

Styrelse/Nämnd: Kommunstyrelsen

Dag, tid: 2025-12-02, 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 | Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2022-2027 | KS.2025.839 | 3 - 12 |
| 7 | Presentation av riskanalys | | |
| 8 | Budgetuppföljning per den 31 oktober 2025 | KS.2025.905 | |

Beredningsärenden

- | | | | |
|----|---|-------------|-----------|
| 9 | Policy - Säljverksamhet | KS.2025.876 | 13 - 25 |
| 10 | Anvisning av medel till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 | KS.2025.851 | 26 - 28 |
| 11 | Slutredovisning av projekt Belysning Mossleskolan, projektnummer 231124 | KS.2025.891 | 29 - 37 |
| 12 | Markavtal Värnamo Energi särskild överenskommelse | KS.2025.893 | 38 - 43 |
| 13 | Remiss av Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037 | KS.2025.764 | 44 - 149 |
| 14 | Medborgarinitiativ - Cykelväg till Värnamo golfklubb | KS.2025.557 | 150 - 154 |

2025-12-02

2
2(2)

- | | | | |
|----|--|-------------|-----------|
| 15 | Granskningsrapport 2025 - Granskning av uppföljning av HVB för barn och unga | KS.2025.874 | 155 - 183 |
| 16 | Föreläggande enligt miljöbalken om provtagningsplan Ljusseveka 2:23 | KS.2023.663 | 184 - 195 |

Beslutsärenden

- | | | | |
|----|-------------------------------|-------------|-----------|
| 17 | Trafikplan för Värnamo kommun | KS.2025.538 | 196 - 247 |
|----|-------------------------------|-------------|-----------|

Anmälan delegation

- | | | | |
|----|--|-------------|-----------|
| 18 | Anmälda delegationsbeslut till kommunstyrelsen den 2 december 2025 | KS.2025.901 | 248 |
| 19 | Näringsutskottets protokoll 2025 | KS.2025.5 | 249 - 277 |
| 20 | Personalutskottets protokoll 2025 | KS.2025.91 | 278 - 315 |

Informationsärenden

- | | | | |
|----|---|-------------|-----------|
| 21 | IOP Värnamo Agenda 2030, återsrapportering 2025 | KS.2025.879 | 316 - 317 |
| 22 | Koldioxidbudget återsrapportering 2025 | KS.2025.880 | 318 - 365 |
| 23 | Meddelanden till kommunstyrelsen den 2 december | KS.2025.877 | 366 - 367 |
| 24 | Kommunalråden informerar | | |
| 25 | Övrigt | | |

Extra ärende

- | | | | |
|----|--|-------------|-----------|
| 26 | Riktlinje - Markupplåtelse jordbruk | KS.2025.884 | 368 - 374 |
| 27 | Riktlinje - Övrig markupplåtelse (ej jakt eller jordbruk) | KS.2025.885 | 375 - 384 |
| 28 | Taxa - Markupplåtelser, jordbruk och övriga markupplåtelser. | KS.2025.886 | 385 - 388 |

Tobias Pettersson
OrdförandeElin Alteborg
Sekreterare

Vattenmyndigheternas Åtgärdsprogram för vatten år 2022-2027

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun tillhör två vattendistrikt, Södra Östersjön och Västerhavet. Vart vattendistrikt har ett åtgärdsprogram som beskriver de problem som behöver, vilka de viktigaste källorna till problemen är och vilka åtgärder som myndigheter och kommuner ska sätta in. Åtgärdsprogrammen är verktyg för att uppnå de miljökvalitetsnormer som vattenmyndigheterna beslutat om. De är juridiskt bindande för myndigheter och kommuner och ska därför genomföras. Uppföljning av dessa åtgärdsprogram görs vartannat år genom enkät. Vattenmyndigheterna önskar att resultatet dras för kommunstyrelsen.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att godkänna informationen

Martina Palm
Miljöstrateg

Ulf Svensson
Kommundirektör

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.839

Utredning

Enkäten har i samförstånd besvarats av miljöchef, plan- och byggchef, VA-chef, kommunekolog och miljöstrateg.



VATTENMYNDIGHETERNA



Sammanfattningssida: Återrapportering kommunernas åtgärder

Uppföljning av kommunernas åtgärder inom Vattenmyndigheternas Åtgärdsprogram för vatten år 2022-2027.

Om enkätens utformning

Svara utifrån det arbete ni gjort 2024-2025.

Inledningsvis får du svara på ett antal grundläggande frågor om kommunen du arbetar för. Därefter följer ett antal frågor om ert egna åtgärdsarbete. En viktig del i svaren är att du själv ska skatta hur åtgärdsarbetet går. Använd gärna vårt [stöd till självutvärdering](#) som är tänkt att underlätta när du svarar.

För att börja enkäten trycker du på "Nästa". För att backa i enkäten, använd knappen "Föregående". Du kan pausa undersökningen och fortsätta senare utan att förlora dina svar. Följ anvisningarna i enkätverktyget. Det är viktigt att du sparar rätt länk för att kunna återuppta arbetet.

När du svarat på alla frågor, klicka i och bekräfta att du vill skicka in dina svar. Du kommer att få en bekräftelse via mejl.

Allra sist får du en sammanfattning av dina svar. Du kan välja att spara den som en pdf.

Frågor och svar

Läs gärna [svar på de vanligaste frågorna om enkäten](#).

Om du inte hittar svaret på din fråga, kontakta oss på Vattenmyndigheten.Norrboten@lansstyrelsen.se så hjälper vi er.

Sista svarsdag

Sista svarsdag är 30 december 2025.

Stort tack på förhand!

Information om svaranden

Vilken kommun svarar du för? *

Värnamo kommun

6

Välj det län kommunen tillhör *

Länsstyrelsen Jönköping

Välj vilket/vilka vattendistrikt kommunen tillhör *

Södra Östersjöns vattendistrikt

Västerhavets vattendistrikt

Har enkäten förankrats i kommunstyrelsen?

Svaren på enkäten kommer förankras i efterhand

Åtgärd 1 - Förvaltningsövergripande planering för åtgärdsprogrammets genomförande

1.1 På en 5-gradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet för förvaltningsövergripande planering, i er kommun? *

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden genomförs till mindre del	Åtgärden genomförs delvis	Åtgärden genomförs till stor del	Åtgärden genomförs fullt ut
☒	☐	☐	☐	☐

1.1.1 Motivera er gradering *

Vi saknar en central styrning men också bristande kunskap om vårt ansvar.

1.2 Vilka förutsättningar behöver för högre genomförandegrad? (Flera val möjliga)

Mer resurser

Utbildning av personal gällande vattenfrågor

Ökad kunskap om hur VISS och de digitala åtgärdsunderlagen kan användas i plan- och tillsynsarbete

Åtgärd 2 - Miljötillsyn och provning

2.1 På en femgradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet för miljöfarlig verksamhet? *

7

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden genomförs till mindre del	Åtgärden genomförs delvis	Åtgärden genomförs till stor del	Åtgärden genomförs fullt ut
☒	☐	☐	☐	☐

2.1.1 Motivera er gradering *

Arbetet är inte tillräckligt integrerat i tillsynen. Tillynen prioriteras inte utifrån vattenperspektivet, även om det genomförs i viss mån.

2.2 På en femgradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet för förorenade områden? *

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden har utförts till mindre del	Åtgärden har delvis utförts	Åtgärden har utförts till stor del	Åtgärden har genomförts fullt ut
☒	☐	☐	☐	☐

2.2.1 Motivera er gradering *

Arbetet är inte tillräckligt integrerat i tillsynen. Tillynen prioriteras inte utifrån vattenperspektivet, även om det genomförs i viss mån.

2.3 Om du tillhör någon av nedanstående kommuner saknas beräknat åtgärdsbehov samt vattenförekomster med risk att inte nå miljökvalitetsnormer på grund av jordbruket inom din kommun.

8

Svarar du för någon av följande kommuner?

Arjeplog

Kiruna

Gällivare

Jokkmokk

Kopparberg

Lycksele

Malung

Malå

Markaryd

Mora

Orsa

Ragunda

Smedjebacken

Storuman

Vilhelmina

Vindeln

Åsele

Älvdalen

Överkalix *

Nej

2.4 På en femgradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet för jordbruk? *

9

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden har utförts till mindre del	Åtgärden har delvis utförts	Åtgärden har utförts till stor del	Åtgärden har genomförts fullt ut
☒	☐	☐	☐	☐

2.4.1 Motivera er gradering *

Arbetet är inte tillräckligt integrerat i tillsynen. Tillynen prioriteras inte utifrån vattenperspektivet, även om det genomförs i viss mån.

2.5 Vilka förutsättningar behövs för högre genomförandegrad? (Flera val möjliga)

Mer resurser

Utbildning av personal gällande vattenfrågor

Ökad kunskap om hur VISS och de digitala åtgärdsunderlagen kan användas i plan- och tillsynsarbete

2.6 Har miljökvalitetsnormer för vatten använts som prioriteringsgrund i kommunens behovsutredning?

Nej

2.7 Har miljökvalitetsnormer för vatten använts som prioriteringsgrund i planering av den egeninitierade tillsynen i kommunens tillsynsplan?

Nej

Åtgärd 3 - Dricksvattenskydd

3.1 Finns det vattentäkter inom kommunens geografiska avgränsning med uttag över 10m³/dygn eller som försörjer fler än 50 personer? Dessa inkluderar även samfälligheter och allmänna vattentäkter där kommunen inte är huvudman. *

Ja

3.2 På en 5-gradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet för skydd av vattentäkter? *

10

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden har utförts till mindre del	Åtgärden har delvis utförts	Åtgärden har utförts till stor del	Åtgärden har genomförts fullt ut
☐	☐	☒	☐	☐

3.2.1 Motivera er gradering *

VI har skydd för alla våra vattentäkter, även om vissa har gamla föreskrifter.

3.3 På en 5-gradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet för översyn av vattenskyddsområden? *

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden har utförts till mindre del	Åtgärden har delvis utförts	Åtgärden har utförts till stor del	Åtgärden har genomförts fullt ut
☐	☐	☐	☐	☒

3.3.1 Motivera er gradering *

Översyn nyligen genomförd

3.4 Har kommunen tillsynsansvar över något eller flera vattenskyddsområden? *

Ja

3.5 På en 5-gradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet för tillsyn över vattenskyddsområden? *

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden har utförts till mindre del	Åtgärden har delvis utförts	Åtgärden har utförts till stor del	Åtgärden har genomförts fullt ut
☐	☐	☒	☐	☐

3.5.1 Motivera er gradering *

Det genomförs i den allmänna tillsynen

3.6 Har kommunen föreskrivit tillståndsplikt för vattentäkter enligt MB 9 kap 10§?

11

Nej, motivera varför
det har inte funnits något behov

3.8 På en 5-gradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet? (Flera val möjliga)

Ytterligare vägledning och stöd av Länsstyrelsen
Förbättringar av hur påverkansanalys, statusklassning, riskbedömning, åtgärdsanalys och miljökvalitetsnorm presenteras i VISS och digitala åtgärdsunderlagen

Åtgärd 4 - Fysisk planering enligt plan- och bygglagen

4.1 På en 5-gradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet? *

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden har utförts till mindre del	Åtgärden har delvis utförts	Åtgärden har utförts till stor del	Åtgärden har genomförts fullt ut
☐	☐	☒	☐	☐

4.1.1 Motivera er gradering *

Vattenperspektivet är delvis integrerat

4.2 Vilka förutsättningar behövs för högre genomförandegrad? (Flera val möjliga)

Ökad kunskap om hur miljökvalitetsnormer hanteras i plan- och tillsynsarbete

Åtgärd 5 – VA-plan inklusive dagvatten

5.1 På en 5-gradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet? *

12

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden har utförts till mindre del	Åtgärden har delvis utförts	Åtgärden har utförts till stor del	Åtgärden har genomförts fullt ut
☐	☐	☐	☐	☒

5.1.1 Motivera er gradering *

Väl integrerat i VA-plan

5.3 Har det skett samverkan för att beakta miljö kvalitetsnormer i VA-planeringen, i så fall med vilka? (Flera val möjliga)

Nej

Åtgärd 6 – Dioxiner från småskalig förbränning

6.1 På en 5-gradig skala, hur långt i måluppfyllelsen har ni nått i genomförandet? *

1	2	3	4	5
Åtgärden har inte utförts	Åtgärden har utförts till mindre del	Åtgärden har delvis utförts	Åtgärden har utförts till stor del	Åtgärden har genomförts fullt ut
☐	☐	☒	☐	☐

6.1.1 Motivera er gradering *

Vi har genomfört vissa åtgärder

6.2 Vilka förutsättningar behövs för högre genomförandegrad? (Flera val möjliga)

Mer resurser

Policy - kommunens säljverksamhet

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 2024-09-03 om åtgärder för att förstärka arbetet mot osund konkurrens. I skrivelsen konstaterades bland annat att Värnamo kommun har en viktig roll i arbetet med frågan att undvika osund konkurrens och konkurrensproblem för att främja ett gott lokalt företagsklimat. Kommunstyrelsen beslutade:

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att ta fram en policy för kommunens säljverksamhet,

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att inventera all säljverksamhet i Värnamo kommun,

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att efter genomförd inventering och utifrån antagen policy utvärdera vad som inte är lämpligt att bedriva i kommunal regi, så kallad osund konkurrens,

Att uppdra till kommunens näringslivschef att årligen bjuda in till dialog med näringslivet om konkurrenssituationen i kommunen,

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att säkerställa att dialog med näringslivet genomförs inför ny eller utökad säljverksamhet,

Att säkerställa att det finns en rutin för hur klagomål eller anmälningar från företag ska tas tillvara i kommunens organisation.

Kommuner och andra offentliga aktörer verkar under andra förutsättningar än privata företag. Detta gör att det finns en risk att konkurrensen snedvrids när kommuner och andra offentliga aktörer säljer varor och tjänster på en marknad. Konkurrenslagen reglerar därför offentlig säljverksamhet med syfte att säkerställa en fungerande konkurrens. En ny lag om offentlig säljverksamhet är också under utredning. Syftet är att ytterligare skärpa reglerna för att motverka osund konkurrens från offentliga aktörer.

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.876

Bedömning av vad som utgör en negativ påverkan på konkurrensen behöver göras i varje enskilt fall. En övergripande policy är därför ett bra stöd för kommunens verksamheter.

Policyn listar följande åtgärder för att motverka att kommunen bedriver säljverksamhet som innebär en konkurrensbegränsning:

- Återkommande översyn av kommunens externa säljverksamhet
- Det ska föras en dialog med näringslivet och finnas rutiner för att omhänderta klagomål
- Vid start av ny verksamhet ska konkurrensrätt och lämplighet kontrolleras.

Till policyn finns en riktlinje som mer detaljerat beskriver rutiner för att följa policyn. Beslut om riktlinje och tillhörande rutiner fattas av kommundirektören.

Avstämning har gjorts med kommunens ledningsgrupp och har också hanterats i kommunens näringsutskott.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att fastställa policy för säljverksamhet i Värnamo kommun,

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att när policyn är antagen återkomma med en inventering av all säljverksamhet i Värnamo kommun i enlighet med det tidigare uppdraget.

Johanna Svensson
Ekonomichef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Policy - Säljverksamhet



Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ågardirektiv, 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: Kommunfullmäktige

Datum: 20xx-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder

Dokumentansvarig: Ekonomichef och inköpschef,
Kommunledningsförvaltningen

Inledning

Värnamo kommun ska skapa bra förutsättningar för ett starkt näringsliv. En fungerande konkurrens leder till att företag kan startas, utvecklas och erbjuda varor och tjänster till bästa kvalitet och pris. Detta leder till innovation, ekonomisk tillväxt och ökad investeringsvilja. Ett starkt näringsliv är en viktig del för en attraktiv kommun.

Syfte

Den verksamhet kommunen bedriver ska inte snedvrida eller hämma en effektiv konkurrens. Syfte med denna policy är att säkerställa att kommunen inte bedriver säljverksamhet som begränsar konkurrensen.

Värnamo kommuns vision

Kommunfullmäktige har beslutat om visionen om ”Värnamo kommun den mänskliga tillväxtkommunen”. En sund konkurrens främjar ett bra företagsklimat i kommunen vilket är viktigt för kommunens tillväxt och ekonomi. Ett väl fungerade näringsliv och sund konkurrens främjar kommunens vision.

Bakgrund

Kommunen och andra offentliga aktörer verkar under andra förutsättningar än privata företag. Detta gör att det finns en påtaglig risk att konkurrensen snedvrids när kommuner och andra offentliga aktörer säljer varor och tjänster på en marknad. Konkurrenslagen reglerar därför offentlig säljverksamhet med syfte att säkerställa en fungerande konkurrens.

Åtgärder för att motverka konkurrensbegränsning

Nedan listas kommunens åtgärder för att motverka säljverksamhet som innebär en konkurrensbegränsning.

Återkommande översyn

Minst en gång under en mandatperiod ska samtliga nämnder inventera vilken extern försäljning som bedrivs i kommunen. En bedömning ska göras huruvida verksamheten är kommunalt kompetensrelaterad samt att ageranden inte strider mot konkurrenslagstiftning.

Dialog med näringslivet

Kommunen ska föra en kontinuerlig dialog kring konkurrensfrågor med representanter från näringslivet. Rutiner ska finnas för att omhänderta klagomål.

Start av ny verksamhet

Vid start av ny verksamhet eller utökning av befintlig ska konkurrensrätt och lämplighet kontrolleras. Det ska också föras en dialog med det lokala näringslivet.

Organisation och ansvar

Respektive nämnd och förvaltning ansvarar för att denna policy följs. Kommunstyrelsen (näringsutskottet) har det övergripande ansvaret att samordna och följa upp åtgärder.

Dokumentansvarig

Kommunfullmäktige ansvarar för policy säljverksamhet i Värnamo kommun. Ansvariga tjänstemän är ekonomichef och inköpschef på kommunledningsförvaltningen.

Revidering

Kommunens säljpolicy ses över och uppdateras varje mandatperiod.

Riktlinje - Säljverksamhet

Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ågardirektiv, 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: Kommundiktören XXXXX

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Samtliga förvaltningar i Värnamo kommun

Dokumentansvarig: Ekonomichef och inköpschef på kommunledningsförvaltningen

Bakgrund

Riktlinje säljverksamhet utgör ett komplement till Värnamo kommuns policy för säljverksamhet, antagen av kommunfullmäktige ÅÅMMDD. Riktlinjen beskriver hur förvaltningarna ska tillämpa policyn i den befintliga verksamheten.

Syfte

Syfte med riktlinjen är att säkerställa att kommunen inte bedriver säljverksamhet som begränsar konkurrensen.

Definition av säljverksamhet

Säljverksamhet innebär att kommunen erbjuder varor, tjänster eller andra nyttigheter på en marknad utanför den egna organisationen. Det har ingen betydelse om säljverksamheten är vinstdrivande eller inte.

Säljverksamhet i vissa fall

I vissa fall kan kommunen bedriva säljverksamhet som är konkurrensbegränsande. Verksamheter som ingår i det kommunala uppdraget kan inte förbjudas även om de skulle begränsa konkurrensen. Vidare kan kommunen bedriva säljverksamhet om det är försvarbart från allmän synpunkt. Det kan också vara neutralt för konkurrensen om kommunen upprätthåller service och annan infrastruktur på områden där det saknas utbud från privata företag. Enligt rättspraxis har kommunen också möjlighet att sälja tillfällig överskottskapacitet för att undvika kapitalförstöring om överskottet är tillfälligt och av mindre omfattning.

Återkommande översyn

Enligt kommunens policy för säljverksamhet ska samtliga nämnder, minst en gång under en mandatperiod, utvärdera vilken extern försäljning som bedrivs i kommunen. En bedömning ska göras huruvida verksamheten är kommunalt kompetensenlig samt att ageranden inte strider mot konkurrenslagstiftning. Kommunledningsförvaltningen ansvarar för att inventering genomförs. Om säljverksamhet bedrivs ska lämpligheten prövas i enlighet med Bilaga 1, ”Checklista för kommunal säljverksamhet”. Planering, utförande och analys ska göras i samråd med förvaltningarna. Inventering och analys redovisas till näringsutskottet. Dialog med näringslivet förs i lämpligt forum (frukostmöte, dialogmöte eller liknande).

Start av ny verksamhet

Enligt kommunens policy för säljverksamhet ska konkurrensrätt och lämplighet kontrolleras vid start av ny eller utökning av befintlig verksamhet. En dialog ska också föras med det lokala näringslivet.

Rutinen för att möta upp policyn görs enligt följande:

1. Förvaltningschefen är ansvarig för att checklista enligt bilaga 1, ”Checklista för kommunal säljverksamhet” gås igenom vid ny eller utökad verksamhet.
2. Om checklistan visar att ärendet ska stämmas av med kommunledning adresseras kommundirektör och inköpschef.
3. Frågan lyfts sedan på näringsutskottet för vidare dialog med näringslivet.

Dialog med näringslivet

Enligt kommunens policy för säljverksamhet ska en kontinuerlig dialog kring konkurrensfrågor föras med representanter från näringslivet. Rutiner ska finnas för att omhänderta klagomål. Kommundirektören tillser att uppdrag kring en kontinuerlig dialog med näringslivet fördelas. Dialog kan exempelvis göras i samband med rutiner för företagsdialoger.

Syftet med dialogen är att:

- Informera om inventering av befintlig säljverksamhet när så är aktuellt
- Informera om start av ny verksamhet eller utökning av befintlig
- Inhämta allmänna synpunkter kring hur det lokala näringslivet upplever konkurrenssituationen

Minnesanteckningar från dialogmötet ska delges näringsutskottet.

Synpunkter och eventuella klagomål kan också lämnas till kommunens Kontaktcenter via telefon, besök eller e-tjänst. Ansvarig ägare av synpunkten är kommunens inköpschef. Synpunkter och eventuella klagomål ska diarieföras och redovisas till näringsutskottet.

Organisation och ansvar

Kommundirektör och förvaltningschefer ansvarar för att denna riktlinje följs. Återkommande avstämningar görs i kommunens ledningsgrupp. Rapportering görs till kommunens näringsutskott.

Dokumentansvarig

Kommundirektören ansvarar för riktlinje säljverksamhet i Värnamo kommun.
Dokumentansvarig är ekonomichef och inköpschef på kommunledningsförvaltningen.

Uppföljning

Kommunens riktlinje ska ses över varje mandatperiod. Revidering ska göras senast 2029-12-31.

Bilaga 1. Checklista för kommunal säljverksamhet

1. Säljverksamhet

Erbjuder kommunen varor eller tjänster på den öppna marknaden?

- Om JA – gå vidare
- Om NEJ – verksamheten eller förfarandet omfattas inte av 3 kap. 27 § konkurrenslagen (2028:579)

2. Konkurrensbegränsning

Snedvrids eller hämmas konkurrensen av verksamheten? Utgå från hur den verksamhet som drivs påverkar förutsättningarna för en effektiv konkurrens även på lång sikt.

Exempel på konkurrensbegränsningar:

- Underprissättning
- Vägran att ge tillträde till nödvändig nytthet
- Kommunen drar oerättigade fördelar i sin säljverksamhet
- Privata företags tillväxt och utveckling hämmas i övrigt av den kommunala säljverksamheten

- Om JA – gå vidare
- Om NEJ – säljverksamheten eller förfarandet omfattas inte av 3 kap. 27 § konkurrenslagen.

3. Gör en bedömning om utvärdering ska göras av säljverksamheten i sin helhet eller om utvärdering ska göras av ett specifikt förfarande i säljverksamheten.

Säljverksamhet = en verksamhet som bedrivs på en konkurrensutsatt marknad, exempelvis hotellverksamhet (VAD)

Ett förfarande i en säljverksamhet = säljverksamheten i sig kan vara motiverad men ett specifikt förfarande snedvrider förutsättningarna för en effektiv konkurrens, exempelvis underprissättning, subventioner, diskriminering (HUR)

- Om utvärdering ska göras av en säljverksamhet (VAD), gå till 3.1.
- Om utvärdering ska göras av ett förfarande i en säljverksamhet (HUR) gå till 3.2.

3.1 Är säljverksamheten kompetensenlig?

Med kompetensenlig menas att det är en verksamhet som enligt kommunallagen är tillåten att bedriva på affärsmässiga grunder.

- Om JA – verksamheten omfattas inte av 3 kap. 27 § konkurrenslagen.
- Om NEJ – gå vidare till 4.

3.2 Är förfarandet försvarbart utifrån allmän synpunkt?

Fundera om motivet för förfarandet är så angeläget att agerandet kan accepteras? Är motivet internt (exempelvis behålla personal) är agerandet inte försvarbart. Är motivet externt (ett viktigt allmänt intresse) kan agerandet vara försvarbart. Fundera också på om det finns mindre konkurrensbegränsande möjligheter att tillgodose det skyddsvärda intresset.

- Om JA – förfarandet omfattas inte av 3 kap. 27 § konkurrenslagen.
- Om NEJ - gå vidare till 4.

4. Resultat

Om svaret på ovanstående frågor pekar mot att förfarandet eller säljverksamheten omfattas av reglerna i konkurrenslagen, bör kommunen avsluta eller ändra säljverksamheten.

Råder oklarheter kontakta kommundirektör och inköpschef för vidare avstämning och dialog.

§ 227 Dnr: TFN.2025.418

Anvisning av medel till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 4 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Ärendebeskrivning

Påslunds reningsverk är i behov av en gasmotor för att kunna nyttja biogasen fullt ut. Gasmotorn ska drivas av biogas och den driver en generator som tillverkar el och värme till Påslunds reningsverk. Med gasmotorn i drift minskas avsevärt fackling (en industriprocess som innebär att bränna överskottsgas) av biogasen, speciellt sommartid.

I investeringsbudgeten 2025 finns 4 miljoner kronor avsatta till utredning och projektering av projektet samt byggande, 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 4 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

**Tjänsteskrivelse - Anvisning av medel till projekt
Gasmotor Påslund, projektnummer 303020****Ärendebeskrivning**

Påslunds reningsverk är i behov av en gasmotor för att kunna nyttja biogasen fullt ut. Gasmotorn ska drivas av biogas och den driver en generator som tillverkar el och värme till Påslunds reningsverk. Med gasmotorn i drift minskas avsevärt fackling (en industriprocess som innebär att bränna överskottsgas) av biogasen, speciellt sommartid.

I investeringsbudgeten 2025 finns 4 miljoner kronor avsatta till utredning och projektering av projektet samt byggande, 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 4 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 samt

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

Johan Virdung
Driftschef VA

Antti Vähäkari
Avdelningschef VA

Gasmotor Påslund		Projektblad nr KF:	KF160
		Projektbladnr Förv:	
		Upprättad den:	2021-03-24
		Upprättad av:	Antti Vähäkari
		Reviderad den:	2024-02-12
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):	TFN	Projektnr i Ek.sys:	Nytt
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)

Påslunds reningsverk är i behov av en gasmotor för att kunna nyttja biogasen fullt ut. Gasmotorn ska drivas av biogas och den driver en generator som tillverkar el och värme till Påslunds reningsverk. Med gasmotorn i drift minskar vi avsevärt fackling av biogasen, speciellt sommartid.



Avloppsreningsverk

Beskrivning av investeringsprojektet:

En gasmotor till Påslunds reningsverk för att tillverka el och värme av biogas.Tidigareläggs till 2025. Utredning är startad av Sweco för att se om det finns lönsamhet i en gasmotor.

Nykeltal		
Driftskostnadsjustering/år:	100	tkr/år
Längd (m):		m
Yta (m ²):		m ²
Antal:		
Kapitaltjänskost.just/år:	400	tkr/år
Avskrivningstid (genomsnitt):	15	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	4 000	
Investeringsplan	2026		
Investeringsplan	2027		
Investeringsplan	2028		
Investeringsplan	2029		
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		4 000	

§ 233 Dnr: TFN.2025.415

Slutredovisning av projekt Belysning Mossleskolan, projektnummer 231124

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

- att** föreslå kommunstyrelsen att godkänna teknik- och fritidsförvaltningens slutredovisning av projekt belysning Mossleskolan, projektnummer 231124 samt
- att** överskottet på 14 295 kronor regleras mot projekt Övergripande årliga anslag fastighetsavdelningen, projektnummer 231000.

Ärendebeskrivning

Projektet belysning Mossleskolan är färdigställt och ska redovisas till teknik- och fritidsnämnden. Projektet omfattade byte av äldre belysning som byttes till modernare belysning inklusive styrning. Befintlig ledbelysning som inte hade någon automatisk belysningsstyrning kompletterades med närvarosensorer.

Ekonomi

Budget	1 000 000 kr
Kostnader	985 705 kr
Överskott på projektet	14 295 kr

Sammanfattning

Arbetet har utförts delvis under ordinarie skoltid och i nära samarbete med verksamheterna. Detta har fungerat smidigt. Det har inte uppdagats något oväntat vid renoveringen av lokalerna, utan arbetet har kunnat genomföras enligt planering. Cirka 335 belysningsarmaturer på skolan har bytts ut. Ett fåtal armaturer i källaren återstår att byta i framtiden. Effekten av byte av belysningen är beräknad till en besparing om cirka 70 000 kronor per år.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

- att** föreslå kommunstyrelsen att godkänna teknik- och fritidsförvaltningens slutredovisning av projekt belysning Mossleskolan, projektnummer 231124 samt
- att** överskottet på 14 295 kronor regleras mot projekt Övergripande årliga anslag fastighetsavdelningen, projektnummer 231000.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse - Slutredovisning av projekt Belysning Mossleskolan, projektnummer 231124

Ärendebeskrivning

Projektet belysning Mossleskolan är färdigställt och ska redovisas till teknik- och fritidsnämnden. Projektet omfattade byte av äldre belysning som byttes till modernare belysning inklusive styrning. Befintlig ledbelysning som inte hade någon automatisk belysningsstyrning kompletterades med närvarosensorer.

Medel till projekt har anvisats från projekten Övergripande årligt anslag fastighetsavdelningen, projektnummer 231000, samtliga medel är intecknade för året, samt från projekt Riktade energisparprojekt, projektnummer 231126 där samtliga medel är intecknade.

Beställare av projektet

Teknik- och fritidsförvaltningen

Entreprenadform

I byggbranschen används två olika standardavtal:

- AB04 står för Allmänna bestämmelser 2004, som innebär att beställaren tar fram handlingar, ritningar, beskrivningar och även ansvarar för funktion och lösning, även kallat färdig handling.
- ABT06 står för Allmänna bestämmelser för totalentreprenader 2006, som innebär att beställaren beskriver en önskad funktion och entreprenören tar fram handlingar och ansvarar för att rätt funktions finns, även kallat totalentreprenad.

Det aktuella projektet har haft entreprenadformen ABT06.

Historik, tider och information

Projektstart år 2025

Projektslut 2025-08-11

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.415

Dnr:

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

Beslut Tfn § 6, 2025 från projekt 231000 Årliga

Anslag fastighetsavdelningen 500 000 kr

Beslut Kf § 130, 2025 från projekt 231126

Riktade energisparprojekt 500 000 kr

Total budget 1 000 000 kr

Kostnader 2024 6 063 kr

Kostnader 2025 979 642 kr

Totalkostnader 985 705 kr

Överskott på projektet 14 295 kr**Sammanfattning**

Arbetet har utförts delvis under ordinarie skoltid och i nära samarbete med verksamheterna. Detta har fungerat smidigt. Det har inte uppdagats något oväntat vid renoveringen av lokalerna, utan arbetet har kunnat genomföras enligt planering. Cirka 335 belysningsarmaturer på skolan har bytts ut. Ett fåtal armaturer i källaren återstår att byta i framtiden. Effekten av byte av belysningen är beräknad till en besparing om cirka 70 000 kronor per år.

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att godkänna teknik- och fritidsförvaltningens slutredovisning av projekt belysning Mossleskolan, projektnummer 231124

att överskottet på 14 295 kronor regleras mot projekt Övergripande årliga anslag fastighetsavdelningen, projektnummer 231000

Per Nordin
El-ingenjörStefan Åberg Malmer
Avdelningschef fastighet

Teknik- och fritidsförvaltningen

 Teknik- och fritidsnämnden
 TFN.2025.415

Dnr:

Utredning

Tabell som visar anvisningar av medel från projekt
 Övergripande årliga anslag fastighetsavdelningen,
 projektnummer 231000:

Investeringsbudget	2025		8 300 000 kr	Årligt anslag
Ombudgeterat	2024		0 kr	Beslut
Slutredovisning	231117	Gröndalsskolan renovering idrottshall	53 548 kr	Tfn§12
	231120	Nylunds förskola takbyte	55 950 kr	Tfn§13
	231122	Duschutrymme simhall	95 217 kr	Tfn§14
	231087	Bredaryds skola fjärrvärme skolidrottshall	-219 562 kr	Tfn§140
	231123	Belysning Rörstorpsskolan hus ABC	24 817 kr	Tfn§141
	231136	Borbacka gårdshus belysning med mera	48 332 kr	
	231132	Rydaholm skola belysning med mera	-19 136 kr	
	231124	Belysning Mossleskolan	14 295 kr	
	231125	Belysning och akustikpanel Forsheda högstadie	-84 098 kr	
Projekt	231125	Belysning och akustiktak Forsheda högstadieskola	-650 000 kr	
	231123	Belysning Rörstorpsskolan hus ABC	-650 000kr	
	231129	Fönster och markiser Bredaryd skola	-1 200 000 kr	
	231131	Byte ventilation och styr Enehagens skola	-2 000 000 kr	
	231070	Lokalanpassning Stadshuset	-100 000 kr	
	231132	Rydaholm skola byte belysning och renovering klassrum	-650 000 kr	
	231136	Borbacka skola gårdshus belysning, golv och målning	-850 000 kr	
	231139	Finnvedsskolan nytt tak hus C	-1 200 000 kr	

Teknik- och fritidsförvaltningen

 Teknik- och fritidsnämnden
 TFN.2025.415

Dnr:

	231124	Belysning Mossleskolan	-500 000 kr	
	231138	Byte aggregat Hanahöjskolan idrottshall	-472 000 kr	
		Återstår att fördela	- 2 637 kr	

Tabell som visar anvisningar av medel från projekt Riktade energisparprojekt, projektnummer 231126:

Investeringsbudget	2025		4 000 000 kr	Årligt anslag
Ombudgeterat	2024	Nytt projekt från 2025		Beslut
	231138	Hanahöjskolan byte aggregat	-500 000 kr	Kf§130
	231128	Räddningstjänsten byte belysning	-500 000 kr	Kf§130
	231124	Belysning Mossleskolan	-500 000 kr	Kf§130
	231134	Bredaryd skola ventilation	-500 000 kr	Kf§130
	231130	Exposkolan ventilation och belysning hus H idrottshall.	-2 000 000kr	Kf§130
		Återstår att fördela	0 kr	

Förtydligande av projektkostnader för projekt Belysning Mossleskolan, projektnummer 231124

	År		
		Budget & övriga intäkter	Utfall
Anvisade medel/utfall	202		6 063
	2025	1 000 000	979 642
Totalinvestering		1 000 000	985 705
Överskott på projektet			14 295 kr

Övergripande, Årligt anslag Fastighetsavdelningen		Projektblad nr KF:	TFN 250
		Projektbladnr Förv:	
		Upprättad den:	2024-03-05
		Upprättad av:	Stefan Åberg
		Reviderad den:	
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):	TFN	Projektnr i Ek.sys:	231000
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:	Se beskrivning
		Energi-och klimatrådgivning:	Se beskrivning

Beskriv process från behov till förslag enligt riktlinjer för investeringsprocess:

(tänk om→optimera→bygg om→bygg nytt)

Utvärderas i respektive delprojekt	
Nettoeffekt på driftbudget för beställaren:	.+/- 0

Beskrivning av investeringsprojektet:

Varje år får Teknik- och fritidsförvaltningen ett övergripande årligt anslag till fastighetsavdelningen. Grundfördelning av belopp är inriktningsvis enligt nedan men omfördelas utifrån behov. Projekt som ingår är Energispårgårdar, Oförutsedda fastsighetsinvesteringar, Säkerhetshöjande åtgärder enligt larpolicy, Ventilationsombyggnader och Planerat fastighetsunderhåll. (Tidigare TU050, 051, 053, 054, 056)

Nykeltal		
Nybyggnadsyta:	0	m ²
Ombyggnadsyta:	0	m ²
Driftkostnadsjustering/år:	0	tkr/år
Kapitaltjänstkost.just/år:		tkr/år
Evakueringskostnad:	0	tkr
Avskrivningstid (genomsnitt):	15-25	år
Kalkylnivå 0-3:	X	

	År	Kostnad i tkr	
		Budget	Utfall tom 231231
Anvisade medel/utfall	tom 2023	Årligt	Årligt anslag
Investering beslutad	2024	24 800	
Investeringsbudget	2025	25 300	
Investeringsplan	2026	27 300	
Investeringsplan	2027	28 300	
Investeringsplan	2028	29 300	
Investeringsplan	2029	30 000	
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		165 000	

Kolumn1	35
	0
	0,05
	0,1
	0,15
	0,2
	0,25
	0,3

Förutsättningar: Exemperl LED mot LED med styrning
Anläggning: Mossle sk 2025
Företag: Vmo Kommun
Kontakt: P Nordin

Befintlig anläggning

Område	Antal ljuskällor	W/ljuskälla	Antal armaturer	Don	Total effekt inkl reaktor	Brinntid/dygn	Antal dygn/år	kWh
lysrör	2	36	335	10%	26532	10	220	58370
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
Antal Ljuskällor		670	Ljuskällans Livslängd h:		12000		Summa kWh	58 370
Kostnad Ljuskälla:		0					Pris / kWh	170
Kostnad Ljuskällebyte (arb. kostnad):		100					Summa Energikostnad kr	99 230 kr
Antal ljuskällebyten / år:		0,18						
Årlig kostnad kr för ljuskällor:		12283,3333						

Ny anläggning

Område	Antal ljuskällor	W/ljuskälla	Antal armaturer	Styrning	Effekt inkl reaktor	Brinntid	Antal dygn/år	kWh
Led 40w	1	40	335	ja	13400	6	220	17688
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
					0			0
Antal Ljuskällor/Armaturer		100	Ljuskällans Livslängd h:		100000		Summa kWh	17688
Kostnad Ljuskälla:							Pris / kWh	170
Kostnad Ljuskällebyte (arb. kostnad):							Summa Energikostnad kr	30 070 kr
Antal ljuskällebyten / år:		0,01	Reducering av energiförbrukning vid styrning: Se Ljus & Rum kap.10 för schablonvärden.					
Årlig kostnad kr för ljuskällor:		0	Exempel kontor. Närvaro 0,8. Dagsljus 0,75. Närvaro+Dagsljus 0,6					

Resultat och sammanställning

Befintlig anläggning		
Kostnad inkl. ljuskälla	58 370	KWh/år
	111 513	Kr / år
	5 837	Kg CO²/år

Investering		
Armaturer (inkl ljuskälla)		Kr
Installation	1 000 000	Kr
Övrigt		Kr
Totalt	1 000 000	Kr

Besparing per år		
	40 682	Kwh
	81 443	kr
	73%	
	4 068	Kg CO²/år

Tabell drifttider

Lokaltyp	[tim/år]	Ljuskällaklass/Don
Kontor	2 500	A 0-5%
Skolor	2 000	B 5-10%
Sporthallar	4 000	C 10-15%
Hotell	5 000	D 15-25%
Restaurang	2 500	E 25-30%
Industri	4 000	Enligt EEI 874/2012
Butik	5 000	
Sjukhus	5 000	Enligt SS-EN 15193

Ny anläggning		
Kostnad inkl. ljuskällor	17 688	KWh/år
	30 070	Kr/år
	1 769	Kg CO²/år



Återbetalningstid	12,3	År
-------------------	------	----

Markavtal Värnamo Energi särskild överenskommelse

Ärendebeskrivning

Med anledning av markarbeten för utbyggnad av södra infarten (Malmövägen) och markarbeten inför nytt polishus behöver Värnamo Energi flytta befintlig anläggningar/ledningar till annat läge. I tidigare upprättat markavtal från år 2003 mellan Värnamo kommun, Värnamo Energi AB och Värnamo Elnät AB finns en grundöverenskommelse om fördelning av kostnader i samband med flytt av anläggning. I det fall flytt av anläggning utgör en större åtgärd skall särskild överenskommelse träffas om arbetenas omfattning och utförande.

I samråd med det kommunala bolaget har det bedömts vara rimligt att basera fördelning av kostnader på kvarvarande livslängd på befintlig anläggning. Detta resulterar i en kostnadsfördelning där kommunen står för 80 procent av utgifter för ledningsflytten, cirka 2 000 000 kronor och Värnamo Energi AB/ Värnamo elnät AB står för 20 procent av utgifter för ledningsflytten, cirka 500 000 kronor. Kommunens utgifter hanteras inom befintligt investeringsprojekt för "Södra Infarten, Värnamo Polishus", projektnummer 420009.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att: godkänna kostnadsfördelning för flytt av Värnamo Energi ledningar i samband med exploateringsprojektet för polishus och nytt område för kontor/handel utmed Malmövägen.

Värnamo kommun står för 80 procent och Värnamo Energi för 20 procent av total kostnad.

Jan Lindeberg
Enhetschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

MARKAVTAL

TK 212-202³⁹
81

§ 1 PARTER

Värnamo kommun (212000-0555) 331 83 Värnamo, nedan kallad kommunen

Värnamo Energi AB (556052-6872) Box 2268, 331 02 Värnamo nedan kallad bolaget

Värnamo Elnät AB (556528-0566) Box 22 68, 331 02 Värnamo nedan kallad elnätet

TK deb och A.
dar in på 212

§ 2 OMFATTNING

Detta avtal avser upplåtelse av mark som ägs av kommunen för distributionsanläggningar för el, gas, fjärrvärme samt kommunikation och kanalisation för sådan verksamhet.

Distributionsanläggningarna benämns nedan anläggningarna.

ANLÄGGNINGAR PÅ KOMMUNENS MARK

§ 3 MARKUPPLÅTELSE

Kommunen medger bolaget/elnetet rätt att på allmän platsmark som ägs av kommunen bibehålla och förnya befintliga anläggningar. Efter skriftligt medgivande (se mall, bilaga 1) från kommunen medges också bolaget/elnetet rätt att lokalisera nya anläggningar på allmän platsmark.

På annan mark än allmän platsmark som ägs av kommunen har bolaget/elnetet rätt att efter skriftligt medgivande (se mall, bilaga 1) från kommunen bygga ut och bibehålla anläggningar. Kommunen har rätt att i sådana fall besluta om i vilken juridisk form sådana upplåtelser skall ske. Kommunen skall äga rätt att ta ut ersättning för markupplåtelse i enlighet med normal praxis.

Vid val av lokalisering av anläggning skall bolaget/elnetet generellt sett eftersträva att föreslå anläggningar på mark som kommunen bedömer inte ha eller bedömer få framtida betydelse vid olika former av exploatering/ändrad markanvändning. Bolaget/elnetet skall också i möjligaste mån anpassa utformningen av kabelskåp och nätstationer till omgivning.

Bolaget/elnetet ansvarar för och bekostar att andra erforderliga tillstånd inhämtas hos berörda myndigheter och övriga intressenter i området. Medgivande enligt denna punkt avser således endast markupplåtelsen.

Bolaget/elnetets rätt att nyttja kommunal mark enligt detta avtal utgör inget hinder för kommunen eller annan anläggningsägare att disponera marken eller utföra erforderligt arbete i eller på marken. Samråd ska i sådana fall ske med bolaget/elnetet.

ERSÄTTNING

§ 4
ERSÄTTNING
(ALLMÄN
PLATSMARK)

Bolaget skall för sin rätt att bibehålla anläggningar på allmän platsmark enligt detta avtal, betala en årlig ersättning till kommunen om

Sjuttiotusen /70.000:-/kronor

Elnätet skall för sin rätt att bibehålla anläggningar på allmän platsmark enligt detta avtal betala en årlig ersättning till kommunen om

Trettiofemtusen /35 000:-/ kronor

Ovanstående ersättningar är anpassade till konsumentprisindex (totalindex med 1980 som basår) för mars månad 2003 (basta 279,8). Skulle indextalet någon påföljande mars månad ha ändrats i förhållande till bastalet, skall ovanstående ersättningar justeras med samma procenttal. Avgiftsändring sker alltid fr o m den 1 juni efter det att marsindex samma år föranlett omräkning. Ersättningarna skall aldrig sättas lägre än de ursprungliga ersättningarna.

