo kommun saknar tydliga kopplingar till och analys av hur detta program kommer att bidra till utvecklingsstrategins fem huvudområden; ett välmående län, ett attraktivt län, ett innovativt län, ett kompetent län och ett sammanlänkat län.

Frågor som bör belysas är till exempel, hur kommer trafikförsörjningsprogrammet att bidra till regional tillväxt och förstörade arbetsmarknadsregionen. Kommer det att finnas kopplingar mellan kommunhuvudorterna i hela regionen och kommer det att vara möjligt att resa kollektivt till och från orter med mindre än 1000 invånare?

Förslaget till Trafikförsörjningsprogram beskriver fem mål för år 2040 som länstrafiken ska arbeta för att uppnå. Målen är nästan identiska med målen i gällande trafikförsörjningsprogram (för år 2035), vilket innebär en mer defensiv målsättning än tidigare, när samma andel eller antal bara flyttas fram fem år. Värnamo kommun anser att målen borde vara mer offensiva eller att det åtminstone framgår tydligare varför nuvarande nivåer kvarstår.

Värnamo är länets näst största stad. Det är av stor vikt att det finns en snabb och tät trafik mellan Jönköping och Värnamo. Men det är också viktigt att det på ett bra sätt också går att resa mellan Värnamo och Växjö. Att det går att bo i Värnamo och studera eller jobba i Jönköping eller Växjö, men det är värt att notera att det också finns ett omvänt resande. Vi önskar att detta ska spegla sig i trafikupplägget mellan orterna. Det finns förbättringar att göra när det gäller trafik för dagspendlare från Värnamo till dessa orter och denna förbättring ligger väl i linje med behovet av att förstora arbetsmarknadsregionerna. Möjligheten att på ett bra sätt kunna resa med buss hela sträckan från Värnamo till Alvesta via Bor-Horda-Rydaholm behöver utvecklas för att ge möjlighet för fler att på ett bra och smidigt sätt kunna resa hållbart.

Specialiseringen av vården gör att alla sjukhus i regionen blir viktiga målpunkter för kollektivtrafik oavsett bostadsort. Vid dialogmötet lyftes möjligheten att resa mellan sjukhusen som en prioriterad fråga. Vi tycker att detta ligger väl i linje med behovet av att kunna resa kollektivt sträckan Värnamo -Vrigstad-Sävsjö och behovet av att binda samman de östra och sydvästra delarna av länet. Möjligheten att resa kollektivt på denna sträcka ger arbetsgivare bättre möjligheter att rekrytera kompetens från ett större område men ger även möjlighet till samarbete inom utbildningsverksamhet till exempel inom gymnasieskolan. Kollektivtrafik på sträckan Värnamo-Vrigstad-Sävsjö skulle ge boende längs sträckan ett alternativ till att resa med bil och samtidigt bidra till ökade arbets- och studiemöjligheter.

Järnvägssträckan Halmstad-Nässjö (HNJ) är strategiskt viktig då den knyter ihop regionen med hamnen i Halmstad. HNJ är också viktig för persontrafik då den ger möjlighet till arbets- och fritidsresor samt resor till och från högskolan i Halmstad.

Kriminalvården har ett pågående arbete med att etablera en ny anstalt norr om Värnamo. Etableringen av anstalten, som ska tas i bruk 2029, kommer att medföra ett behov av en väl utvecklad kollektivtrafik som går längs väg 846. I och runt Hörle finns även andra verksamheter som har behov av en kollektivtrafik som går via Hörle. Initialt kommer det att förberedas för trafikering med buss men på sikt finns det även behov av ett nytt tågstopp vid Hörle.

Det är bra att programmet pekar på behovet av god tillgänglighet, smidiga bytespunkter, täta avgångar och korta restider i de viktigaste stråken. Det lyfter också att det är viktigt för resenären att resandet är sömlöst över gränser, där trafik mellan kommuner och till andra län planeras lika noggrant som inom det egna länet. Däremot så tycker vi att det under rubriken strategier och framgångsfaktorer borde finnas med en punkt där kostnaden/priset för att resa kollektivt ingår som en faktor för att skapa kundnöjdhet och öka marknadsandelen.

En god tillgänglighet, smidiga byten och ett sömlöst resande är även viktigt i kopplingen mellan stadstrafiken och de som reser både från kransorterna i kommunen och från centralorterna. Det måste finnas goda möjligheter för resenärerna att ta sig vidare med stadstrafiken till olika målpunkter. En mer flexibel regiontrafik från kransorterna med möjlighet för exempelvis påstigning utan ”busshållplats” skulle troligtvis leda till ett ökat resande och minska behovet av serviceresor.

En del av de brister som lyft i yttrandet kanske kommer att redovisas i de bilagor som kommer att höra till trafikförsörjningsprogrammet men finns tillgängliga vid hanteringen remissen.

Värnamo kommun

Tobias Pettersson
Kommunstyrelsens ordförande

Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: Tobias Stig Samuel Pettersson

Date: 2025-10-13 14:31:36

BankID refno: 0199dd8d-d199-75f2-89ff-4088e4217dea



Ordförande : Tobias Pettersson

Kommunledningsförvaltningen
KS.2025.612

Klimat- och näringsdepartementet

Yttrande över av betänkandet Bättre förutsättningar för klimatanpassning (SOU 2025:51)

En remiss av betänkandet Bättre förutsättningar för klimatanpassning (SOU 2025:51) har inkommit. Kommunledningsförvaltningen har sammanställt svar utifrån synpunkter från samhällsbyggnadsförvaltningen (plan och bygg, miljö) och teknik- och fritidsförvaltningen (fastighet, VA).

8.1 Klimatanpassningsåtgärder som särskilt skäl för dispens från strandskyddet

Inga synpunkter.

8.2 Tillfälligt marktillträde för att skydda eller återställa väg och järnväg

Inga synpunkter.

8.3 Öppna dagvattenanordningar ska omfattas av ledningsrättslagen

VA-avdelningen välkomnar detta och anser att det kan vara bra att kunna skydda även öppna dagvattenlösningar med ledningsrätt. Mark- och exploateringsenheten påpekar dock att en ledningsrätt för exempelvis ett öppet dike blir mer av ett totalt ianspråktagande för dagvattenlösningen och då är det tveksamt till om ledningsrätt är bästa sättet.

8.4 Dagvattensystemets kapacitet ska regleras i lag

Kommunen dimensionerar dagvatten högre än tioårsregn på nybyggnation. Kommunen dimensionerar dagvattenanläggningar enligt Svenskt Vatten P:110. Beroende på vilken typ av bebyggelse det är så dimensionerar vi olika. Exempelvis centrum-bebyggelse har hårdare krav. Dessutom ingår här en klimatfaktor på 1,25. Däremot gamla dagvattensystem är inte alltid rätt dimensionerade då det ibland tillkommit bebyggelse som belastar våra system mer.

8.5 Va-huvudmannen ska lämna uppgifter om dagvattenssystemets kapacitet

Kommunen har datamodeller gällande dagvattenkapaciteten. Det bör inte vara svårt att lämna dylika uppgifter om så önskas. Att kommunen kan villkora klimatanpassningsåtgärder som fastighetsägare gör, om de påverkar VA-anläggningen negativt, ställer vi oss positiva till. Hur det ska gå till i praktiken ska bli spännande att se, men det vore önskvärt att kunna ställa kravet på fastighetsägaren.