Ersättningarna erlägges mot faktura den 1 juni varje år.

ARBETEN PÅ KOMMUNENS MARK M M

§ 5
TILLSTÅND

Vid nyanläggande och omfattande underhållsarbeten skall bolaget/elnetet inhämta medgivande till nyttjande av kommunal mark (se mall, bilaga 1) Innan reparationsarbeten påbörjas skall kommunens tekniska kontor informeras.

§ 6
ARBETETS
BEDRIVANDE

Bolagets/Elnätets arbeten skall utföras med största möjliga skyndsamhet och på ett sådant sätt att minsta möjliga olägenhet vållas kommunen, annan anläggningshavare eller allmänheten.

§ 7
ANLÄGGNINGS-
ARBETEN M M

I de fall parternas anläggningsarbeten innebär samförläggning eller annan samverkan som är till gagn för parterna, skall anläggningsarbetena på kommunal mark utföras av kommunen.

Särskilt kontrakt om anläggningsarbetena skall upprättas mellan berörda parter innan anläggningsarbetena påbörjas. I det fall ett gällande *Avtal om anläggningsarbeten* finns mellan parterna skall detta ligga till grund för kontraktet.

Om annan än kommunen skall utföra de avslutande återställningsarbetena får detta ske först efter överenskommelse mellan parterna. Då en sådan överenskommelse träffas kommer det i denna att preciseras de kvalitetskrav och övriga villkor som kommunen ställer för återställningsarbetet. När kommunen skall återställa mark efter att bolaget/elnetet utfört endast mindre reparationsarbeten skall kommunens (tekniska kontorets) prislista för lagningsarbeten ligga till grund för en ev överenskommelse.

Oavsett om kommunen eller annan utför de avslutande återställningsarbetena skall trafik- och gångytor återställas enligt Mark AMA 83 D7.1. Ersättning till kommunen skall i båda varianterna också innefatta ersättning för fördyrat underhåll.

FLYTTNING AV ANLÄGGNING

§ 8 FLYTTNING

Om det vid en samlad bedömning t ex vid planläggning, planändring eller andra ändrade förhållanden bedöms nödvändigt att flytta eller ändra anläggning som tillhör bolaget/el nätet skall bolaget/el nätet flytta anläggningen till annat läge.

Beroende på hur många år som förflutit från det att kommunen medgivit lokaliseringen av bolagets/el nätet anläggning till dess att kommunen begär att anläggningen skall flyttas erlägger respektive part följande del av de totala kostnaderna.

För fjärrvärme, gas, gasol med tillhörande anordningar

Tid	Kommunen	Bolaget
Mindre än 5 år	100%	0%
Mer än 5 år men mindre än 15 år	50%	50%
Mer än 15 år	0%	100%

För övriga anläggningar, ledningar, kablar

Blir det nödvändigt att flytta eller ändra en anläggning som tillhör bolaget/el nätet skall följande gälla:

Tid	Kommunen	Bolaget/Elnätet
Mindre än 3 år	100%	0%
Mer än 3 år men mindre än 5 år	50%	50%
Mer än 5 år	0%	100%

I fråga om större åtgärder skall särskild överenskommelse träffas om arbetenas omfattning och utförande.

Bolaget/el nätet skall dock alltid utföra mindre anpassningsarbeten på egen bekostnad.

Innan flyttningsarbete påbörjas skall parternas fördelning av kostnaderna konkretiseras. I det fall kontrakt angående anläggningsarbeten skall upprättas mellan parterna skall kostnadsfördelningen beaktas i kontraktet. I annat fall skall en särskild överenskommelse träffas.

DOKUMENTATION, MBK, VISNING

§ 9
INMÄTNING

Parterna tillhandahåller utan ersättning tillgängliga och erforderliga kartor över ledningsnät och andra anläggningar.

Bolagets/elnetets nyttjande av kommunens kartor och stomnät för projektering, byggande och dokumentation av ledningar och anläggningar regleras i separat MBK-avtal.

Bolaget/elnetet skall svara för inmätning i öppen schakt av de utlagda ledningarnas verkliga lägen. Inmätningarna skall ske från kommunens stomnät i plan och höjd med den kvalitet som anges i anvisningarna i Handbok till Mätningsskugörelsen, HMK.

Bolaget/elnetet skall till kommunen fortlöpande redovisa dessa uppgifter digitalt i av kommunen använt koordinatsystem för inläggning på kommunal lägeskarta för ledningar.

§ 10
VISNING

Vid parts arbete skall övriga parter senast två arbetsdagar efter anmaning kostnadsfritt på marken ange de egna ledningarnas/kablarnas lägen. Ledningskarta kan ersätta visning om parterna är överens därom.

I akuta situationer skall visning utföras omgående.

ÖVRIGT

§ 11
ÖVERLÅTELSE

Om kommunen överlåter mark som berör bolagets/elnetets rätt enligt detta avtal skall kommunen i förhållande till förvärvaren göra förbehåll för bolagets/elnetets rätt enligt detta avtal. Kommunens skyldighet enligt denna punkt gäller under förutsättning av bolagets/elnetets anläggning finns på kommunens ledningskartor då avtal om marköverlåtelse upprättas. Bolagets/elnetets rätt att bibehålla anläggning skall ske utan att ersättning för markintrång erläggs.

Bolaget/elnetet har inte rätt att överlåta detta avtal eller del därav till annan.

§ 12
LEDNINGSRÄTT

Bolaget/elnetet förbinder sig att för sina anläggningar inte begära ledningsrätt enligt ledningsrättslagen, såvida inte annat överenskommes.

§ 13
VÄSENTLIGT
ÄNDRADE
FÖRHÅLLANDEN

Om det under avtalstiden inträder väsentligt ändrade förhållanden, t ex genom en branschöverenskommelse mellan Svensk Energi och Svenska kommunförbundet, förbinder sig parterna att ta upp en diskussion och ev omförhandla avtalet eller del av avtalet som berörs av förändring. Det skall då beaktas att villkoren i detta avtal skall ses som en helhet varför ändringar i en paragraf kan föranleda ändringar i en annan.

thg

§ 14
AVTALSTID

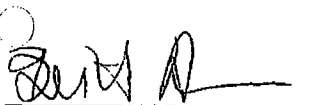
Detta avtal gäller från och med den 1 januari 2004 till och med den 31 december 2013 med förlängning i femårsperioder om inte skriftlig uppsägning sker senast två (2) år före den för löpande avtalsperiodens utgång.

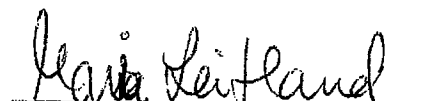
§ 15
FÖRUT-
SÄTTNING

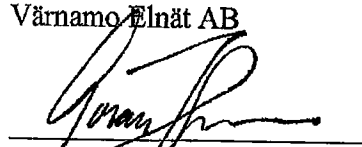
Detta avtal är giltigt endast under förutsättning av samtliga parter godkännande

Av detta avtal har upprättats tre exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

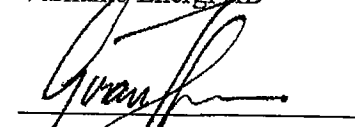
Värnamo den 11/12 2003
Värnamo kommun


Britta Andersson
Exploateringschef


Maria Leifland KS ordf
Värnamo den 19/12 2003
Värnamo Elnät AB


Göran Hansson VD

Värnamo den 19/12 2003
Värnamo Energi AB


Göran Hansson VD

Kommunledningsförvaltningen
KS.2025.764

Kommunstyrelsen

Yttrande över förslag till regional transportplan Jönköpings län

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län håller på att ta fram en ny regional transportplan för perioden 2026–2037. Värnamo kommun har fått förslaget på remiss.

Sammanfattning av förslaget

Transportinfrastruktur utgör en viktig grundförutsättning för ett välfungerande och långsiktigt hållbart samhälle. Det påverkar vardagen för medborgare, näringslivets konkurrenskraft och regionens långsiktiga attraktivitet.

För att kombinera nationella och lokala behov är planeringen av den statliga transportinfrastrukturen uppdelad på två planer, nationell och regional plan

Nationella planen för transportinfrastrukturen upprättas av Trafikverket och beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den regionala transportplanen, som även kallas länsplan, upprättas av regionen och fokuserar på lokala och regionala prioriteringar och behov.

Transportplanerna sträcker sig över en tolvårsperiod men uppdateras vart fjärde år. Tidsramen innebär att planerna behöver vara både långsiktiga och flexibla. Tidsramen är uppdelad i tre delar: första delen, år 1–3, Innehåller åtgärder och objekt som är färdigplanerade och redo för byggstart. andra delen, år 4–6, Innehåller åtgärder och objekt som ska förberedas för byggstart. tredje delen, år 7–12, Innehåller nya objekt som ska utredas vidare.

Postadress

Kommunledningsförvaltningen
Värnamo kommun
331 83 Värnamo

Kontaktcenter

Stadshuset, Kyrkorget 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

I länets regionala utvecklingsstrategi (RUS) är det framför allt det strategiska området, ett sammanlänkat län som är relevant att koppla till transportplanen. Inom de andra strategiska områdena, ett attraktivt län och ett kompetent län, finns det vissa utvecklingsmål som kan vara relevanta för planen. Även om dessa utvecklingsmål är relativt allmän formulerade utgör de underlag för prioriteringar, formulering av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika alternativa planutformningar i transportplanens konsekvensbeskrivning.

Planens ekonomiska förutsättningar bygger på en årlig ramtilldelning. Planupprättaren behöver därför ta hänsyn till ramtilldelningen vid planering av åtgärder och åtgärdsområden. Detta innebär att också att investeringar behöver fördelas strategiskt över hela planperioden, eftersom ekonomin ofta inte tillåter flera stora objekt samtidigt.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Alternativen benämns, Balans i åtgärder, Insatser för lokalt liv och Satsningar i stråk

Alternativ Balans i åtgärder strävar efter att behålla inslagen linje från nu gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativ Insatser för lokalt liv innebär att fokus ligger på satsningar på åtgärder som främjar lokala resor i det dagliga livet. Insatser för cykel- och gång, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och framkomlighet får mer pengar på bekostnad av satsningar på nya större insatser på väg och järnväg.

Alternativ Satsningar i stråk prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginSATser prioriteras.

I den samlade bedömningen och utvärderingen av de tre framtagna planalternativen är det scenariot Balans av åtgärder det alternativ som bäst svarar mot transportpolitiska mål, miljömål och utpekade mål i länets regionala utvecklingsstrategi (RUS).

Planeringsalternativet betyder att lagt kort ligger i förhållande till föregående regionala transportplan. Detta ger långsiktighet i Region

Jönköpings läns inriktning för länets transportsystem och ger goda förutsättningar för framförhållning och ett effektivt genomförande av planen.

Synpunkter på förslaget till regional transportplan

Vi tycker att planeringsalternativet Balans av åtgärder är ett bra val och att det finns en bra avvägningen mellan de projekt som är med i den ekonomiska sammanställningen av investeringar för detta alternativ.

Om något av projekten som är med bland investeringarna inte skulle bli av, till exempel på grund av avsaknad av kommunal medfinansiering, så tycker vi att projektet mötesspår Malmbäck som finns med i alternativet ”Satsningar i stråk” ska prioriteras.

Detta projekt ligger i linje med det arbete som redan pågår med elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på järnvägssträckan Värnamo-Nässjö. Mötesspår i Malmbäck är också en viktig pusselbit för att kunna nå en av målsättningarna i JLTs trafikförsörjningsprogram, att skapa timmestrafik mellan kommunhuvudorter.

Vi tycker att ett arbete/planering för att elektrifiera järnvägssträckan Värnamo-Smålandsstenar med en fortsättning över läns-/regiongränsen till Halmstad ska påbörjas under programperioden. Järnvägssträckan Halmstad-Nässjö (HNJ) är strategiskt viktig då den knyter ihop regionen med hamnen i Halmstad.

Vår bedömning är att det inom en ganska snar framtid kommer att ske ett flertal etableringar både norr om Värnamo, runt Hörle och i Klevshult. Det är därför viktigt att det finns väl utbyggd kollektivtrafik som trafikerar väg 846 på denna sträcka. Vi ser även ett behov av att få till ett tågstopp vid Hörle.

Ombyggnation av Rv 27 på sträckan Bredasten-Ulås och förbi Bor finns med bland investeringarna. Inom programperioden bör även planeringen för att fortsätta ombyggnationen av Rv 27 på sträckan från Bor och ner till korsning med mellan Rv 27 och 25 inledas.

Regionen har antagit en regional cykelstrategi för Jönköpings län. Visionen och det regionen vill uppnå är att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel. Ett av målen i strategin är att fler korta vardagsresor ska ske med cykel och för att uppnå detta så måste

cykelbarheten längs vägarna öka för, så det är tryggt och säkert att cykla. För att uppnå målet är det viktigt med den statliga medfinansieringen för trygghetsfrämjande åtgärder längs det kommunala vägnätet, men det innebär också att Trafikverkets behöver ta ett större ansvar genom att aktivt arbeta med att öka cykelbarheten längs det statliga vägnätet.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta förvaltningens skrivelse som eget yttrande över förslaget till regional transportplan för Jönköpings län, perioden 2026-2037.

I tjänsten

Conny Eskilson
Kvalificerad utredare

§ 386 Dnr: KS.2025.764

Remiss av Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att remittera ärendet till kommunledningsförvaltningen för yttrande senast den 20 november 2025.

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län har skickat förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Remisstiden på planförslaget löper fram till och med den 12 december 2025.

Beslut skickas till:
Kommunledningsförvaltningen

Regional transportplan

Jönköpings län 2026–2037

REMISSVERSION



Tillsammans för ett bra liv för alla.

Remissversion augusti 2025

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

010-241 00 00 | www.rjl.se | regionen@rjl.se

Förord

Förord till denna rapport kommer att tillkomma inför den slutgiltiga versionen efter remisshanteringen.

Ordlista

Den här ordlistan innehåller vanliga begrepp för planering av transportinfrastruktur. Observera att alla begrepp inte används i denna plan.

Alternativ finansiering: En finansieringsmodell där privata aktörer tillsammans med offentliga myndigheter finansierar infrastrukturprojekt.

Driftsbidrag: Ekonomiskt stöd som ges för drift och underhåll av en anläggning.

Intermodala transporter: Transporter där gods fraktas med flera olika transportsätt.

Investeringsbidrag: Ekonomiskt stöd som möjliggör nya investeringar eller reinvesteringar i åtgärder.

Kombiterminal: En terminal där olika lastbärare byter transportsätt för intermodala transporter.

Livscykelanalys (LCC): En ekonomisk analys som beräknar en åtgärds totala kostnader och intäkter över dess livslängd.

Medfinansiering: När andra aktörer bidrar ekonomiskt till satsningar i den statliga transportinfrastrukturen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): En analys som redovisar den påverkan på miljön som genomförandet av en plan kan medföra.

Nettonuvärdekvoten (NNK): Ett samhällsekonomiskt mått som används för att bedöma lönsamheten vid investeringar i transportsektorn. NNK är lika med summa nettonuvärdet i förhållande till investeringskostnaden samt drift- och underhållskostnaden.

Mötesseparerade vägar: Vägar där mötande trafik skiljs åt med en fysisk barriär, oftast ett mitträcke, för att öka trafiksäkerheten.

Restidskvot: Ett mått som visar hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är jämfört med bilen utifrån restid. Beräknas genom att dela restid med kollektivtrafik/restid med bil.

Samfinansiering: En finansieringsmodell där olika statliga anslag kombineras för att möjliggöra en satsning. Medel från nationell plan finansierar åtgärder i regional plan.

Samlad effektbedömning (SEB): Effekter och kostnader en föreslagna åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den genomförs.

Statlig medfinansiering: När staten medfinansierar åtgärder som annan aktör ansvarar för, såsom sökbara pengar för byggande av kommunala gång- och cykelvägar.

Styv tidtabell: En tidtabell där avgångarna sker med jämna och återkommande tidsintervall.

TIM-nämnden: Den politiska nämnd som ansvarar för frågor om trafik, infrastruktur och miljö i Region Jönköpings län.

Transportinfrastruktur: Samlingsnamn för fysisk infrastruktur som möjliggör transporter av människor och gods.

Årsmedeldygnstrafik (ÅDT): Det genomsnittliga antalet fordon som passerar en viss punkt på vägen per dygn, beräknat över ett år.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): En metod som Trafikverket använder för att analysera och utvärdera olika lösningar på ett identifierat transportproblem. ÅVS är det första steget i planeringsprocessen för större projekt.

Innehåll

Sammanfattning	9
Investeringar 2026–2037	11
Planering av transportinfrastruktur	13
Planernas innehåll och uppbyggnad	14
Rullande planering	15
Roller	16
Process för planering	16
Förändrat omvärldsläge	18
Mål och strategier med stor påverkan	19
Regionala mål och strategier	21
Ekonomiska förutsättningar	23
Länets förutsättningar och behov	26
Övergripande beskrivning av länet	26
Länets transportsystem	29
Länets järnvägsnät	31
Länets vägnät	35
Länets kollektivtrafik	38
Länets statliga gång- och cykelvägnät	39
Flyg i länet	40
Alternativ	42
Alternativa inriktningar	42
Bundna objekt i gällande transportplan	43
Balans i åtgärder	45
Insatser för lokalt liv	47
Satsningar i stråk	49
Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier	51

Sammanfattning av konsekvensbeskrivning	54
Utgångspunkter	54
Fokusområden	57
Sammanfattning av bedömda konsekvenser	59
Sammanfattande bedömning: Klimat	60
Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet	62
Sammanfattande bedömning: Landskap	64
Sammanfattande bedömning: Resurshushållning	66
Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling	68
Beslutad plan	71
Prioriteringar	71
Investeringar 2026–2037	73
Järnväg	74
Större väginSATser	78
Gång- och cykelinvesteringar	81
Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet	84
Kollektivtrafikåtgärder	85
Bidrag	87
Regionala utredningsbehov	88
Genomförande av regional transportplan	90
Uppföljning av planens genomförande	93
Investeringsåtgärder i nationell plan	94
Större investeringsåtgärder i våra grannlän	96



Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2026–2037 och den ekonomiska ramen för denna period är 2 362 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats.

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan en pusselbit i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter. Flera större omställningar i samhället pågår som kommer att påverka både användandet av och kraven på transportsystemet. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner vid olika typer av kriser och påfrestningar.

Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i tabellen nedan. Mest pengar avsätts för järnväg och större väginnsatser. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt på riksväg 27 Förbi Bor och Ulås–Bredasten och järnvägarna Värnamo–Vaggeryd–Jönköping/Nässjö och Nässjö–Eksjö.

Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar.

Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör också fler fossilfria resor och transporter. Genom byggandet av fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan.

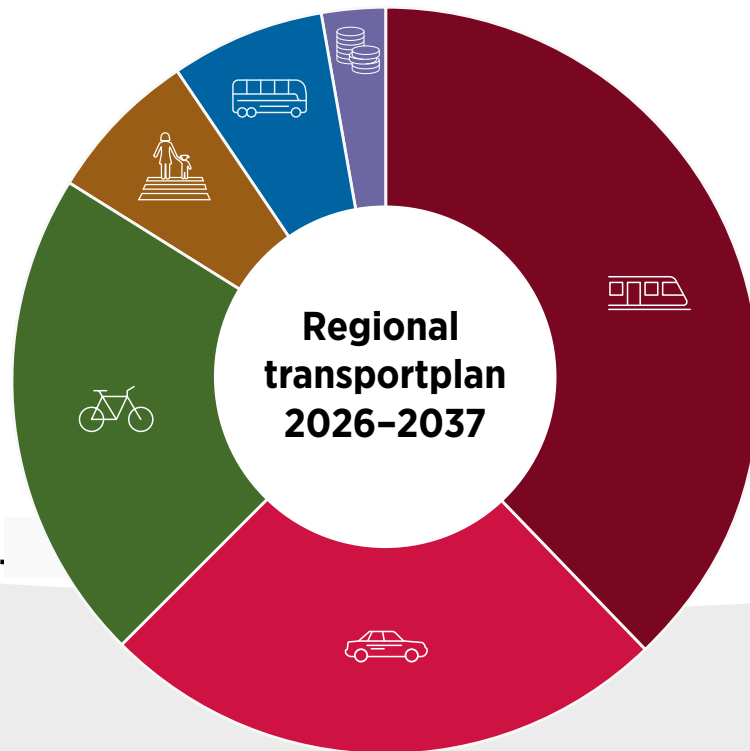


Diagram 1.

Järnväg

- En **ny järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult** samt elektrifiering av sträckan Värnamo–Nässjö ger ökad kapacitet, kortare restider och förbättrade trafikeringsmöjligheter mellan Värnamo och Jönköping.
- En **ny mötesstation vid Ryhov/A6** ger högre kapacitet på Jönköpingsbanan och förbättrar regionala pendlingsmöjligheter.
- **Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö–Eksjö** möjliggör ett mer effektivt nyttjande av JLT:s nya tågflotta.
- **Plattformsförlängingar** på de järnvägssträckor som kan bli aktuella att dubbelkoppla de nya regionaltågen.
- **Upprustningsåtgärder på Vetlandabanan** förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Större väginnsatser

- Byggnationen av **rv 27 förbi Bor** ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och bättre tätortsmiljö utmed ett regionalt viktigt stråk.
- **Mötesseparering av Ulås–Bredasten på rv 27** ger en säkrare trafikmiljö och ökad framkomlighet i samma stråk.
- En ny sträckning av **lv 842 förbi Tenhult** förbättrar vägens framkomlighet och miljön i Tenhult.
- Planen möjliggör en byggstart för **mötesseparering av rv 27 Bredaryd–Anderstorp** vilket ger högre framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Planen möjliggör en byggstart för **Mötesseparering av rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd** ger en säkrare trafikmiljö och ökad framkomlighet i stråket.

Kollektivtrafiksåtgärder

- **80 mnkr avsätts för kollektivtrafiksåtgärder längs statlig väg.**
- **80 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder för kollektivtrafikåtgärder för kommunerna.**

Gång- och cykelväg

- **251 mnkr avsätts för gång- och cykelväg längs statlig väg mellan Habo–Furusjö, Tenhult–Huskvarna, Hillerstorp–Gnosjö**, inklusive en pott på 86 miljoner för punktinsatser för gång- och cykel längs statlig väg.
- **250 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder inom kommunalt vägnät.**

Trafiksäkerhet och framkomlighet

- **160 miljoner ska användas till åtgärder för att höja trafiksäkerhet och framkomlighet på länets regionala vägnät.** Detta förbättrar boendemiljöer i mindre tätorter och förbättrar säkerheten på mer trafikerade vägar.

Bidrag

- **60 mnkr avsätts för investeringsbidrag till enskilda vägar.** Bidraget stöttar vid insatser för att stärka länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

Investeringar 2026–2037

Tabell 1. Ekonomisk sammanställning för Regional transportplan, Jönköpings län 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total kostnad för objekt	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Järnväg	-	297	197	404	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870 ¹	0	146	51	197
Station Ryhov/A6	476 ²	0	0	129	129
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	195	9	0	204
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	58	42	150	250
Pott för plattformsförlängningar	-	44	0	74	118
Större väginnsatser	-	169	153	261	583
Rv 27 Förbi Bor	255	159	0	0	159
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp ³	390	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ³	179	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	-	95	149	257	501
Längs statlig väg		34	85	132	251
- <i>Furusjö–Dungen</i>	36	15	0	0	15
- <i>Tenhult–Huskvarna</i>	70	0	63	0	63
- <i>Gnosjö–Hillerstorp</i>	96	0	0	87	87
- <i>Längs statlig väg (pott)</i>	-	19	22	45	86
Medfinansiering till kommuner	-	61	64	125	250
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	39	39	82	160
Kollektivtrafiksåtgärder	-	26	37	97	160
Längs statlig väg	-	13	19	48	80
Medfinansiering till kommuner	-	13	18	49	80
Bidrag	-	15	15	30	60
Enskilda vägar	-	15	15	30	60
Summa	-	641	590	1131	2 362

1. Objektets totalkostnad anges exklusive kostnad för signalsystem. Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.
2. Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.
3. Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.



Planering av transportinfrastruktur

Transportinfrastruktur utgör en viktig grundförutsättning för ett välfungerande och långsiktigt hållbart samhälle. Det påverkar vardagen för medborgare, näringslivets konkurrenskraft och regionens långsiktiga attraktivitet.

Planeringen av den statliga transportinfrastrukturen är uppdelad på två planer, för att kombinera nationella och lokala behov.

Denna uppdelning gör det möjligt att både tillgodose nationella behov och sätta en regional prägel på transportinfrastrukturplaneringen.



Nationell plan för transportinfrastruktur

Planen upprättas av Trafikverket och beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas.



Regional plan för transportinfrastruktur

Som även kallas länsplan. Planen upprättas av regionen och fokuserar på lokala och regionala prioriteringar och behov.

Båda planerna är statligt finansierade och visar vilka åtgärder som bör prioriteras för att ge störst önskad effekt i länet. Trafikverket ansvarar för genomförandet av båda planerna.

Planernas innehåll och uppbyggnad

Nedan beskrivs kortfattat hur innehållet och uppbyggnaden av planerna skiljer sig åt.

Nationell plan för transportinfrastruktur

Innehåll

- Drift, underhåll och riktade miljöåtgärder i statligt vägnät.
- Investeringar och trimningsåtgärder på statlig järnväg och nationella stamvägar (E4, riksväg 40 och riksväg 26 i Jönköpings län).
- Investeringar i sjöfart (till exempel farleder och slussar).
- Statlig samfinansiering till länstransportplaner.

Den nationella planen har en budget för att vidmakthålla befintlig väg- och järnvägsinfrastruktur samt en budget för att genomföra nya investeringar.

Större investeringsåtgärder listas som namngivna objekt och inbegriper de åtgärder som beräknas kosta 150 mnkr eller mer att genomföra. För dessa åtgärder krävs ett omfattande beslutsunderlag i form av samlande effektbedömningar.

Mindre trimningsåtgärder hanteras i form av åtgärdsområden som prioriteras löpande av Trafikverket.

Regional plan för transportinfrastruktur

Innehåll

- Investering i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Åtgärder som kan påverka efterfrågan av transport och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.
- Investeringsstöd till enskilda vägar.

Den regionala planen saknar budget för att vidmakthålla infrastruktur, vilket hanteras nationellt. Istället fokuserar planen på att utveckla infrastrukturen och insatser som kan påverka användningen av den.

Åtgärder som beräknas kosta mer än 75 mnkr listas som namngivna objekt. De kräver omfattande beslutsunderlag i form av samlande effektbedömningar.

Mindre åtgärder hanteras i form av olika åtgärdsområden, som exempelvis åtgärder för kollektivtrafik eller trafiksäkerhet och framkomlighet.

Planen kan finansiera investeringar och förbättringsåtgärder i nationell plan, detta benämns samfinansiering.

Rullande planering

Transportplanerna sträcker sig över en tolvårsperiod och uppdateras vart fjärde år. Denna tidsram innebär att planerna behöver vara både långsiktiga och flexibla. Tidsramen kan delas upp i tre delar:

- **Första delen, år 1–3:** Innehåller åtgärder och objekt som är färdigplanerade och redo för byggstart.
- **Andra delen, år 4–6:** Innehåller åtgärder och objekt som ska förberedas för byggstart. Objekten har färdiga effektbedömningar men kräver ytterligare åtgärder för byggstart, exempelvis vägplan eller järnvägsplan.
- **Tredje delen, år 7–12:** Innehåller nya objekt som ska utredas vidare. För dessa behöver samlad effektbedömning tas fram och genomförbarheten behöver studeras och bedömas.

Innan ett namngivet objekt kommer in i plan så har det genomförts en åtgärdsvalsstudie (ÅVS).

Ett objekt kan ta lång tid från utredningsstadier tills det är färdigställt. Därmed kan större objekt innebära så kallade "låsningar" i planer, där medel måste avsättas över flera planperioder för att kunna genomföras.

Detta ställer krav på strategisk planering eftersom budgeten sällan tillåter genomförande av flera stora objekt samtidigt.

Roller

Att ta fram och genomföra nya planer kräver att flera aktörer, på olika nivåer, involveras.

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag.
- Tar fram förslag till proposition.
- Beslutar om direktiv.

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition.
- Beslutar om innehållet i nationell plan och ramarna för regional plan.

Trafikverket

- Tar fram inriktningsunderlag, förslag till nationell plan och planeringsunderlag kopplade till objekt i regionala planer.
- Har hand om transportplanernas budgetramar och följer löpande upp upparbetning av planerna.
- Genomför alla fysiska åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering).
- Tar fram åtgärdsvalstudier.
- Handlägger statlig medfinansiering.

Länsplaneupprättare (Sveriges Regioner)

- Tar fram och fastställer regional transportinfrastrukturplan. Det är ett obligatoriskt uppdrag och finns reglerat i förordningen om regionalt tillväxtarbete och i en lag om regionalt utvecklingsansvar.
- Samverkar löpande med Trafikverket kring genomförandet av regional transportinfrastrukturplan.
- Som en del av det regionala utvecklingsansvaret ska regioner skapa förutsättningar för en utveckling som leder till en hållbar tillväxt i alla delar av landet och som utgår från de lokala och regionala förutsättningar som råder.

Process för planering

Planeringen av transportinfrastruktur är en strukturerad process med flera möjligheter för olika aktörer att påverka.

Region Jönköpings län

Nedan beskrivs forum som använts för politiska beslut avseende framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen i Region Jönköpings län.

Presidium för nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-presidium) fungerade som politisk styrgrupp och ledde arbetet med att ta fram den regionala planen för transportinfrastruktur samt att ta fram inspel till den nationella planen för transportinfrastruktur.

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-nämnden) beslutande om remissversionen av den regionala planen för transportinfrastruktur, lämnade förslag till regionfullmäktige för fastställelse och beslutade om remissyttrandet för den nationella planen för transportinfrastruktur.

Regionstyrelsen tog beslutet att skicka det remitterade förslaget på regional plan för transportinfrastruktur till departementet.

Regionfullmäktige fastställde innehållet i den regionala planen för transportinfrastruktur.

Förankring

Förankring skedde löpande under framtagandet av den regionala planen genom dialog med länets kommuner och Trafikverket i olika nätverk och forum. Utgångspunkten var att använda redan existerande forum.

Politisk referensgrupp tillskapades utifrån syftet att ha ett forum att förankra och diskutera frågorna politiskt med kommunerna för

att skapa samsyn kring prioriteringar för den nationella planen och innehållet i den regionala planen för transportinfrastruktur. Den politiska referensgruppen bestod av regionstyrelsens ordförande, TIM-nämndens presidium och ordförandena i länets 13 kommunstyrelser.

Kommunalt forum inkluderar regionens politiska ledning, länets kommunstyrelseordförande, oppositionspolitiker och kommundirektörer och hölls löpande informerade.

Regionalt infrastrukturnätverk består av tjänstepersoner från länets kommuner, länsstyrelsen och Trafikverket och träffades kontinuerligt.

Länsmötet informerades löpande och består av kommunchefer från länets kommuner, regiondirektören, och den regionala utvecklingsdirektören samt representanter från länsstyrelsen och högskolan.

Trafikverket Region Sydost och Region Jönköpings län träffas för dialogmöte två gånger per år. Dessutom träffas tjänstepersoner från båda organisationerna löpande.

Trafikverkets planering och arbete

Det krävs tid för förberedelse för att ett objekt ska bli planeringsmoget och kunna genomföras. Därför kan objekt som nyligen inkluderats i en plan inte genomföras under de första åren.

Utreda brister i transportsystemet

Den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder börjar med att definiera och prioritera en brist för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS analyserar olika lösningar för att möta transportbehovet på ett hållbart sätt. Den tar

hänsyn till alla transportslag och bygger på fyrstegsprincipen, där möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet provas stegvis.

ÅVS är ett krav för att större infrastrukturprojekt ska kunna inkluderas i nationell eller regional plan. Syftet är att säkerställa att rätt åtgärder prioriteras.

Fyrstegsprincipen

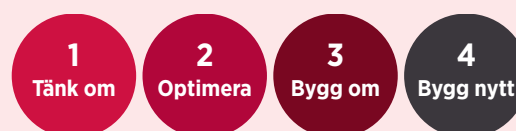
Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsmodell för att säkerställa en effektiv användning av resurser och bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Transportplanerna som Trafikverket tar fram fokuserar främst på steg 3 och 4, där större insatser och investeringar i infrastruktur sker.

Vissa delar av transportsystemet ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Dessa ingår därför inte i transportinfrastrukturplanerna.

Vill du veta mer? Läs mer här:

[Fyrstegsprincipen](#).



Källa: Bearbetad bild av originalet *Fyrstegsprincipen* från Trafikverket.

Genomföra åtgärder

När medel avsätts för en åtgärd i transportplanen och Trafikverket beställer åtgärden, påbörjas genomförandet.

Trafikverket ansvarar för projektledning medan själva arbetet upphandlas och utförs av konsulter och entreprenadföretag. Tiden från beställning till färdigställande kan variera mellan två och tio år, beroende på projektets storlek och komplexitet.

Planskede

För många åtgärder krävs planläggning enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg, så kallade väg- och järnvägsplan. Den lagstyrda planläggningen utreder var och hur vägen ska byggas för att minimera intrång, kostnader och olägenheter, samtidigt som samhällsintressen beaktas. Om åtgärden har en betydande miljöpåverkan, genomförs en miljöbedömning enligt Miljöbalken.

Vissa mindre åtgärder på befintliga vägar eller järnvägar kan genomföras utan planläggning, om de endast medför marginella förändringar och mark- eller fastighetsägare samtycker.

Bygghandlingsskede

I detta skede utarbetas tekniska beskrivningar som specificerar krav på vägen eller järnvägens funktion. Dessa bygghandlingar fungerar som underlag för byggarbete och inkluderar krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede

I byggskedet genomförs åtgärder med väg- eller järnväg. Väg- eller järnvägsplanen måste ha vunnit laga kraft innan byggstart.

Byggskedet är ofta där den största delen av åtgärdens budgeterade medel nyttjas. Större vägproduktioner kan belasta transportplanen med flera hundra miljoner per år, och järnvägsproduktioner tenderar att vara ännu mer kostnadsdrivande.

Förändrat omvärldsläge

Transportinfrastruktur är ett verktyg för omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter.

Flera större omställningar i samhället pågår som kommer att påverka både användandet av och kraven på transportsystemet. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Ett förändrat klimat och konsekvenserna av detta medför att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska och att infrastrukturen behöver anpassas för att klara större påfrestningar till följd av klimatförändringar. Ett förändrat säkerhetspolitiskt läge och Sveriges medlemskap i Nato är andra faktorer med stor påverkan på de krav transportinfrastrukturen måste svara mot. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid kriser och vid höjd beredskap.

Genom att följa utvecklingen kan kommande infrastrukturplaner anpassas för att möta de förändrade förutsättningarna.

Mål och strategier med stor påverkan

Nationella mål och strategier

Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver detta har riksdagen beslutat om två mål: funktionsmålet som kopplar till tillgänglighet och hänsynsmålet som kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Dessa mål är jämbördiga, och utvecklingen av transportsystemet ska bidra till det övergripande målet genom att funktionsmålet.

Sveriges transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har utöver detta beslutat om ett funktionsmål som kopplar till tillgänglighet och ett hänsynsmål som kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

Miljömålen är inarbetade i transportplanen via de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Klimatmål

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

De **16 miljökvalitetsmålen** beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

Riksdagen beslutade 1 januari 2018 om ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk med uttalade mål om att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Den regionala transportplanen har lyft in klimatmålen i planens konsekvensbeskrivning (via fokusområden och transportpolitiska mål) samt som bakgrund till utformningen av planens strategier.

Etappmål för trafiksäkerhet

Det av regeringen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

- Etappmålet för trafiksäkerhet har arbetats in i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Regionala mål och strategier

Baserat på remissversion

Regional utvecklingsstrategi

I länets regionala utvecklingsstrategi är det framför allt det strategiska området **Ett sammanlänkat län** som är relevant att utgå från kopplat till transportplanen. Inom det andra strategiska området **Ett attraktivt län och ett kompetent län** finns ytterligare utvecklingsmål som är relevanta. Även om dessa utvecklingsmål är relativt allmän formulerade utgör de underlag för prioriteringar, formulering av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika alternativa planutformningar i konsekvensbeskrivningen.

Regional utvecklingsstrategi (RUS)

Den regionala utvecklingsstrategin ska fungera som en vägvisare för andra strategiska dokument.

Den regionala utvecklingsstrategin innehåller fem strategiska områden. Varje område har egna utvecklingsmål som strategin tar sikte på att uppnå till 2035.

Av de fem strategiska områdena är det framför allt området **Ett sammanlänkat län** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen.

För att kunna utvärdera planen utifrån RUS har de mest relevanta utvecklingsmålen angivits nedan:



Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.

Fokus på starka och robusta stråk i form av både väg- och järnvägsförbindelser. Stärka och rusta befintliga förbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län samt nationella och internationella målpunkter.



Utökade arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgränser.

Fokus på möjligheter för länets invånare att kunna arbetspendla till relevanta arbeten samt för länets arbetsgivare att kunna anställa personer med rätt kompetens. De administrativa gränserna ska inte utgöra hinder för utvecklingen.



Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder.

Fokus på möjligheterna för länets kommuner att utveckla infrastrukturen genom satsningar på statlig medfinansiering samt gång och cykelvägar och trygga passager längs det statliga vägnätet.



Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Fokus på förutsättningarna för en effektiv och hållbar kollektivtrafik genom ökad standard på länets järnvägar samt anslutningarna till knutpunkter och hållplatser i kollektivtrafiksystemet.

Baserat på
remissversion

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till kollektivtrafikens behov av infrastruktur-satsningar för framtida trafikering. En viktig utgångspunkt för att det ska fungera är att det i programmet, eller underliggande handlingsplaner, finns tidsatta beskrivningar av framtida linjenät i länet och hur regionaltågen ska trafikera länets järnvägar.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till framtida mål och strategier kring trafikering. En viktig utgångspunkt i detta är programmet beskrivning av framtida linjenät i länet och planeringen av hur de nya Krösången ska trafikera järnvägarna i länet.

I remissversion till trafikförsörjningsprogrammet för Jönköpings län anges följande målsättningar kring kollektivtrafikens utveckling som ska vara uppnådda till år 2040:

- **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.

Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

Klimat- och energistrategin anger en strategisk inriktning för klimat och energiarbetet i länet med sikte på 2045. Genomgripande är de tre områdena minskade växthusgasutsläpp, energiomställningen till ökad andel fossilfri energi samt anpassning till det förändrade klimatet.

Klimat- och energistrategi

Länsstyrelsen har i uppdrag av regeringen att leda och samordna det regionala genomförandet av den nationella energi- och klimatpolitiken. 2024 fick länsstyrelsen i uppdrag att revidera klimat- och energistrategin utifrån de nya energipolitiska målen.

Klimat- och energistrategin anger en strategisk inriktning för klimat och energiarbetet i länet med sikte på 2045. Genomgripande är de tre områdena minskade växthusgasutsläpp, energiomställningen till ökad andel fossilfri energi samt anpassning till det förändrade klimatet.

För att konkretisera arbetet och de prioriteringar som behöver göras för att minska länets klimatpåverkan är strategin indelad i sju fokusområden varav transporter och resor samt samhällsbyggnad är de områden som har störst relevans för transportplanen.

För målsättningen om minskade utsläpp av växthusgaser finns ett konkret mål: **År 2030 är växthusgasutsläppen från transportsektorn minst 70 procent lägre jämfört med 2010.**

Följande inriktningar inom fokusområdena bedöms ha särskilt stor bäring på den regionala transportplanen:

- Verka för flytt av godstransporter från väg till järnväg där infrastruktur finns tillgänglig samt verka för upprustning och utveckling av järnvägsinfrastrukturen.
- Verka för beteendeförändring och skapa incitament för att överföra resandet från bil till kollektivtrafik och cykel, inte minst elcykel.
- Skapa sammanhängande och trygga cykelvägar och stråk mellan samt inom tätorter.

Ekonomiska förutsättningar

Planen bygger på en årlig ramtilldelning som planupprättaren behöver följa vid planering av åtgärder och åtgärdsområden. Detta innebär att investeringar fördelas strategiskt över hela planperioden, eftersom ekonomin ofta inte tillåter flera stora objekt samtidigt.

Att säkerställa att det finns tillräckligt planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerade medel är en utmaning. Därför är det viktigt att planen lyfter brister för utredning, för att regionen ska ha möjlighet att prioritera dem som åtgärder vid nästkommande planrevidering.

För icke namngivna objekt är planeringscyklerna kortare, vilket gör det möjligt att arbeta mer löpande med bristinventeringar och tidiga utredningar under planperioden. Det är dock viktigt att vara proaktiv i planeringen för att få framdrift i åtgärdsområdena.

Förutsättningar för kommande regionalt planförslag

Hur mycket den regionala planen kan förverkliga beror på flera faktorer. Dels på de ramanslag som förtydligas i direktivet och dels av bundna objekt i planen. Det vill säga, det som finns i nuvarande regional plan för transportinfrastruktur ska finnas kvar tills det är genomfört.

Revideringar vart fjärde år, vilket innebär att nya utredningsobjekt hamnar i slutet av planperioden.

Direktivet och propositionens fokus för planperioden 2026–2037

Regeringens infrastrukturproposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* och efterföljande direktiv att ta fram planer för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 har ett tydligt fokus på underhåll och effektivisering av befintlig transportinfrastruktur.

Syftet med satsningarna för perioden 2026–2037 är att skapa en pålitlig och långsiktigt hållbar transportinfrastruktur som underlättar för samhällets vardag och stärker ekonomin. Det innebär att säkra och förbättra vägar och järnvägar.

Underhållsskulden ska därför arbetas bort helt på vägar under planperioden, underhållsskulden för järnvägsunderhåll ska minska stegvis under samma period. Viktigt både för arbetspendling och näringslivets transporter, särskilt med hänsyn till den gröna omställningen.

För framtagandet av nya planer anser regeringen att samhällsekonomisk lönsamhet och en robust infrastruktur ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

Ett fungerande och underhållet transportsystem ger inte bara bättre vardagsresor – det stärker också samhällets motståndskraft mot kriser och oförutsedda händelser, oavsett orsak. Transporterna är en grundläggande förutsättning för att samhället

ska fungera, men också för att totalförsvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Det är avgörande för att kunna säkra tillgången till livsviktiga varor, skydda civilbefolkningen och möjliggöra både militär förflyttning och värdlandsstöd.



Länets förutsättningar och behov

Länets önskade utveckling och specifika förutsättningar ger grundförutsättningarna för de behov och satsningar som identifieras kopplat till transportinfrastrukturen.

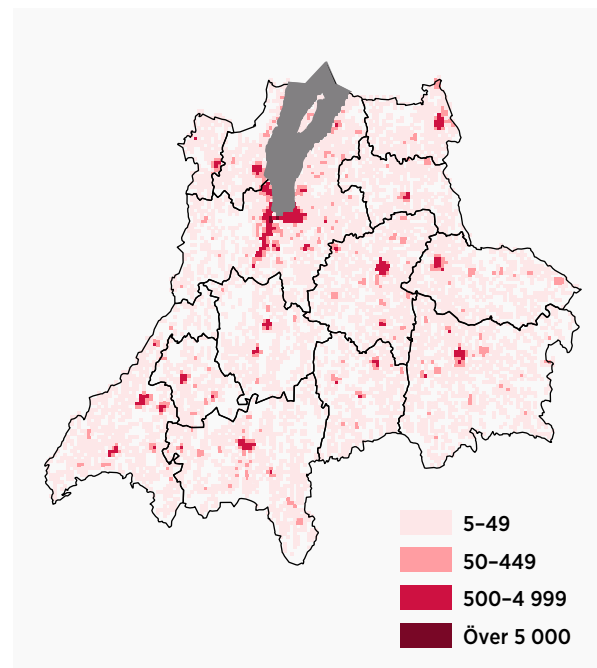
Övergripande beskrivning av länet

Geografisk fördelning

Jönköpings län har en ojämnt fördelad befolkningsmängd; av länets ca 370 000 invånare, år 2024, bor 40 procent i Jönköpings kommun som ligger i länets norra del. I övrigt karaktäriseras länet av många och små tätorter; av länets nästan 100 tätorter har endast sex tätorter över 10 000 invånare. Knappt 80 tätorter har färre än 2 500 invånare och av dessa har knappt 50 tätorter färre än 500 invånare. 83 procent av länets invånare bor i tätorter.