8.6 Kommunen ska i översiktsplanen redovisa vilka klimatanpassningsåtgärder kommunen avser att initiera

Klimatanpassningsfrågor är komplexa och kräver en separat och fördjupad hantering men många kommuner har redan, eller avser att ta fram, en separat klimatanpassningsplan med tillhörande åtgärdsplan, i stället för att hantera dessa frågor i översiktsplanen. Den föreslagna lagändringen riskerar att göra översiktsplanen mer resurskrävande och administrativt betungande. Förslaget minskar översiktsplanens strategiska karaktär genom ökad detaljgrad. Den aktuella skrivningen bör tas bort ur lagförslaget, och kommunerna bör ges flexibilitet att hantera dessa frågor genom andra, mer ändamålsenliga styrdokument. Det finns en risk att avvägningen mellan olika intressen blir skev om klimatfrågor får för stor tyngd i översiktsplanen. Klimatanpassning är en viktig fråga, men bör inte ges en överdriven detaljeringsgrad som riskerar att tränga undan andra intressen.

8.7 Markreservat för klimatanpassningsanläggningar ska kunna införas i en detaljplan

Kommunerna tar redan hänsyn till klimatförändringar i detaljplanering. Att kräva markreservat för framtida klimatanpassningsåtgärder är problematiskt eftersom exakta åtgärder och omfattning ofta inte är kända långt i förväg. Det är svårt att förutse klimatförändringar över tid. Förslaget riskerar att göra detaljplaneprocessen långsammare och dyrare, samt skapa osäkerhet i planeringen utan tydliga tidsmässiga riktlinjer.

8.8 Möjligheten att villkora bygglov med en anläggning för klimatanpassning utökas

Inga synpunkter, men kommunen ställer sig positiv.

8.9 Kommunen ska ändra eller upphäva detaljplaner som medför för stora risker

Många äldre detaljplaner är inte anpassade till dagens klimatförutsättningar, men arbetet med att identifiera risker i befintliga planer är omfattande. Förslaget innebär betydande resursbehov (ekonomi, personal) utan motsvarande intäkter.

8.10 Kommunen ska tillhandahålla underlag när en fastighetsägare vill vidta åtgärder

Att tillhandahålla de kunskapsunderlag som finns till fastighetsägare/entreprenörer är idag en del av kommunens service, dock kan en större efterfrågan på denna typ av dokument öka arbetsbelastningen. Att enskilda fastighetsägare själva tar initiativ till att skydda sina byggnader från klimatförändringar är positivt och något som kommuner bör uppmuntra till och då även tillhandahålla det kunskapsunderlag som finns framtaget.

8.11 Föreskrifter om högsta inomhustemperatur för känsliga grupper

Utifrån ett tillsynsperspektiv blir det bara tydligare vilka krav kommunen kan ställa om det införs föreskrifter, så förslaget välkomnas. Även låga temperaturer borde ingå, även om det inte bedöms vara kopplat till klimatet.

10.4 - 10.6 Finansieringsmodell

Kommunen ställer oss positiv till förslaget, men kan se att det kan bli svårt att bestämma avgiften när det å ena sidan kan handla om ett område med miljöontomter och å andra sidan ett stugområde. Att hantera medfinansieringen olika beroende på fastighetsägare är heller inte optimalt.

Värnamo kommun

Tobias Pettersson
Kommunstyrelsens ordförande

Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: Tobias Stig Samuel Pettersson

Date: 2025-10-14 13:42:36

BankID refno: 0199e287-511e-7735-a7e7-f96909f26729



Tobias Pettersson

§ 194 Dnr: TFN.2024.254

Information om riktlinje för gatubelysning

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att godkänna informationen samt

att lämna informationen till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 1 april 2025 att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en riktlinje gällande gatubelysning, KF § 133.

Riktlinjen är nu framtagen och har fastställts av förvaltningschefen för teknik- och fritidsförvaltningen. Förvaltningen önskar informera teknik- och fritidsnämnden samt kommunstyrelsen om riktlinjen.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att godkänna informationen samt

att lämna informationen till kommunstyrelsen.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2024.254

Dnr:

Tjänsteskrivelse - Information om riktlinje för gatubelysning

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 1 april 2025 att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en riktlinje gällande gatubelysning, KF § 133.

Riktlinjen är nu framtagen och har fastställts av förvaltningschefen för teknik- och fritidsförvaltningen. Förvaltningen önskar informera teknik- och fritidsnämnden samt kommunstyrelsen om riktlinjen.

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att godkänna informationen samt

att lämna informationen till kommunstyrelsen.

Martin Eriksson
Avdelningschef gata och park

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Riktlinje - Gatubelysning

Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ägardirektiv, Föreskrifter, Kommunala taxor och avgifter.

Policy

Anger principer och värdegrundsbaserat förhållningssätt och tjänar som vägledning inom det aktuella området.

Plan

Beskriver strategier för arbetet med utvecklingen av Värnamo som kommun, och utvecklingsarbete inom kommunens organisation.

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

Beskriver hur förvaltning bedriver den befintliga verksamheten, eller ett visst område, så att den bedrivs effektivt och med god kvalitet.

Fastställd av: Förvaltningschef, teknik- och fritidsförvaltningen

Dokumentet gäller från: 2025-09-01

Dokumentet gäller för: Teknik- och fritidsförvaltningen

Dokumentansvarig: Förvaltningschef, teknik- och fritidsförvaltningen

Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade 1 april 2025 att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en riktlinje gällande gatubelysning, KF § 133.

Gatubelysning spelar en central roll i utvecklingen av trygga, tillgängliga och hållbara livsmiljöer. För Värnamo kommun är en effektiv och välplanerad belysning ett viktigt verktyg för att uppnå målen i Vision Värnamo 2035, där kommunen ska vara "en plats för livskraft, växtkraft och framtidstro". Vidare är det viktigt med attraktivitet och trygghet i hela kommunen både i tätorter och landsbygd.

Denna riktlinje syftar till att ge ett enhetligt och strategiskt ramverk för planering, installation, drift och underhåll av kommunens gatubelysning. Genom att integrera modern teknik, miljöhänsyn och estetik ska belysningen bidra till ett tryggare, vackrare och mer hållbart Värnamo.

Syfte

Syftet är att säkerställa en enhetlig, energieffektiv, underhållsrationell, säker och miljöanpassad belysning i Värnamo kommun.

Mål:

- Ökad trafiksäkerhet och trygghet i det offentliga rummet, främst vid kommunala vägar och allmänna platser.
- Minskad energiförbrukning och miljö- och klimatpåverkan.
- Underhållsrationell och kostnadseffektivitet.
- Anpassning till platsens karaktär och bevarandet av kulturmiljöer.

Organisation och ansvar

Tillämpningsområde

Riktlinjen gäller för:

- Kommunala vägar och gator
- Vägar med annan väghållare
- Gång- och cykelvägar
- Parker och torg
- Busshållplatser, gångpassager och övergångsställen
- Offentliga parkeringar

Principer för belysningsplanering

Säkerhet och trygghet

- Kommunal belysning ska gynna allmänna intressen framför enskilda.
- Oskyddade trafikanter ska prioriteras.
- Belysning ska prioriteras på platser med hög trafikintensitet och brottsutsatthet.
- Skolvägar, gångpassager och hållplatser ska ha särskilt god ljuskvalitet.

Miljö och energi

- Låg energiförbrukning ska eftersträvas.
- Armaturer ska vara mörkeranpassade och riktade för att minimera ljusspill.
- Smarta styrsystem som närvarosensorer eller tidstyrning rekommenderas.

Tillgänglighet och estetik

- Belysningens utformning ska bidra till ett välkomnande stadsrum.
- Enhetlig teknik och belysningssystem ska eftersträvas i hela kommunen.
Undantag från detta ska ske restriktivt och särskilt motiveras.

Drift och underhåll

- Alla anläggningar ska ha digital inventering, där placering och annan information kan återfinnas.
- Felanmälan ska vara möjlig via kommunens webb eller app.

Ansvar och roller

Aktör	Ansvar
Teknik- och fritidsförvaltningen	Ägare, planering, projektering, genomförande, drift och underhåll
Samhällsbyggnadsförvaltningen	Integrering med detaljplaner och stadsutveckling
Värnamo Energi AB	Utförande enligt kommunens tekniska krav

Ansvarig

Ansvarig för riktlinjen är förvaltningschef för teknik- och fritidsförvaltningen.