Befolkningen i länet som helhet ökar; tillväxten av befolkning är dock i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Resten av länets kommuner har minskat sin andel av länets befolkning de senaste 10 åren. Detta är en trend som väntas fortsätta under kommande planperiod. Länets totala befolkning kommer enligt befolkningsprognos att öka med drygt två procent från 370 000 personer år 2024 till cirka 380 000 personer år 2035.

Figur 1. Befolkningstäthet år 2023



Befolkningstäthet på kilometerruta.
Källa: Statistiska centralbyrån, 2023.

Ålders- och utbildningsstruktur

Åldersstrukturen för länet är relativt jämn och länet har en god fördelning mellan män och kvinnor i yngre och arbetsföra åldersgrupper. Den åldersgrupp som ökar mest är 80 år och äldre medan de allra yngsta åldrarna minskar.

Andelen invånare med högre utbildning ökar i länet men ligger i dagsläget på lägre nivå än riket som helhet (sett till hur stor andel av befolkningen som har en eftergymnasial utbildning på tre år eller mer). Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö och Gislaved.

Näringsliv och sysselsättning

Länets näringsliv består i hög grad av små och medelstora företag. Tillverkningsindustrin är länets största bransch, både sett till antal anställda och omsättning. Särskilt hög andel finns i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö.

61 procent av alla sysselsättningar i länet återfinns i länets sex tätorterna med fler än 1 000 invånare. 12,5 procent av sysselsättningar finns i orter med invånare på mellan 10 000 och 5 000 och 4,5 procent finns på orter med färre än 5 000 invånare men fler än 2 500. 13 procent av alla arbetstillfällen finns på orter med färre än 2 500 invånare och 9 procent på ren landsbygd.

Sysselsättningsgraden, det vill säga hur stor andel av befolkningen i åldern 20–65 år som förvärvsarbetar, ligger på över 83 procent i länet, att jämföra med riksgenomsnitt 81 procent. Däremot är det endast Habo kommun som ligger över riksnittet för medianinkomst i åldersgruppen 20–65 år.

Arbetsmarknader

Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl integrerade olika områden är med varandra kopplat till resor mellan boende och arbete. Indelningen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

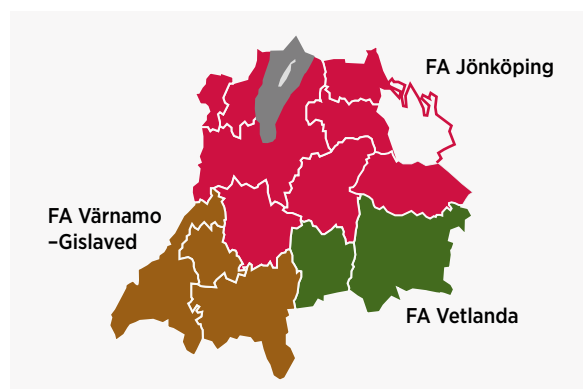
Länets kommuner tillhör tre funktionella arbetsmarknadsregioner i FA25:

- 1. FA Jönköping:** Aneby, Eksjö, Habo, Jönköping, Mullsjö, Nässjö, Tranås, Vaggeryd och Ydre (Östergötlands län). Totalt ca 132 500 sysselsatta 2023.
- 2. FA Värnamo–Gislaved:** Gislaved, Gnosjö och Värnamo. Totalt ca 38 200 sysselsatta 2023.
- 3. FA Vetlanda:** Sävsjö, Vetlanda. Totalt ca 19 100 sysselsatta 2023.

Jönköpings FA-region uppvisar en betydligt större branschbredd än övriga FA-regioner. För att öka arbetsmarknadens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet mellan olika FA-regioner, både inom och utanför länets gränser.

Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd, vilket i sin tur gör en FA-region mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Figur 2. FA-regioner

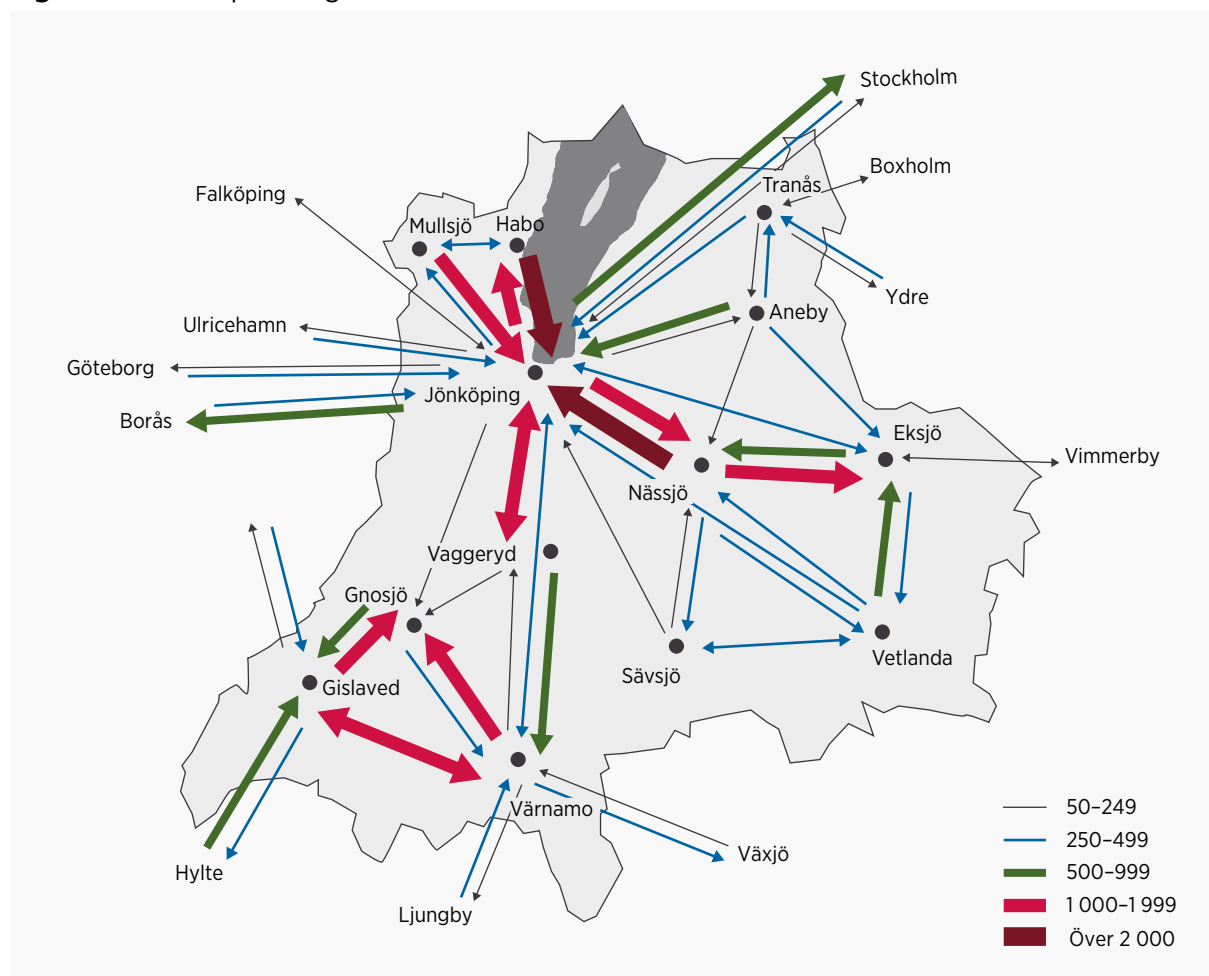


Arbetspendling

Avstånden och följaktligen restiderna mellan länets kommunhuvudorter är förhållandevis långa och det är färre än hälften av kommunhuvudorterna i länet som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrum och tillväxtmotorn Jönköping.

Låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd gör att lokala företag i delar av länet har svårigheter att rekrytera rätt kompetenser. Många företag som ligger utanför attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping uppvisar svårigheter med att rekrytera nyckelkompetenser.

Figur 3. Arbetspendling mellan kommuner



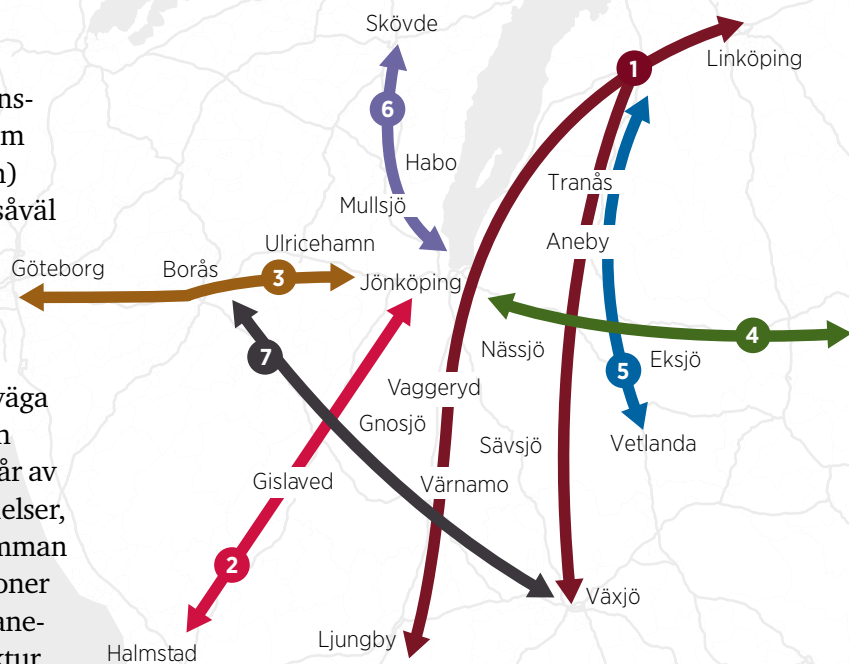
Källa: Statistiska centralbyrån, 2024.

Länets transportsystem

Övergripande transportstråk

Jönköpings län ligger som en naturlig transportnod i stråken som förbinder Stockholm (Mälardalen), Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. Länets har kopplingar mot såväl Sydsverige och Halland som ostkusten, Göteborg, Skaraborg och Östergötland.

Genom länet löper ett antal transportstråk som har stor betydelse för såväl långväga transporter och resor som mer regional och lokal arbetspendling. Flera av stråken består av relativt parallella väg- och järnvägsförbindelser, dock binder länets vägar och järnvägar samman olika tätorter och fyller därför olika funktioner vilket kan vara en utmaning kopplat till planering av transporter och transportinfrastruktur.



Figur 4. Övergripande transportstråken

1

Stråket E4 och Södra stambanan

Interregional funktion

E4 och Södra stambanan är bland Sveriges viktigaste stråk för både person- och godstrafik. Stråket skapar starka förbindelser mot Linköping/Norrköping och Mälardalen i nordlig riktning och kopplar Jönköpings län mot Skåne och Köpenhamn i söder. Stråket bedöms få ännu större betydelse kopplat till logistik och gods i framtiden då landförbindelsen över Fehrman bält beräknas stå klar 2029.

Regional funktion

Stråket är länets viktigaste koppling för tillgänglighet och av stor betydelse för arbetspendling. Utmed E4 ligger Jönköping, Vaggeryd och Värnamo och strax söder om länets södra gräns ligger Ljungby. Utmed Södra stambanan ligger kommunhuvudorterna Tranås, Aneby, Nässjö och Sävsjö som tack vare järnvägen har förutsättningar för arbetspendling mot Alvesta/Växjö och Mjölby/Linköping.

2

Stråket rv 26 och väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan

Interregional funktion

Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar-Halmstad.

Regional funktion

Arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar-Jönköping, vilken har potential att utvecklas tack vare projektet på Värnamo-Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering som binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionalstågsförbindelser.

3

Västliga stråket utmed rv 40**Interregional funktion**

Stråket är betydelsefullt för persontransporter till och från Göteborgsregionen och godstransporter kopplade till Göteborgs hamn. Stråket är en del i det viktigaste vägstråket mellan Sveriges två största städer Stockholm och Göteborg.

Regional funktion

Riksväg 40 är på regional nivå viktig för arbetspendling till och från Bottnaryd, Ulricehamn och Borås.

4

Ostliga stråket utmed rv 40 och rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan–Bockabanan**Interregional funktion**

Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Riksväg 40 och riksväg 47 är också betydelsefulla för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

Regional funktion

Stråket är på regional nivå framförallt viktigt för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö.

5

Stråket utmed rv 31 och rv 32**Interregional funktion**

Stråket binder på övergripande nivå samman länets östra delar med Örebro, Östergötland och Mälardalen och har också en mellankommunal funktion kopplat till arbetspendling till och från Boxholm och Mjölby. I söder kopplar stråket samman länet med Blekinge och Kalmar.

Regional funktion

Stråket berör främst kommunerna Tranås, Aneby, Eksjö och Vetlanda.

6

Stråket Jönköpingsbanan och rv 26/47**Interregional funktion**

Stråket binder samman länet mot Falköping, Skövde (Västra stambanan) och i förlängningen Karlstad och Oslo. Stråket är av betydelse för långväga godstransporter men också i viss mån interregional arbetspendling mellan Skövde och Jönköping.

Regional funktion

Stråket har länets mest omfattande arbetspendling, till största del inpendling till regioncentrat Jönköping från Mullsjö och Habo.

7

Stråket utmed rv 27 och Kust till kust-banan**Interregional funktion**

Koppling mot Borås/Göteborg och Växjö/Kalmar. Betydelsefullt stråk för långväga godstransporter mellan sydostkusten och västkusten. Stråket binder samman Värnamos arbetsmarknadsregion med Växjö och Borås arbetsmarknadsregioner.

Regional funktion

Viktigt arbetspendlingsstråk för Gislaveds, Gnosjö och Värnamo kommuner. Vägen och järnvägen passerar till stor del olika orter i dessa kommuner.

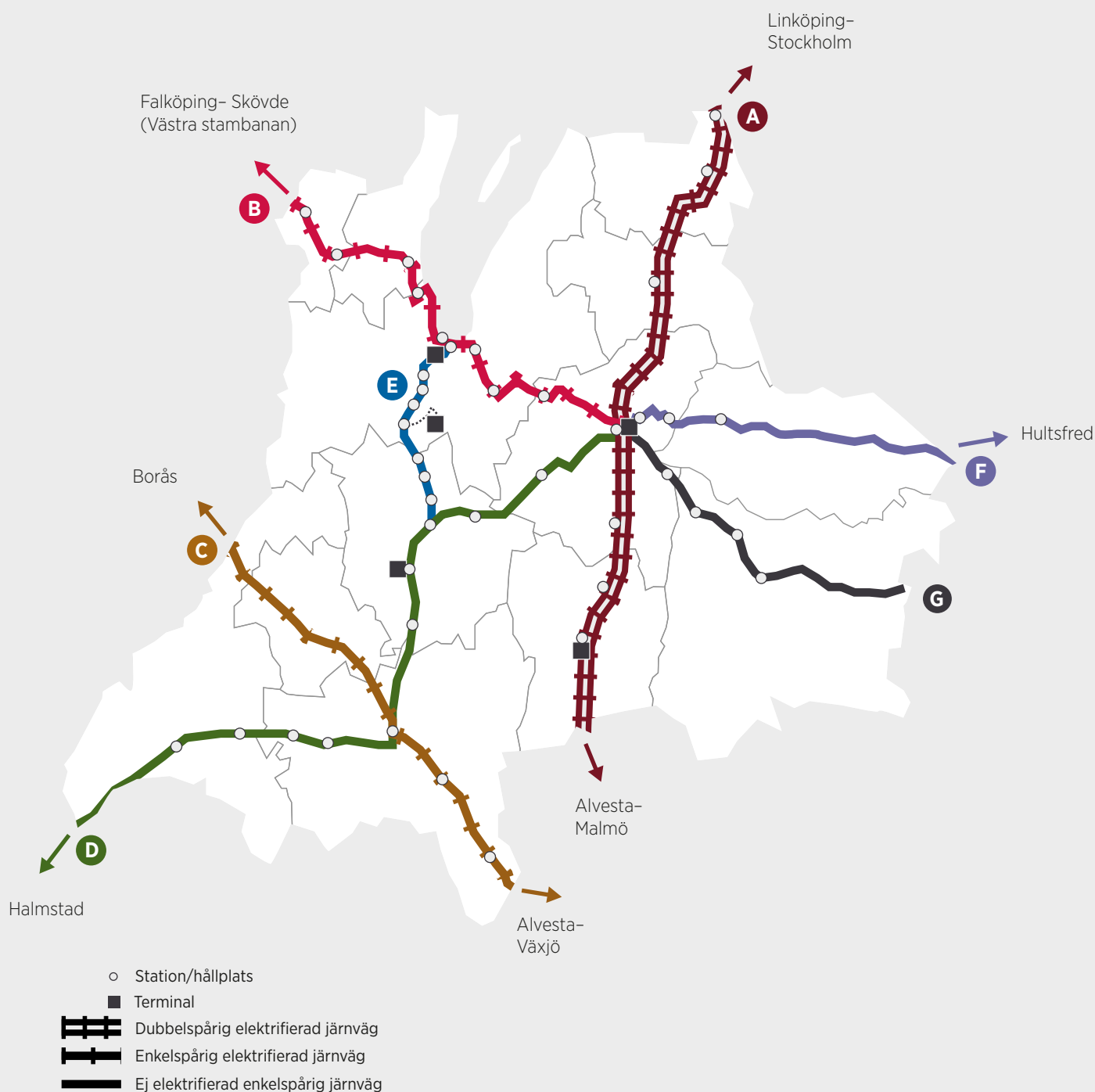
Figur 5. Jönköpings läns läge i södra Sverige

Länets järnvägsnät

Länet har ett omfattande järnvägsnät med stationer i samtliga kommuner. Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan är elektrifierade och är viktiga för person- och godstrafik ur såväl ett internationellt som nationellt perspektiv.

HNJ-banan, Vaggerydsbanan, Bockabanan och Vetlandabanan är oelektrifierade och har lägre standarder. Banorna har betydelse för regionala resor, godsterminalen i Torsvik samt kopplingar mot Stångådalsbanan och hamnar i Oskarshamn och Halmstad.

Figur 6. Järnvägar i Jönköpings län



A**Södra stambanan (SSB)**

Elektrifierad dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Malmö. Utgör tillsammans med Västra stambanan de viktigaste järnvägsstråken i nord-sydlig riktning i den södra delen av landet. Trafikeras i länet med fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Hög hastighetsstandard med få hastighetsnedsättningar (> 160 km/h).

E**Vaggerydsbanan**

Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Elektrifiering planerad från Vaggeryd till Torsvik (del av Värnamo-Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering). Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60–160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

B**Jönköpingsbanan**

Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och där järnvägen ansluter till Västra stambanan. Trafikeras med regionaltåg, godståg och viss fjärrtågstrafik. Kopplar samman Västra stambanan och Södra stambanan. Merparten av sträckan Nässjö-Sandhem har hastighetsbegränsning (120–160 km/h).

F**Höglandsbanan**

Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Hultsfred. Regionaltågstrafik mellan Nässjö och Eksjö och godstrafik hela sträckan. Elektrifiering planeras sträckan Nässjö-Eksjö. Banan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60–119 km/h).

C**Kust till kust-banan**

Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Göteborg och Emmaboda-Kalmar/Karlskrona. Regionaltågstrafik och godstrafik. Viktig tvärled och matar bana mot SSB i diagonal riktning genom länet. Merparten av sträckan Alvesta-Värnamo har hög hastighetsstandard (> 160 km/h). Sträckan Värnamo-Borås har varierad hastighetsstandard.

G**Vetlandabanan**

Oelektrifierad enkelspårig järnväg med person- och godstrafik Nässjö-Vetlanda samt godstrafik till Pauliström och Järnforsen. Banan har låg hastighetsstandard, merparten av sträckan har 90–119 km/h.

D**Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ)**

Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Elektrifiering planeras av delen Värnamo-Nässjö samt nysträckning Byarum-Tenhult. Merparten av sträckan Värnamo-Nässjö har hastighetsbegränsning 120–160 km/h och sträckan Värnamo-Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90–119 km/h. På den halländska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping). Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål om att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Behov och utmaningar för järnvägen

De behov och utmaningar som lyfts gällande länets järnvägar har primärt ett regionalt perspektiv, nationella behov kopplat till järnvägsanläggningen hanteras via nationell plan.

Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan

Jönköpingsbanan är enkelspårig och har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande som begränsar möjligheterna att utveckla trafiken. Anspråken på att utveckla såväl gods- som persontrafik är höga. Långa restider med kollektivtrafik till viktiga målpunkter kring A6-området i Jönköping medför anspråk på ytterligare ett tågstopp inom Jönköping. Behov finns också av mötesstationer och plattformsförlängningar.

Genomförd åtgärdsvalsstudie visar att Kust till kust-banan har brister i användbarhet, kapacitet och robusthet på sträckan genom Jönköpings län.

Kortare restid med tåg på sträckan Jönköping–Värnamo

Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo; sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö. Det påbörjade projektet nysträckning av järnväg mellan Byarum och Tenhult syftar till att möta behovet av förbättrade kollektiva pendlingsmöjligheter mellan Jönköping och Värnamo.

Elektrifiering och höjda banstandarder

Om regionaltågstrafiken ska bedrivas med en enhetlig fordonsflotta bestående av eltåg behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för att elektrifiera sträckorna Värnamo–Nässjö samt Nässjö–Eksjö pågår, behov finns även av att elektrifiera sträckorna Nässjö–Vetlanda och Värnamo–Smålandsstenar (Halmstad). Sträckan Värnamo–Halmstad korsar länsgränsen till region Halland efter stationen Smålandsstenar, även järnvägen som ingår i region Halland är i behov av elektrifiering.

Banstandarderna är låga på sträckorna Jönköping–Vaggeryd, Nässjö–Vetlanda och Värnamo–Smålandsstenar och banorna kommer utöver elektrifiering att behöva kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädssäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust sätt i framtiden.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan

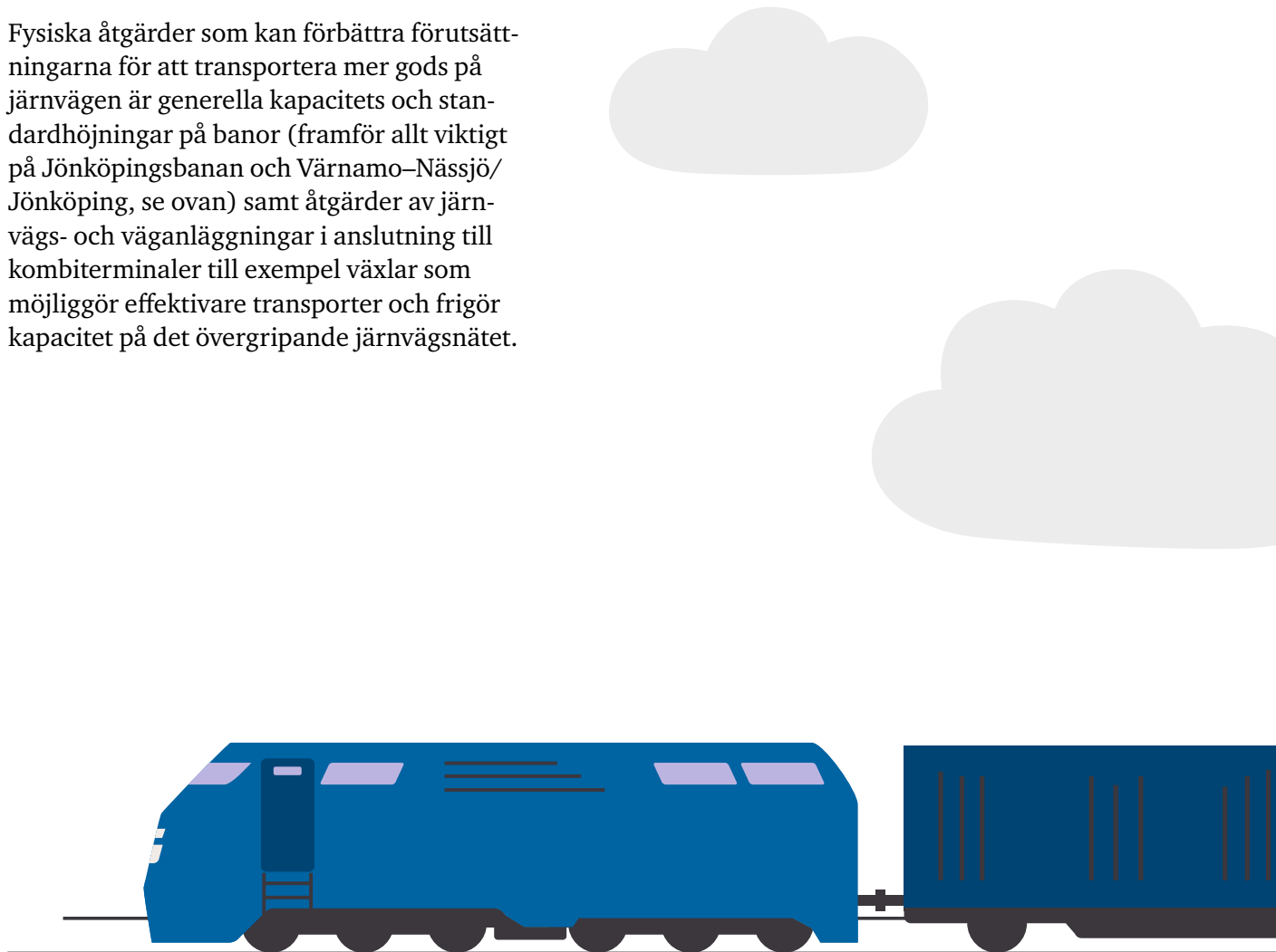
Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret vilket gör att konkurrensen mellan olika typer av trafik är hög. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen utvecklas.

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg

Fysiska åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för att transportera mer gods på järnvägen är generella kapacitets och standardhöjningar på banor (framför allt viktigt på Jönköpingsbanan och Värnamo–Nässjö/Jönköping, se ovan) samt åtgärder av järnvägs- och väganläggningar i anslutning till kombiterminaler till exempel växlar som möjliggör effektivare transporter och frigör kapacitet på det övergripande järnvägsnätet.

Utmaningar för intermodala transporter

Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).

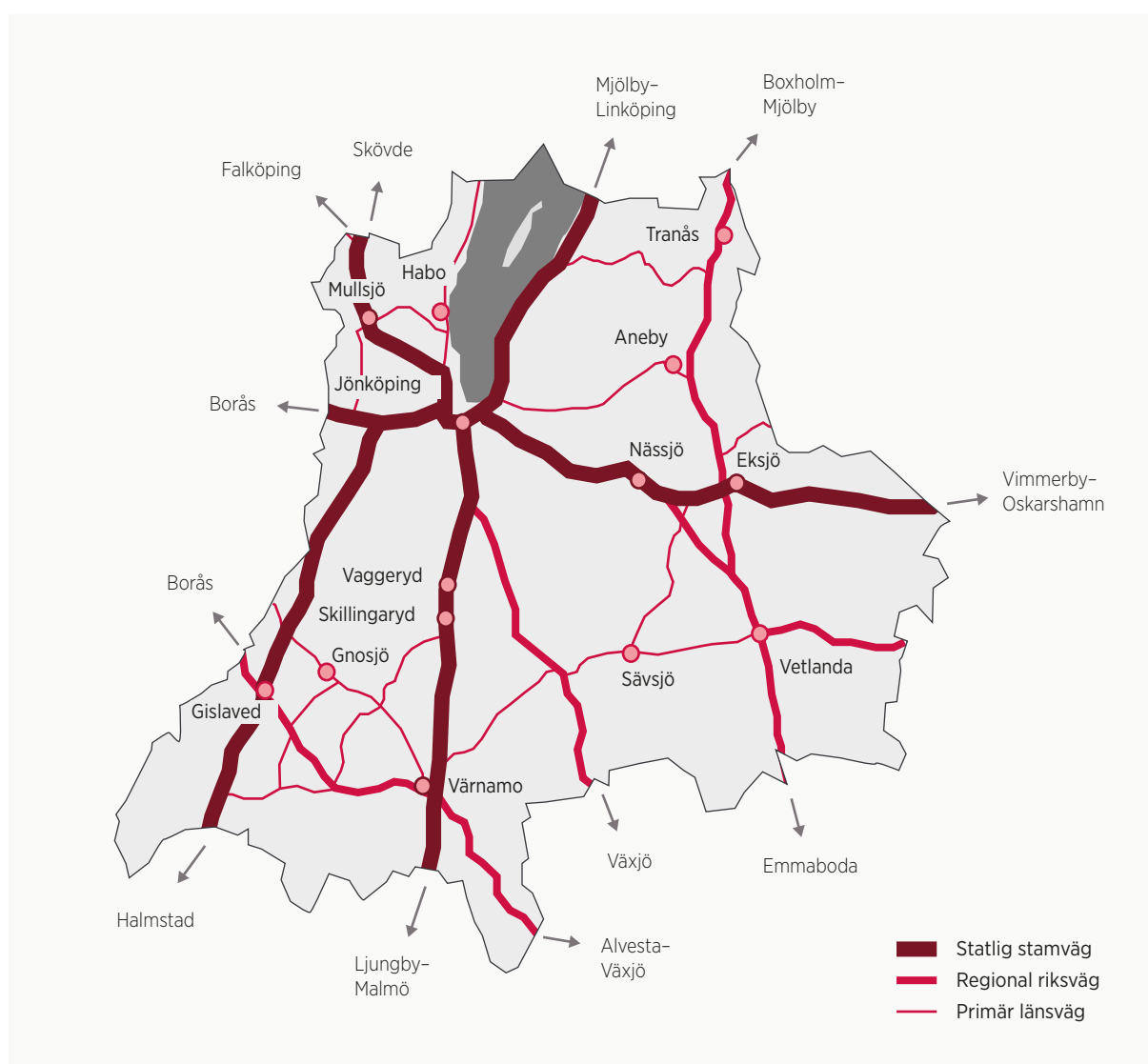


Länets vägnät

Jönköpings län är en knutpunkt i landets vägsystem. E4 som sträcker sig genom hela landet korsar i Jönköping riksväg 40 som går från Göteborg på västkusten till Västervik på ostkusten. Vidare går ett antal betydelsefulla vägstråk genom länet, exempelvis väg 27 från Blekinge mot Göteborg och väg 26 från söder till norr.

Den största trafikvolymen på länets vägar återfinns på det nationella stråket E4 och då främst runt Jönköping. Lastbilstrafiken är mycket omfattande längs stråket. Personbilstrafiken på länets vägnät varierar mellan olika stråk och även längs stråken. Fullt naturligt är trafikvolymerna som störst i anslutning till de större tätorterna.

Figur 7. Länets huvudvägnät



Källa: Nationella vägdatabasen, 2025.

Trafiksäkerhet

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet bygger på Nollvisionen som innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken, på vägen dit finns etappmål som innebär en halvering av antalet omkomna till följd av trafikolyckor mellan åren 2020 och 2030. För att nå dit krävs åtgärder inom infrastruktur, beteende hos trafikanter, fordonsutveckling m.m.

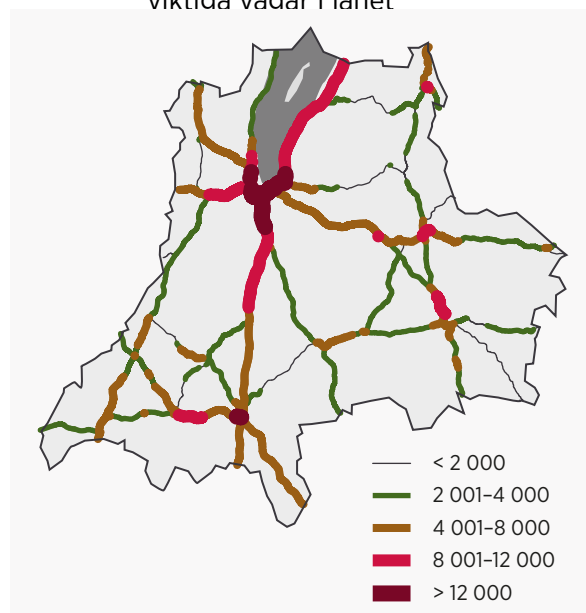
Trenden för antalet olyckor med svårt skadade eller döda är i Jönköpings län långsamt sjunkande. Över 80 procent av olyckorna på statliga vägar sker på vägsträckor och övriga till största delen i korsningar. Olyckorna sker främst på vägar med hastigheter 70km/h eller högre som inte är mittseparerade. Sambandet mellan trafikmängd och antalet olyckor är väldigt tydligt. Detta innebär att ett fortsatt långsiktigt arbete med mittseparering av vägarna med störst trafikmängd och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på övrigt vägnät är av stor betydelse för en ökad trafiksäkerhet på det statliga vägnätet i Jönköpings län.

Krav på funktionellt samband

Enligt väglagen ska en allmän väg vara till för allmän samfärdsel. Det går i dagsläget endast att bygga cykelväg med stöd av väglagen om den byggs i nära anslutning till en allmän väg där det finns ett funktionellt samband mellan den allmänna vägen och cykelvägen.

Det innebär att det med nuvarande tolkning av lagstiftningen inte är möjligt att bygga eller väghålla friliggande statliga cykelvägar eller att nyttja enskilt vägnät med driftsbidrag som del av cykelvägnätet.

Figur 8. Årsmedelsdygnstrafik för utvalda viktiga vägar i länet



Källa: Nationella vägdatasen, 2024.

Behov och utmaningar för vägnätet

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar

För att hitta en balans mellan trafiksäkerhet och framkomlighet på länets vägar har Trafikverket i omgångar arbetat med översyn av hastigheterna. Framför allt har vägar som inte är mittseparerade och har hastigheten 90 km/h varit i fokus. Att justera hastigheterna påverkar restiden mellan målpunkter i länet, inte minst den upplevda restiden. En förutsättning för att kunna höja hastigheterna till 100 km/h är mötteseparering med mitträcken. Denna typ av åtgärd är kostsam vilket innebär att det krävs en prioritering av sträckor utifrån länets samlade resurser, nyttor och behov. På övriga större vägar i länet finns behov av mindre åtgärder för att avhjälpa brister i säkerhet.

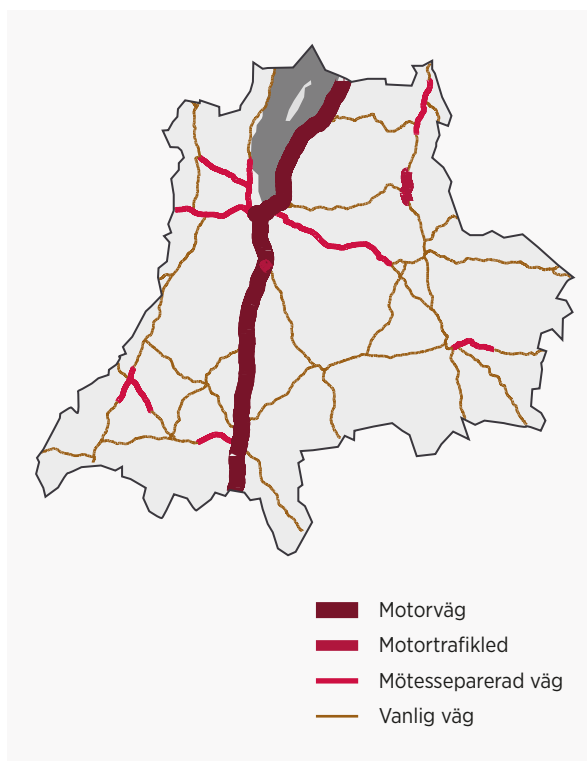
Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar i länets mindre tätorter

Många av länets mindre tätorter genomkorsas av större statliga vägar vilket i flera fall ger konflikt mellan det lokala behovet av att möjliggöra säkerhet för oskyddade trafikanter och behovet av framkomlighet för genomgående trafik.

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät

Jönköpings län har en omfattande landsbygd med en stor mängd enskilda vägar med allmän trafik. Att upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät är viktigt för transportsystemets samlade tillgänglighet i ett län med ojämn geografi.

Figur 9. Vägtyp



Källa: Nationella vägdaten, 2025.

Väghållare

Väghållarna har det yttersta ansvaret för att upprätthålla en god kvalitet på vägnätet. I Sverige finns tre typer av väghållare som har ansvar för olika typer av vägar.

- **Staten** (genom Trafikverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- **Kommunerna** förvaltar kommunala gator och vägar.
- **Vägföreningar/samfällighetsföreningar** och **enskilda fastighetsägare** ansvara för enskilda vägar.



Länets kollektivtrafik

Förutsättningar

En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utveckla länets arbetsmarknader och skapa ett tillgängligt, jämlikt och hållbart samhälle. Den gör det möjligt att bo, leva och arbeta i hela länet och bidrar till att minska bilberoendet och klimatpåverkan.

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en god nåbarhet enligt SCB:s definition. År 2022 hade knappt 87 procent av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station och knappt 72 procent hade en station inom 400 meter ifrån sin bostad.

En utmaning för kollektivtrafiken är att tillgängligheten för den befolkning som inte bor utmed stråk med högfrekvent kollektivtrafik är lägre. En annan problematik kopplat till kollektivtrafikens utveckling är att avstånden mellan tillväxtmotorer och kommunhuvudorter är relativt långa samt att länets regioncentrum Jönköping ligger ocentrerat inom geografin.

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska utvecklas i tätorter, pendlingsstråk och på landsbygden där det är lämpligt. Kollektivtrafiken ska bidra till att fler kan resa till arbete, skola, vård, service och fritid, att invånare når fler arbetsplatser inom rimligt avstånd. Det ska även bidra till att

arbetsgivare kan rekrytera kompetens från ett större område och att klimatpåverkan minskar genom färre bilresor. Att personer med funktionsnedsättning får god tillgänglighet och att det finns prisvärda och jämställda möjligheter att resa.

Kollektivtrafiken ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter i snabba och effektiva stråk och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad.

I de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resande och som går över länsgräns eftersträvas att ha ett likartat trafikutbud som inom länet. Järnvägen är grundstommen för det storregionala resandet och busstrafiken kompletterar den. Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet. Strategiska bytespunkter är viktiga för att tillgängligheten till starka kollektivtrafikstråk ska vara god i alla delar av länet och för alla invånare.

Regional kollektivtrafikmyndighet

Region Jönköpings län har ansvar för länets kollektivtrafik. Detta innefattar kollektivtrafik som utförs inom ett län eller sträcker sig över flera län men huvudsakligen tillgodoser behovet av arbetspendling och/eller vardagsresande.

Behov och utmaningar

Minska restider och öka attraktivitet

För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandeandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera. Den planerade nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult är en viktig åtgärd för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som färdmedel i stråket Jönköping–Värnamo.

Mål om restider 2035

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter till Jönköping.
- Restid under 45 minuter till angränsande kommuns centralort.
- Restidskvoter på 0,8 med tåg, 1,3 med regionbuss och 1,2 med direkt/expressbuss.

Tillvarata strukturbildande effekter

Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens konkurrenskraft och fysisk planering. En samlad och medveten kommunal bebyggelseplanering med rimliga avstånd mellan målpunkter och kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att möjliggöra en effektiv kollektivtrafik och är också något som är strukturbildande och värdeskapande för samhällsutvecklingen i stort. Huvudsakligen går detta att påverka genom medveten översikts- och detaljplanering i kommunerna.

För att skapa och tillvarata de strukturbildande effekterna hos kollektivtrafikens anläggningar är det dock också viktigt att de satsningar som prioriteras genom regional transportplan samordnas och har en god koppling till respektive kommuns samhällsplanering och även kopplar mot mer regionala strukturbilder för transporter och bebyggelseutveckling.

Göra kollektivtrafiken tillgängligare

För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas. För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.

Länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter. I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna–Kaxholmen–Skärstad, Huskvarna–Lekeryd, Anderstorp–Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved–Hestra, Skillingaryd–Vaggeryd–Hok, Vetlanda–Landsbro samt Vetlanda–Ekenässjön.

Regional cykelstrategi

Region Jönköpings läns cykelstrategi är en grund för ett systematiskt länsgemensamt arbete med att stärka cykelns attraktivitet som transportmedel. Cykelstrategin ska också synliggöra vilka strategiska satsningar och åtgärder som bör prioriteras för att stärka cyklingen i länet på ett effektivt sätt. Ett mål i strategin är sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet och ett av insatsområdena under detta mål är Plan för regional statlig infrastruktur. I regionens cykelplan analyseras länets cykelbarhet och potential och resulterar i en bristanalys. Från dessa analyser prioriteras sträckor med störst brister och potential för cykelvägar längs med statlig väg.¹

Behov och utmaningar

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter

Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla mellan större tätorter innebär en hög potential för vardagscykling och skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

Möjliggöra kombinationsresor

För att skapa mobilitet med cykel över längre avstånd behöver länet utveckla förutsättningarna för fler och attraktivare möjligheter till kombinationer mellan cykling och kollektivtrafik.

Flyg i länet

Jönköping Airport AB ägs av Jönköpings kommun och Region Jönköpings län. Jönköpings flygplats är en hub för flygfrakt och charter. Flygplatsen är också en beredskapsflygplats. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga.

Regionala flygplatsens funktion

Regionala flygplatser fyller flera funktioner i transportsystemet. Flygplatsernas verksamhet omfattar oftast linjetrafik, chartertrafik och flygfrakt. Att vara beredskapsflygplats är också en viktig uppgift för vissa regionala flygplatser. Det innebär att flygplatserna är tillgängliga för samhällsflyg, exempelvis ambulans- och brandflyg.

I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik.

Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.

1. Läs mer om bristerna i [Regional cykelplan](#).



Alternativ

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika alternativa planinriktningar för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre olika alternativa planinriktningar åskådliggör vi vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i.

Region Jönköpings län ska genom transportplanen arbeta för att de medel som ges till regional transportinfrastruktur möter länets behov utifrån våra regionala planeringsföresättningar. Vi ska också planera på ett sätt som leder utvecklingen åt rätt håll kopplat till nationella och regionala mål.

Alternativa inriktningar

Direktiven för åtgärdsplanering har gett Region Jönköpings län ett fast ekonomiskt utrymme att fördela på investeringar i transportinfrastruktur under den kommande tolvårsperioden. Region Jönköpings län har valt att bygga transportplanen med sex olika åtgärdsområden som är tematiskt indelade utifrån typ av åtgärder.

Genom att vikta åtgärdsområdena på olika sätt i förhållande till varandra kan alternativa strategier väljas för att möta länets behov och övergripande mål. Utifrån det givna utrymmet i respektive åtgärdsområde görs sedan prio-

riteringar på objektsnivå i planen alternativt löpande under planperioden utifrån specifika kriterier för åtgärdsområdet.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Samtliga inriktningar är realistiska och genomförbara, alternativ *Satsningar i stråk* och *Insatser för lokalt liv* är viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar.

Planalternativens påverkan, effekter och konsekvenser för miljö och utveckling bedöms i planens konsekvensbeskrivning och har på så vis varit ett aktivt verktyg för avvägningar mellan olika anspråk och behov i hela processen med att ta fram planen.

Bundna objekt i gällande transportplan

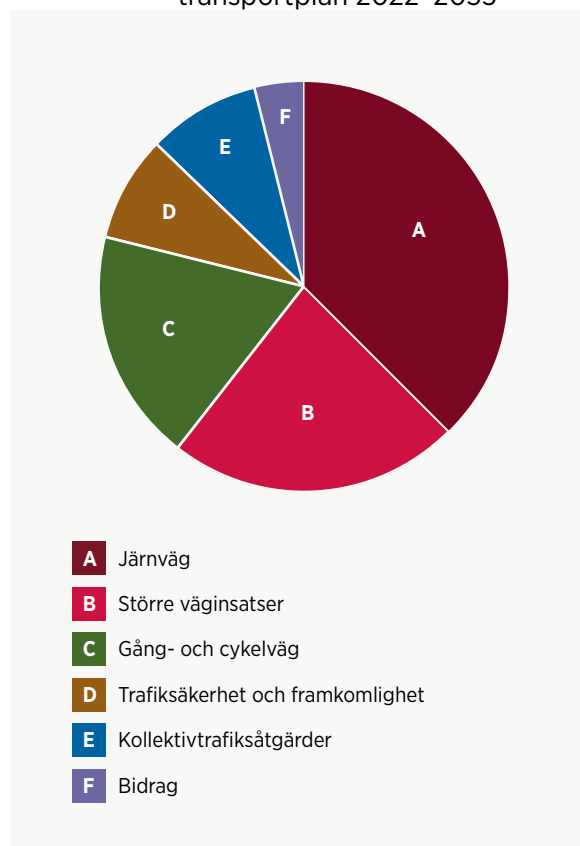
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod och påverkar hur stort utrymme som kan användas till nya satsningar.

Inför framtagandet av regional transportplan för 2026–2037 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2022–2033. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2022–2033.

En förutsättning i skapandet av olika planstrategier har varit att långt gångna projekt ska ligga kvar som låsning i samtliga alternativ. Denna gång är många projekt långt gångna.

I samtliga alternativ finns satsningarna Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering, elektrifiering Nässjö–Eksjö samt upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda prioriterade. Även satsningar på riksväg 27 Ulås–Bredasten och riksväg 27 Förbi samt det pågående gång och cykelvägsprojektet Habo–Dungen. Bor finns med i alla alternativ. För objektet mötesstation Ryhov/A6 finns en underteckad avsiktsförklaring om sam- och medfinansiering vilket gör att det betecknas som bundet.

Diagram 2. Åtgärdsfördelning i Regional transportplan 2022–2033



Tabell 2. Status för objekt i regional transportplan 2022–2033, mnkr

Åtgärder	Status
A: Järnväg	-
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	Planläggning pågår
Station Ryhov/A6	Finansiering saknas i nationell plan
Plattformsförlängningar	Utredning pågår
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	Utredning pågår
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	Planlagd – överklagad
B: Större väginSATser	-
Rv 27 Förbi Bor	Byggnation pågår
Rv 27 Ulås–Bredasten	Planläggning pågår
Lv 842 Förbi Tenhult	Planläggning pågår
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp	Ej påbörjad
C: Gång- och cykelväg	-
Längs statlig väg	Habo–Dungen: byggnation pågår
Medfinansiering till kommuner	-
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-
E: Kollektivtrafiksåtgärder	-
Längs statlig väg och järnväg	-
Medfinansiering till kommuner	-
F: Bidrag	-
Enskilda vägar	-
Icke-statliga flygplatser	-

Balans i åtgärder

Alternativ *Balans i åtgärder* strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering, elektrifiering Nässjö–Eksjö och mötesstation Ryhov/A6, åtgärder på järnvägen Nässjö–Vetlanda samt pott för platformsförlängning Huskvarna–Tenhult m.m. Objekten riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp och riksväg 32 Sunnhultsbrunnv–Traneryd ligger över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs. efter år 2037).

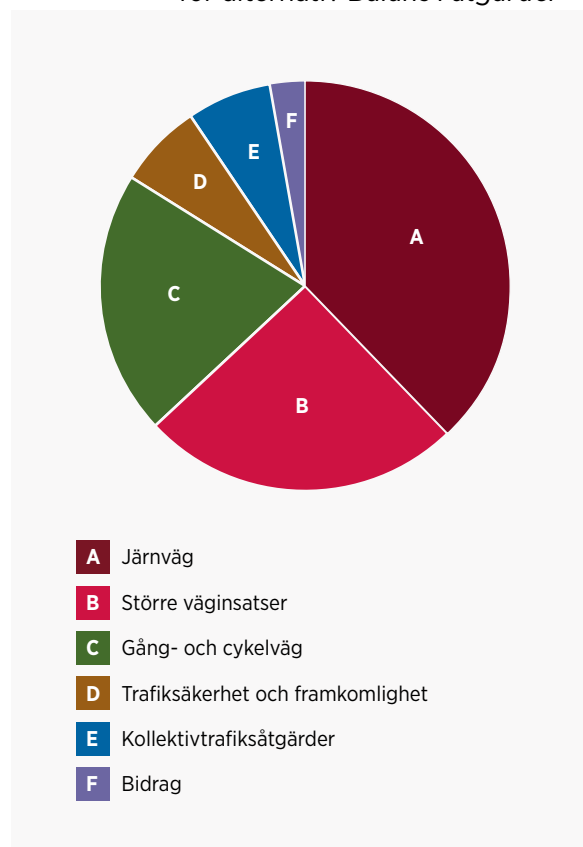
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafiksåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Gång och cykelåtgärderna innefattar både genomförande av de i den regionala cykelplanen högst prioriterade namngivna sträckorna längs statlig väg, Tenhult–Huskvarna och Hilerstorp–Gnosjö, samt en pott för punktinsatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar på ca 20 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder finns det drygt 10 mnkr per år.

Anslagen för bidrag till enskilda vägar ökar något till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 3. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Balans i åtgärder*



Tabell 3. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ¹	193
Station Ryhov/A6	476 ²	129
Pott för plattformsförlängningar	50	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
Pott för upprustning av regionala järnvägar	-	223
B: Större väginSATser	-	583
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp (över kant) ³	390	120
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (över kant) ²	179	50
C: Gång- och cykelväg	-	501
Längs regional statlig väg	-	251
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	70
– Hillerstorp–Gnosjö	-	96
– Pott	-	60
Medfinansiering	-	250
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	160
E: Kollektivtrafiksåtgärder	-	160
Längs statlig väg	-	80
Medfinansiering till kommuner	-	80
F: Bidrag	-	60
Enskilda vägar	-	60
Totalt	-	2 362

1 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

2 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

3 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan.

Insatser för lokalt liv

Alternativ *Insatser för lokalt liv* innebär att fokus ligger på satsningar på åtgärder som främjar lokala resor i det dagliga livet. Insatser för cykel- och gång, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och framkomlighet får mer pengar på bekostnad av satsningar på nya Större vägin-satser och Järnväg.

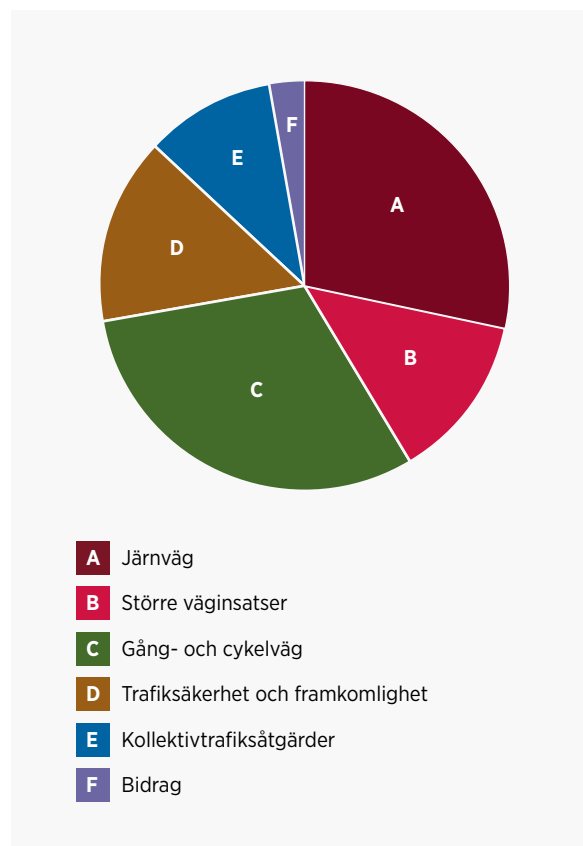
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

För gång och cykel möjliggörs satsningar på Sävsjö–Vrigstad förutom genomförande av de i cykelplanen prioritet 1 namngivna sträckorna längs statlig väg, Tenhult–Huskvarna och Hillestorp–Gnosjö, samt en pott för punktinsatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala cykelvägar med 25 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet utökas satsningarna till drygt 30 mnkr per år och för kollektivtrafikatgärder finns det ungefär 20 mnkr per år.

Anslaget för bidrag till enskilda vägar ökar till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 4. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Insatser för lokalt liv*



Tabell 4. Insatser för lokalt liv 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	675
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁴	193
Station Ryhov/A6	476 ⁵	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
B: Större väginSATser	-	304
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
C: Gång- och cykelväg	-	729
Längs regional statlig väg	-	429
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	70
– Hillerstorp–Gnosjö	-	96
– Sävsjö–Vrigstad	-	140
– Pott	-	98
Medfinansiering	-	300
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	350
E: Kollektivtrafiksåtgärder	-	240
Längs statlig väg	-	120
Medfinansiering till kommuner	-	120
F: Bidrag	-	64
Enskilda vägar	-	64
Totalt	-	2 362

4 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

5 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Satsningar i stråk

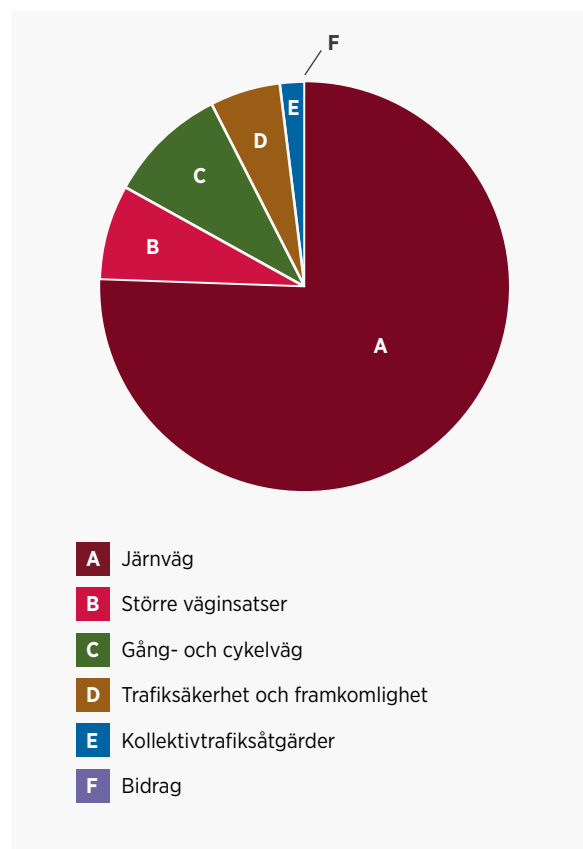
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginssatser prioriteras.

Utöver satsningen på det som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet även ökade ramar för upprustningsåtgärder på Nässjö–Vetlanda banan samt Tretågsstation i Forserum och Mötesspår i Malmbäck.

För vägsatsningar finns allt inom nu gällande plan med, länsväg 842 Förbi Tenhult och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp som lyfts in i planen i sin helhet. Ytterligare satsningar på större vägobjekt görs på riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 32 Skulleyd–Sunneränga.

Den stora satsningen på järnväg och vägobjekt innebär begränsningar för andra åtgärdsområden. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafik och bidrag minskar kraftigt.

Diagram 5. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Satsningar i stråk*



Tabell 5. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	1 085
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁶	193
Station Ryhov/A6	476 ⁷	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	300
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
Mötesspår Malmbäck	87	87
Tretågsstation Forserum	123	123
B: Större väginssatser	-	982
Rv 27 förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	144
Lv 842 förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp	390	390
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd	179	179
C: Gång- och cykelväg	-	97
Längs regional statlig väg	-	25
– Fursjö–Dungen	-	25
Medfinansiering	-	72
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	102
E: Kollektivtrafiksåtgärder	-	72
Längs statlig väg	-	36
Medfinansiering till kommuner	-	36
F: Bidrag	-	24
Enskilda vägar	-	24
Totalt	-	2 362

6 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

7 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

Nyttorna beskrivs i olika tidsperspektiv – kort, medellång och lång sikt. Beskrivningen bygger stegvis vidare från det tidigare tidsperspektivet.



Nyttor på kort sikt (2026–2031)

Åtgärder i balans

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö och Tenhult–Huskvarna samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väg.

Insatser för lokalt liv

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö och Tenhult–Huskvarna samt kontinuerligt kraftfullt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca två åtgärder per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väg.

Satsningar i stråk

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö samt ett fåtal insatser för utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väg.

Nyttor på medellång sikt (–2037)

100

Åtgärder i balans

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs samt robustare trafikering Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet Ulås–Bredasten förbättrade möjligheter att cykla utmed statligt vägnät på sträckan Hillerstorp–Gnosjö samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar.

Insatser för lokalt liv

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs samt robustare trafikering Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider i relationen Ulås–Bredasten. Förbättrade möjligheter att cykla utmed statligt vägnät på sträckan Hillerstorp–Gnosjö och Sävsjö–Vrigstad samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca två åtgärder per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar.

Satsningar i stråk

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider och ökad kapacitet för Jönköpingsbanan genom tretågsstation i Forserum sam förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs. Robustare trafikering Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Ökad kapacitet i stråket Nässjö–Vaggeryd genom mötesspår Malmbäck. Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider på rv 27 genom satsningar på åtgärder Ulås–Bredasten och Bredaryd–Anderstorp. Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider på rv 32 genom åtgärder på Sunnhultsbrunn–Traneryd och Skulleryd–Sunnerånga. Viss utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Viss höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd vartannat år), trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Viss utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar.

Åtgärder i balans

Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd–Anderstorp (förutsatt finansiering i kommande plan).

Nyttor på lång sikt (–2045)

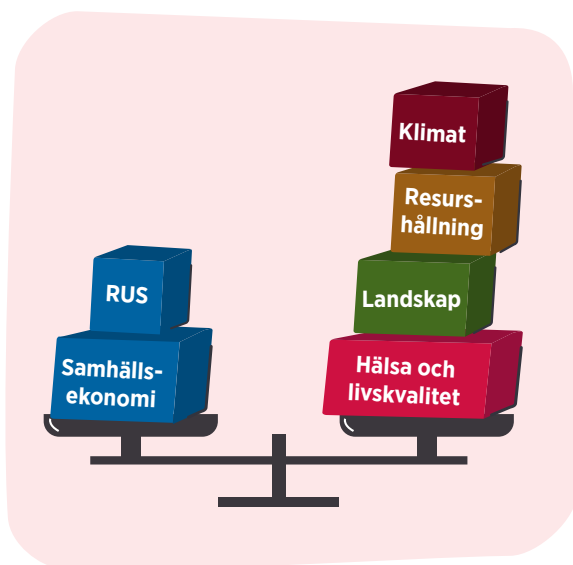


Sammanfattning av konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

Detta kapitel är en sammanfattning av den fullständiga konsekvensbeskrivning som ligger som bilaga till planen.

Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekvensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Utgångspunkter

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från utifrån den metodik med fokusområden som Trafikverket använde i Nationell transportplan under de senaste omgångarna.

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet *Samhällsekonomi och regional utveckling*.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

Avgränsning

Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvenser bör enligt förarbeten till Miljöbalken beskrivas på kort, medellång och lång sikt (prop 2003/04:116). Ju längre fram i planperioden en bedömning gäller desto större osäkerhet råder kring vilka objekt som är aktuella. Konsekvensbedömningarna på längre sikt blir därför mer översiktliga och kan snarare ses som underlag till nästa planeringsomgång.

- Bedömningar på kort sikt avser 1–6 år i planen, det vill säga åren 2026–2031.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2037.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak

Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen.

För åtgärdsområdena järnväg och större väginssatser har specifika underlag för bedömning tagits fram av Trafikverket inom ramen för samlade effektbedömningar (SEB). Dessa underlag är en del i den övergripande bedömningen av respektive åtgärdsområde, bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå. För övriga åtgärdsområden har specifika åtgärder ännu inte bestämts varför respektive aspekt har bedömts på ett mer generellt sätt.

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. En länsplan för transportinfrastruktur kan enligt Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

Metodik för bedömning av konsekvenser

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Planinriktningarnas innehåll beskrivs i kapitlet Strategier. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs, förutom pågående

satsningar som fullföljs. Däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en målledd bedömning av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målledda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

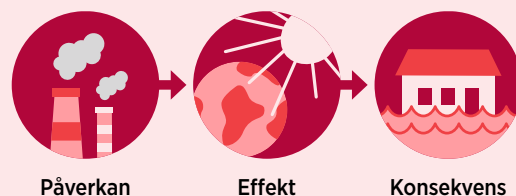
Påverkan, effekter och konsekvens

För att beskriva miljöpåverkan används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av planförslagets åtgärder medför, till exempel påverkan på betydelsefulla naturmiljöer eller förändrad trafikbullersituation.

Effekt är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av betydelsefulla naturmiljöer eller att människor exponeras för trafikbuller.

Konsekvens är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse till exempel förlust av biologisk mångfald eller bullerstörning som riskerar leda till påverkan på människors hälsa.



Bearbetad illustration av originalet *Påverkan-effekt-konsekvens* från Naturvårdsverket.

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

- Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik
- Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status
- Jämställdhet mellan kvinnor och män
- Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning
- Möjligheter för barn att säkert förflyta sig på egen hand
- Balans i åtgärder i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

- Emissioner av luftföroreningar
- Halter av luftföroreningar (i tätorter)
- Exponeringsbedömning

Mest relevanta miljökvalitetsmål visar hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

Ett rikt odlingslandskap	C	D	
Levande sjöar och vattendrag	C	D	
God bebyggd miljö	B	C	D
Giftfri miljö	D		
Begränsad klimatpåverkan	A		
Ett rikt växt och djurliv	C	D	
Levande skogar	C	D	
Grundvatten av god kvalitet	D		
Myllrande våtmarker	D		
Frisk luft	B		

Samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

- Samhällsekonomisk effektivitet
- Förbättring av medborgarnas resor
- Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Regional utvecklingsstrategi

Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

- ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad
- ta del av samhällsservice
- delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

E

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

B

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

B

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.¹

A

B

C

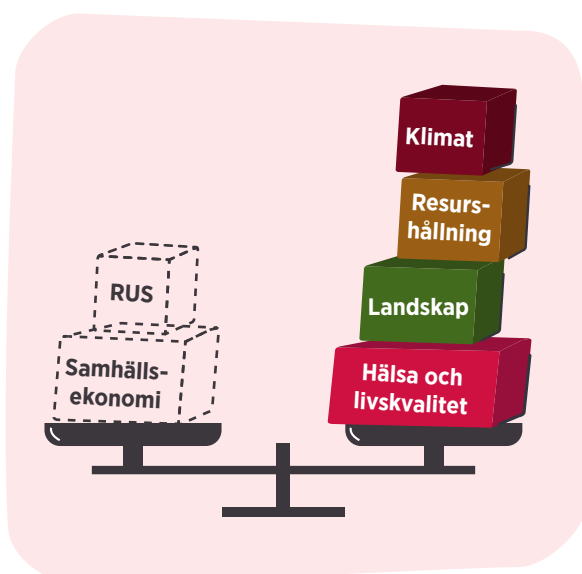
D

Övergripande transportpolitiska mål, Funktionsmål och Hänsynsmål visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen.

1. Generationsmålet: lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till nästa generation. Utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

Samlad bedömning miljöaspekter



Konsekvensbeskrivningens fokusområden
avseende miljöaspekter.

Den samlade bedömningen avser de samman-
tagna miljöaspekter som ska bedömas enligt
kapitel 6 i Miljöbalken. Dessa motsvaras till
stor del av hänsynsmålen i de transportpo-
litiska målen men har även bäring på vissa
delar i funktionsmålen, framförallt kopplat till
tillgänglighet och användbarhet.

Alternativ Balans i åtgärder

Bedöms sammantaget ge störst positivt bidrag
till mål som kopplar mot miljöbalkens aspek-
ter. Alternativet bedöms ha störst potential
sett till möjliga överflyttningar till hållbara
trafikslag för kortare och längre resor sam-
mantaget. Samtidigt ger alternativet också
viss negativ inverkan på miljöaspekter, främst
på grund av de större väg- och järnvägsåtgär-
der som ingår i alternativet.

Alternativ Satsningar i stråk

Bedöms ha jämförelsevis störst negativ påverkan
på miljöbalkens aspekter. Detta beror på påver-
kan från anläggningar samt relativt liten positiv
påverkan kopplat till kollektivtrafik och cykel.

Alternativ Insatser för lokalt liv

Är det alternativ som ger minst negativ in-
verkan på miljömål, alternativets positiva
inverkan bedöms dock inte vara lika stor som
alternativ Balans i åtgärder.

Tabell 6. Samlad bedömning miljöaspekter

Bidrag till måluppfyllelse	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Klimat	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-
Hälsa och livskvalitet	▼	▲▲▲	▼	▲	▼	▲▲▲	▼	-
Landskap	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Resurshushållning	▼	-	▼	-	▼	-	▼	-
Samhällsekonomi och regional utveckling	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲▲	-	-
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Klimat

Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ Balans i åtgärder ge störst positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse, nollalternativet ger minst positivt bidrag till måluppfyllelsen.

Trafikens påverkan

Alternativ Balans i åtgärder utgår ifrån behov av både *Satsningar i stråk* för att öka tillgängligheten till, och inom, länet samt utveckla de hållbara trafikslagen som stärker den lokala rörligheten.

Alternativ *Satsningar i stråk* fokuserar på att ge förutsättningar för mer regional trafik både på väg och järnväg. Satsningarna skapar större rörlighet i de starka stråken, men begränsar möjligheten att utveckla gång- och cykel samt kollektivtrafik och vägar utanför de starka stråken.

Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som stärker utvecklingen utanför de starka stråken tydligast, samt utvecklar kollektiv-

trafik och gång- och cykel i länet, men med mindre fokus på att utveckla tillgängligheten i de starka stråken.

Infrastrukturens påverkan

Genomförandet av alternativ *Satsningar i stråk* är det alternativ som bedöms ge störst utsläpp av koldioxid på grund av fler större vägobjekt och järnvägsobjekt. *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som ge minst utsläpp av koldioxid, förutom nollalternativet. Åtgärder i balans innehåller en del större satsningar på järnväg, men även väg, och innebär mer utsläpp om än inte i samma nivåer som *Satsningar i stråk*.

Klimatanpassning

Åtgärder för klimatanpassning ingår som naturlig del i samtliga investeringsprojekt, dock bedöms det totala behovet av klimatanpassningar av transportinfrastrukturen påverkas marginellt av planens genomförande. Därav innebär *Satsningar i stråk* störst potential för att klimatanpassad infrastrukturen.

Insatser för lokalt liv innebär en liten ökad möjlighet att klimatanpassa de enskilda vägarna i länet och sträckan förbi Bår.

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Bidrag måluppfyllelse	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Trafikens påverkan	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Infrastrukturens påverkan	▼▼	-	▼▼	-	▼	-	▼	-
Klimatanpassning	-	▲	-	▲	-	▲	-	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2026–31 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ. Även för nollalternativet är det denna period som innebär ökad klimatpåverkan. I strategialternativet Balans i åtgärder finns det åtgärder som enligt plan byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2037 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms samtliga alternativ ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. I Satsningar på starka stråk sker överflyttningen för det långväga resandet från bil till tåg. I *Insatser för lokalt liv* sker överflyttningen främst sett till de korta resorna, som enkelt kan ske med gång- och cykel samt kollektivtrafik istället för bil.

Bedömningen görs för tillkommande påverkan under varje tidsperiod, dvs. inte ackumulerad påverkan.

Tabell 8. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Klimatpåverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets stora satsningar på kollektivtrafik, åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet samt satsningar på gång- och cykel. Detta innebär stor möjlighet till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet i hela länet. Även alternativet *Balans i åtgärder* ger tämligen stora positiva bidrag till måluppfyllelse, då det förutom att stärka möjligheten gång och cykelresor och resor med kollektivtrafiken samtidigt stärker möjlighet även till längre resor inom, till och från länet.

Människors hälsa

Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet tillsammans med satsningar

som möjliggör kollektivtrafik och trafiksäkerhet på järnvägar och vägar. Alternativ *Balans i åtgärder* ger på liknande sätt stora nyttor, om än lite lägre sett till ovan angivna satsningar. Alternativet tar dessutom hänsyn till vad Trafikverket tror sig kunna omsätta till verklighet. Alternativ *Satsningar i stråk* ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar.

Befolkning

Alternativ *Balans i åtgärder* innehåller förutom satsningar på gång- och cykel, kollektivtrafik, och trafiksäkerhet och framkomlighet även en del större satsningar på väg och järnväg vilket öka tillgängligheten även i geografier som ligger med större avstånd från regionala målpunkter eller där bilen är det enda alternativet på grund av avstånd och bristande kollektivtrafik. Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet inom närområdet.

Alternativ *Satsningar i stråk* och har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Människors hälsa	▼	▲▲▲	▼	▲▲	-	▲▲▲	▼	▲
Befolkning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Luft	▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲	▼	▲▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv

▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Luft

Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp, särskilt alternativ *Satsningar i stråk*. Detta alternativ är samtidigt det alternativ som innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Alternativet *Balans i åtgärder* innehåller satsningar på både fysisk förflyttning och där kollektivtrafiks- och järnvägssatsningarna har potential bidra till att ta andelar från motortrafiken. För luften i tätorterna är det dock alternativ *Insatser för lokalt liv* som har störst potential att ersätta korta bilresor med cykelresor, vilket har en positiv påverkan. *Nollalternativet* innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden.

För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen *Satsningar i stråk* och därefter *Balans i åtgärder* eftersom de jämfört med alternativ *Insatser för lokalt liv* innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms ha en marginellt negativ påverkan på måluppfyllelsen.

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, mötesspår i Malmback och på Vetlandabanan samt nya större vägpartier. Alternativ *Balans i åtgärder* liv

bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och kollektivtrafik sker intill eller i befintlig infrastruktur. Nollalternativet bedöms ha en något negativ påverkan på målen.

Kulturmiljö

Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor. Alternativet *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på grund av ytterligare insatser såsom mötesspår på Vetlandabanan och i Malmback samt Tretågsstation i Forserum. Alternativ *Insatser för lokalt liv* och Nollalternativet bedöms påverka kulturmiljön minst på grund av mindre mängd nybyggd anläggning.

Tabell 11. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

Delasppekter	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Naturmiljö	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Kulturmiljö	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Landskapsbild	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Samlad bedömning	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv

▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Landskapsbild

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större järnvägs- och vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden. *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Två av vägobjekten hänger över kant och ger först efter planperioden full påverkan Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ *Balans i åtgärder*, *Satsningar i stråk* och *Insatser för lokalt liv*. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. *Nollalternativet* bedöms ge svagt negativa konsekvenser för resurshushållning.

Mark

Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult.

Materiella tillgångar

Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projektet nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Alla alternativ, inklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projektet riksväg 27 förbi Bor.

Vatten

Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Mark	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Materiella tillgångar	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Vatten	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Samlad bedömning	▼	-	▼	-	▼	-	-	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ Balans i åtgärder och *Satsningar*

i *stråk* eftersom de möjliggör större byggda anläggningar, dock är flera av satsningar över kant och påverkar först på lång sikt resurshushållningen. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ.

Tabell 14. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Kort (2026–31)	▼ -	▼ -	▼ -	- -
Medellång (2032–37)	▼▼ -	▼▼ -	▼▼ -	- -
Långt (2033–45)	▼▼ -	▼▼ -	▼ -	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ Balans i åtgärder bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ *Satsningar i stråk* ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse för regional utvecklingsstrategi, men lägre måluppfyllelse sett till samhällsekonomi och konkurrenskraft. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ *Satsningar i stråk* och Balans i åtgärder bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet

i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ även några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägobjekt.

Regional utvecklingsstrategi

Alternativ *Balans i åtgärder* ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot delstrategin i RUS där vardagsresor av längre och kortare slag premieras. Även infrastruktur som stärker kollektivtrafikens målsättningar i RUS stärks. Alternativ *Satsningar i stråk* är och alternativ *Insatser för lokalt liv* är också riktat mot delstrategin för sammanlänkat län men fokus ligger på längre respektive kortare resor för alternativen. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv	Nollalternativ	
Ekonomi och konkurrenskraft	▼▼	▲▲	▼▼	▲▲▲	- ▲	▼	▲
Delstrategier i RUS	-	▲▲▲	-	▲▲	- ▲▲	▼	-
Samlad bedömning	-	▲▲▲	-	▲▲	- ▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts. För alternativet *Insatser för lokalt liv* kommer bidragen något tidigare.

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Kort (2026–31)	- ▲	- ▲	- ▲▲	- -
Medellång (2032–37)	▼ ▲▲	▼ ▲▲	▼ ▲▲	- -
Långt (2033–45)	- ▲▲▲	- ▲▲	- ▲	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv

▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ



Beslutad plan

Region Jönköpings län har utifrån de transportpolitiska målen och länets behov beslutat om fördelning av medel i den regionala planen. Vägledande för bedömningen har varit att nå en hög måluppfyllelse och stora nyttor, bibehålla kontinuitet och skapa en fördelning mellan transportslag och inom geografin som förbättrar vardagen för så många som möjligt i länet.

Prioriteringar

Hög måluppfyllelse och stora nyttor

Jämfört med nollalternativ och andra framtagna scenarior är alternativ Balans av åtgärder det alternativ som bäst svarar mot transportpolitiska mål, miljömål och de utpekade mål i länets Regionala utvecklingsstrategi.

Kontinuitet

Planen betyder att lagt kort ligger i förhållande till föregående regionala transportplan. Detta ger långsiktighet i Region Jönköpings läns inriktning för länets transportsystem och ger goda förutsättningar för framförhållning och ett effektivt genomförande av planen.

Jämn fördelning

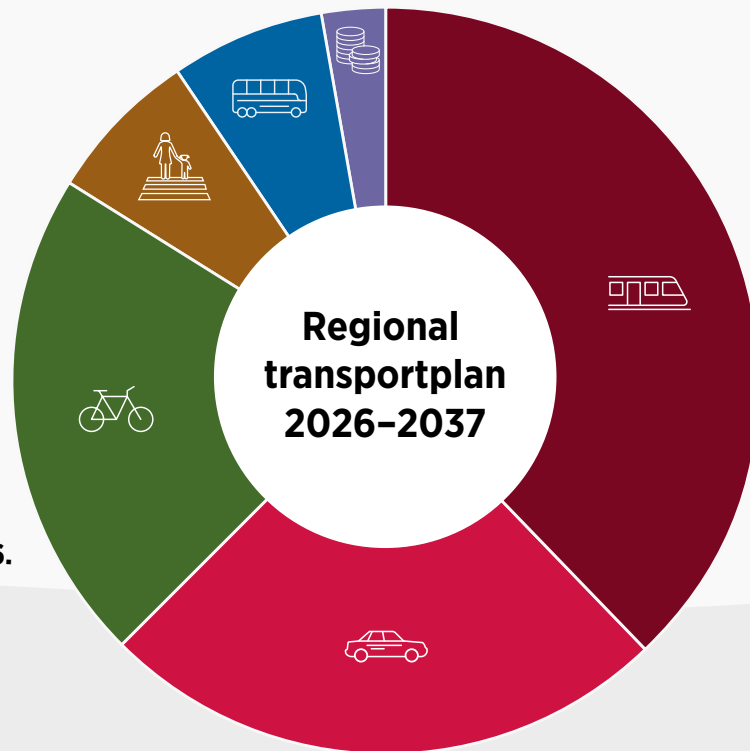
Planen innebär en tydlig balansering av planens åtgärdsområden. Betydande satsningar görs på större järnvägs- och vägåtgärder samtidigt som planens pottar möjliggör att åtgärder och nyttor fördelas mellan trafikslag och över länet.

Prioriteringar inom planen

Prioriteringar mellan åtgärdsområden utgår ifrån planens ekonomiska tabell ska utgöra grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att framdrift kontinuerligt säkerställs inom samtliga åtgärdsområden.

Prioriteringar inom respektive åtgärdsområde ska genomföras utifrån definierade kriterier, som är tydligt beskrivna inom varje område.

Diagram 6.



Ekonomiska förutsättningar för Regional transportplan

Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Planen redovisas med treårsintervall för planens första hälft och sexårsintervall för senare delen av planperioden. För varje del av planen ska den planerade kostnaden för investeringar i infrastruktur motsvara summan beslutade medel.

Detta innebär att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; det finns i allmänhet inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt. Samtidigt är det en utmaning att ha tillräckligt många planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel i åtgärdsområdena med potter.

Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram, genom beslut från Trafikverket har medel tillförts ramen och fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

-  Järnväg
-  Större väginvesteringar
-  Gång- och cykelväg
-  Trafiksäkerhet och framkomlighet
-  Kollektivtrafiksåtgärder
-  Bidrag

Investeringar 2026–2037

Tabell 17. Ekonomisk sammanställning för Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Järnväg	-	-	297	197	404	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870 ⁴	103	0	146	51	197
Station Ryhov/A6	476 ⁵	-	0	0	129	129
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	35	195	9	0	204
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	-	58	42	150	250
Pott för plattformsförlängningar	-	-	44	0	74	118
Större väginSATser	-	-	169	153	261	583
Rv 27 Förbi Bor	255	96	159	0	0	159
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp ⁶	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ⁶	179	-	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	-	-	95	149	257	501
Längs statlig väg	-	-	34	85	132	251
– Furusjö–Dungen	36	18	15	0	0	15
– Tenhult–Huskvarna	70	-	0	63	0	63
– Gnosjö–Hillerstorp	96	-	0	0	87	87
– Längs statlig väg (pott)	-	-	19	22	45	86
Medfinansiering till kommuner	-	-	61	64	125	250
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	39	39	82	160
Kollektivtrafiksåtgärder	-	-	26	37	97	160
Längs statlig väg	-	-	13	19	48	80
Medfinansiering till kommuner	-	-	13	18	49	80
Bidrag	-	-	15	15	30	60
Enskilda vägar	-	-	15	15	30	60
Summa	-	-	641	590	1131	2 362

4 Objektets totalkostnad anges exklusive kostnad för signalsystem. Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

5 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

6 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.



Järnväg

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de investeringar i länets järnvägsanläggning som helt eller delvis finansieras via regional transportplan.

Förutsättningar för genomförande

Namngivna objekt nationell plan

För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan (Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering och Station Ryhov/A6) krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansiering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras. De

namngivna järnvägsprojekt som är aktuella för samfinansiering är i tidiga skeden av den fysiska planeringsprocessen och kommer att pågå under lång tid. Den regionala transportplanen belastas framför allt i mitten och under andra halvan av planperioden då projekten går in i produktionsskede.

Åtgärder som endast finansieras ur regional plan

De åtgärder som finansieras helt ur regional plan (elektrifiering Nässjö–Eksjö, upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda och plattformsförlängningar) har olika karaktär. Elektrifiering Nässjö–Eksjö är ett regionalt namngivet objekt vilket innebär att åtgärden ska ha en uppdaterad SEB. Övriga åtgärder ska ses som potter vilket innebär att de innehåller flera mindre åtgärder i ett paket. Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering – de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Järnväg (2026–2037), mnkr

Järnväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870 ⁴	103	0	146	51	197
Station Ryhov/A6	476 ⁵	-	0	0	129	129
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	35	195	9	0	204
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	-	58	42	150	250
Pott för plattformsförlängningar	-	-	44	0	74	118
Totalt	-		297	197	404	898

4 Objektets totalkostnad anges exklusive kostnad för signalsystem. Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

5 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Grunder för prioritering

Följande grunder har använts för att prioritera vilka objekt som är aktuella för samfinansiering i regional transportplan:

Påbörjade åtgärder

Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.

Planeringsmognad

Brister som har genomgått åtgärdsvalsstudie och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.

Potential och samhällsnytta

Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.

Systemfunktion

Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

Samfinansierade namngivna järnvägsåtgärder

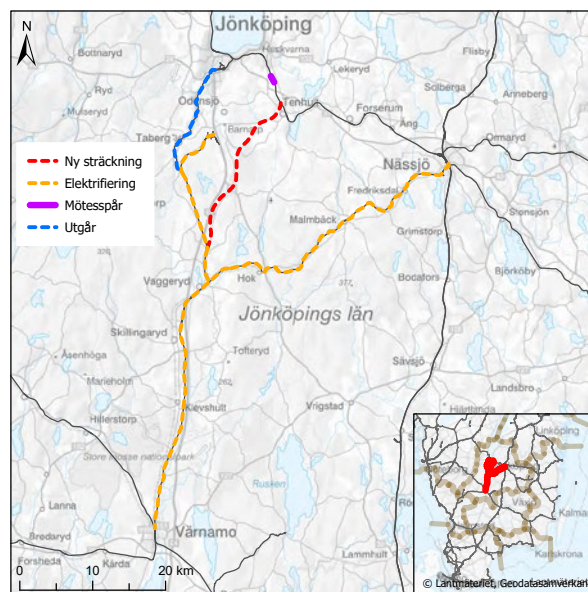
Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

Genom att göra restiderna mellan Jönköping och Värnamo mer konkurrenskraftiga skapas möjligheter till tillväxt/kompetensförsörjning samt mer hållbar arbets- och studiependling genom överflyttning av transporter från väg till järnväg. Projektet möjliggör nya trafikupplägg med elektrifierade regionaltåg, tyngre och längre godståg och omledningsmöjligheter vid störningar.

Objektet består av ny järnväg Byarum–Tenhult, elektrifiering av sträckan Nässjö–Värnamo samt mötesstation på Jönköpingsbanan. Samtliga delar behövs för att nå projektets mål om att skapa restider under 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo.

Nysträckning Byarum–Tenhult befinner sig i järnvägsplan, åtgärden förväntas vara genomförd 2033. Elektrifiering Nässjö–Värnamo befinner sig i bygghandling och förväntas vara genomförd 2030.

Total kostnadskalkyl 2 730 mnkr (SEB, 2021). Åtgärden samfinansieras med 300 mnkr av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Region Jönköpings län och ingående kommuner.



Karta: Trafikverket, 2025.



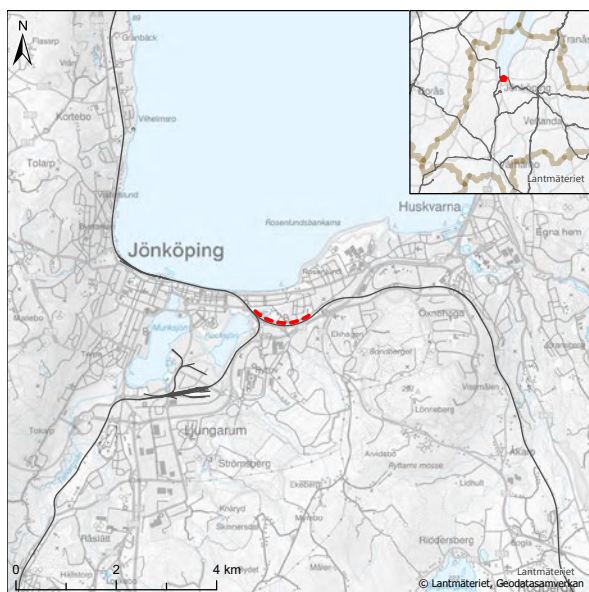
Mötesstation Ryhov/A6

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och möjliggöra kortare restid och bättre tillgänglighet för persontrafiken till målpunkter vid A6, Ryhov och Rosenlund samt skapa förutsättningar för utökad godstrafik. Stationen byggs som mötesstation och bidrar därmed till ökad robusthet.

Åtgärden avser en station för resandeutbyte med två sidoplatthorformer inklusive trappor, hissar och gång-, cykel- och mopedtunnel under fyrfältsvägen E4:an och gång- och cykeltunnel under två järnvägsspår samt en ny mötesstation för 600 meter långa tåg. Medel finns även avsatta för bulleråtgärder.

Åtgärden förutsätter finansiering ur Nationell plan. Undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för sam- och medfinansiering finns.

Total kostnadskalkyl 460 mnkr i prisnivå 202306 (Funktionsutredning järnväg, ärendenummer: TRV 2024/31351). 460 mnkr samfinansieras av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Jönköpings kommun.



Karta: Trafikverket, 2025.

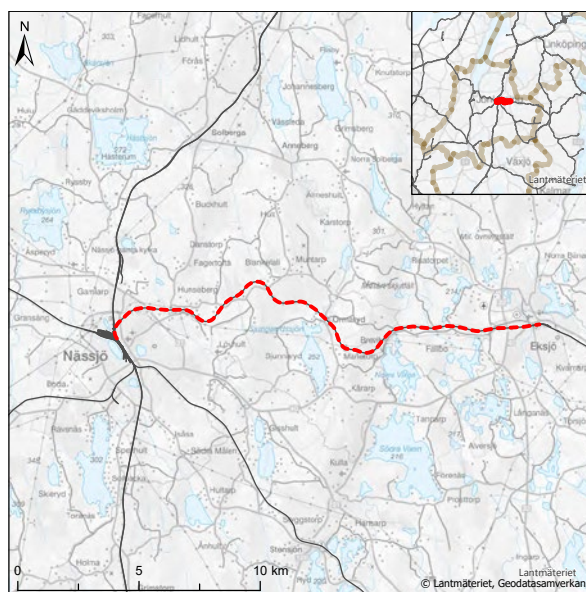
Järnvägsåtgärder med full regional finansiering

Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö

Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping–Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö–Eksjö och trådsäkring. Åtgärden befinner sig i planskedet och förväntas vara färdig 2029.

Total kostnadskalkyl 239 mnkr (SEB, 2025). Åtgärden finansieras till 100 procent av regional transportplan.



Karta: Trafikverket, 2025.

Plattformsförlängningar

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på i första hand Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationerna i Tenhult och Huskvarna. Medel finns avsatta för ytterligare åtgärder, men förtydliganden av strategiska ställningstaganden gällande framtida trafikering krävs för slutligt beslut om var åtgärderna ska genomföras.

Upprustningsåtgärder utmed sträckan Nässjö–Vetlanda

För att kunna bedriva en effektiv trafikering på sträckan Nässjö–Vetlanda krävs omfattande upprustning av sträckan. En minskad restid mellan Nässjö och Vetlanda möjliggör nya trafikupplägg och styv tidtabell.

Eftersom det inte finns någon samlad investeringsåtgärd för sträckan i Nationell plan

avsätts en sträckpott i Regional plan. Potten möjliggör en stegvis förbättring av banans standard. I ett första steg kommer plankorsningar med otillräckligt skydd att åtgärdas.

Därefter utreds möjligheterna till mötesspår på sträckan, för ökad kapacitet och robusthet. För största möjliga nytta, tidsvinst i trafikeringen på sträckan, måste dessa satsningar kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan.

Åtgärder för plankorsningar genomförs löpande under planens första hälft, åtgärder för mötesspår eller andra åtgärder för robusthet och restid genomförs under planens andra hälft.



Större väginnsatser

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de vägåtgärder som har en kalkylerad totalkostnad på över 50 mnkr och därmed betecknas som namngivna i regional transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande

Samplanering

Väg 842 förbi Tenhult samplaneras med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Den regionala transportplanen har utgått från att det är möjligt att påbörja en vägplaneprocess när lokaliseringen av järnvägen är färdig. Vägplaneprocessen och processen med att ta fram en plan för byggande av järnväg bör ske parallellt i ett tidigt skede.

Objekt som ligger över kant

Åtgärden riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp

och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ryms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs. förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren efter 2037.

Grunder för prioritering

Påbörjade åtgärder

Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån regionens princip ”lagt kort ligger”.

Planeringsmognad

Brister som har genomgått ÅVS och har färdig SEB bör prioriteras för åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.

Potential och samhällsnytta

Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med storregional eller nationell betydelse ska prioriteras högt.

Samplanering

Åtgärder som är möjliga att samplanera med andra åtgärder på ett sätt så att synergier uppstår bör prioriteras.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Större väginnsatser (2026–2037), mnkr

Större väginnsatser	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Rv 27 Förbi Bor	255	96	159	0	0	159
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp ⁶	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ⁶	179	-	0	0	-	-
Totalt	-		169	153	261	583

⁶ Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns 167 mnkr under planperioden för båda objekten. Syftet är att skapa flexibilitet i planen och nå en god upparbetning av pengarna avsatta.

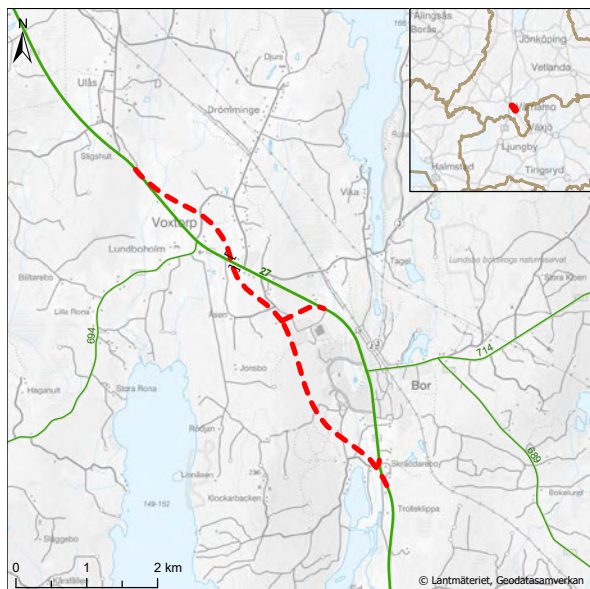
Namngivna vägåtgärder

Rv 27 förbi Bor

Väg 27 är en viktig länk mellan de västra och sydöstra delarna av Sverige och har stor betydelse för både transporter mellan västra och sydöstra Sverige och arbetspendling. Nuvarande utformning av väg 27 utgör en kraftig barriär genom samhället Bor samtidigt som framkomligheten för genomfartstrafik är nedsatt. Föreslagen åtgärd ökar framkomligheten och trafiksäkerheten på riksväg 27 och förbättrar miljön i Bor.

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Byggnation pågår och objektet beräknas vara klart i slutet av 2027.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 255 mnkr, varav 96 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

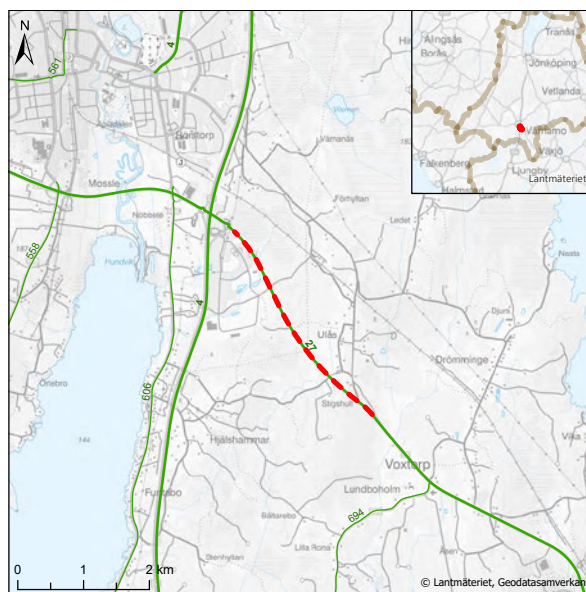
Rv 27 Ulås–Bredasten

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på den cirka 3,5 km långa sträckan mellan förbifart Bor och E4. Vägavsnittets hastighet är 90 km/h men riskerar att sänkas utan mötesseparering.

Befintlig sträckning breddas till gles mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Viltstängsel sätts upp fram till Bredastens industriområde och cykelmöjligheter ordnas mot Värnamo.

Åtgärden befinner sig i vägplanskede och objektet förväntas byggstartas 2028–2030.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 156 mnkr, varav 12 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

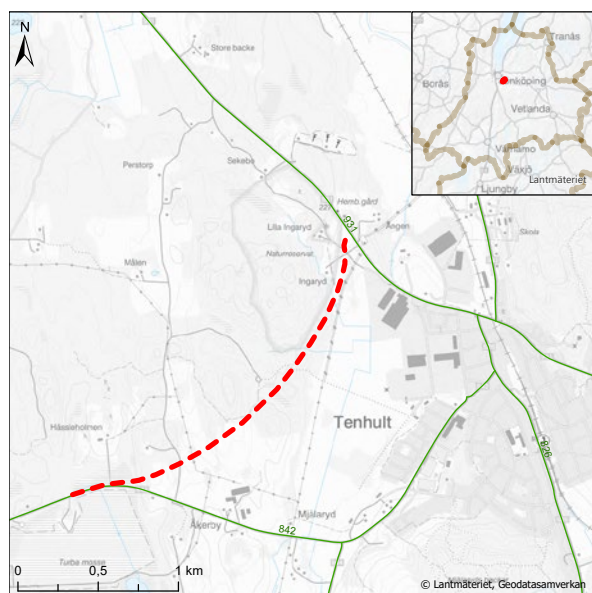


Väg 842 förbi Tenhult

Väg 842 är en viktig förbindelse mellan riksväg 40 och E4 och trafikeras av en hög andel godstransporter från bland annat verksamhetsområden vid Torsvik. Vägen löper genom centrala Tenhult, vilket ger störningar för de boende i samhället och nedsatt framkomlighet för passerande godstransporter.

Föreslagen åtgärd syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Del av en helhetslösning som omfattar hela sträckan till riksväg 40. Åtgärden innebär att väg 842 ges en ny sträckning väster om Tenhult genom en cirka 2 km lång förbifart med hastigheten 80 km/h. Lokaliseringen av vägen samplaneras med nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Vägens byggnation behöver inte ske samtidigt med produktionen av järnvägen.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 122 mnkr, varav 9 mnkr belastar tidigare plan.

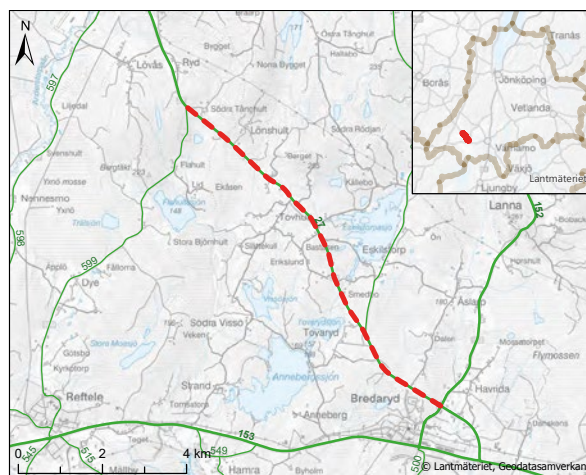


Karta: Trafikverket, 2025.

Rv 27 Bredaryd–Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för bilister och oskyddade trafikanter samt minska barriäreffekter för vilt. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 390 mnkr (SEB, 20XX), objektet ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.



Karta: Trafikverket, 2025.

Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för bilister och oskyddade trafikanter samt minska barriäreffekter för vilt. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Tätortsåtgärder i Sunnhultsbrunn ingår i åtgärden.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 179 mnkr (SEB, 20XX), objektet ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.

Gång- och cykelinvesteringar

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet syftar till att genom investeringsåtgärder förbättra förutsättningarna att gå och cykla i Jönköpings län. Åtgärdsområdet omfattar medel för gång- och cykelåtgärder längs statliga vägar samt statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50 procent och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos Trafikverket som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Förutsättningar för genomförande

Finansieringsmodell
gång- och cykelvägar längs
regionala statliga vägar

För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10 procent kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån en tidig kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional transportplan.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Gång- och cykelinvesteringar (2026–2037), mnkr

Gång- och cykelväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Längs statlig väg	-	-	34	85	132	251
– Furusjö–Dungen	36	18	15	0	0	15
– Tenhult–Huskvarna	70	-	0	63	0	63
– Gnosjö–Hillerstorp	96	-	0	0	87	87
– Längs statlig väg (pott)	-	-	19	22	45	86
Medfinansiering till kommuner	-	-	61	64	125	250
Totalt						



Grunder för prioriteringar

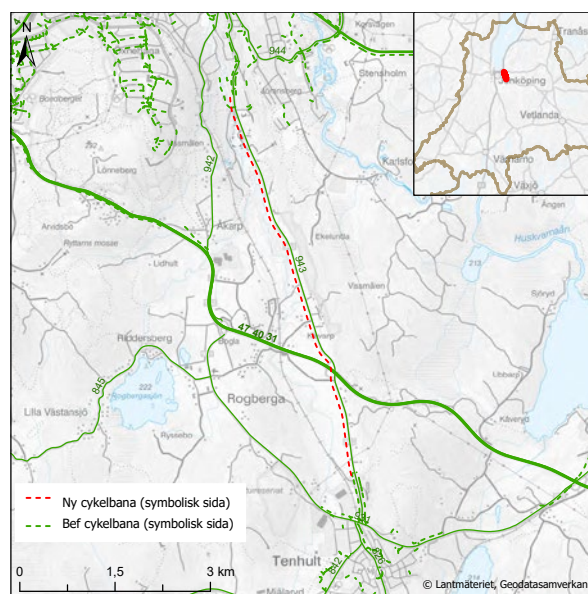
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

Planeringsmognad

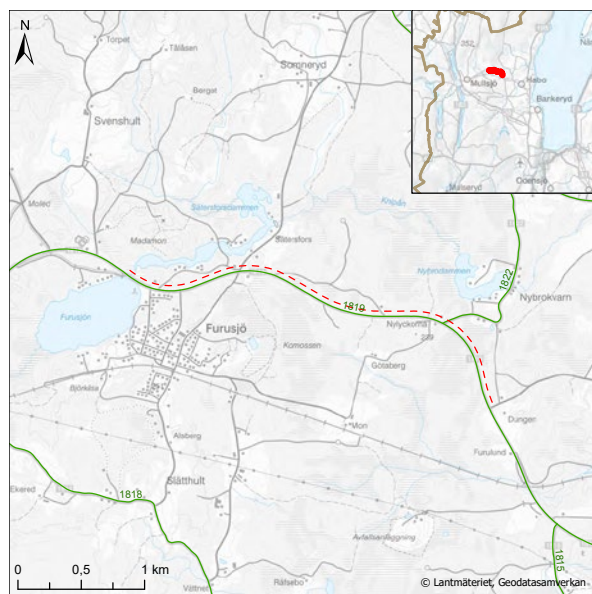
Åtgärder som har påbörjat planläggning och/ eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.

Regional cykelplan

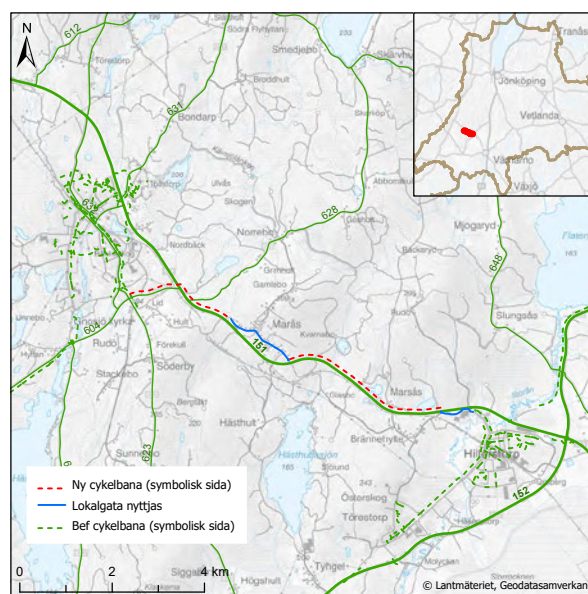
I regional cykelplan prioriteras åtgärder på sträckor mellan tätorter. De åtgärder som genomförs inom denna planperiod är förutom det pågående objektet Fursjö–Dungen de objekt med högst prioritet i Regional cykelplan dvs., Tenhult–Huskvarna och Gnosjö–Hillerstorp.



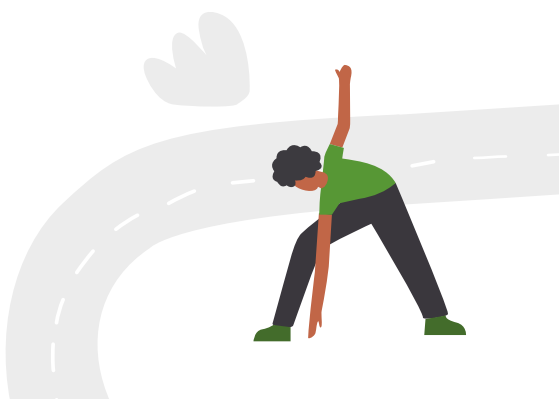
Karta: Trafikverket, 2025



Karta: Trafikverket, 2025.



Karta: Trafikverket, 2025.



Pott för mindre insatser

Syftet med potten är att det ska finnas medel för att åtgärda mindre brister längs statliga regionala vägar. Dessa punktinsatser prioriteras löpande under planperioden tillsammans av Trafikverket, Region Jönköpings län och berörd kommun.

Grunder för prioritering inom potten för statlig medfinansiering av gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier

Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

Åtgärder som är möjliga att samplanera

För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med drift och underhåll eller åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Geografisk balansering

Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av gång- och cykelvägsåtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.





Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Syfte och innehåll

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och får inte överskrida 75 mnkr. Åtgärdsområdet är inte avsett att nyttjas för att möjliggöra höjda hastigheter på längre sträckor av vägar, för detta krävs större åtgärder som överstiger gränsen för namngivna objekt.

Exempel på åtgärder som kommer genomföras och avses med denna pott är översyn och förbättring av korsningar på länsväg 195 Habo–Månseryd.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt

En rimlig ambition utifrån tilldelade medel bör vara att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i en tätort per år samt att göra punktsatser på landsvägar parallellt. Det är viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och eventuella åtgärdsvalsstudier under hela planperioden för att möjliggöra denna framdrift.

Standard för tätortsåtgärder

De fysiska åtgärder som planeras och utförs inom tätorter ska sträva efter att åstadkomma

förbättringar i vägmiljön så att den upplevs som trygg och säker för alla typer av trafikanter med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn

Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framför allt prioriteras till vägsträckor där regional trafik löper genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.

Insatser på vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods

Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke ÅDT över 2 000 fordon.) som inte kommer att mittsepareras under planperioden.

Åtgärder som är möjliga att samplanera

För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet, det är dock Region Jönköpings läns intention att i första hand prioritera ovanstående två åtgärdsstyper under planperioden.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet (2026–2037), mnkr

Trafiksäkerhet och framkomlighet	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Totalt	-	-	39	39	82	160



Kollektivtrafik- åtgärder

Syfte och innehåll

Syftet med åtgärdsområdet är att förbättra och stärka förutsättningarna för länets kollektivtrafik. Grunderna för prioriteringarna inom åtgärdsområdet utgår från ambitioner som anges i länets trafikförsörjningsprogram.

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Ska användas till tillgänglighetsanpassning, anpassning utifrån trafiksäkerhetsaspekter eller annat av befintliga hållplatser och bytespunkter samt, i den mån det finns behov, anlägga nya hållplatser eller bytespunkter för kollektivtrafik och det statliga vägnätet.

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ska användas för att medfinansiera kommunala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik inom kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande

Framförhållning

Det är viktigt att ha framförhållning vad gäller planeringsmogna åtgärder för att följa planerad upparbetning över planperioden. Även enklare åtgärder har oftast en sammanlagd planerings- och genomförandetid på minst 3 år, vilket gör att det krävs en långsiktig och systematisk process för att identifiera och lyfta åtgärder som ska genomföras.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50 procent och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos JLT som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Kollektivtrafiksåtgärder (2026–2037), mnkr

Kollektivtrafiksåtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Längs statlig väg	-		13	19	48	80
Medfinansiering till kommuner	-		13	18	49	80
Totalt	-		26	37	97	160



Grunder för prioritering

Prioriteringsgrunderna gäller båda pottorna inom åtgärdsområdet

Framkomlighetsåtgärder för att minska restid

Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier

Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier gällande kollektivtrafik i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

Åtgärder som främjar kombinationsresor

Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.

Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet

Åtgärder som syftar till att uppfylla nationella krav gällande hållplatsers tillgänglighet och trafiksäkerhet. Prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdet.



Bidrag

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

Syftet med investeringsbidrag för enskilda vägar är att underlätta kostnadsdrivande investeringar på det enskilda vägnätet som nyttjas för allmän trafik. Exempelvis kan bidraget nyttjas för broförbättringar. Potten avser endast investeringsåtgärder på enskilda vägar, driftsbidrag till enskilda vägar hanteras via nationell transportplan.

Grunder för prioritering inom potten

Fördelningen av bidraget sker utifrån Trafikverkets prioriteringar i plan för byggande av enskilda vägar.

Förutsättningar för genomförande

Nivå på bidrag

Bidragsprocenten ska normalt följa vägkategorins högsta procentsats för driftbidrag exklusive vägkategori C (70 procent). För höjt bidrag, högst 75 procent, får lämnas om åtgärden är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är särskilt betydande.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Bidrag (2026–2037), mnkr

Bidrag	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Enskilda vägar	-	-	15	15	30	60
Totalt	-	-	641	590	1131	2 362

Regionala utredningsbehov

Eftersom planering och byggnation av större infrastrukturprojekt har mycket långa ledtider är det viktigt att planupprättaren har en tydlig plan för vilka brister i transportsystemet som ska prioriteras för utredning inför kommande planrevidering.

Bakgrund

Syfte

När kravbilden för att åtgärda en brist blir tydlig kan åtgärden sägas vara planeringsmogen, vilket är en förutsättning för att den ska kunna lyftas som ett objekt i transportplaner. Planeringsmognad är också en viktig pusselbit i arbetet med att prioritera och periodisera objekt i planbygget. Att en brist har utretts och därmed är att betrakta som en planeringsmogen åtgärd betyder dock inte att den är garanterad ett genomförande i nästkommande plan.

Avgränsning

De brister som lyfts som utredningsbehov ska kunna mynna ut i åtgärder som primärt finansieras ur regional transportplan.

Brister kopplade till järnväg eller nationella stamvägar omfattas inte eftersom de hanteras inom ramen för nationell plan. Utredningar av brister inom åtgärdsområdena gång- och cykelinvesteringar och kollektivtrafikåtgärder hanteras löpande utifrån cykelplan/uppsatta prioriteringskriterier och lyfts därför inte heller som kommande utredningsbehov. Brister inom trafiksäkerhet och framkomlighet kan både hanteras löpande inom åtgärdsområdet och som framtida utredningsbehov (längre stråk med brister).

Innehåll

De brister Region Jönköpings län vill lyfta som utredningsbehov är indelade i tre kategorier:

- 1. Väl avgränsade vägvsnitt som bör utredas 2026–2029:** Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet *Större väginssatser*. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad inför kommande planrevidering.
- 2. Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029:** Kategorin omfattar brister utmed längre stråk där möjliga åtgärder inte nödvändigtvis har potential att bli namngivna objekt utan också kan hanteras som åtgärder inom åtgärdsområdet *Trafiksäkerhet och framkomlighet*. För denna typ av brister kan stråkstudier och/eller funktionsstudier användas för att skapa planeringsmognad inför kommande åtgärder.
- 3. Övriga angelägna brister att utreda:** På längre sikt bör dessa brister utredas, i vilken ordning och på vilket sätt (etappindelningar etc.) avgörs inför kommande utredningar.

Grunder för prioritering av brister för utredning

Potential och samhällsnytta

Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras för utredning.

Brister att utreda

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029

Rv 27 Forsheda–Bredaryd

Riksväg 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT drygt 8 800 fordon varav knappt 900 lastbilar, januari 2023) och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade. Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029

Rv 30 Stigamo–Växjö

Riksväg 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Riksväg 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige. Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 200 och 3 500 fordon/dygn varav runt 500 lastbilar, januari 2022). Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. I dag har stråket en skyltad hastighet på 90 km/tim, syftet med utredningen bör vara att föreslå åtgärder för att åstadkomma en trafiksäker väg med 90 km/tim utan att det krävs omfattande ombyggnationer.

Övriga angelägna brister att utreda

Rv 27

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra

på återstående delar av riksväg 27 (Gislaved–mot V Götaland och Bor–mot Kronoberg).

Rv 32

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra på återstående delar av riksväg 32 genom länet där det inte har genomförts ÅVS:er (Tranås mot Östergötland och söder om Eksjö).

Rv 31/47 Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda

Bristerna på sträckan bör utredas i ÅVS. Ett stråk med relativt mycket trafik som kopplar ihop Kalmar län och Jönköpings län med varandra, och Vetlanda med Jönköping. Hur dessa trafikströmmar på bästa sätt ska hanteras bör utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS.

Stråket Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad

Relationen Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad har potential för såväl gods- som persontransporter. Hur dessa trafikströmmar på bästa sätt ska hanteras bör utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS. Utredningsbehovet har främst bäring mot nationell plan men delar av vägstråket Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad är regional väg varför det omnämns här.

Nyligen genomförda eller pågående utredningar

ÅVS Rv 32 Eksjö–Traneryd

Bristerna på sträckan har utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering.

ÅVS Mullsjö–Habo–Jönköping

Arbetspendlingen mellan Habo och Jönköping är omfattande och kommer sannolikt att öka i framtiden. Hur dessa resandeströmmar på bästa sätt ska hanteras ska utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS som kommer att startas upp under 2025.

Genomförande av regional transportplan

För att säkerställa en effektiv framdrift av den regionala transportplanen är det viktigt att processerna kring prioriteringar och genomförande av planens olika åtgärdsområden är tydliga.

Järnväg

Förberedande utredningar

Trafikverket ansvarar både för att prioritera och driva utredningar kring brister på järnväg eftersom järnvägsåtgärder primärt hör till nationell plan. Region Jönköpings län har en begränsad påverkansmöjlighet gällande prioriteringar och processer kopplade till nationella brister och objekt.

Genomförande av åtgärder

För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansiering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Större väginnsatser

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar bör göras i tillräckligt god tid för att åtgärderna ska kunna startas upp enligt plan. Vilka brister som ska prioriteras listas i *Regionala utredningsbehov*. Trafikverket bör ansvara för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Gång- och cykelinvesteringar

Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån de prioriterade bristerna i Regional cykelplan.

Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder

Inför att ett projekt startas upp ska avtal kring kommunal medfinansiering skrivas mellan Trafikverket och berörd kommun. Region Jönköpings län deltar i dialog kring avtalet i egenskap av planupprättare.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning

Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Trafikverket. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan. Efter handläggning av ansökan fattar Trafikverket beslut. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Vilka brister som ska prioriteras för utredning avgörs utifrån prioriteringskriterier i Regional transportplan, inspel görs från Trafikverkets löpande bristinventeringar. Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs, och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar kan bestå i strategiska dokument och inventeringar kopplade till länets kollektivtrafik. Dessa utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Det är Länstrafikens ansvar att spela in brister och behov utifrån strategiska dokument och inventeringar, Trafikverket och Länstrafiken ska systematiskt samordna dessa till lämpliga åtgärder.

Genomförande av åtgärder

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ansökningar och handläggning

Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Länstrafiken. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Länstrafikens handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan.

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker till JLT/Trafikverket och sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Ansökningar och handläggning

Väghållare ansvarar för att skicka ansökan till Trafikverket för handläggning och utredning. Beslut om bidrag fattas av Trafikverket.

Genomförande av åtgärder

Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

Uppföljning av planens genomförande

Återkommande rutiner för uppföljning av den regionala planens genomförande är betydelsefulla för alla inblandade parter och är också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Avrapportering av framdrift och upparbetning

Uppföljning av genomförandet av den regionala transportplanen för Jönköpings län sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. I samband med Trafikverkets årliga uppföljning bör transportplanens genomförande rapporteras skriftligen till Region Jönköpings län. Rapporterna redovisas för Region Jönköpings läns nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Den skriftliga rapporteringen bör gälla både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena, det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året. På motsvarande sätt bör det ske en rapportering av planeringsläget för kommande år.

Vid de regelbundna dialogmöten som hålls mellan Region Jönköpings län och Trafikverket sker löpande avstämningar av planens genomförande.

Kommunikation vid avvikelser

Vid indikationer på större förändringar eller ej avsedd framdrift inom projekt eller åtgärdsområden bör Trafikverket ge en skriftlig underrättelse till Region Jönköpings län i ett tidigt skede.

Detta avsnitt bygger på plan 2022–33, uppdateras när nya planer finns.

Investeringsåtgärder i nationell plan

För att få en fullständig bild av vilka investeringar som planeras i länets transportinfrastruktur behöver den regionala transportplanen läsas tillsammans med nationell transportplan.

Den nationella planen redovisar alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Nedan beskrivs ett urval av de namngivna objekten som ingår i den nationella planen. Länets önskvärda satsningar och prioriteringar som inte fått plats i planen, exempelvis riksväg 40 Ulricehamn–Jönköping och Vätterlänken, redovisas inte.

Utöver de namngivna objekten innehåller planen även pottar för mindre åtgärder, det vill säga insatser med en total kostnad under 100 mnkr. Dessa hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

Objektet samfinansieras av den regionala transportplanen. Se beskrivning under *Järnväg* i planen.

Namngivna vägobjekt nationell plan

Rv 40 Förbi Eksjö

Riksväg 40 går i dagsläget genom Eksjö tätort vilket skapar en tydlig konflikt mellan behovet

av framkomlighet för genomfartstrafik och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden.

Rv 26 Mullsjö–Slättäng

Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö–Slättäng. Sträckan är cirka 15 kilometer lång. Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Den aktuella vägsträckningen utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen, Skaraborg, Värmland och Dalarna. Den är också prioriterad väg för godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor. Sträckan har idag bristande framkomlighet och trafiksäkerheten är låg till följd av höga trafikmängder och vägens standard. Det finns ett stort antal korsningar och anslutningar längs vägen. Alternativ väg för cykeltrafik saknas på stora delar av sträckan.

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en mötesfri väg med mitträcke med omkörningsmöjligheter. Anslutande vägar kommer att bli färre när den nya vägen är klar. Vägens hastighet blir 100 km/h, viltåtgärder med viltstängsel och faunapasager planeras längs sträckan och gång- och cykelvägsförbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2027–2028 med en byggtid på ca 3 år.

Rv 26 Hedenstorp–Månseryd

Väg 26/47 i Jönköpings kommun, mellan trafikplats Hedenstorp och Månseryd, är i dagsläget en mötteseparerad 2+1 väg som börjar nå sin kapacitetsgräns med avseende på trafikflöde. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns idag en korsning med väg 683, Klockarpsvägen, som leder mot västra Jönköping. Denna korsning har hög trafikbelastning, främst av trafikanter som arbetspendlar mellan Jönköping och orter nordväst om staden.

Syftet med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 26. Detta kan göras genom att bygga ut väg 26 till en 7 km lång 2+2 väg på sträckan mellan Hedenstorp och Månseryd samt att förbättra trafikplatsen vid Åsens gård och korsningen med väg 683 vid Klämmestorp. Projektet befinner sig i planskede och planeras att byggstartas år 2033 utifrån Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur.

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. E4 har en låg standard genom trafikplatsen med flera problempunkter kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet.

Trafikplatsens nya utformning innebär bland annat att trafik som ska söder och väster ut inte behöver igenom trafikplatsen utan blir genomgående trafik. Vidare kommer lokal trafik mellan Jönköpings centrum och söderut mot Råslätt få eget körfält.

Rv 26 Smålandsstenar–Gislaved

Ej namngivet objekt i nationell plan 2022–2033.

Väg 26 sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard samt förhöjd risk för viltolyckor. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 kilometer per timme. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt, med otillfredsställande skydd mot förorening.

Väg 26 föreslås bli mötteseparerad med omkörningsmöjlighet och en utformningsstandard som möjliggör 100 km/h. Sommarcykelväg planeras mellan Smålandsstenar och Gislaved. Skyddsåtgärder för vattentäkt samt viltåtgärder planeras. Arbetet med att ta fram en vägplan pågår, byggstart är planerad till år 2026.

Detta avsnitt bygger på remissversioner av plan 2026–2037.

Det som återfinns i nationell plan bygger på plan 2022–2033.

Större investeringsåtgärder i våra grannlän

Några av de större investeringsåtgärder som planeras i våra grannlän har påverkan på trafikflöden och transportinfrastruktur i Jönköpings län.

Vår sammanställning bygger på de beskrivningar av namngivna objekt som görs i förslag till nationell plan och respektive läns regionala transportplan. Syftet med sammanställningen är att ge en övergripande bild av hur större åtgärder som planeras i angränsande län påverkar Jönköpings län. Beskrivningen är inte heltäckande eftersom mindre åtgärder inte är beskrivna.

Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154

Åtgärden syftar till att förbättra näringslivets transporter i det regionala transportstråk som förbinder Varberg respektive Falkenberg med Ullared och i förlängningen Värnamo i Jönköpings län.

Markarydsbanan, Knäred, mötesspår

Åtgärden förbättrar restider och trafikeringsupplägg för tågtrafik mellan Halmstad och Markaryd vilket i sin tur påverkar trafikeringsförutsättningar på omkringliggande järnvägar.

Kalmar län

Åtgärder på rv 37/47

Förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet på ost-västligt stråk, vilket är viktigt inte minst för godstransporter till hamnen i Oskarshamn och turistrelaterade resor till och från Gotland.

Kronobergs län

Ny station i Räppe

Åtgärden omfattar en ny station i Räppe vilken möjliggör tågpendling till det planerade nya sjukhuset i Växjö. Åtgärden får störst effekter för de södra delarna av Jönköpings län.

Alvesta triangelspår

Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten på Södra stambanan och Kust till kustbanan för att därigenom skapa förutsättningar för effektivare godstransporter. Åtgärden förbättrar förutsättningarna för näringslivets transporter till och från terminaler i Jönköpings län.

Östergötland

Ostlänken

Del av ny stambana mellan Järna och Linköping. Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett mindre störningskänsligt system. Påverkar trafikeringen på Södra stambanan genom Jönköpings län och är avgörande för fortsatt utbyggnad av ny stambana mot Tranås och Jönköping.

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön

Syftet med åtgärderna är att genom dubbelspårsutbyggnad öka kapaciteten för gods och regionalångstrafik i godsstråket genom Bergslagen. Åtgärden har koppling mot transportflöden till och från Jönköpings län via Södra stambanan (banorna möts i Mjölby).

Rv 50 Medevi-Brattebro

Mötesseparering av ca 16 km väg ger förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för ett vägstråk som i sin förlängning fortsätter söderut via riksväg 32 i Jönköpings län.

Västra Götaland

Göteborg-Borås

Ny järnväg Göteborg-Borås förbättrar arbets- och studiependlingen i stråket samt göra det möjligt att åka tåg till och från Landvetter flygplats.

Remissinstanser regional transportplan

Remittering av Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037 inklusive konsekvensbeskrivning

Region Jönköpings län fattade den 30 september 2025 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037.

Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 12 december 2025.

Under denna tid finns planhandlingen tillgänglig på Region Jönköpings läns hemsida: [Möjlighet till yttrande: Regional transportplan, Region Jönköpings län](#)

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt genom att skicka e-post till regionen@rjl.se, skriv diarienummer RJL 202 5/3105 samt avsändare i ämnesraden. Yttranden kan också lämnas skriftligen till Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping. Ange diarienummer RJL 2025/3105 som referens. Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till regional transportplan kommer att skickas till Regeringskansliet, Landsbygds och infrastrukturdepartementet, den 20 januari 2026 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige hösten 2026.

Frågor under remisstiden kan ställas till Lina Gerdin, lina.gerdin@rjl.se, tel. 072-231 79 67 eller Emil Hesse, emil.hesse@rjl.se, tel. 070-269 54 50

Remissinstanser

Kommuner

Aneby kommun
Eksjö kommun
Gislaveds kommun
Gnosjö kommun
Habo kommun
Jönköpings kommun
Mullsjö kommun
Nässjö kommun
Sävsjö kommun
Tranås kommun
Vaggeryds kommun
Vetlanda kommun
Värnamo kommun

Samverkansorgan och länsstyrelser

Region Blekinge
Region Halland
Region Kalmar
Region Kronoberg
Region Skåne
Västra Götalandsregionen
Region Östergötland
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Länsstyrelsen i Hallands län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Östergötlands län

Regionala aktörer m fl.

Företagarna
Handelskammaren i Jönköpings län
LRF
Smålands Turism
Svenskt Näringsliv
Jönköping airport
NTF i Jönköpings län
Länsrådet för funktionsnedsättningar
Jönköping University
Cykelfrämjandet
Sveriges MotorCyklister

Myndigheter

Naturvårdsverket

Trafikverket

Polisen, Region öst

§ 240 Dnr: TFN.2025.440

Medborgarinitiativ - Cykelväg till Värnamo golfklubb

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att anse medborgarinitiativet besvarat.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 21 oktober 2025 att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2026.

Medborgarinitiativtagaren önskar att det byggs cykelväg hela vägen från Värnamo till Värnamo golfklubb.

Medborgarinitiativet har varit aktivt för omröstning under hösten 2025 och förslaget gillades av 133 röstande.

Teknik- och fritidsförvaltningen har sedan tidigare gett förslag till teknik- och fritidsnämnden att under 2026 utreda möjligheten att bygga ut gång- och cykelled på sträckan inom befintligt ramprojekt ”GC-vägar för fördelning”, projektnummer 211001. Viktigt att notera är att kommunen inte själv har rådighet över väg eller mark, utan behöver ha dialog och samarbete med lokala markägare för att detta ska vara möjligt.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att anse medborgarinitiativet besvarat.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.440

Dnr:

Tjänsteskrivelse - Medborgarinitiativ Cykelväg till Värnamo golfklubb

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 21 oktober 2025 att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2026.

Medborgarinitiativtagaren önskar att det byggs cykelväg hela vägen från Värnamo till Värnamo golfklubb.

Medborgarinitiativet har varit aktivt för omröstning under hösten 2025 och förslaget gillades av 133 röstande.

Teknik- och fritidsförvaltningen har sedan tidigare gett förslag till teknik- och fritidsnämnden att under 2026 utreda möjligheten att bygga ut gång- och cykelled på sträckan inom befintligt ramprojekt "GC-vägar för fördelning", projektnummer 211001.

Viktigt att notera är att kommunen inte själv har rådighet över väg eller mark, utan behöver ha dialog och samarbete med lokala markägare för att detta ska vara möjligt.

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att anse medborgarinitiativet besvarat.

Terese Svensson
Trafikingenjör

Henrik Lönngrén
Avdelningschef teknik
och projekt

§ 383 Dnr: KS.2025.557

Medborgarinitiativ - Cykelväg till Värnamo golfklubb

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2026.

Ärendebeskrivning

Ett medborgarinitiativ gällande cykelväg till Värnamo golfklubb har skickats in till kommunen.

Kommunfullmäktige beslutade den 25 september 2025 § 125 att remittera ärendet till kommunstyrelsen.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2025.

Beslut skickas till:

Teknik- och fritidsnämnden

Initiativtagaren

Medborgarinitiativ

Rubrik som sammanfattar ditt förslag:

Cykelväg till Värnamo Golf Klubb

Beskriv ditt förslag och vad du vill ska hända:

Hej när golf säsongen sätta igång blir jag också igång med golf spelande. Jag upptäckte nu att när jag inte har bilen då kan inte spelar golf antingen att jag måste be någon att köra mig eller vänta tills jag har tillgång till bilen. Jag cyklar till jobbet och då kom idé om jag skulle kunna cyklar till golfklubben om det fanns en cykelväg hela vägen till Golfklubben. Jag vaga inte köra på bilvägen det körs bilar i hög hastighet som gör det farligt att cyklar.

Välj hur lång tid förslaget ska gå att rösta på:

Två 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 förstöringsglaset.
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

Evanjeline

Efternamn

Eriksson

E-post

evanjeline@hotmail.com

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

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

Adress

Finngatan 14

Postnummer

Postort

Postadress

Värnamo kommun
331 83 Värnamo

Kontaktcenter

Stadshuset, Kyrktoget 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

33134

Värnamo

☒ 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.

**Värnamo Kommun
Kommunrevisionen**

12 november 2025

Till:

Kommunstyrelsen

Medborgarnämnden

För kännedom till:

Fullmäktige

Granskning av uppföljning av HVB för barn och unga

EY har på vårt uppdrag biträtt i rubricerad granskning.

På revisionsmötet den 12 november 2025 har vi i egenskap av revisorer fått en genomgång av revisionsrapporten från EY.

Härmed överlämnar vi revisionsrapporten till kommunstyrelsen och medborgarnämnden för yttrande.

Kommunrevisionen önskar skriftligt svar av kommunstyrelsen och medborgarnämnden avseende de rekommendationer som framgår av revisionsrapporten senast den 12 februari 2026.

Värnamo som ovan,

Susanne Andersson
Revisionens ordförande

Östen Sjölin
Vice ordförande

Värnamo kommun

Granskning av uppföljning av HVB för barn och unga



Innehåll

Sammanfattning	2
1. Inledning	4
1.1. Bakgrund	4
1.2. Syfte och revisionsfrågor	5
1.3. Genomförande och avgränsning	5
1.4. Revisionskriterier	6
2. Granskningsresultat	7
2.1. Riskanalyser och kontrollaktiviteter på kommunövergripande nivå	7
2.2. Riskanalyser och kontrollaktiviteter på nämndnivå	10
2.3. Bedömning	11
2.4. Riktlinjer och rutiner för uppföljning av placerade barn	11
2.5. Bedömning	18
3. Sammanfattande slutsats	20
4. Källförteckning	23
5. Revisionskriterier	24
Bilaga 1. Kontrollpunkter i aktgranskning	27

Sammanfattning

EY har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Värnamo kommun genomfört en granskning av uppföljning av HVB för barn och unga. Vår sammanfattande bedömning, mot bakgrund av granskningens syfte, är att medborgarnämnden och kommunstyrelsen till viss del har rutiner för att förebygga och upptäcka misstanke om välfärdsbrottslighet vid anlitande av privata utförare. Vidare bedömer vi att medborgarnämnden till stor del har säkerställt att placeringar av barn följs upp i enlighet med lag och föreskrifter.

Utifrån granskningsresultatet görs bedömningen att medborgarnämnden till stor del har genomfört riskanalyser för att identifiera processer som kan vara särskilt utsatta för välfärdsbrottslighet gällande HVB. Vi bedömer att nämnden fortsättningsvis behöver vidareutveckla riskanalysen till att beakta nämndens egna processer och interna arbetssätt på en mer detaljerad nivå. Vidare bedömer vi att nämnden inte har säkerställt att det finns tillräckliga kontrollaktiviteter för att upptäcka avvikelser hos privata utförare som bedriver HVB-hem. Det saknas en struktur för vilka kontroller som ska genomföras och hur dessa ska utformas, och från förvaltningens sida efterfrågas ett tydligare stöd.

Utifrån de rutiner och arbetssätt som finns bedömer vi att det finns goda strukturer för uppföljning av placerade barn och unga på individnivå. Detta bekräftas också av genomförd aktgranskning där resultatet visar på generellt god efterlevnad till de rutiner som finns. Vi bedömer att nämnden säkerställer att regelbundna besök görs hos barn placerade på HVB. Däremot bedömer vi att det inte sker en tillräcklig uppföljning av de avtal som tecknas med HVB, såväl via ADDA som genom direktupphandlingar. Vi har en förståelse för att det indirekt sker en typ av avtalsuppföljning via uppföljningen på individnivå. Nämnden behöver dock säkerställa att det sker en uppföljning utifrån avtalsvillkoren för att säkerställa att HVB lever upp till de krav som ställts.

Slutligen ser vi det som en brist att det inte har upprättats en kvalitetsberättelse för 2024. Med anledning av detta gör vi bedömningen att nämnden inte har säkerställt att det sker ett tillräckligt arbete med systematiska förbättringsåtgärder.

Utifrån granskningsresultatet rekommenderar vi medborgarnämnden att:

- ▶ Tydliggöra ansvaret för avtalsuppföljning i avtal som rör HVB och säkerställa att uppföljningen genomförs i enlighet med vad som framgår av avtalen
- ▶ Säkerställa att avtalen reglerar uppföljning och kommunens rätt till insyn
- ▶ Se över vilka kontroller som ska genomföras inför anlitandet av HVB, med utgångspunkt i resultatet av den kommunövergripande riskanalysen
- ▶ Säkerställa att det upprättas en årlig kvalitetsberättelse
- ▶ Säkerställa att rutiner för placering på HVB implementeras inom samtliga berörda verksamheter

Därtill rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- ▶ Fortsätta att stötta nämnderna i deras arbete med att stärka den interna kontrollen gällande välfärdsbrottslighet
- ▶ Bereda ett förslag till program för uppföljning av privata utförare i enlighet med kommunallagen

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Ett HVB är en verksamhet som på uppdrag av socialtjänsten tar emot personer för vård eller behandling samt boende. HVB kan bedrivas i både offentlig och privat regi.

Enligt statistik från Socialstyrelsen var 5 800 barn placerade på HVB 2023. Inspektionen för vård och omsorgs årliga tillsyn av HVB 2024 visade att 75 procent av HVB-hemmen fick beslut med kritik. Den senaste tiden har även flera uppmärksammade avslöjanden gjorts avseende HVB med koppling till organiserad brottslighet. En granskning av SVT visade exempelvis att svenska kommuner betalat ut över 200 miljoner kronor till HVB-bolag med koppling till organiserad brottslighet under 2024. Det är därav av vikt att kommuner kontrollerar att de leverantörer som används är seriösa samt att barnen får rätt stöd och hjälp.

Vården på ett HVB ska utgå från socialnämndens uppdrag, vårdplan och genomförandeplan. Socialnämnden har det övergripande ansvaret för att den placerade får rätt stöd och hjälp under placeringstiden.

Enligt kommunallagens 10 kap. ska en kommun dels kontrollera och följa upp verksamhet som utförs i privat regi. Fullmäktige ska för varje mandatperiod anta ett program för kommunala angelägenheter som utförs av privata utförare.

Vidare har alla barn som är placerade på HVB rätt till regelbunden uppföljning av sin vård och omsorg. I en rapport från Inspektionen för vård och omsorg¹ framgår att socialtjänsten nationellt brister i vissa väsentliga delar när det gäller uppföljningen av barn som är placerade på HVB. Rapporten pekar på allvarliga brister rörande bland annat enskilda samtal med barn, upprättande av genomförandeplaner och regelbundna besök i hemmet.

I Värnamo kommun ansvarar medborgarnämnden för individ- och familjeomsorgen. Av årsredovisning 2023 framgår att medborgarnämnden visade på ett underskott om drygt 15 miljoner kronor, vilket härleds till högre placeringskostnader för externa placeringar samt kostnader i form av konsulter inom myndighetsutövning. Med externa placeringar avses samtliga externa placeringsformer, inte enbart HVB.

Revisionen har i sin risk- och väsentlighetsanalys för 2025 identifierat en risk kopplat till uppföljning av placeringar på HVB. Revisionen har därför beslutat om att genomföra en granskning av hur kommunstyrelsen och medborgarnämnden följer upp och kontrollerar kvaliteten vid externa HVB-placeringar. Detta utifrån risken att enskilda inte får den vård och behandling som de har rätt till men även utifrån risken att kommunen utsätts för välfärdsbrott.

¹ Får barn som bor på HVB tillräckligt stöd av socialtjänsten? Nationell tillsyn av socialtjänstens uppföljningar gällande vården av barn som bor i HVB.

1.2. Syfte och revisionsfrågor

Granskningens övergripande syfte har varit att bedöma om medborgarnämnden och kommunstyrelsen har rutiner och arbetssätt för att förebygga och upptäcka misstanke om välfärdsbrottslighet vid anlitande av privata utförare. Därtill har granskningen syftat till att bedöma om medborgarnämnden säkerställer att placerade barn följs upp i enlighet med lag och föreskrifter.

I granskningen besvaras följande revisionsfrågor:

- ▶ Har nämnden genomfört riskanalyser för att identifiera processer som kan vara särskilt utsatta för välfärdsbrottslighet gällande HVB?
- ▶ Har nämnden säkerställt att det finns tillräckliga kontrollaktiviteter för att upptäcka avvikelser hos privata utförare som driver HVB-hem?
- ▶ Finns dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende uppföljning av placerade barn och efterlevs dessa?
 - Genomförs egenkontroller för att kontrollera att arbetet bedrivs enligt processer och rutiner?
 - Vidtas systematiska förbättringsåtgärder inom socialtjänsten vid avvikelser?
- ▶ Säkerställer nämnden att regelbundna besök görs hos barn placerade på HVB?
 - Hur beaktas det enskilda barnets/den unges behov och upplevelser i uppföljningen?

1.3. Genomförande och avgränsning

Granskningen har genomförts under perioden mars - november 2025 och avser medborgarnämnden samt kommunstyrelsen. Medborgarnämnden har granskats utifrån sitt ansvar enligt reglementet att fullgöra kommunens uppgifter inom socialtjänsten enligt Socialtjänstlagen. Kommunstyrelsen har granskats utifrån sitt ansvar enligt reglementet att inom ramen för sin uppsiktsplikt övervaka att verksamheter som bedrivs av privata utförare kontrolleras och följs upp i enlighet med lag, avtal och av fullmäktige fastställda program och direktiv. Vidare har granskningen avgränsats till att omfatta HVB för barn och unga.

Granskningen har genomförts genom dokumentstudier, intervjuer samt en aktgranskning av ett urval om åtta ärenden. Granskning av dokument avser exempelvis rutiner och riktlinjer för handläggning och uppföljning samt ekonomiska rapporter och kvalitetsberättelse.

Intervjuer har genomförts med chefer och handläggare inom medborgarförvaltningen som arbetar med uppföljning av placerade barn. Därutöver har intervjuer genomförts med medborgarnämndens presidium samt tjänstepersoner inom kommunledningsförvaltningen som arbetar med uppföljning av privata utförare.

Aktgranskningen har bestått av åtta ärenden med biståndsbedömd insats för barn och unga. Granskningen har skett utifrån en upprättad checklista och fokuserar på

följsamhet till gällande lagstiftning, processer och rutiner vid uppföljning av insats. Aktgranskningen är avgränsad till placeringar på HVB och barn och unga upp till 21 år.

I granskningen har det även ingått att ta del av fem placeringsavtal mellan kommunen och HVB samt eventuell dokumentation kopplat till nämndens uppföljning av att boendet har utfört de tjänster som framgår av avtalet.

1.4. Revisionskriterier

Granskningens bedömningar utgår från följande revisionskriterier, för att läsa mer om revisionskriterierna se avsnitt 5.

- ▶ Kommunallagen (2017:725) 6 kap. 1, 6 §§ och 10 kap. 8, 9 §§
- ▶ Kommunstyrelsens reglemente
- ▶ Medborgarnämndens reglemente
- ▶ Socialtjänstlagen (2025:400).
- ▶ Lag (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga (LVU) 13 §
- ▶ Barnkonventionens artikel 3 och artikel 12
- ▶ Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (SOSFS 2014:5) om dokumentation i verksamhet som bedrivs med stöd av SoL, LVU, LVM och LSS
- ▶ Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (SOSFS 2012:11) om socialnämndens ansvar för barn och unga i familjehem, jourhem, stödboende och hem för vård eller boende
- ▶ Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (SOSFS 2011:9) om ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete

2. Granskningsresultat

2.1. Riskanalyser och kontrollaktiviteter på kommunövergripande nivå

En arbetsgrupp har tillsatts för att arbeta med risken för välfärdsbrott

I november 2024 presenterades ett förslag för kommunstyrelsens presidium om hur kommunen kan börja arbeta med risken för välfärdsbrott. Detta ledde till att en arbetsgrupp tillsattes ledd av kommunens brottsförebyggande samordnare. I arbetsgruppen ingår bland annat representanter från omsorgsförvaltningen, medborgarförvaltningen och kommunledningsförvaltningen (ekonomiavdelningen och inköpsenheten). Arbetsgruppen fick i uppdrag att genomföra tre workshops i syfte att identifiera vilka verksamheter i kommunen som riskerar att bli utsatta, inventera befintligt arbete och kontroller samt ge förslag på åtgärder. Arbetet påbörjades under början av 2025 och vid granskningstillfället har två workshops genomförts.

- ▶ Workshop 1: Film om välfärdsbrott och otillåten påverkan, samt genomgång av uppdrag
- ▶ Workshop 2: Inför workshopen fick förvaltningarna fylla i ett underlag som syftade till att identifiera vilka verksamheter och processer som riskerar att utsättas för välfärdsbrott. I underlaget skulle förvaltningen ange:
 - Verksamhet
 - Risk för välfärdsbrott
 - Nuvarande kontroll
 - Behov av aktivitet

Vi har tagit del av dessa underlag för medborgarförvaltningen samt kommunledningsförvaltningen. Underlagen är arbetsmaterial då det är ett pågående arbete. I medborgarförvaltningens underlag identifierades följande risker med bäring på placeringar:

Tabell 1. Identifierade risker inom medborgarförvaltningen

Verksamhet	Riskområde	Risk för välfärdsbrott
Placeringar (Familje Frid, Barn och unga, Familjehem, vuxen)	Myndighetsbeslut, placeringar	Kriminella nätverk som utövar påtryckning att få info, sprida info eller att placeringar ska ske hos dem
Placeringar (Familje Frid, Barn och unga, Familjehem, vuxen)	Personal-ärenden	Infiltration - handläggare placerar hos aktörer där handläggaren själv får ta del av vinsten

Placeringar (Familjefrid, Barn och unga, Familjehem, vuxen)	Upphandling/avtal/inköp	Placerar hos boenden som saknar kompetens för vad de lovat eller på andra sätt medvetet inte håller villkoren
	Upphandling/avtal/inköp	Genomför vilda upphandlingar ² med aktörer som inte håller vad de lovar

Källa: MBF Risker välfärdsbrott (arbetsmaterial)

I kommunledningsförvaltningens underlag framgår inga identifierade risker kopplat till specifikt HVB eller externa placeringar. Dock identifierades inom processen för upphandling och inköp avseende avtalsbrott och risken för oseriösa aktörer. Enligt underlaget inväntar förvaltningen en utredning om lagförslag på utökad registerkontroll för att därigenom kunna arbeta förebyggande mot välfärdsbrott och oseriösa aktörer.

Vid workshop 2 gicks alla underlag igenom. Underlagen skickades tillbaka till förvaltningarna för riskbedömning av alla de processer som identifierats. I riskbedömningen skulle förvaltningen göra en bedömning utifrån sannolikhet och konsekvens av respektive risk för att generera ett riskvärde utifrån vilket prioritering av riskerna kan ske. Förvaltningarna hade därefter till den 23 juni på sig att inkomma med deras riskbedömningar.

Utifrån ovan arbete ska säkerhetssamordnaren, tillsammans med ekonomiavdelningen, ta fram ett förslag till handlingsplan. Handlingsplanen ska ange vad som bör prioriteras samt förslag på hur detta arbete kan ske. Under sommaren har säkerhetssamordnaren sammanställt förvaltningarnas riskbedömningar. I början av oktober planeras workshop 3 att hållas. Vid denna workshop ges möjlighet till inspel på förslaget till handlingsplan. Därefter ska handlingsplanen presenteras för ledningsgruppen.

Det görs inga systematiska kontrollaktiviteter på kommunövergripande nivå

Enligt reglementet ansvarar kommunstyrelsen för att övervaka att verksamheter som bedrivs av privata utförare kontrolleras och följs upp. Kommunfullmäktige har fastställt en plan för uppföljning och insyn i verksamheter som utförs av privata utförare (daterad 2017)³. Enligt planen syftar uppföljningen till att kontrollera att verksamheten utförs i enlighet med förfrågningsunderlag och avtal. Vidare anges

² Med vilda upphandlingar avses köp som saknar ramavtal eller förhandlade priser och som inte är sanktionerade av inköpsorganisationen.

³ Enligt kommunallagen 5 kapitel §3 ansvarar kommunfullmäktige för att anta ett program för uppföljning av privata utförare inför varje mandatperiod. Vi har tagit del av kommunens senaste program som antogs av kommunfullmäktige 2017. Kommunfullmäktige har således inte antagit ett program för innevarande mandatperiod.

att varje nämnd ansvarar för att uppföljning regleras i de avtal som tecknas med varje utförare.

Vid kommunledningsförvaltningen finns inköpsenheten. Inköpsenheten stöttar förvaltningar vid inköp och upphandling men direktupphandlingar görs i regel av förvaltningarna själva. Det finns utsedda inköpare som stöd till respektive förvaltning. Inköparna ansvarar exempelvis för att samordna sin förvaltnings behov av inköp, uppföljning av ramavtal och har löpande avstämning med verksamheten.

Kopplat till leverantörer av HVB-hem lyfts vid intervju att kommunen ofta använder sig av Addas⁴ upphandlade ramavtal. Dock är Addas avtal inte heltäckande, i det avseende att det kan uppstå behov som de upphandlade leverantörerna inte kan tillgodose. På grund av detta förekommer det att medborgarförvaltningen gör egna direktupphandlingar av HVB (läs mer om detta i avsnitt 2.2). Inköpsenheten är inte involverad i dessa direktupphandlingar, och intervjuade uppger att enheten behöver få mer koll på dessa avtal, både utifrån hur många sådana avtal som finns och hur avtalen följs upp.

Vid intervju framkommer att kommunen förlitar sig på de uppföljningar och kontroller som görs av Adda⁵. Kommunen gör inga egna systematiska kontroller av de leverantörer som används från Adda:s ramavtal. Det förekommer att det görs stickprovskontroller men detta sker endast på förekommen anledning och avser oftast om leverantören har fakturerat enligt de avtalade priserna. Intervjuade beskriver vidare att de inte tar del av någon systematisk återkoppling från Adda rörande Addas kontroller och resultat av uppföljningar. Intervjuade uppger att inköpsenheten gör vissa kontroller under själva upphandlingsförfarandet, exempelvis kreditupplysningar, men betonar vikten av löpande kontroller under avtalets gång.

Intervjuade lyfter att en utmaning utgörs av att andra myndigheter, som exempelvis Polisen, har tillgång till värdefull bakgrundsinformation om leverantörer av HVB men att kommunen inte kan ta del av den på grund av sekretessbestämmelser. Kommunen har i dagsläget inte tillgång till något systemstöd för att göra sökningar om företrädare för HVB förekommer i brottsregister. Vid intervju framförs att inköpsenheten har diskuterat att köpa in ett sådant systemstöd.

Inköpsenheten har ett huvudansvar för kommunens cirka 500 ramavtal. Enheten gör en årlig plan för hur avtalen ska följas upp utifrån en prioriteringsordning där avtalen värderas på en skala från ett till fyra. Uppföljningen avser främst ekonomi samt att inhämta synpunkter från de beställande förvaltningarna. Rörande de direktupphandlingar av HVB som görs utanför Addas ramavtal görs ingen uppföljning från inköpsenhetens sida sett till kvalitet, ekonomi, bakgrundskontroller

⁴ Adda är en inköpscentral som upphandlar nationella ramavtal och inrättar dynamiska inköpssystem som är avsedda för andra upphandlande myndigheter att använda.

⁵ Adda har en urvalsdatabas för sökning och jämförelse av verksamheter samt uppföljning. Urvalsdatabasen innehåller Addas uppföljningsrapporter per utförare. Om en utförare inte uppfyller ställda krav kan denna döljas och därmed inte vara tillgänglig för nya avrop (Adda.se).

eller liknande. Intervjuade menar att detta är ett utvecklingsområde. Uppföljning av dessa avtal görs vid granskningstillfället endast inom medborgarförvaltningen.

Enligt intervjuade har riskanalys och tillhörande kontroller rörande välfärdsbrottslighet inte ingått i kommunstyrelsens internkontrollplan de senaste åren.

2.2. Riskanalyser och kontrollaktiviteter på nämndnivå

Nämnden har påbörjat en riskanalys kopplat till välfärdsbrottslighet inom HVB

Medborgarförvaltningens ledningsgrupp deltar i det kommunövergripande arbetet som påbörjats rörande identifiering och bedömning av risker för välfärdsbrott (se avsnitt 2.1). Utöver detta har det inte gjorts någon riskanalys eller kartläggning kopplat till risken för välfärdsbrott gällande HVB på nämndnivå.

Av medborgarnämndens internkontrollplan för 2025 framgår att välfärdsbrottslighet är ett kontrollområde. Kontrollmomentet består av granskning av rapporterade fall samt uppföljning av åtgärder. Enligt internkontrollplanen ska kontrollen genomföras två gånger per år. Vidare beskriver intervjuade att kontrollen främst är kopplad till processen för ekonomiskt bistånd och inte direkt kopplad till HVB.

Det finns en dokumenterad rutin för vilka kontrollaktiviteter som ska göras vid anlitande av HVB

Enligt rutin för institutionsplaceringar för barn och unga ska nämnden i första hand anlita HVB som upphandlats av Adda. När ett upphandlat HVB anlitas ska en kontroll av IVO:s senaste tillsynsrapport genomföras enligt rutinen. Av rutinen framgår inte vem som ansvarar för att göra denna kontroll. Vidare uppger intervjuade att kommunen informeras av IVO i de fallen IVO har identifierat något i sin tillsyn. Dock är detta inte vanligt förekommande menar intervjuade.

Enligt intervjuade används främst Addas avtal men det förekommer att förvaltningen anlitar HVB utanför Adda genom direktupphandlingar. Detta sker nästan uteslutande vid akuta placeringar eller vid väldigt specifika behov. Vid anlitande av icke upphandlat HVB beskriver intervjuade att det finns en socialassistent som kan hjälpa till med administrativa frågor kopplat till direktupphandlingarna. Socialassistenten har enligt uppgift också god kontakt med den centrala inköpsenheten. Enligt rutin för institutionsplaceringar för barn och unga ska följande kontroller göras vid anlitande av icke upphandlat HVB:

- ▶ Kontrollera tillståndsbeslut.
- ▶ Kontrollera de två senaste tillsynsrapporterna från IVO.
- ▶ Ta minst två referenser från kommuner som har/nyligen har haft placeringar där. Vid intervju framkommer att det inte alltid finns tid att ta referenser vid akuta placeringar.

Utöver ovan görs inga ytterligare kontroller i syfte att upptäcka avvikelser hos privata aktörer som driver HVB-hem. Vid intervju framkommer att det finns en intern lista över HVB som använts och huruvida dessa var bra, mindre bra eller om de ska användas igen.

En utmaning som intervjuade lyfter är vad som ska kontrolleras, vem som ska kontrollera det och hur det ska kontrolleras. Intervjuade menar att medarbetarnas fokus ligger i att upprätthålla kvalitet vilket de har processer för. Däremot saknas en tydlig process för kontroller rörande välfärdsbrottslighet. Utifrån intervjuer konstateras att medborgarförvaltningen efterfrågar ett tydligare stöd i hur arbetet med välfärdsbrottslighet ska ske och vem som ska leda arbetet.

2.3. Bedömning

Vi bedömer att nämnden till stor del har genomfört riskanalyser för att identifiera processer som kan vara särskilt utsatta för välfärdsbrottslighet gällande HVB. Vi ser positivt på att det har påbörjats ett arbete på kommunövergripande nivå för att identifiera risker för välfärdsbrott, och att medborgarnämnden inom ramen för detta arbete identifierat riskområden. Vi bedömer att nämnden fortsättningsvis behöver vidareutveckla riskanalysen till att beakta nämndens egna processer och interna arbetssätt på en mer detaljerad nivå.

Vidare bedömer vi att nämnden inte har säkerställt att det finns tillräckliga kontrollaktiviteter för att upptäcka avvikelser hos privata utförare som bedriver HVB-hem. Vi ser positivt på att det finns en dokumenterad rutin för vad som ska kontrolleras vid upphandling av HVB via Adda och vid direktupphandling utanför Adda. Utöver kontroll av IVO:s tillsynsrapporter och referenstagning utförs dock inga ytterligare kontrollaktiviteter, vare sig om det gäller HVB via avrop från Adda eller direktupphandling utanför Addas ramavtal. Detta bedömer vi är en brist. Vi vill därför uppmuntra nämnden till att utforma kontrollaktiviteter med utgångspunkt i den riskanalys som gjorts under året.

Genomförd granskning visar att det saknas en struktur för vilka kontroller som ska genomföras och hur dessa ska utformas, och från förvaltningens sida efterfrågas ett tydligare stöd i frågan. Vi vill betona vikten av att fortsatt arbeta med det som framkommit i den kommunövergripande riskanalysen och att utifrån detta utforma kontrollaktiviteter av såväl förebyggande som upptäckande karaktär.

2.4. Riktlinjer och rutiner för uppföljning av placerade barn

Medborgarförvaltningen består av sju sektioner. Placering på HVB görs främst av sektionen Utredning Barn och unga. Utredning Barn och unga utgörs av tre utredningsteam. Teamen består av socialsekreterare samt gruppleddare. Det förekommer också att placeringar på HVB görs av barnuppföljare⁶ inom familjehemsgruppen, som i sin tur tillhör sektionen Familjerätt/Familjehem. Placeringarna som görs av familjehemsgruppens barnuppföljare är ofta

⁶ Barnuppföljarna ansvarar för att följa de barn som är placerade på familjehem.

akutplaceringar som görs till följd av att en familjehemsplacering inte har fungerat, alternativt att vården i familjehemmet inte är tillräcklig.

Medborgarförvaltningen har ett antal dokumenterade rutiner och checklistor avseende processen för placeringar, däribland:

- ▶ Ansvarsfördelning och checklista vid familjehemsplacering (ansvarig för rutinen samt senast genomförda revidering framgår inte)
- ▶ Rutin för behandlingskonferenser (rutinen gäller från och med 2020-01-01 men det framgår inte när senaste revidering genomförts eller vem som är ansvarig för rutinen)
- ▶ Rutin för institutionsplaceringar för barn och unga (rutinen reviderades senast 2022-06-07 och ansvarig för rutinen är sektionschef Utredning barn och unga)
- ▶ Rutin för placeringsmöte vid institutionsplacering (rutinen gäller från och med 2010-01-01 men det framgår inte när senaste revidering genomförts. Ansvarig för rutinen är sektionschef Myndighet ungdom).

HVB-uppföljare ska stötta vid placering och uppföljning

På medborgarförvaltningen finns en roll som HVB-uppföljare. Rollen har funnits sedan 2020 och bestod initialt av en tjänst som sedan utökats till två tjänster. Vid granskningstillfället är en av de två HVB-uppföljarna föräldraledig och en tjänst är därmed vakant. Vid intervju framförs att en av tjänsterna som HVB-uppföljare har varit vakant under stora delar av tiden sedan tjänsten infördes. Detta har medfört att HVB-uppföljaren inte har kunnat möta behovet av stöd vid uppföljning fullt ut. Det har däremot inte påverkat frekvensen av uppföljningen.

När det uppkommer behov av placering på HVB som måste göras via direktupphandling utanför Addas ramavtal är det enligt uppgift HVB-uppföljare eller ansvarig socialsekreterare som ansvarar för att göra detta. HVB-uppföljare tar fram förslag och underlag till vilket HVB som ska väljas inför en placering. HVB-uppföljaren eller ansvarig socialsekreterare ansvarar för genomförande av placeringen samt uppföljning av insatsen för att säkerställa att individen fått den vård som avtalats. I praktiken är det ofta socialsekreterare som inleder arbetet med placeringen varpå HVB-uppföljaren involveras först efter eller precis innan placering är gjord. Intervjuade beskriver att förvaltningen hade kunnat arbeta mer aktivt med uppföljning om båda rollerna som HVB-uppföljare var tillsatta.

HVB-placeringar genomförs även av barnuppföljare

Det förekommer att barnuppföljare inom familjehemsgruppen får genomföra placeringar vid HVB. Detta trots att dessa funktioner egentligen bara ska arbeta mot familjehem. Orsaken till att barnuppföljarna får genomföra placeringar, ofta utan stöd från andra handläggare eller HVB-uppföljare, uppges vara resursbrist. Vid intervju beskrivs att val av HVB och själva genomförandet av placeringen görs av barnuppföljarna själva. Det framkommer att de rutiner som beskrivs i avsnitt 2.4 inte är kända inom familjehemsgruppen.

Barnuppföljare identifierar HVB genom att söka i Addas avtal utifrån ungdomens behov. Därtill används IVO:s placeringsstöd. Vid akuta placeringar anger de intervjuade att valet av HVB i stort styrs av var det finns tillgängliga platser. Vid granskningstillfället har det inte funnits något behov från barnuppföljarnas sida att genomföra placeringar utanför Addas ramavtal. En utmaning som lyfts av intervjuade är att de krav som kommunen kan ställa på HVB skiljer sig mycket åt i jämförelse med vad som krävs vid placering i familjehem.

Avseende de placeringar som görs från familjehemsgruppens sida lyfts vid intervju en önskan om en mer sömlös övergång från placering i familjehem till placering i HVB. I dagsläget förekommer att barnuppföljare har kvar mer långvariga HVB-placeringar på grund av att det inte finns någon annan handläggare, exempelvis HVB-uppföljare att lämna över till. Enligt intervjuade vore det önskvärt om HVB-uppföljare och barnuppföljare arbetade mer överlappande i dessa fall.

Enligt rutin ska regelbundna behandlingskonferenser genomföras

Inför en placering ska så kallade placeringsmöten hållas. Vid dessa möten ska enligt rutinen barnet/ungdomen medverka, tillsammans med vårdnadshavare, HVB-uppföljare, socialsekreterare samt behandlingspersonal. Vid placeringsmötet ges ungdomen utrymme att uttrycka sig och ställa frågor. Där det är möjligt genomförs därtill ett studiebesök vid aktuellt HVB tillsammans med ungdomen. Av genomförd aktgranskning framgår att det har genomförts studiebesök i ett av åtta granskade ärenden.

Vid placering på HVB ska så kallade behandlingskonferenser hållas minst var åttonde vecka. Enligt rutin för behandlingskonferenser är det HVB-uppföljaren alternativt socialsekreteraren som ansvarar för att konferenserna bokas in och genomförs. Rutinen anger att barn/ungdom, vårdnadshavare, behandlingspersonal/kontaktperson, HVB-uppföljare alternativt socialsekreterare samt eventuellt öppenvårdspersonal ska delta vid behandlingskonferenserna. Även barnuppföljare medverkar vid behandlingskonferenserna i den mån de har placeringar vid HVB. I rutinen redogörs för vilka olika delar som ska beröras vid behandlingskonferensen, däribland:

- ▶ Beskrivning av nuläget
- ▶ Genomgång av genomförandeplan och måluppfyllelse
- ▶ Tidsplan för att nå mål och utflytt
- ▶ Hur väl kontakten fungerar mellan berörda parter mellan behandlingskonferenserna
- ▶ Bokning av tid och plats för nästkommande behandlingskonferens
- ▶ Enskilt samtal med barnet/ungdomen

Enligt rutin för institutionsplaceringar ska socialsekreteraren hålla löpande telefonkontakt med såväl den unge och vårdnadshavare som institutionspersonal, minst varannan vecka, mellan behandlingskonferenserna. Vidare ska institutionen (HVB-hemmet) månadsvis inkomma med en skriftlig rapport kring målarbete och måluppfyllelse till nämnden. Nämndens protokoll för 2024 och 2025 innehåller

ingen information om månadsrapporterna. När en placering har avslutats ska en uppföljningsenkät fyllas i.

Utöver behandlingskonferenserna finns en dokumenterad struktur för HVB- och stödboendeträffar. Träffarna är en del i förvaltningens struktur för uppföljning av placeringar vid exempelvis HVB och ska enligt rutinen hållas en gång varannan månad. Vid träffarna medverkar HVB-uppföljare, gruppleddare, sektionschef samt gruppleddare vid öppenvården barn och unga. Syftet är att följa upp vården avseende kvalitet och måluppfyllelse på aggregerad nivå. Vid intervju framkommer att det har varit en utmaning att hitta formerna för dessa träffar samt att forumet har bortprioriterats när arbetsbelastningen varit hög. Dock uppges att det framgent finns en tid bokad för dessa träffar månadsvis.

Resultat av aktgranskning

Inom ramen för granskningen har det genomförts en aktgranskning. Aktgranskningen har bestått av åtta ärenden med biståndsbedömd insats för barn och unga. Aktgranskningen är avgränsad till placeringar på HVB för barn och unga upp till 21 år. Tre av dessa åtta ärenden avser placering i HVB. Resterande fem ärenden avser placering i stödboende⁷. Detta då det vid granskningstillfället endast finns tre pågående placeringar vid HVB. Granskningen har skett utifrån en upprättad checklista och fokuserar på följsamhet till gällande lagstiftning, processer och rutiner vid uppföljning av insats. Läs mer om vilka kontrollpunkter som ingått i stickprovet i bilaga 1. Utifrån genomförd aktgranskning görs följande iakttagelser:

Tabell 2. Resultat av aktgranskning

Kontroll	Resultat	Kommentar
Finns vårdplan/uppdrag till utförare?	8 av 8	Ja, i samtliga fall.
Finns genomförandeplan?	8 av 8	Ja, i samtliga fall.
Framgår att barnet varit delaktig i framtagande/uppföljning av genomförandeplan?	6 av 8	För två av tre HVB-placeringar framgår att barnet/den unge varit med vid framtagande alternativt uppföljning av genomförandeplan. I ett fall framgår inte om barnet/den unge varit delaktig. För fyra av fem stödboendepaceringar framgår att barnet/den unge varit delaktig i framtagandet av stödboendets genomförandeplan. I ett fall är deltagande inte aktuellt på grund av barnets ålder.

⁷ Stödboende är en placeringsform för barn och unga som bedöms kunna bo i ett eget boende med anpassat stöd. De har inte behov av vård- och behandlingsinsatser. Syftet med stödboendepaceringar är att träna och förbereda barnet eller den unge för ett vuxenliv i ett eget boende. Till skillnad från stödboenden riktar sig HVB istället till ungdomar som behöver mer strukturerat stöd, med fokus på behandling och rehabilitering.

Framgår att vårdnadshavare varit delaktig i framtagande/uppföljning av genomförandeplan?	4 av 8	För en av tre HVB-placeringar framgår att vårdnadshavare varit med vid framtagande alternativt uppföljning av genomförandeplan. Avseende stödboendeplaceringarna framgår att vårdnadshavare varit delaktig i framtagandet av genomförandeplan i tre fall. I två fall ⁸ framgår inte att vårdnadshavare medverkat.
Framgår mål och aktiviteter?	8 av 8	Ja, i samtliga fall.
Finns övervägande/omprövning?	2 av 2	Endast aktuellt i två fall. I båda fallen har övervägandet delgivits nämnd. I resterande fall har placering inte pågått i sex månader.
Framgår bedömning av om vården fortfarande behövs och hur den bör inriktas?	2 av 2	I ett av fallen framgår endast att vården fortfarande behövs men inte hur den ska inriktas framöver.
Besök/kontakt med barnet/den unge	8 av 8	I samtliga fall framgår att kommunen haft kontakt med det placerade barnet/den unge. Kontakten har bestått av telefonsamtal, SMS, uppföljningsmöten på plats samt digitala uppföljningsmöten via Teams. För en HVB-placering framgår att kontakten bestått av telefonsamtal, SMS samt ett besök på HVB. Det framgår inte att barnet/den unge deltog vid detta besök.
Har nämnden tagit del av månatliga skriftliga rapporter från institutionen avseende arbetet med barnet/den unge?	7 av 8	I samtliga fall förutom ett finns månadsrapporter från HVB/stödboendet. Rapporterna varierar i omfattning och innehåll, där vissa innehåller reflektioner över måluppfyllelse för respektive mål medan andra är mer kortfattade och övergripande.

Det finns ett ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete vid avvikelser

Nämnden har ett ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete vilket ska användas för att:

- ▶ Systematiskt och fortlöpande utveckla och säkra verksamhetens kvalitet.
- ▶ Planera, leda, kontrollera, följa upp, utvärdera och förbättra verksamheten.

⁸ I ett av dessa två fall är den unge över 18 år gammal vid upprättandet av genomförandeplanen.

Enligt ledningssystemet ska samtliga avvikelser utredas och bakomliggande orsaker ska analyseras och återkopplas. I ledningssystemet framgår vem som ansvarar för respektive moment när det kommer till uppföljning och analys.

Medborgarnämnden har inte upprättat någon kvalitetsberättelse för 2024. Enligt uppgift var anledningen till detta prioriteringar från nämndens sida samt sjukfrånvaro. I nämndens kvalitetsberättelse för 2023 presenteras de avvikelser som uppkommit under 2023. Enligt kvalitetsberättelsen har 82 procent av avvikelserapporterna blivit hanterade och utredda. I 83 procent av fallen görs bedömningen att ingen uppföljning behövdes avseende avvikelserapporterna.

Nämndens arbete med egenkontroller är integrerat i internkontrollplanen. I nämndens internkontrollplan för 2025 framgår att avvikelshantering är ett kontrollområde. Kontrollmomentet består av att säkra att alla typer av avvikelser som inkommer registreras, utreds och följs upp. Kontrollen ska genomföras två gånger per år av kvalitetsutvecklare. I internkontrollplanen återfinns även stickprovskontroller avseende barnens delaktighet i beslutsunderlag samt kvalitet inom journalföring. Vi har tagit del av redovisning av internkontroll vilken godkändes av medborgarnämnden 2025-09-24. Av redovisningen framgår att det totala antalet avvikelser inom förvaltningen är färre än samma period föregående år samt att färre avvikelser klassades som Lex Sarah. Dock framkommer att nämnden försämrat sin utredningsgrad.

Medborgarnämnden följer regelbundet upp externa HVB-placeringar

Inom ramen för granskningen har medborgarnämndens protokoll för 2024 och 2025 granskats. Av protokollsgranskningen framgår att nämnden var tredje månad ska ta del av en redovisning av samtliga externa placeringar i externa HVB och konsulentstödda familjehem. Enligt protokoll har nämnden tagit del av sådan redovisning vid sex tillfällen under 2024 till augusti 2025. Enligt uppgift får nämnden sedan början av 2025 ett skriftligt underlag till redovisningen och gruppledaren finns på plats under mötet för att svara på eventuella frågor. Vi har tagit del av det skriftliga underlaget till redovisningen som presenterades för medborgarnämnden i mars respektive juni 2025. I underlaget presenteras statistik avseende placeringar dels utifrån sektion, dels utifrån placeringstyp. Bland annat framgår:

- ▶ Antal placerade per placeringstyp och medelvärde för dygnskostnad
- ▶ Antal placerade per sektion, exempelvis Barn och unga och Familjehem, och könsfördelning

I redovisningen ingår också en skriftlig översikt över placeringsredovisningen. I översikten presenteras pågående externa placeringar på individnivå utifrån bland annat orsak till placering, placeringstyp, inflyttningsdatum och dygnskostnad. Utöver denna redovisning tar nämnden del av fattade delegationsbeslut samt nyckeltal för bland annat utredning barn och unga vid varje sammanträde. Redovisningen av nyckeltal innefattar bland annat statistik rörande antal inledda utredningar, antal pågående institutionsplaceringar samt antal nya

institutionsplaceringar. Av protokollen framgår ingen uppföljning eller information rörande välfärdsbrottslighet.

Uppföljning av placeringsavtal

I granskningen har det ingått att granska fem placeringsavtal mellan Värnamo kommun och olika HVB- utförare. Avtalen har valts ut slumpmässigt. Tre av de utvalda avtalen är avrop på Addas ramavtal, resterade två är direktupphandlade av förvaltningen. I tabell 3 nedan presenteras placeringsavtalen och huruvida avtalen innehåller bestämmelser kring uppföljning och i så fall formerna för denna.

Tabell 3. Uppföljning av placeringsavtal

Utförare	Uppföljning inom avtalet
1	I avtalet finns en punkt om former för uppföljning. Det anges att kommunen löpande kommer att utföra kontroller, uppföljningar och utvärderingar under avtalstiden. Vidare anges att företrädare för kommunen har rätt att göra oanmälda besök hos utföraren. Utföraren och kommunen ska under avtalstiden delge varandra resultat av kontroller, uppföljningar och utvärderingar. Det framgår inte i vilken omfattning kommunen ska utföra kontroller, uppföljningar eller utvärderingar. Det framgår även att utföraren och kommunen ska genomföra ett uppföljningsmöte en gång per år eller vid behov.
2	I avtalet anges inget rörande uppföljning. Det anges att samtliga villkor för ramavtalet HVB - Barn och unga 2022 (Adda) gäller för placeringen.
3	I avtalet anges inget rörande uppföljning. Det anges att samtliga villkor för ramavtalet HVB - Barn och unga 2022 (Adda) gäller för placeringen.
4	I avtalet framgår att insatser ska bedrivas i enlighet med av beställaren fattat biståndsbeslut. Utöver detta anges inget rörande uppföljning.
5	I avtalet anges inget rörande uppföljning. Det anges att samtliga villkor för ramavtalet HVB - Barn och unga 2022 (Adda) gäller för placeringen.

De tre placeringsavtal som är avrop på Addas ramavtal HVB- Barn och unga 2022 har utformats utifrån Addas mall för avrop. Det finns dokumenterade villkor från Adda för de placeringsavtal som grundar sig på ramavtalet. I villkoren anges att utföraren ska ge uppdragsgivaren tillträde till och insyn i verksamheten i den utsträckning som krävs för att uppdragsgivaren ska kunna kontrollera att utföraren lever upp till sina åtaganden enligt placeringsavtalet. Enligt villkoren kan detta innebära exempelvis att utföraren tillhandahåller dokumentation avseende verksamhetens rutiner och policys.

Inom ramen för granskningen har eventuell uppföljning av placeringsavtalen utifrån de skrivelser som framgår av tabell 3 efterfrågats. Utifrån detta framkommer att det inte har skett någon uppföljning av avtalsvillkoren utöver den indirekta uppföljning som sker via individuppföljningen i respektive beslut.

Vidare har vi tagit del av underlag från IVO som presenterar beslut om krav på återredovisning, brister samt indragna tillstånd för 2024. Inga av de HVB som valts ut för granskning (tabell 3) återfinns i IVO:s lista på HVB som fått tillstånd återkallat alternativt förbund mot fortsatt verksamhet. Ett HVB återfinns dock på IVO:s lista rörande krav på återredovisning och beslut om brister. Av underlaget framgår att det aktuella HVB har vidtagit tillfredsställande åtgärder.

2.5. Bedömning

Vi bedömer att det finns dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende uppföljning av placerade barn som ger en god vägledning i arbetet, samt att dessa i allt väsentligt efterlevs. Däremot framkommer att rutinerna inte är kända inom familjehemsgruppen. Detta bedömer vi utgöra en brist då det förekommer att funktioner inom familjehemsgruppen placerar vid HVB.

Utifrån de rutiner och arbetssätt som finns bedömer vi att det finns goda strukturer för uppföljning av placerade barn och unga på individnivå. Detta bekräftas också av genomförd aktgranskning där resultatet visar på generellt god efterlevnad till de rutiner som finns. Vi bedömer att nämnden säkerställer att regelbundna besök görs hos barn placerade på HVB. Detta då det finns dokumenterade rutiner för så kallade behandlingskonferenser samt att det enligt rutin ska föras löpande kontakt med barnet/den unge mellan behandlingskonferenserna. Vidare indikerar resultatet av aktgranskningen att regelbunden kontakt hålls genom såväl telefonsamtal och SMS som fysiska besök. Granskningen visar att barnet/den unges behov och upplevelser beaktas i uppföljningen dels genom behandlingskonferenserna, dels genom den löpande kontakt som hålls mellan konferenstillfällena. Därtill visar genomförd aktgranskning att barnet/den unge medverkat i framtagandet av genomförandeplan i en majoritet av fallen. Vi ser även positivt på att det tas fram återkommande rapporter över nyckeltal som redovisas för nämnden.

Däremot bedömer vi att det inte sker en tillräcklig uppföljning av de avtal som tecknas med HVB, såväl via ADDA som genom direktupphandlingar. Vi bedömer att ansvaret behöver tydliggöras avseende uppföljning av de enskilda placeringsavtal som tecknas. Bedömningen görs mot bakgrund av att det inte har skett någon avtalsuppföljning för de granskade avtalen.

Enligt fullmäktiges program för uppföljning och insyn i verksamheter som utförs av privata utförare ansvarar varje nämnd för att uppföljning regleras i de avtal som tecknas med varje utförare. Nämnden behöver därmed säkerställa att de avtal som tecknas reglerar rätten till insyn och uppföljning, samt säkerställa att uppföljning också genomförs. Vi har en förståelse för att det indirekt sker en typ av avtalsuppföljning via uppföljningen på individnivå men samtidigt bedömer vi att nämnden behöver säkerställa att det sker en uppföljning med avtalsvillkoren som utgångspunkt för att säkerställa att HVB lever upp till de krav som ställts. Särskilt

med anledning av att HVB-uppföljarna har begränsade möjligheter att hinna följa upp pågående placeringar.

Enligt SOSFS 2011:9 om ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete bör det årligen upprättas en sammanhållen kvalitetsberättelse. Vi ser det därför som en brist att en sådan inte har upprättats för 2024. Vi kan i tidigare kvalitetsberättelser konstatera att det har funnits ett arbete för att sammanställa och analysera avvikelser för att identifiera eventuella mönster eller trender som indikerar brister i verksamhetens kvalitet. Men med anledning av att det saknas en sammanhållen kvalitetsberättelse gör vi bedömningen att nämnden inte har säkerställt att det sker ett tillräckligt arbete med systematiska förbättringsåtgärder.

3. Sammanfattande slutsats

Vår sammanfattande bedömning, mot bakgrund av granskningens syfte, är att medborgarnämnden och kommunstyrelsen till viss del har rutiner för att förebygga och upptäcka misstanke om välfärdsbrottslighet vid anlitande av privata utförare. Vidare bedömer vi att medborgarnämnden till stor del har säkerställt att placeringar av barn följs upp i enlighet med lag och föreskrifter.

Vi ser positivt på att det har påbörjats ett arbete på kommunövergripande nivå för att identifiera risker för välfärdsbrott, och att medborgarnämnden inom ramen för detta arbete identifierat riskområden. Vi bedömer att nämnden fortsättningsvis behöver vidareutveckla riskanalysen till att beakta nämndens egna processer och interna arbetssätt på en mer detaljerad nivå. Samtidigt visar genomförd granskning att det saknas en struktur för vilka kontroller som ska genomföras och hur dessa ska utformas. Vi vill därför betona vikten av att kommunstyrelsen fortsätter att leda och stötta nämnderna i arbetet med att förhindra välfärdsbrottslighet med utgångspunkt i den riskanalysen som genomförts under året.

Utifrån de rutiner och arbetssätt som finns bedömer vi att det finns goda strukturer för uppföljning av placerade barn och unga på individnivå. Detta bekräftas också av genomförd aktgranskning där resultatet visar på generellt god efterlevnad till de rutiner som finns. Däremot bedömer vi att det inte sker en tillräcklig avtalsuppföljning av de avtal som tecknas med HVB, såväl via ADDA som genom direktupphandlingar. Vi bedömer att ansvaret behöver tydliggöras avseende uppföljning av de enskilda placeringsavtal som tecknas. Bedömningen görs mot bakgrund av att det inte har skett någon avtalsuppföljning för de granskade avtalen. Vi bedömer även att det är en brist att ett av avtalen saknar reglering om kommunens rätt till insyn och möjligheter till att genomföra uppföljningar.

Enligt fullmäktiges program för uppföljning och insyn i verksamheter som utförs av privata utförare ansvarar varje nämnd för att uppföljning regleras i de avtal som tecknas med varje utförare. Nämnden behöver därmed säkerställa att de avtal som tecknas reglerar rätten till insyn och uppföljning, samt säkerställa att uppföljning också genomförs.

Enligt SOSFS 2011:9 om ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete bör det årligen upprättas en sammanhållen kvalitetsberättelse. Vi ser det därför som en brist att en sådan inte har upprättats för 2024.

Revisionsfråga	Svar
Har nämnden genomfört riskanalyser för att identifiera processer som kan vara särskilt utsatta för välfärdsbrottslighet gällande HVB?	Till stor del.
Har nämnden säkerställt att det finns tillräckliga kontrollaktiviteter för att	Nej.

upptäcka avvikelser hos privata utförare som driver HVB-hem?	
Finns dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende uppföljning av placerade barn och efterlevs dessa? ▶ Genomförs egenkontroller för att kontrollera att arbetet bedrivs enligt processer och rutiner? ▶ Vidtas systematiska förbättringsåtgärder inom socialtjänsten vid avvikelser?	Ja.
Säkerställer nämnden att regelbundna besök görs hos barn placerade på HVB? ▶ Hur beaktas det enskilda barnets/den unges behov och upplevelser i uppföljningen?	Ja.

Vi rekommenderar medborgarnämnden att:

- ▶ Tydliggöra ansvaret för avtalsuppföljning i avtal som rör HVB och säkerställa att uppföljningen genomförs i enlighet med vad som framgår av avtalen
- ▶ Säkerställa att avtalen reglerar uppföljning och kommunens rätt till insyn
- ▶ Se över vilka kontroller som ska genomföras inför anlitandet av HVB, med utgångspunkt i resultatet av den kommunövergripande riskanalysen
- ▶ Säkerställa att det upprättas en årlig kvalitetsberättelse
- ▶ Säkerställa att rutiner för placering på HVB implementeras inom samtliga berörda verksamheter

Därtill rekommenderas kommunstyrelsen att:

- ▶ Fortsätta att stötta nämnderna i deras arbete med att stärka den interna kontrollen gällande välfärdsbrottslighet
- ▶ Bereda ett förslag till program för uppföljning av privata utförare i enlighet med kommunallagen

Värnamo kommun 12 november 2025

Anna Färdig

Amanda Abrahamsson

Certifierade kommunal yrkesrevisor

EY

Verksamhetsrevisor

EY

Josefine Algotsson

Kvalitetssäkrare

EY

4. Källförteckning

Intervjuade funktioner

- ▶ 2:e vice ordförande medborgarnämnden
- ▶ Barnuppföljare, familjehemsgruppen
- ▶ Barnuppföljare, familjehemsgruppen
- ▶ Enhetschef sektion utredning barn och unga
- ▶ Förvaltningschef medborgarförvaltningen
- ▶ Gruppledare Team 1
- ▶ Gruppledare Team 2
- ▶ Gruppledare Team 3
- ▶ HVB-uppföljare
- ▶ HVB-uppföljare
- ▶ Inköpschef
- ▶ Kommundirektör
- ▶ Ordförande medborgarnämnden

Analyserade dokument

- ▶ Analys välfärdsbrott, workshop 1
- ▶ Ansvarsfördelning och checklista vid familjehemsplacering
- ▶ Fem placeringsavtal
- ▶ Helårsredovisning internkontroll 2024
- ▶ Internkontroll medborgarnämnden 2025
- ▶ Kvalitetsberättelse medborgarnämnden 2023
- ▶ Medborgarnämndens ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete
- ▶ Medborgarnämndens protokoll 2024 och 2025
- ▶ Plan för uppföljning och insyn av verksamheter som utförs av privata utförare
- ▶ PowerPoint-presentation rörande välfärdsbrott workshop 1 - 3
- ▶ Reglemente för kommunstyrelsen
- ▶ Reglemente för medborgarnämnden
- ▶ Riskanalys, workshop 2
- ▶ Rutin för behandlingskonferenser
- ▶ Rutin för institutionsplaceringar för barn och unga
- ▶ Rutin för placeringsmöte vid institutionsplaceringar
- ▶ Struktur för HVB- och stödboendeträffar
- ▶ Underlag aktgranskning

5. Revisionskriterier

Kommunallagen (2017:725)

Det är enligt 6 kap. 1 § styrelsens uppgift att leda och samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders och eventuella gemensamma nämnder.

Kommunallagens 6 kap 6 § anger att nämnderna inom sitt ansvarsområde ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med Kommunfullmäktiges mål och riktlinjer, samt i enlighet med lagar och författningar som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten.

Vidare anges i 10 kap. 8 - 9- §§ att kommunen ska kontrollera och följa upp verksamheten i de fall en kommunal angelägenhet genom avtal har lämnats över till en privat utförare. Om en kommun sluter avtal med en privat utförare ska kommunen, genom avtalet, tillförsäkra sig information som gör det möjligt att ge allmänheten insyn i verksamheten. Kommunstyrelsens reglemente

Reglemente för kommunstyrelsen antogs av kommunfullmäktige 2024-03-27 och gäller från och med 2024-04-03. Enligt reglemente är kommunstyrelsen kommunens ledande politiska förvaltningsorgan med ett helhetsansvar för kommunens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning.

I reglementet anges att en av kommunstyrelsens övergripande uppgifter är att upprätta förslag till program med mål och riktlinjer för sådana kommunala angelägenheter som utförs av privata utförare. Vidare anges att det inom uppföljningsfunktionen ingår att styrelsen ska övervaka att verksamheter som bedrivs av privata utförare kontrolleras och följs upp i enlighet med lag, avtal och av fullmäktige fastställda program och direktiv.

Medborgarnämndens reglemente

Reglemente för medborgarnämnden antogs av kommunfullmäktige 2024-04-27. Enligt reglemente fullgör medborgarnämnden kommunens uppgifter inom socialtjänsten enligt Socialtjänstlagen (SoL). Nämnden ska inom sitt område tillse att verksamheten bedrivs i enlighet med kommunfullmäktiges fastställda mål och policyer, samt i enlighet med författningar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

I reglementet anges att nämndens uppgifter, däribland:

- ▶ Att fullgöra de uppgifter inom socialtjänsten som avser individ- och familjeomsorgen
- ▶ Att planera, utveckla, samordna och följa upp verksamheterna inom nämndens ansvarsområde

Socialtjänstlagen (2025:400)

Enligt 9 kap. 1 § ansvarar socialnämnden för att enskilda som behöver vårdas eller bo i ett annat hem än det egna tas emot i familjehem, stödboende eller HVB. Med HVB menas enligt 4 § ett hem inom socialtjänsten som tar emot enskilda för vård eller behandling i förening med ett boende.

22 kap. 11 § anger att socialnämnden noggrant ska följa vården av de barn och unga som vårdas i ett HVB. Detta ska främst ske genom regelbundna personliga besök på HVB, enskilda samtal med barnet eller den unge, samtal med boendet samt med vårdnadshavare. Vidare anges att socialnämnden ska utse en socialsekreterare som ska ansvara för kontakterna med barnet eller den unge. Socialsekreteraren ska besöka barnet eller den unge regelbundet i den omfattning som är lämplig utifrån barnets eller den unges behov och önskemål.

Lag (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga (LVU) 13 §

Enligt LVU § 13 ska socialnämnden minst var sjätte månad överväga om vård fortfarande behövs och hur den ska inriktas och utformas. Vidare anges att socialnämnden noggrant ska följa vården genom regelbundna personliga besök, enskilda samtal med den unge, samtal med dem som tagit emot den unge och med vårdnadshavarna. Särskild uppmärksamhet ska ges åt hälsa, utveckling, skolgång och relationer (13 a §). Vid prövning om vård enligt LVU ska upphöra för någon under 18 år som är placerad ska socialnämnden särskilt överväga om det finns skäl att ansöka om flyttningsförbud (13 b §).

Barnkonventionens artikel 3 och artikel 12

Barnkonventionen innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Artikel 3 anger att vid alla beslut som rör barn, vare sig dessa fattas av offentliga eller privata institutioner, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. Barnet ska tillförsäkras sådant skydd och sådan omvårdnad som behövs för dess välfärd. Vidare anges att konventionsstaterna ska säkerställa att institutioner som ansvarar för omvårdnad av barn uppfyller fastställda normer, särskilt avseende säkerhet, hälsa samt personalens antal och lämplighet. Artikel 12 berör barns rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Barnets åsikter ska beaktas i förhållande till barnets ålder och mognad.

Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (SOSFS 2014:5) om dokumentation i verksamhet som bedrivs med stöd av SoL, LVU, LVM och LSS

Handläggning och dokumentation av ärenden som rör enskilda är en central uppgift inom socialtjänsten. Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (SOSFS 2014:5) om dokumentation i verksamhet som bedrivs med stöd av SoL, LVU, LVM och LSS reglerar och konkretiserar detta. Det finns även allmänna råd (SOSFS 2014:6) om handläggning av ärenden som gäller barn och unga. Socialnämnden kan få kännedom om att ett barn kan vara i behov av skydd och stöd främst genom en

ansökan, anmälan eller information på annat sätt (exempelvis egna iakttagelser). Socialnämnden ska utan dröjsmål inleda utredning enligt 11 kap. 1 § SoL utifrån vad som kommit till nämndens kännedom.

Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (SOSFS 2012:11) om socialnämndens ansvar för barn och unga i familjehem, jourhem, stödboende och hem för vård eller boende

Föreskrifterna ska tillämpas vid placering av barn och unga i familjehem, jourhem, stödboende eller HVB med stöd av SoL eller LVU. I 2 kap. anges att den som bedriver socialtjänst ansvarar för att det finns processer och rutiner som säkrar verksamhetens kvalitet. 3 kap. redogör för planering och egenkontroll. 1 § anger att socialnämnden ska planera för och vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa tillgång till hem och stödboenden som kan erbjuda trygg och säker vård. Enligt de allmänna råden för egenkontroll av verksamhet som gäller barn och unga i familjehem, stödboenden eller HVB bör insamling av uppgifter innefatta information om bland annat:

- ▶ Hur ofta en socialsekreterare har besökt och samtalat med barnet/den unge
- ▶ Antalet socialsekreterare som har besökt och samtalat med barnet/den unge
- ▶ Barnets/den unges erfarenheter av och synpunkter på vården

7 kap. redogör för bestämmelser rörande planering av vården. Enligt 2 § ska socialnämnden arbeta för att barnet/den unge som är placerad, tillsammans med vårdnadshavare, deltar i arbetet med att upprätta, följa upp och vid behov revidera den genomförandeplan som ska upprättas enligt SoL.

Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (SOSFS 2011:9) om ledningssystem för systematiskt kvalitetsarbete

Den som bedriver socialtjänst ska ansvara för att det finns ett ledningssystem för verksamheten. Ledningssystemet ska användas för att planera, leda, kontrollera, följa upp, utvärdera och förbättra verksamheten. Den som bedriver socialtjänst ska identifiera, beskriva och fastställa de processer i verksamheten som behövs för att säkra verksamhetens kvalitet.

Vårdgivaren eller den som bedriver socialtjänst ska också utöva egenkontroll. Inkomna rapporter, klagomål och synpunkter ska sammanställas och analyseras för att identifiera eventuella mönster eller trender som indikerar brister i verksamhetens kvalitet. Det måste finnas en strukturerad och systematisk uppföljning och utvärdering av verksamheten för att bedöma om målen uppnås och ge underlag för förbättringar. Arbetet med att systematiskt och fortlöpande utveckla och säkra verksamhetens kvalitet ska dokumenteras. Det bör upprättas en årlig sammanhållen kvalitetsberättelse.

Bilaga 1. Kontrollpunkter i aktgranskning

Inom ramen för granskningen har det genomförts en aktgranskning. Aktgranskningen har bestått av åtta ärenden med biståndsbedömd insats för barn och unga. Granskningen har skett utifrån en upprättad checklista och fokuserar på följsamhet till gällande lagstiftning, processer och rutiner vid uppföljning av insats. För respektive ärende har följande kontrollpunkter granskats:

- Födelseår och månad
- Datum för beslut om insats
- Finns vårdplan/uppdrag till utförare?
- Datum för färdigställd vårdplan/uppdrag till utförare
- Finns genomförandeplan?
 - Datum för senast upprättad/uppdaterad genomförandeplan
 - Framgår att/hur barnet har varit delaktig i framtagande/uppföljning av genomförandeplan?
 - Framgår att/hur vårdnadshavare har varit delaktig i framtagande/uppföljning av genomförandeplan?
 - Framgår mål och delmål med vården?
 - Framgår när och hur särskilda insatser ska genomföras?
 - Framgår åtgärder och insatser som andra huvudmän har ansvar för?
- Finns övervägande/omprövning?
 - Datum för senaste övervägande/omprövning?
 - Datum för tidigare övervägande/omprövning?
 - Framgår bedömning av huruvida vården fortfarande behövs och hur den bör inriktas?
 - Har övervägande delgivits/beslutats av nämnd?
- Vid hur många tillfällen har barnet eller den unge besökts det senaste året?
- Har nämnden tagit del av månatliga skriftliga rapporter från institutionen avseende arbetet med barnets/den unges utveckling och måluppfyllelse?

§ 174 Dnr: TFN.2023.329

Föreläggande enligt miljöbalken om provtagningsplan Ljusseveka 2:23 mfl

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att lämna den reviderade förslaget till provtagningsplan

Ljusseveka 2:23 med flera till kommunstyrelsen samt

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att besluta om finansiering av den miljötekniska undersökningen med 700 000 kronor i 2026 års driftbudget.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 5 september 2023 § 278 att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att för Värnamo kommuns räkning redovisa förslag till provtagningsplan enligt föreläggande från samhällsbyggnadsnämnden den 18 augusti 2023 samt att redovisa provtagningsplanen till samhällsbyggnadsnämnden senast 14 februari 2024.

Förslag på provtagningsplan redovisades den 29 oktober 2024 till kommunstyrelsen som den 3 december 2024 lämnade förslaget till samhällsbyggnadsnämnden.

Kommunstyrelsen beslutade den 3 juni 2025 att förelägga teknik- och fritidsnämnden att förtydliga vissa delar i förslaget till provtagningsplan. Med anledning av detta har provtagningsplanen reviderats och ska nu redovisas till teknik- och fritidsnämnden samt till kommunstyrelsen.

Fastigheterna som berörs är Ljusseveka 2:23 samt delar av Ljusseveka 2:1 och 2:2. Planen skulle omfatta en miljöteknisk undersökning avseende mark, grundvatten, ytvatten och sediment på och i anslutning till fastigheten Ljusseveka 2:23. Konsultfirma har utifrån provtagningsplanen uppskattat en budget för att genomföra miljöundersökningen på cirka 400 000 kronor. Till det beräknas cirka 150 000 kronor för internt arbete på förvaltningen. Kostnadsbedömningen är initialt cirka 550 000 kronor men den kan, beroende på omfattning och svårigheter i mark och geotekniska förutsättningar, förändras. Därför är det lämpligt att anvisa även budget för oförutsedda kostnader med 150 000 kronor.

Forts.

TFN § 174 (forts.)

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

- att** lämna den reviderade förslaget till provtagningsplan Ljusseveka 2:23 med flera till kommunstyrelsen samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att bereda frågan om finansiering om 700 000 kronor i kommande budgetprocess för att utföra den miljötekniska undersökningen.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

**Tjänsteskrivelse – Föreläggande enligt
Miljöbalken om provtagningsplan Ljusseveka 2:23
med flera****Ärendebeskrivning**

Kommunstyrelsen beslutade 5 september 2023 § 278 att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att för Värnamo kommuns räkning redovisa förslag till provtagningsplan enligt föreläggande från samhällsbyggnadsnämnden den 18 augusti 2023 samt att redovisa provtagningsplanen till samhällsbyggnadsnämnden senast 14 februari 2024.

Förslag på provtagningsplan redovisades den 29 oktober 2024 till kommunstyrelsen som den 3 december 2024 lämnade förslaget till samhällsbyggnadsnämnden.

Kommunstyrelsen beslutade den 3 juni 2025 att förelägga teknik- och fritidsnämnden att förtydliga vissa delar i förslaget till provtagningsplan. Med anledning av detta har provtagningsplanen reviderats och ska nu redovisas till teknik- och fritidsnämnden samt till kommunstyrelsen.

Fastigheterna som berörs är Ljusseveka 2:23 samt delar av Ljusseveka 2:1 och 2:2. Planen skulle omfatta en miljöteknisk undersökning avseende mark, grundvatten, ytvatten och sediment på och i anslutning till fastigheten Ljusseveka 2:23.

Konsultfirma har utifrån provtagningsplanen uppskattat en budget för att genomföra miljöundersökningen på cirka 400 000 kronor. Till det beräknas cirka 150 000 kronor för internt arbete på förvaltningen. Kostnadsbedömningen är initialt cirka 550 000 kronor men den kan, beroende på omfattning och svårigheter i mark och geotekniska förutsättningar, förändras. Därför är det lämpligt att anvisa även budget för oförutsedda kostnader med 150 000 kronor.

Se även under rubrik Utredning.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2023.329

Dnr:

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

- att** lämna den reviderade förslaget till provtagningsplan Ljusseveka 2:23 med flera till kommunstyrelsen samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att bereda frågan om finansiering om 700 000 kronor i kommande budgetprocess för att utföra den miljötekniska undersökningen.

Helena Nyberg
Kvalitets- och utvecklingsansvarig

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2023.329

Dnr:

Utredning

Kommunstyrelsen beslutade 5 september 2023 § 278 att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att för Värnamo kommuns räkning redovisa förslag till provtagningsplan enligt föreläggande från samhällsbyggnadsnämnden den 18 augusti 2023 samt att redovisa provtagningsplanen till samhällsbyggnadsnämnden senast 14 februari 2024. Teknik- och fritidsförvaltningen beställde arbetet med provtagningsplan från konsultfirma. Redovisningen av planen försenades, men dispens av tidsförseningen godkändes i direkt dialog mellan teknik- och fritidsförvaltningen och samhällsbyggnadsförvaltningen. Förvaltningarna förde även dialog om innehåll i provtagningsplanen och omfattning av kommande provtagning och provtagningsområde.

Förslag på provtagningsplan redovisades den 29 oktober 2024 till kommunstyrelsen som den 3 december 2024 lämnade förslaget till samhällsbyggnadsnämnden.

Kommunstyrelsen beslutade den 3 juni 2025 att förelägga teknik- och fritidsnämnden att förtydliga vissa delar i förslaget till provtagningsplan. Med anledning av detta har provtagningsplanen reviderats och ska nu redovisas till teknik- och fritidsnämnden samt till kommunstyrelsen. Revideringen berör bland annat förtydligande kring analyser och utökning av antal provgropar.

Fastigheterna som berörs är Ljusseveka 2:23 samt delar av Ljusseveka 2:1 och 2:2. Planen skulle omfatta en miljöteknisk undersökning avseende mark, grundvatten, ytvatten och sediment på och i anslutning till fastigheten Ljusseveka 2:23. Värnamo kommun äger inte fastigheten men har varit verksamhetsutövare och bedrivit verksamhet som förorsakat misstanke om förorening och är därmed huvudman över det förorenade området.

I det ursprungliga föreläggandet från samhällsbyggnadsförvaltningen står att provtagningsplanen ska omfatta en miljöteknisk undersökning avseende mark, grundvatten, ytvatten och sediment på och i anslutning till fastigheten Ljusseveka 2:23 och den planerade undersökningen ska utföras i enlighet med MIFO fas 2.

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2023.329

Dnr:

I samband med framtagning av provtagningsplanen har teknik- och fritidsförvaltningen även begärt ett utkast till budget för att genomföra undersökningen. Konsultfirman har utifrån provtagningsplanen uppskattat en budget för att genomföra miljöundersökningen på cirka 400 000 kronor. Till det beräknas cirka 150 000 kr för internt arbete på förvaltningen.

Kostnadsbedömningen är initialt cirka 550 000 kronor men den kan, beroende på omfattning och svårigheter i mark och geotekniska förutsättningar, förändras. Därför är det lämpligt att anvisa även budget för oförutsedda kostnader med 150 000 kronor.

Beroende på utfall i undersökningen kan det också bli aktuellt med åtgärder efter provtagning såsom sanering, rening etcetera. Kostnad för det är helt beroende av vad som framkommer i resultaten från provtagningen och går inte att prognostisera i dagsläget. I nuvarande budget hos teknik- och fritidsnämnden finns inte medel för att genomföra den miljötekniska undersökningen eller praktiska åtgärder som följd av utredningen.

Den reviderade provtagningsplanen bedöms rymmas inom ovanstående budget.

Anbud

Miljöteknisk undersökning enligt provtagningsplan
Ljusseveka 2_23 m fl Värnamo

Beställare: Värnamo kommun

Anbud daterat 2024-10-22

Uppdragsnummer 30073783

1 Uppdragets omfattning

Sweco har inom uppdraget för Värnamo kommun upprättat en provtagningsplan för Ljusseveka 2:23 m fl daterad 2024-10-01. Planen baseras på föreläggande 2023-08-18 från Samhällsbyggnadsnämnden i Värnamo kommun och gäller miljöteknisk undersökning avseende mark, grundvatten, ytvatten och sediment.

Denna offert avser fortsättning av Swecos uppdrag 30073783 och genomförande av de undersökningar som angetts i provtagningsplanen.

2 Tider

Uppdraget utförs efter överenskommelse. Fältmoment utförs vid tjälfria förhållanden. Genomförandetiden är 8-10 månader enligt beskrivning i provtagningsplanen.

3 Ersättning och betalning

Uppdraget utförs även fortsatt mot ett rörligt arvode efter nedlagd tid i enlighet med ramavtal med Värnamo kommun (UHN.2022.147 Miljöutredningar). Lagstadgad mervärdesskatt tillkommer.

Fakturerings sker månadsvis och omfattar nedlagd tid. Betalningsvillkor är 30 dagar från fakturadatum. Vid försenad betalning debiteras dröjsmålsränta enl. räntelagen § 6.

Den uppskattade ersättningen för uppdraget bedöms till 400 000 kronor.

Analysomfattningen står för ca 140 000 kr. Analyser debiteras enligt projektspecifik prislista, se nedan.

Analyser i jord och sediment		å-pris (kr)
M_TOC_BER	Beräknad TOC	90
M_PAH16	PAH 16 Mark	400
MTOT_ORG	BTEX, alifater, aromater och PAH 16	800
MTOT	BTEX, alifater, aromater, PAH16 och metaller exkl. Hg	975
PSLF9	BTEX, alifater, aromater, PAH16 och metaller inkl. Hg	900
PLW6N	Perfluorerade ämnen i markprover, 11 st enligt SLV/S.G.I	2 000
PLWN0	PFAS 35 st i jord	3 000
SLV37	Dioxiner och furaner i jord (DIOXIN) (lidk.)	2 300
M_PCB	PCB 7 Mark	375
M_MET10	Metaller, exkl. Hg	200
M_MET11_HG	Metaller, inkl Hg	250
Enviscreen	Metaller, VOC-EPA, PAH, PCB, pesticider, klorfenoler, ftalater, klorbensener, kväve och klorinnehållande SVOC, alifater	4 600
Medio Enviscreen	VOC-EPA, PAH, PCB, ftalater, klorbensener, kväve och klorinnehållande SVOC, alifater	3 100
SL278-2	Glödförlust i jord, sediment, slam (GLODFORTS)	120

Analyser i vatten		å-pris (kr)
V:PFAS11	PFAS 11 st enligt SLV	2 500
PLWAF	PFAS 35	2 900
V_PFOS/PFOA	PFOS/PFOA	2 000
V_PFOS_VD	PFOS enligt vattendirektivet	2 100
VTOT_ORG	BTEX, alifater och aromater och PAH-16	750
VTOT	BTEX, alifater och aromater, PAH-16 och metaller (vattenlösliga/filtrerade)	975
V_VOC_VC	VOC-EPA	550

4 Förutsättningar

För uppdraget gäller de villkor och ansvarsbegränsningar som anges i ramavtal samt enligt tidigare uppdragsbekräftelse för uppdraget daterad 2024-04-12, däribland förutsättningar för arbete i fält.

5 Organisation

Utifrån uppdragets komplexitet, storlek och problemställning föreslår vi följande organisation. Utöver nedan namngivna konsulter finns inom Sweco en mycket stor samlad kompetens inom olika angränsande områden där olika konsulter kan användas som resurser i uppdraget om så önskas eller krävs.

Uppdragsledare: Louise Johansson

Bitr. Uppdragsledare: Emma Berggren

Sweco föreslår ett upplägg med en uppgiftsledare och en biträdande uppgiftsledare, detta då vår erfarenhet visar att upplägget ger högre kvalitet och ökad flexibilitet.

6 Anbudsformalia

Anbudsgivare:

Sweco Sverige AB
Organisationsnummer: 556767-9849
Styrelsens säte: Stockholm
Webbsida: www.sweco.se

Frågor rörande anbudet besvaras av:

Louise Johansson
Telefon: 0734-121821
e-post: louise.johansson@sweco.se

Adress och telefon:

Box 340 44
SE 100 26 Stockholm
Telefon: 08-695 60 00

Anbudets giltighetstid:

Detta anbud gäller till och med 2024-12-31.

Vi ser fram emot ett intressant och givande samarbete.

Med vänlig hälsning,

Louise Johansson

Uppdragsledare

Sweco Sverige AB

Anna Wastesson

Gruppchef

Sweco Sverige AB

Verifikat

Transaktion 09222115557529964283

193

Dokument

Anbud genomförande

Huvuddokument

3 sidor

*Startades 2024-10-22 12:11:54 CEST (+0200) av Louise
Johansson (LJ)*

Färdigställt 2024-10-22 12:13:37 CEST (+0200)

Signerare

Louise Johansson (LJ)

Sweco

louise.johansson@sweco.se

+46734121821

Signerade 2024-10-22 12:11:55 CEST (+0200)

Anna Wastesson (AW)

anna.wastesson@sweco.se

Signerade 2024-10-22 12:13:37 CEST (+0200)

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Information i kursiv stil är säkert verifierad av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: <https://scrive.com/verify>



§ 256 Dnr: KS.2023.663

Föreläggande enligt miljöbalken om provtagningsplan Ljusseveka 2:23

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att förelägga teknik- och fritidsnämnden, Värnamo kommun, (organisationsnummer 212000-0555) att redovisa svar på de frågor, konstateranden och behov av förtydliganden som framgår av bilaga 1 gällande fastigheterna Ljusseveka 2:23 samt delar av Ljusseveka 2:1 och 2:2 i Värnamo kommun, samt

att redovisningen lämnas som ett reviderat förslag till provtagningsplan senast den 1 oktober 2025.

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden har 18 augusti 2023 beslutat att förelägga Värnamo kommun att genomföra följande punkt gällande fastigheten Ljusseveka 2:23 samt delar av Ljusseveka 2:1 och 2:2 i Värnamo kommun.

- Redovisa förslag till provtagningsplan för miljöteknisk undersökning till samhällsbyggnadsnämnden senast den 14 februari 2024. Provtagningen ska omfatta miljöteknisk undersökning avseende mark, grundvatten, ytvatten och sediment på och i anslutning till fastigheten Ljusseveka 2:23.

Kommunstyrelsen beslutade den 5 september 2023 § 287

att ge teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att för Värnamo kommuns räkning redovisa förslag till provtagningsplan enligt föreläggande från samhällsbyggnadsnämnden den 18 augusti 2023, samt att redovisa provtagningsplanen till samhällsbyggnadsnämnden senast den 14 februari 2024.

Teknik- och fritidsnämnden har den 29 oktober 2024 § 195

återrapporterat i ärendet och överlämnat förslag till provtagningsplan enligt MIFO fas 2 gällande fastigheterna Ljusseveka 2:23 samt delar av Ljusseveka 2:1 och 2:2.

Vid genomgång av förslaget har det uppkommit frågor, konstateranden och behov av förtydliganden som framgår av bilaga 1.

Forts.

KS § 256 (forts)

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta
att förelägga teknik- och fritidsnämnden, Värnamo kommun,
(organisationsnummer 212000-0555) att redovisa svar på de frågor,
konstateranden och behov av förtydliganden som framgår av bilaga 1
gällande fastigheterna Ljusseveka 2:23 samt delar av Ljusseveka 2:1
och 2:2 i Värnamo kommun, samt
att redovisningen lämnas som ett reviderat förslag till provtagningsplan
senast den 1 oktober 2025.

Yrkanden

Ordföranden yrkar i enlighet med
kommunledningsförvaltningens förslag.

Beslut skickas till:
Teknik- och fritidsnämnden

§ 300 Dnr: KS.2025.538

Remiss av Trafikplan för Värnamo kommun

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att svara på remissen i enlighet med kommunledningsförvaltningens synpunkter i tjänsteskrivelse 2025-08-04.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade den 25 april 2024 § 64 att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 21 maj 2025 § 65 att skickat ut förslag på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss till bland annat kommunens nämnder men även till externa myndigheter, organisationer och företag.

Kommunledningsförvaltningen har i tjänsteskrivelse den 4 augusti 2025 lämnat synpunkter på förslaget.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att svara på remissen i enlighet med bifogade synpunkter.

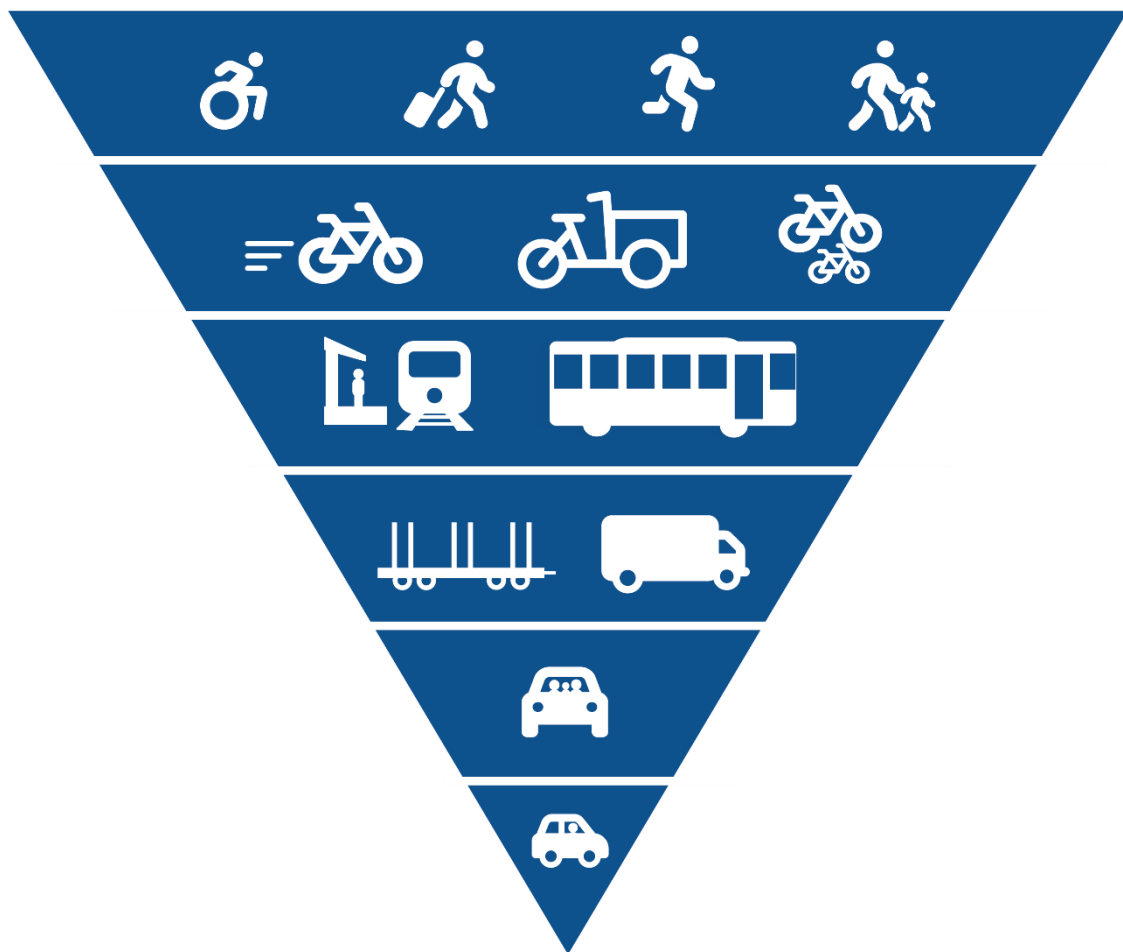
Yrkanden

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att svara på remissen i enlighet med kommunledningsförvaltningens synpunkter i tjänsteskrivelse 2025-08-04.

Beslut skickas till:
Samhällsbyggnadsnämnden

Trafikplan för Värnamo kommun



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: Kommunfullmäktige

Datum: 2025-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder och utskott

Dokumentansvarig: Förvaltningschef, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Syfte	5
1.2	Målbilden av ett attraktivt och levande centrum	5
1.3	Befintliga dokument med koppling för trafik	8
1.4	Trafikplanen i förhållande till andra dokument	8
1.5	Barnperspektivet	9
1.6	Befolkningsprognos	9
1.7	Trafikprognos Värnamo	9
1.8	Hållbart resande	11
2	Gaturummets funktion och karaktär	12
2.1	Trygghet	12
2.2	Trafiksäkerhet	13
3	Gående	15
3.1	Gångnät	15
3.2	Målstandard för gångnätet	16
4	Cykeltrafik	17
4.1	Cykelnät	18
4.2	Vägvisning	19
4.3	Cykelparkering	19
4.4	Målstandard för cykelnätet	20
5	Korsningspunkter	21
5.1	Målstandard för korsningspunkter	25
5.2	Målstandard för korsningspunkter vid skolor	25
6	Kollektivtrafik	26
6.1	Tåg	26
6.2	Buss	26
6.3	Värnamo station	27
7	Biltrafik	28
7.1	Bilnät	28
7.2	Målstandard för bilnätet	29
8	Biltrafik i Värnamo stad	30
8.1	Pumparebron	31
8.2	Uddevägen eller Viadukten	31
8.3	Ringvägen	34
8.4	Historiska förslag på biltrafiknät för Värnamo stad	35

8.5	Parkering i centrala Värnamo.....	35
9	Trafik utanför Värnamo stad	36
9.1	Cykling mellan tätorter	36
9.2	Bor	37
9.3	Bredaryd	38
9.4	Forsheda	40
9.5	Rydaholm	41
10	Tung trafik	43
11	Säkra skolvägar	43
12	Beteendepåverkande kampanjer	43
13	Mätning av trafik	43
14	Förslag på vidare utredningar	44
15	Revidering	44
16	Bilagor	44

1 Inledning

Kommunens vision om den mänskliga tillväxtkommunen handlar om att alla räknas och att varje människa är en tillgång. Arbetet mot visionen ska präglas av långsiktighet, delaktighet, tolerans och integration.

Fyra mål ska präglade kommunen.

- En stark kommun - en stark kommun säkrar välfärden. Värnamo kommun ska fortsätta att utveckla en effektiv förvaltning, med klok användning av resurserna, för att klara kommunens uppdrag kring välfärd, demokrati och samhällsplanering.
- En attraktiv kommun - genom välmående näringsliv och växande arbetsmarknad skapas ekonomisk hållbarhet som ger valfrihet och möjligheter att investera i välfärd, trygghet och en grönare kommun.
- En grön kommun - en god miljö är grunden för vår välfärd. Värnamo kommun ska utvecklas så att både människa och miljö mår bra.
- En trygg kommun - Värnamo ska vara en kommun där varje invånare ges goda möjligheter att leva utifrån sina förutsättningar och att leva livet hela livet.

För att nå dessa mål i trafiken har Policy för trafik, antagen 2024-08-29 § 107, tagits fram. Som en direkt följd av policyn har denna trafikplan tagits fram. Trafikplanen är mer detaljerad än policyn och ska vara ett planeringsunderlag för infrastruktur som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. Den ska ligga till grund för all trafikrelaterad planering i Värnamo kommun och vara ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter.

I trafikplanen konkretiseras ambitionerna i Policy för trafik genom att definiera ett trafiknät för respektive trafikslag. Trafikplanen beskriver vidare en målbild över bland annat konfliktpunkter och vägstandarder. Detaljeringsgraden ligger mellan policyn och en planerad teknisk handbok.

1.1 Syfte

Syftet är att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Särskilt fokus ska ligga på hållbart resande, trafiksäkerhet och säkra skolvägar samtidigt som möjligheten att nå Värnamo centrum med bil behöver säkerställas.

Syftet är också att vara ett stöd vid framtagandet av en åtgärdsplan som beskriver vilka åtgärder som behöver genomföras, samt i vilken ordning, för att planen ska uppfyllas. Åtgärdsplanen ligger till grund för kommunens investeringsplan.

1.2 Målbilden av ett attraktivt och levande centrum

Trafikplanens viktigaste uppgift är att se till att trafiken utvecklas på ett så genomtänkt sätt som möjligt över tid i hela kommunen. Ett stort fokus ligger på Värnamo stad och att få till ett så attraktivt och levande centrum för så många som möjligt. Avsikten är därför att biltrafiken ska få en så enkel väg som möjligt in till parkeringsplatserna i centrala Värnamo, samtidigt som tydliga och trygga stråk för fotgängare och cyklister säkerställs.

När man nått centrum är det viktigt att det på ett smidigt sätt går att ställa sin cykel och parkera sin bil. För utvecklingen av centrum är det viktigt att människor vill vistas och uppehålla sig i centrum, vilket gynnar både livet i staden och handeln.

För att illustrera hur centrum skulle kunna se ut har idéskisser tagits fram. Syftet med dessa är att skapa en tydligare bild av vad som menas med ett attraktivt och levande centrum. Idéskisserna kommer att konkretiseras i ett gestaltungsprogram för centrum.



Figur 1 Idéskissen visar Bruno Mattssons plats från Lasarettsgatan. Grönområden, sittplatser, torghandel och cykelstråk kan skapas genom att omvandla en hårdgjord yta, vilket bidrar till en mer levande och trivsamt miljö.



Figur 2 Idéskissen visar Åbron. Sittplatser och uteserveringar med utsikt över ån Lagan kan ersätta ytor som idag är täckta av asfalt.



Figur 3 Idéskissen visar Storgatan, sedd från Åbron. Även här kan vi skapa en mer levande och trivsamt miljö.



Figur 4 Idéskissen visar Åbroparken, sedd från gångfartsområdet.

1.3 Befintliga dokument med koppling till trafik

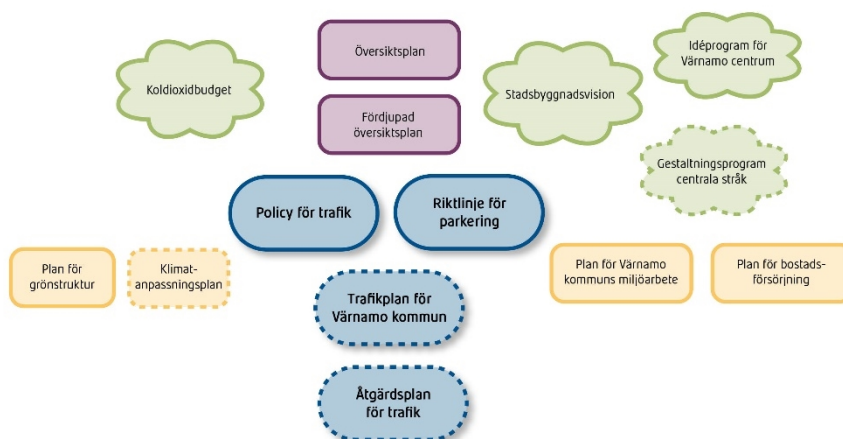
Det finns dokument i kommunen som har en mer eller mindre tydlig koppling till trafikfrågor. Trafikplanen har koppling till följande dokument.

- Policy för trafik (antagen 2024-08-29 § 107)
- Koldioxidbudget Värnamo kommun (v 6.0.1 2024-09-04)
- Ny stadsbyggnadsvision för Värnamo stad (Dnr 16.1254.200 2019-02-28)
- Översiktsplan (antagen 2019-05-29 § 111)
- Fördjupad översiktsplan (antagen 2022-06-22 § 86)
- Plan för kulturmiljön i Värnamo kommun (Dnr 2017:1995.210)
- Plan för Värnamo kommuns miljöarbete 2023-2035 (antagen 2023-02-23 §26)

1.4 Trafikplanen i förhållande till andra dokument

Trafikplanen förhåller sig till kommunens övriga dokument enligt figur 5.

Värnamo - den mänskliga tillväxtkommunen



Figur 5 Bild på styrande dokument i Värnamo kommun.

1.5 Barnperspektivet

Att prioritera gående och cyklister i trafiken är fördelaktigt för barn, eftersom de är oskyddade när de rör sig själva i trafiken. Ur ett barnperspektiv är barnets självständighet viktigt. Barn bör inte bli begränsade utan ska kunna ta sig fram tryggt och säkert i trafiken. Tillgängligheten i trafiken behöver anpassas efter barnens förmågor, framför allt i anslutning till skolor. Därför har trafikplanen lagt ett stort fokus på analys av trafikmiljöer kring skolor. Är det tryggt och säkert för barn är det tryggt och säkert för alla, till exempel funktionshindrade och äldre.

1.6 Befolkningsprognos

I slutet av år 2024 hade Värnamo kommun 34 542 invånare. Vid utgången av år 2028 antas folkmängden överstiga 35 000. År 2033, förväntas befolkningen bestå av cirka 36 280 invånare.

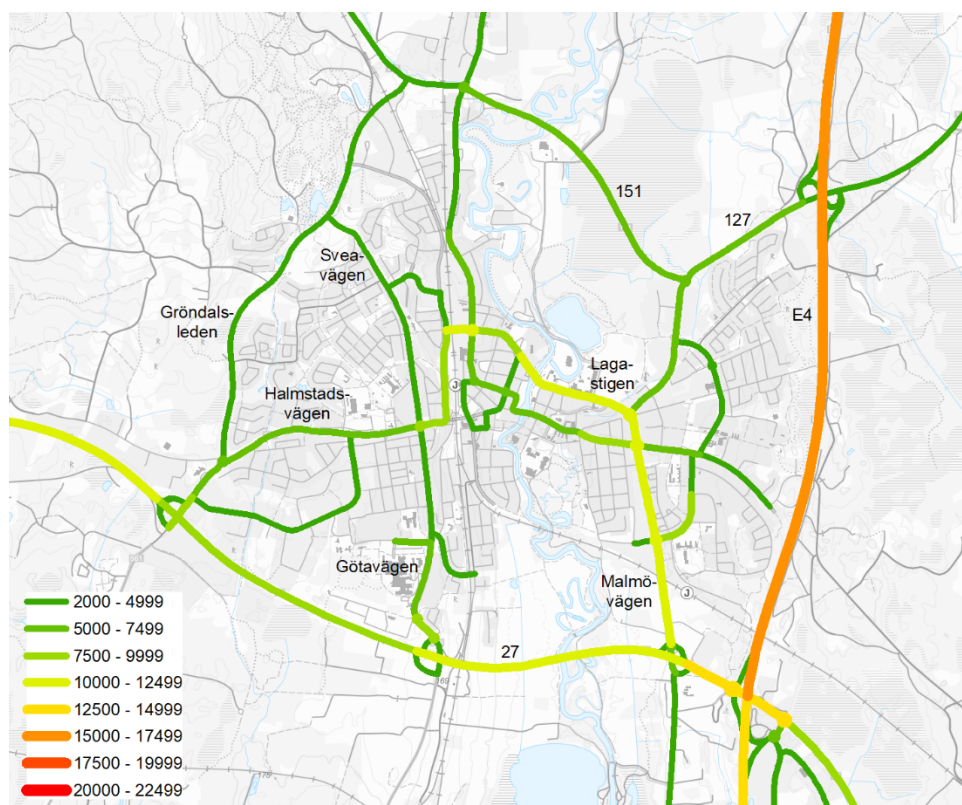
Folkökningen i kommunen förväntas främst ske i Värnamo stad. I kommunens övriga fem delområden väntas invånarantalet minska jämfört med år 2023 med undantag för Bor.

1.7 Trafikprognos Värnamo

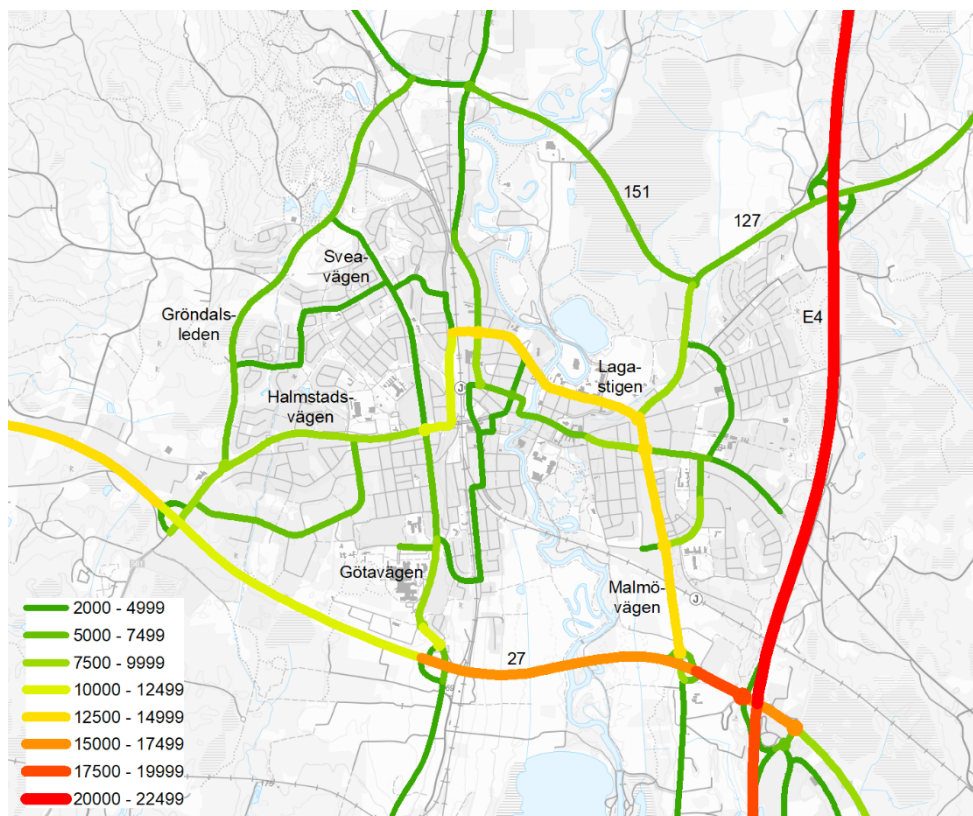
För att veta hur befolkningsprognosen påverkar trafiken har en trafikprognos för år 2050 tagits fram. Prognosen bygger på planerade framtida exploateringar och den mängd trafik som de förväntas alstra. Prognosen tar även hänsyn till Trafikverkets trafikutvecklingstal för år 2045.

Trafikmängden på omkringliggande statliga vägar har också tagits med och de har endast räknats upp med hjälp av Trafikverkets trafikutvecklingstal.

I figur 6 presenteras nuvarande trafikmängd för de gator i Värnamo med fler än 2 000 fordon per dygn och i figur 7 presenteras prognosen för år 2050 med befintlig trafikinfrastruktur.



Figur 6 Karta över dagens trafikflöden.



Figur 7 Karta över förväntade trafikflöden 2050.

1.8 Hållbart resande

Med hållbart resande avser trafikplanen transporter och resor som är effektiva ur ett ekonomiskt, samhällsutvecklingsmässigt, hälsomässigt och miljömässigt perspektiv. Mer konkret innebär hållbart resande främst att använda hållbara färdssätt, såsom gång, cykel och kollektivtrafik, samt att undvika onödiga resor. I andra hand kan även en mer hållbar bilanvändning, exempelvis samåkning, räknas som hållbart resande.



2 Gaturummets funktion och karaktär

I Värnamo stad utgör järnvägen och ån Lagan betydande barriärer som delar staden i två delar. Höjdskillnaden som barriären innebär är dessutom ett hinder för gång- och cykeltrafik. Kommunen är till största del väghållare innanför tätortsgränsen men det finns enstaka gator med enskilt huvudmannaskap i Värnamo.

I övriga tätorter är kommunen oftast bara väghållare för enstaka gång- och cykelvägar. Resterande gator har enskilt huvudmannaskap som den lokala vägföreningen ansvarar för. De större vägarna runt och genom orterna är statliga och där är Trafikverket väghållare.

Biltrafikens framkomlighet är god i hela Värnamo kommun och detta behöver bevaras. För att främja hållbara resor behöver fokus också riktas mot att öka framkomligheten för gående och cyklister i den fortsatta planeringen. Där är trygghet och trafiksäkerhet viktiga faktorer som behöver prioriteras i trafikplaneringen.

2.1 Trygghet

Trygghet är ett subjektivt begrepp och upplevelsen av trygghet varierar mellan olika människor och grupper. Känslan av att känna sig trygg beror på var och ens förutsättningar. Fysisk förmåga, erfarenhet och kunskap om trafikregler, samt dygns- och säsongsvariationer är faktorer som kan inverka på trygghetskänslan. I trafiken kopplas känslan av otrygghet ofta till risken att råka ut för en trafikolycka, rädsla för människor eller oöverskådliga gaturum. Hur miljön upplevs kan kopplas till individens möjlighet till överblickbarhet, känslan av kontroll och friheten att göra vägval. Vidare påverkas upplevelsen av platsens belysning och skötsel, bostäders fönster och entréer, samt om det upplevs vara hög närvaro av andra människor i rörelse.

Exempel på miljöer som kan upplevas otrygga kan vara ensliga, storskaliga och bullriga miljöer som ger låga upplevelsekvantiteter. Det kan vara trånga gångtunnlar och passager, hållplatser och terminaler till allmänna färdmedel, parkeringar för cykel och bil samt garage.

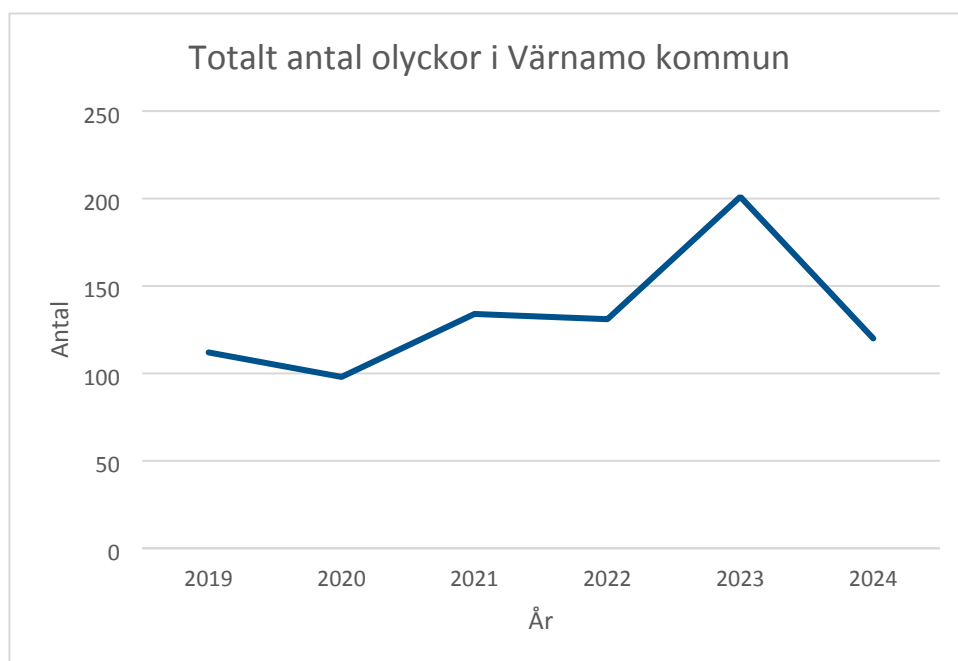
För att trafikmiljöer ska upplevas som trygga behöver de även vara tillgängliga, särskilt för barn, äldre och funktionsnedsatta.

2.2 Trafiksäkerhet

Skillnaden mellan säkerhet och trygghet är att säkerhet är den faktiska risken att utsättas för brott och olyckor, medan trygghet är individens upplevelse av säkerheten eller risken.

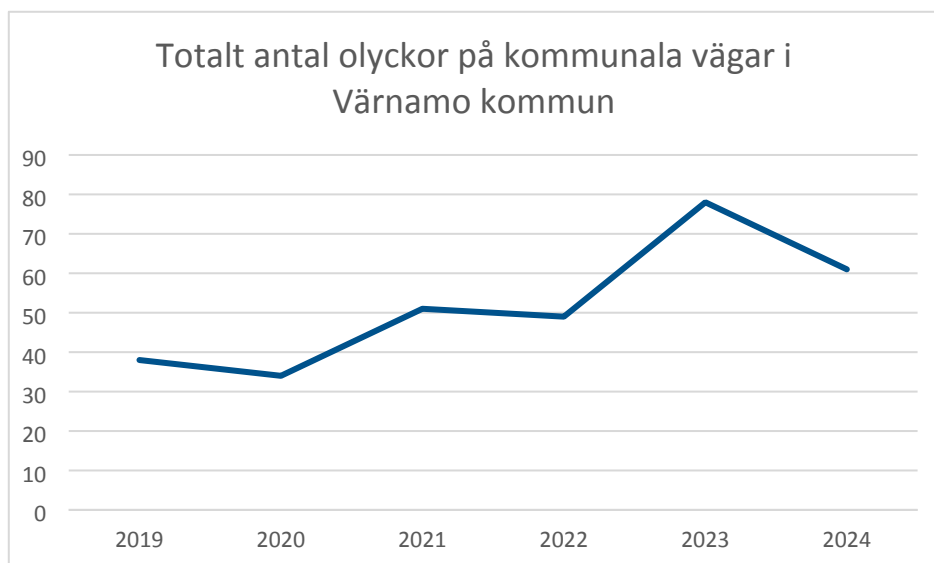
En upplevd hög trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras livskvaliteten för kommunens medborgare, vilket ger en mer socialt hållbar kommun.

Statistik på trafikolyckor finns sammanställt i STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition). STRADA är ett informationssystem som hanterar skador och olyckor inom hela vägnätet. Systemet bygger på data från två källor, polisen och akut-sjukhusen. Här finns dock ett stort mörkertal av lindriga olyckor eftersom olyckor inte rapporteras in från vårdcentraler.



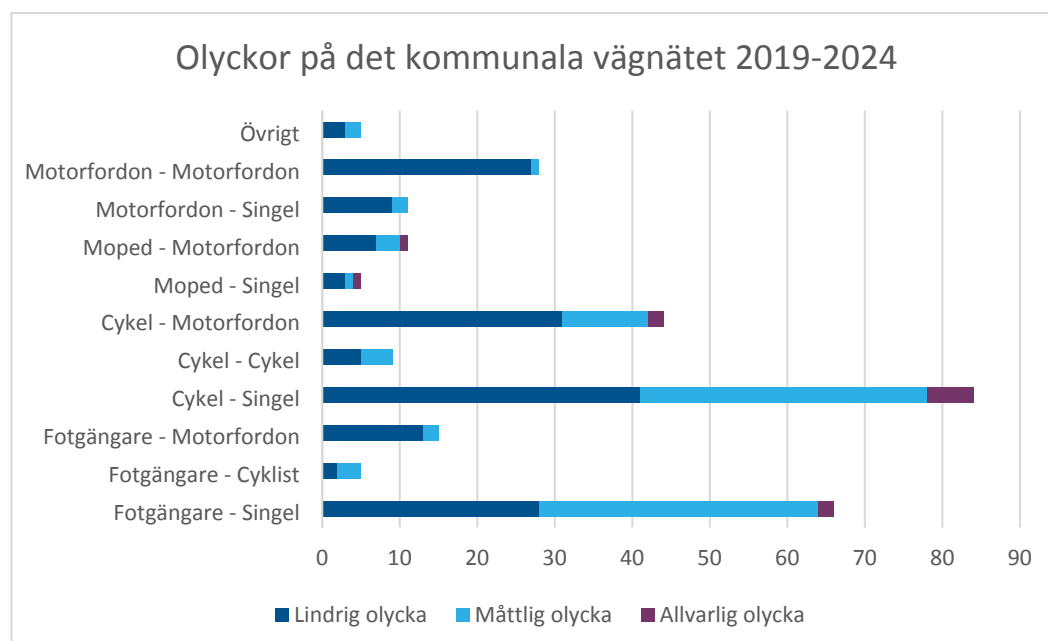
Figur 8 Graf över det totala antalet olyckor i Värnamo kommun mellan 2019 och 2024.

I figuren ovan redovisas det totala antalet trafikolyckor i hela Värnamo kommun, oavsett väghållare, som inrapporterats till STRADA. År 2024 var antalet olyckor 120.



Figur 9 Graf över det totala antalet olyckor på kommunala gator i Värnamo kommun mellan 2019 och 2024.

I figuren ovan visas de trafikolyckor som skett på de vägar där kommunen är väghållare. År 2024 var antalet olyckor drygt 60. Vad som gör att år 2023 sticker ut i båda figurena är i nuläget oklart.



Figur 10 Graf över vilken typ av olyckor som inträffat på det kommunala nätet i Värnamo stad under år 2019-2024 i förhållande till dess olycksgrad.

Olyckorna på det kommunala vägnätet är uteslutande i Värnamo stad eftersom det är den enda tätorten i kommunen med kommunalt huvudmannaskap. Singelolyckor hos gående och cyklister är den vanligaste olycksformen och efter det hamnar olyckor mellan motorfordon och cykel. Det här visar på en låg trafiksäkerhet för cyklister jämfört med de andra trafikslagen och det behöver därför bli säkrare att cykla i Värnamo.

3 Gående

Nästan alla resor startar till fots. För att nå sin parkeringsplats för cykel eller bil, eller för att komma till sin hållplats, krävs oftast en kort promenad. Det finns olika syften med att gå. Det kan vara att ta sig snabbaste vägen till arbetet, att gå en promenad i naturen eller att flanera i staden.

Ett sammanhängande, gent, säkert, tryggt och tillgängligt gångnät är viktigt för att det ska vara attraktivt att använda. Gångnätet ska vara sammanhängande så det finns möjlighet att nå fram till viktiga målpunkter. Faktorer som påverkar säkerhet och trygghet är bland annat separering mellan gång- och cykeltrafik, lutning, gångbanans bredd, standard på markunderlag, vinterväghållning, belysning, passagers utformning och möjligheten till att se andra människor.

För de som av hälsoskäl har svårt att gå är möjligheten att vila en mycket viktig faktor. Detta ställer krav på vilomöjligheter i form av bänkar och vilplan där gångvägar lutar. För de som flanerar kan en kvalitet vara att man inte behöver gå samma väg i båda riktningarna.

3.1 Gångnät

Gångnätet i Värnamo kommun delas in i fyra olika kategorier: huvudnät för gående, lokalnät för gående, trottoar och rekreationsgångnät.

Huvudnät för gående

Huvudnätet för gående är samma som huvudnätet för cyklister. Nätet ska vara separerat från cyklister för att öka tryggheten för gående. Nätet finns främst i de centrala delarna av Värnamo stad och grenar ut sig i olika riktningar därifrån.

Lokalnätet för gående

Lokalnätet för gående är till stora delar samma som lokalnätet för cykel. I detta nät är gång och cykel inte separerat. Den största delen av det totala nätet tillhör denna kategori.

Trottoar

Trottoarer är bara till för gående. Skötsel av trottoarer så som sopning och snöröjning sker av fastighetsägaren.

Rekreativnät för gående

Syftet med det rekreativa nätet för gående är att det ska finnas vägar för att ”gå ut och gå”. Rekreativnät för gående består av gångvägar och stigar med till exempel begränsad belysning som inte lämpar sig för dagens alla timmar. Det kan också vara stigar som inte underhålls på vintern.

3.2 Målstandard för gångnätet

För att öka tryggheten och trafiksäkerheten för gående har en målstandard tagits fram. Målstandarden ska följas vid ny- och ombyggnation där det är möjligt. Standarden skiljer sig åt för de olika kategorierna och presenterar i tabellen nedan.

	Huvudnät	Lokalnät	Trottoar	Rekreationsnät
Separering mot cyklist	Ja, med smågatsten i två rader, linjemålning eller med olika beläggning	-	Ja, cyklist inte tillåtna	-
Bredd	Minimum 2,0 m	Minimum 1,75 m	Minimum 1,5 m	-
Separering mot biltrafik	Kantstöd eller refug	Kantstöd eftersträvas	Kantstöd	-
Drift och underhåll	Prio 1	Prio 2	Fastighetsägarens ansvar	Prio 3 inget krav på vinterunderhåll
Belysning	Ja	Spilljus från vägbana kan räcka	Spilljus från vägbana	-
Omledning och skyltning vid vägarbeten	Ja, höga krav på jämnhet och bredd	Ja	Ja	-
Beläggning	Hårdgjord yta	-	Hårdgjord yta	-

Tabell 1 Tabellen visar målstandarden för de olika näten utifrån kategorierna.



4 Cykeltrafik

Det finns många anledningar till att prioritera cykeltrafik i tätortsmiljö. Cykeln är ett pålitligt, snabbt, smidigt och billigt transportmedel. Cyklande påverkas sällan av rusningstrafikens köer eller tidtabeller och kan ofta komma väldigt nära sin målpunkt och parkera där. En cykel kräver endast en tiondel av den yta som en bil upptar i trafiksystemet, det gäller även vid parkering.

Det finns en stor potential att överföra bilresor till cykel, framför allt för resor som är kortare än 5 kilometer. För pendling och rekreation kan avstånden vara betydligt längre och den ökade användningen av ecykel gör det möjligt att täcka längre sträckor.

För barn är cykling ett steg i utveckling mot självständighet och större rörelsefrihet. Att börja cykla i tidig ålder uppmuntrar till vana att cykla även i vuxen ålder. Därför är det viktigt att särskild hänsyn tas till barn vid planering av cykelinfrastruktur.

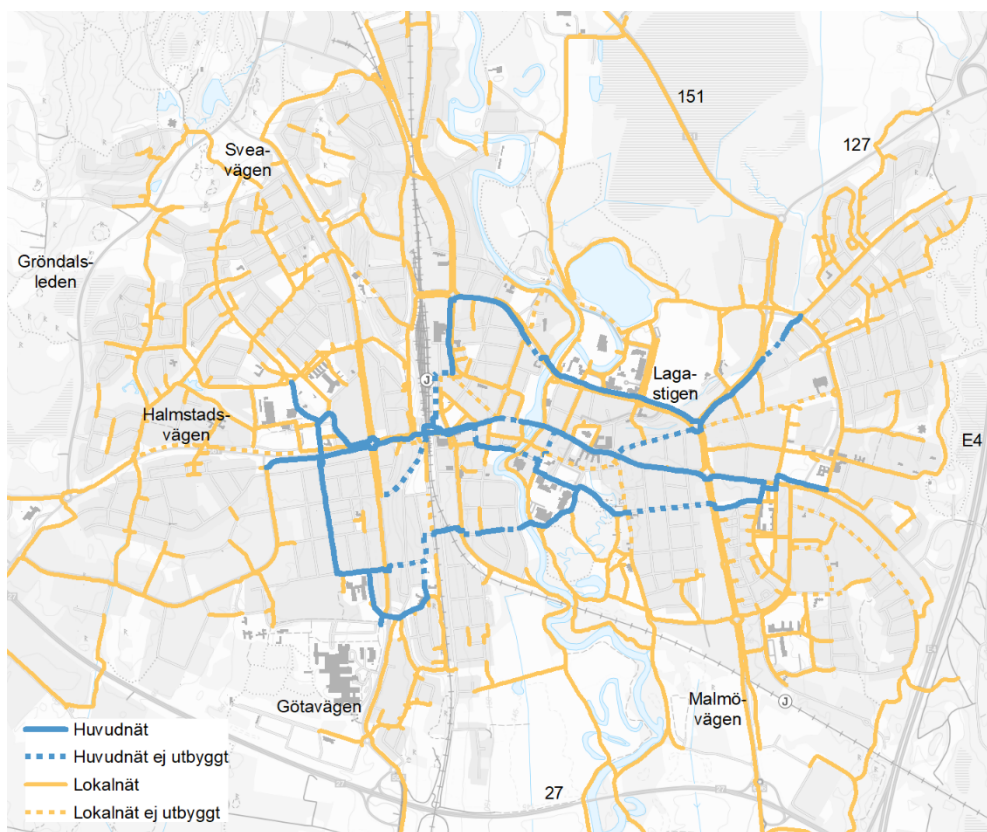
Cyklister har olika kunskaper, förutsättningar, önskemål och krav. Trenden är också att nya typer av cyklar ökar dessa skillnader. Detta ställer krav på utrymmen eftersom hastighetsspridningen ökar och på svängradier för att möjliggöra för alla olika typer av cyklar.

Cyklister är liksom gående extra utsatta för olyckor i trafikmiljön varför trafik-säkerhet behöver beaktas både i korsningspunkter och längs sträckor.



4.1 Cykelnät

Cykelnätet delas in i tre olika kategorier: huvudnät för cykel, lokalnät för cykel och cykelled. Cykelnätet för Värnamo finns i bilaga 1 och visas även i figur 11 nedan.



Figur 11 Karta över huvudnät och lokalnät för cykel.

Huvudnät för cykel

De cykelvägar som har över 200 cyklister per dag tillhör kategorin huvudnät för cykel. Nätet ska vara separerat från gående. Nätet finns främst i de centrala delarna av Värnamo stad och grenar ut sig i olika riktningar därifrån.

Lokalnät för cykel

Lokalnätet för cykel är till stora delar samma som lokalnätet för gående. I detta nät är gång och cykel inte separerat. Den största delen av det totala nätet tillhör denna kategori.

Cykelled

Cykelleder är rekreationsvägar eller cykelbara vägar mellan kommunens orter. Dessa har inget vinterunderhåll.

4.2 Vägvisning

Vägvisning är en viktig del i trafiknätet och idag finns skyltning för motortrafiken på gatunätet i Värnamo kommun. Däremot är skyltning mycket bristfällig på cykelnätet och det har därför identifierats som en brist.

Vägvisning för cyklister bör vara en lika naturlig del av den allmänna skyltningen som vägvisningen i biltrafiknätet. Det finns flera goda anledningar till att införa vägvisning för cyklister. Vägvisningen leder trafikanterna mot målet via den snabbaste eller den mest lämpliga vägen och den hjälper också trafikanterna att orientera sig. Den utgör därmed ett komplement till appbaserade vägvisningssystem som många trafikanter använder.

Vägvisningen markerar att cyklister har en plats i trafiksystemet och är prioriterade. Ett väl genomarbetat vägvisningssystem för cyklister är en bra marknadsföring för hållbart resande i kommunen. Trafikplanen föreslår att en riktlinje för vägvisning för cyklister tas fram.

4.3 Cykelparkering

För att det ska vara attraktivt att cykla krävs inte bara ett väl genomtänkt cykelnät med gott underhåll, cykeln behöver också kunna parkeras på ett tryggt ställe, gärna så nära målpunkten som möjligt. För att en cykelparkering ska vara attraktiv krävs det att den är placerad på rätt ställe samt att det finns möjlighet att låsa fast cykeln på ett smidigt sätt. Cykelparkeringen bör vara utformad för att klara olika typer av cyklar, som till exempel lådcyklar och transportcyklar.

Värnamo kommun bör, som den största arbetsgivaren, vara en förebild i frågan om cykelparkeringar och bör på sina arbetsplatser säkerställa fullgod cykelparkering, till exempel möjligheten att låsa fast cykeln under tak. Exakt vad som behöver tillföras för att detta ska bli verklighet behöver utredas vidare. Trafikplanen föreslår en cykelparkeringsutredning för viktiga målpunkter i kommunen samt för de egna verksamheterna och dess personal.



4.4 Målstandard för cykelnätet

För att öka tryggheten och trafiksäkerheten för cyklister har en målstandard för utformning av cykelnätet tagits fram. Målstandarden ska följas vid ny- eller ombyggnation där det är möjligt. Standarden skiljer sig åt för de olika kategorierna och presenterar i tabellen nedan.

	Huvudnät	Lokalnät	Cykelled
Separering mot gående	Ja, med smågatsten i två rader, linjemålning eller med olika beläggning	-	-
Bredd	2,2 – 3,0 m	3 - 4 m (ink. gående)	3 m (ink. gående)
Separering mot biltrafik	Kantstöd eller refug	Kantstöd eller refug. Blandtrafik tillåts på villagator	-
Dimensionerande hastighet	30 km/h	15-20 km/h	-
Drift och underhåll	Prio 1	Prio 2	Prio 3 inget krav på vinterunderhåll
Belysning	Ja	Ja, men spilljus från vägbana kan räcka	-
Vägvisning	Ja	-	Ja
Omledning och skyltning vid väg- arbeten	Ja, höga krav på jämnhet och bredd	Ja	-
Sikt	30 m sikttriangel	10-20 m sikttriangel	-
Radier	Skarpa svängar ska undvikas	Skarpa svängar ska undvikas	-
Beläggning	Hårdgjord yta	-	-

Tabell 2 Tabellen visar målstandarden för olika näten utifrån kategorierna.

5 Korsningspunkter

För att garantera låga hastigheter på motorfordonstrafiken och därmed hög trafiksäkerhet bör alla korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon vara utformade så att en högsta hastighet på 30 km/h kan säkras. Detta är fallet i många av de befintliga korsningspunkterna, men det är inte konsekvent genomfört.

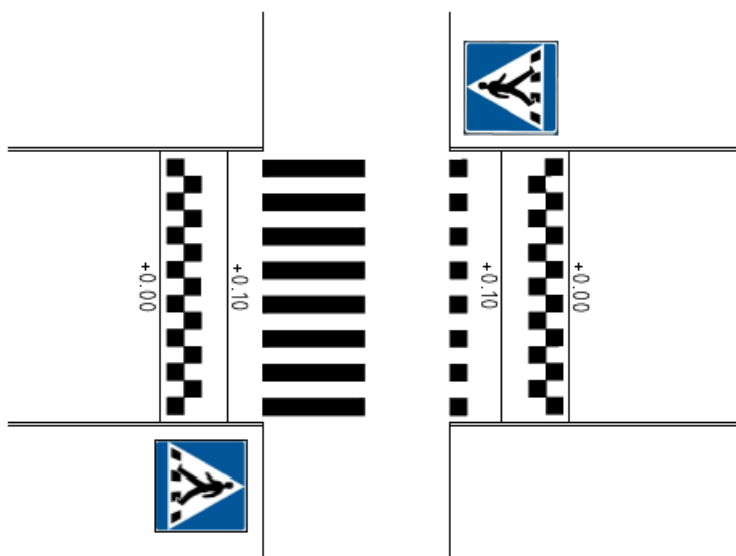
Korsningspunkter kan utformas på olika sätt och nedan beskrivs de olika varianterna.

Planskild

En planskild korsning innebär att gång- och cykelvägen korsar bilvägen via bro eller tunnel. Detta är den säkraste typen av korsning. Nivåskillnaden som uppstår vid planskilda korsningar kan upplevas som ett hinder för gående och framför allt för cyklister. Därför behöver markens lutning anpassas vilket kräver stora utrymmen. Tryggheten i tunnlar är svår att säkerställa men inte omöjlig.

Upphöjd passage

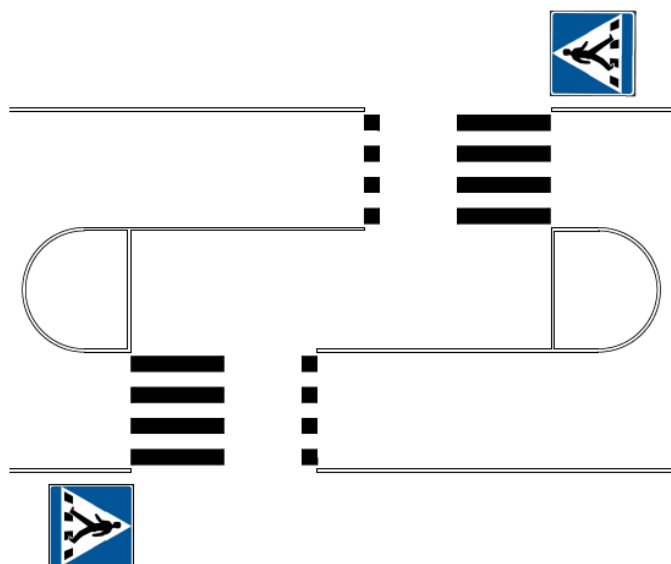
En upphöjd passage innebär att gång- och cykelvägen upplevs fortsätta i samma nivå genom korsningen. Det innebär ett gupp för bilarna. En upphöjd passage kan vara med eller utan mittrefug.



Figur 12 Exempelbild på upphöjd passage utan mittrefug.

Sidoförskjuten passage

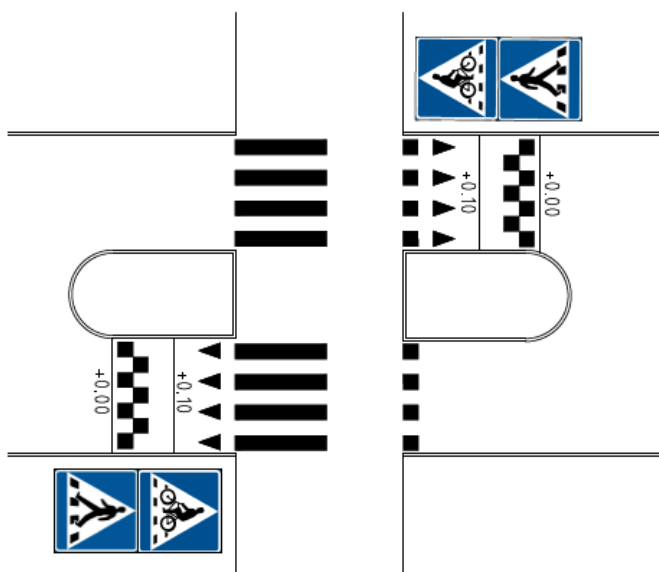
Vid en sidoförskjuten passage är gång- och cykelvägen förskjuten genom en mitt-refug i korsningen med biltrafiken. Cyklister tvingas sänka farten då passagen går i sick-sack över gatan. Biltrafikens hastighet sjunker i och med den avsmalning som uppstår.



Figur 13 Exempelbild på sidoförskjuten passage.

Cykelöverfart

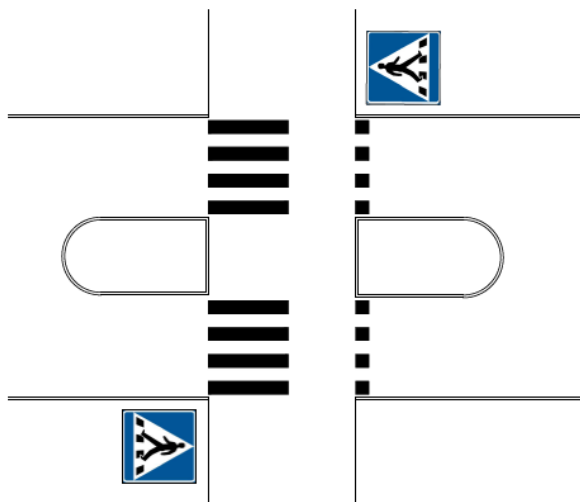
En cykelöverfart är ett övergångsställe för cykeltrafiken. Här har cyklister företräde framför biltrafiken. För att få skylta cykelöverfart krävs det att passagen är hastighetssäkrad, vanligtvis via gupp. För att inte göra det mer förvirrande när det gäller vem som har företräde föreslår trafikplanen att denna typ av passage används restriktivt. Överfarter bör inte placeras i anslutning till korsningar för biltrafik.



Figur 14 Exempelbild på cykelöverfart och upphöjd passage med mittrefug.

Passage med mittrefug

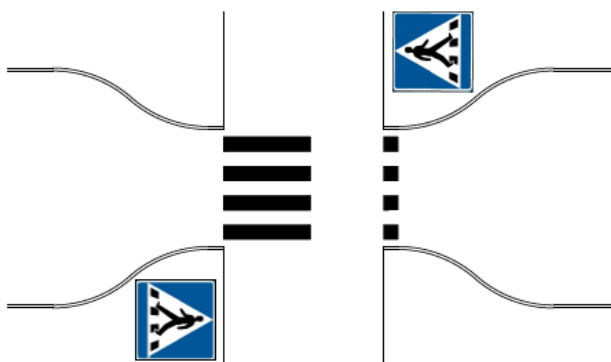
En passage med mittrefug är en förenklad version av en sidoförskjuten passage. Den används bland annat vid cirkulationsplatser. Biltrafikens hastighet sjunker i och med den avsmalning som uppstår.



Figur 15 Exempelbild på passage med mittrefug.

Avsmalnad passage

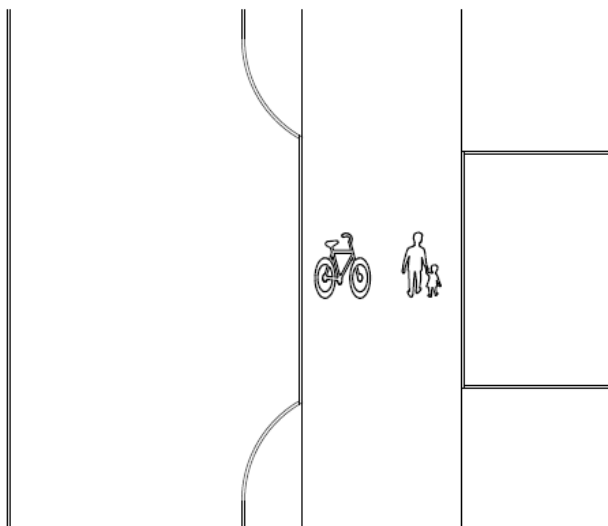
En avsmalnad passage har bara ett körfält för biltrafiken vid passagen. Lösningen kan användas där det inte finns plats med mittrefug och där mängden bilar är låg.



Figur 16 Exempelbild på avsmalnad passage.

Genomgående gång- och cykelväg

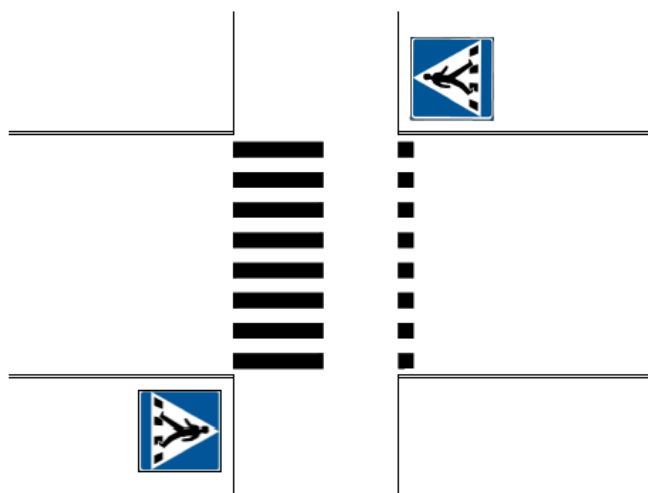
En genomgående gång- och cykelväg fortsätter i samma höjd och med samma beläggning över korsningen. Den bryter av vägbanan med kantsten. Det finnas inte vägmarkeringar för cykelpassage, cykelöverfart eller övergångsställe på platsen. Gående och cyklister har företräde framför biltrafiken.



Figur 17 Exempelbild på genomgående gång- och cykelväg

Passage

Med passage menar trafikplanen ett övergångsställe med cykelpassage utan mittrefug.



Figur 18 Exempelbild på passage.

5.1 Målstandard för korsningspunkter

De olika utformningarna av korsningspunkter påverkar trafikslagen på olika sätt. En upphöjd passage ger till exempel en ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister medan det ger en minskad framkomlighet för motorfordonen. En målstandard för när de olika typerna av korsningspunkterna ska användas har därför tagits fram, se tabell 3 nedan. Målstandarden ska följas vid ny- eller ombyggnation där det är möjligt. Undantag kan göras om det kan motiveras.

	Huvudcykelstråk	Cykelstråk
Genomfartsgata	Planskild eller sidoförskjuten passage	Planskild, sidoförskjuten passage eller passage med mittrefug
Uppsamlingsgata	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller överfart	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller sidoförskjuten passage
Lokalgata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Upphöjd passage, passage med mittrefug eller avsmalnad passage
Villagata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Passage

Tabell 3 Målstandard för korsningspunkter utifrån vägnätets kategorier.

Passager utan varken vägmarkering och vägskyltar kan tillåtas på platser där antalet bilar och cyklister är lågt och hastigheten är låg.

5.2 Målstandard för korsningspunkter vid skolor

I anslutning till skolor prioriteras trafiksäkerheten för gående och cyklister högt och korsningspunkter intill skolor och längs skolvägar har därför en egen målstandard. Den presenteras i tabell 4 nedan.

I anslutning till skolor ställs högre krav på trafiksäkerhet. De presenteras i tabellen nedan.

	Huvudcykelstråk	Cykelstråk
Genomfartsgata	Planskild eller upphöjd sidoförskjuten passage	Planskild, upphöjd sidoförskjuten passage eller upphöjd passage med mittrefug
Uppsamlingsgata	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller överfart	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller sidoförskjuten passage
Lokalgata	Upphöjd passage med mittrefug eller genomgående gång- och cykelväg	Upphöjd passage
Villagata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Passage

Tabell 4 Målstandard för korsningspunkter i anslutning till skolor utifrån vägnätets kategorier.

6 Kollektivtrafik

För många personer är kollektivtrafiken nödvändig för resor. Det finns framför allt två olika typer av kollektiva färdmedel i Värnamo kommun, tåg och buss.

Regionen ansvarar för kollektivtrafiken i samarbete med kommunen.

Det finns även ett tredje färdmedel i kollektivtrafiken, nämligen närtrafik. Närtrafik är en typ av kollektivtrafik som binder samman landsbygd med tätort.

Närtrafiken kräver inga infrastrukturella åtgärder då den ingår i nätet för biltrafik och hanteras därför inte separat i trafikplanen.

6.1 Tåg

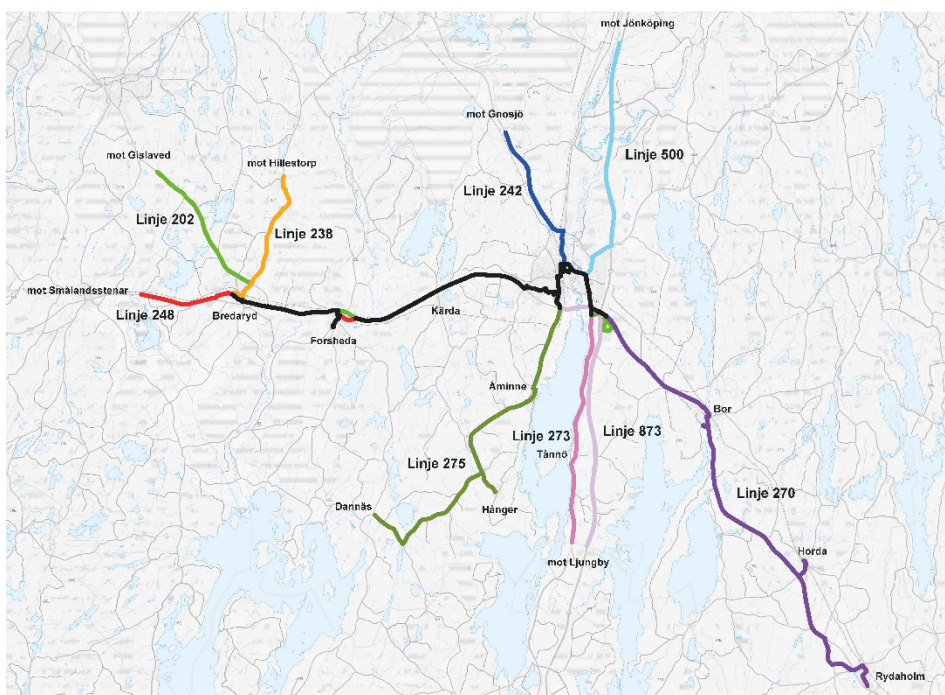
I kommunen finns två linjer med Krösatåg. Det är linjen Jönköping-Växjö som stannar på stationen i Värnamo, Rörstorp, Bor och Rydaholm. Den andra linjen är Nässjö-Halmstad som stannar på stationen i Värnamo, Forsheda och Bredaryd.

Utöver Krösatåg finns avgångar med SJ regionaltåg mellan Göteborg och Kalmar som stannar på Värnamo station.

Det pågår satsningar på infrastrukturen för järnvägen. Trafikverket kommer påbörja elektrifiering av järnvägen på sträckan mellan Värnamo och Nässjö under år 2028.

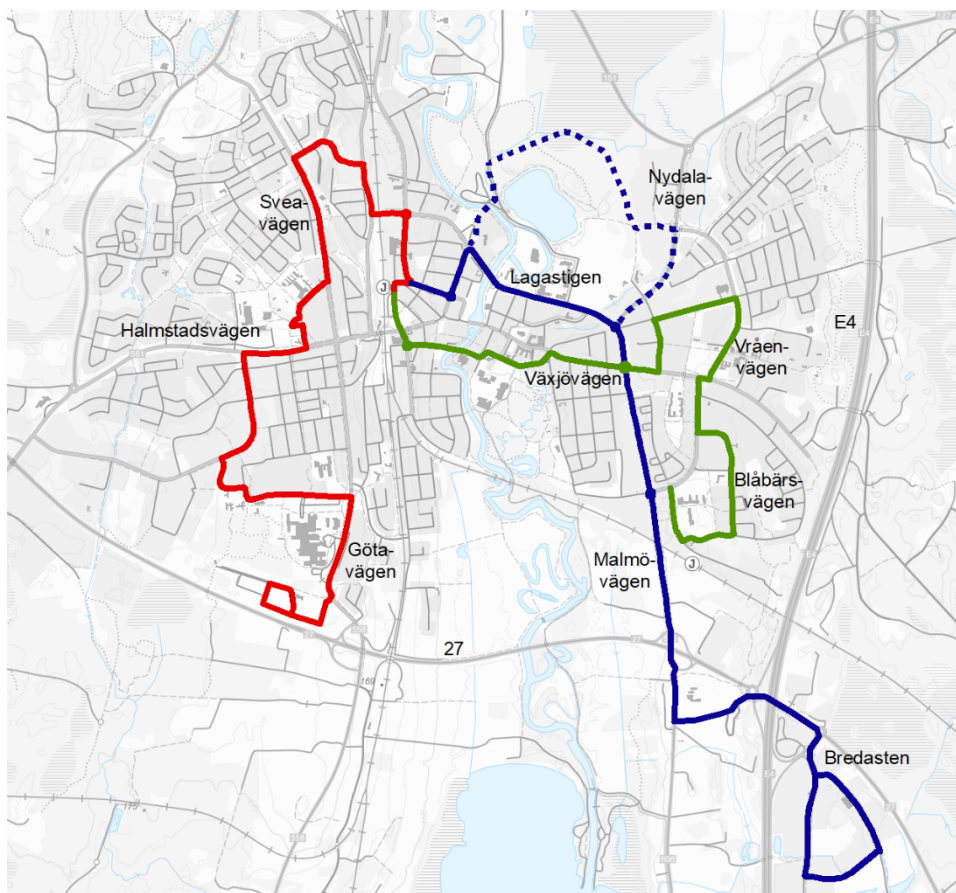
6.2 Buss

I kommunen finns både stadsbuss och regionbuss. En av länets mest trafikerade busslinje är linjen mellan Gislaved och Värnamo. Kommunen behöver fortsätta arbeta för en så bra kollektivtrafik som möjligt för så många som möjligt.



Figur 19 Regionbusslinjer i Värnamo kommun.

Stadsbussen har skurits ner från tre linjer till en på grund av ekonomiska sparkrav hos Jönköpings Länstrafik (JLT). Kommunen verkar tillsammans med JLT för att fler linjer med stadstrafik ska kunna trafikeras i framtiden. Ett förslag på hur tre nya busslinjer för stadsbussen skulle kunna se ut har tagits fram baserat på tidigare statistik för antal påstigande vid busshållplatser och övriga målpunkter placering i Värnamo. Dialog förs med JLT för att se om det är möjligt att trafikera de önskade sträckorna.



Figur 20 Karta över förslag på stadsbusslinjer i Värnamo stad.

Standard för busshållplatser

För att göra bussen till ett så attraktivt färdmedel som möjligt behöver utformningen av hållplatser ses över. Värnamo kommun följer länstrafikens riktlinjer för hållplatser i Hållplatshandbok region Jönköpings län 2022.

6.3 Värnamo station

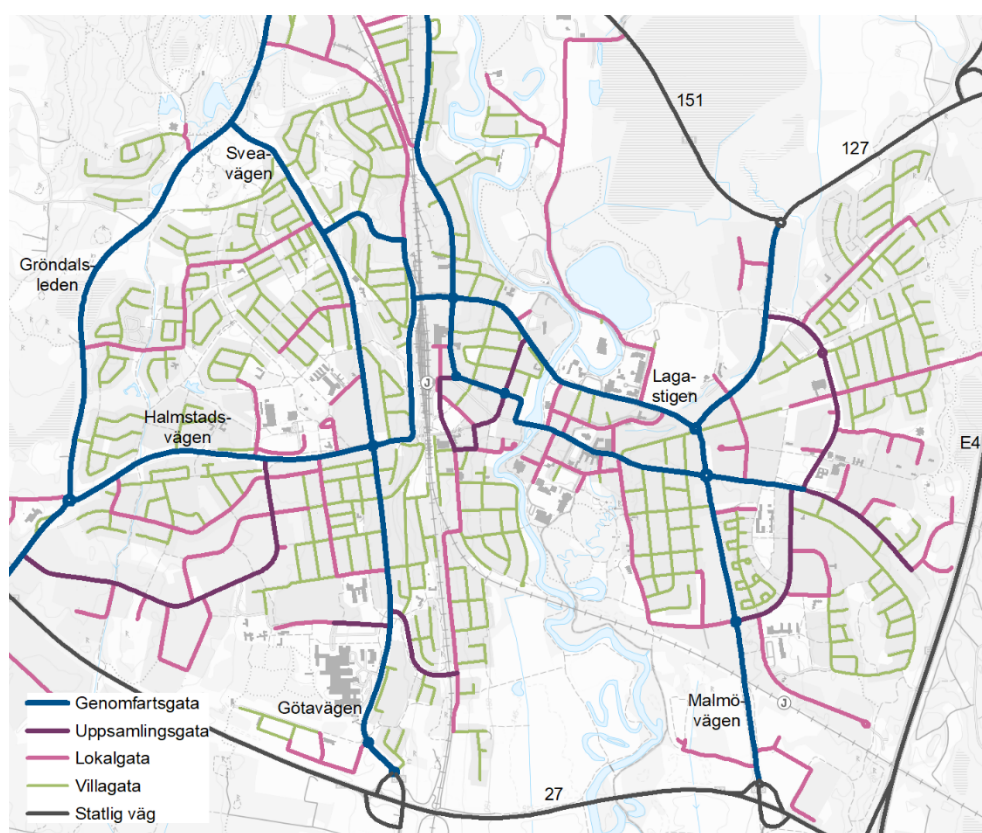
Det finns förbättringspotential för markanvändningen i området kring Värnamo station. Ytorna som finns vid stationen används inte på det mest optimala sättet utifrån dagens behov. Värnamo kommun behöver i samarbete med JLT utreda hur stationsområdet bör se ut i framtiden. Stationen är även en viktig målpunkt för cyklister och därför behöver tillgängligheten för denna grupp optimeras.

7 Biltrafik

Bilen har historiskt sett spelat en stor roll i utformningen av infrastrukturen i Värnamo kommun. Möjligheten att resa med bil anses viktig även i framtiden. För att biltrafiken ska få enhetlighet och tydlighet har den delats in i olika kategorier där målstandarder tagits fram för respektive kategori.

7.1 Bilnät

Bilnätet delas in i fyra kategorier, genomfartsgata, uppsamlingsgata, lokalgata och villagata. Näten presenteras enklare i bilden nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 2.



Figur 21 Karta över de olika näten för biltrafik.

Genomfartsgator

Genomfartsgatorna är de stora lederna som går genom hela staden.

Uppsamlingsgator

Uppsamlingsgator är gator som går genom en del av staden, till exempel ett större industri- eller bostadsområde.

Lokalgator

Lokalgatorna är gator med låg trafikvolym utan villabebyggelse.

Villagator

Villagator är gator med villabebyggelse längs ena eller båda sidorna.

7.2 Målstandard för bilnätet

Målstandarden ska följas vid ny- eller ombyggnation där det är möjligt. Standarden skiljer sig åt för de olika kategorierna och presenterar i tabellen nedan.

	Genomfartsgata	Uppsamlingsgata	Lokalgata	Villagata
Trafikmängd	-	Över 2 000 fordon/dygn	Under 2 000 fordon/dygn	-
Trädallé	Dubbelsidig är önskvärt men enkelsidig kan accepteras där utrymmet saknas	Enkelsidig är önskvärt men inget krav där utrymme saknas	Nej	Nej
Trottoar	Dubbelsidig, där det inte finns GC-väg	Dubbelsidig, där det inte finns GC-väg	Enkelsidig, där det inte finns GC-väg	Nej
Väjningsregler	Huvudled	Huvudled men undantag kan göras	Högerregeln	Högerregeln
Gatubredd	≤40 km/h minst 7,0 m ≥60 km/h minst 7,5 m	minst 6,5 m	minst 6,0 m	minst 5,5 m
Utfarter	Restriktiva mot utfarter	Restriktiva mot utfarter	-	-
Parkering tillåten	Nej	Nej	Beror på gatans förutsättningar	Ja

Tabell 5 Tabellen visar målstandarden för olika näten utifrån olika parametrar.



8 Biltrafik i Värnamo stad