Uppföljning

Riktlinjen ska revideras vart fjärde år, eller vid större teknikutveckling.

Resultat ska följas upp via energirapportering och trygghetsmätningar.

Referenser

Denna riktlinje ska tillämpas tillsammans med följande styrdokument:

- Vision Värnamo 2035
- Plan för Värnamo kommuns miljöarbete 2023–2035
- Trafikplan för Värnamo kommun

§ 133 Dnr: KS.2025.224

Investeringsalternativ för gatubelysning

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att återremittera ärendet, och

att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en riktlinje gällande gatubelysning.

Ärendebeskrivning

Teknik- och fritidsförvaltningen tjänsteskrivelse den 14 februari

Den 10 september 2024 fick teknik- och fritidsnämnden information om omänt belysning och ledningsseparering och förvaltningen fick i uppdrag att återkomma med alternativa handlingsvägar och kostnader inför budgetberedningen 2026. Detta arbete har pågått sedan dess med utredningar, inventeringar och kostnadsberäkningar. Vid nämndens sammanträde 11 februari gavs en presentation kring vad förvaltningen har kommit fram till, samt information om de åtgärder som behöver påbörjas redan under år 2025. Nämnden fick också information om hur nya regelverk med nya elsäkerhetskrav till 2032 medför att ombyggnationer erfordras för de anläggningar som ska bibehållas samt även gällande trafiksäkerhetskrav. Teknik- och fritidsförvaltningen presenterar nu mer kompletta beslutsunderlag med budgetalternativ för perioden 2026–2032.

Värnamo kommun har i nuläget kommunala belysningsanläggningar i 60 olika orter på totalt 10 000 belysningspunkter. 2024 var de totala driftskostnaderna 7,3 miljoner kronor, fördelat på 3,7 miljoner kronor för el, 1,7 miljoner kronor för driftsreparationer samt 1,9 miljoner kronor för avskrivningar. Underhållsbudget genom raminvestering var 1 miljon kronor. En stor del av den nuvarande belysningsanläggningen har historiskt tillhört Sydkraft och överlämnades till kommuner och Trafikverket. Mycket av den ursprungliga belysningsanläggningen överensstämmer inte med nu gällande regelverk. Systemet verkar inte ha varit baserat på några fasta riktvärden. Den belysning som förvaltningen föreslår ska ses över och skapa riktvärden för är den redan befintliga belysningen.

Forts.

KS § 129 (forts)

Tre alternativ för ambitionsnivå kring bibehållande av kommunal belysning har framtagits, med respektive erforderligt investeringsbehov. Gräns vid 15 hus har tagits fram som ett alternativ då flera mindre, svårmotiverade anläggningar faller utanför denna gräns. Gräns vid 25 hus har tagits fram då den stämmer ganska bra överens med den storlek som ligger till grund för kommunala vägföreningar, verksamhetsområde för vatten och avlopp och tätbebyggt område.

Teknik- och fritidsnämndens beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutade den 25 februari 2025 § 38

att godkänna informationen samt

att lämna ärendet till kommunstyrelsen för aktualisering inför budgetberedningen för 2026.

Kommunstyrelsen beslutade den 18 mars 202, § 112 att bordlägga ärendet.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att återremittera ärendet, och

att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en riktlinje gällande belysning.

Beslut skickas till:

Teknik- och fritidsnämnden

§ 365 Dnr: KS.2025.748

Information om Riktlinje-gatubelysning

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar
att bordlägga ärendet.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 1 april 2025 att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en riktlinje gällande gatubelysning, KF § 133.

Riktlinjen är nu framtagen och har fastställts av förvaltningschefen för teknik- och fritidsförvaltningen. Förvaltningen önskar informera teknik- och fritidsnämnden samt kommunstyrelsen om riktlinjen.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att ärendet bordläggs.

Beslut skickas till: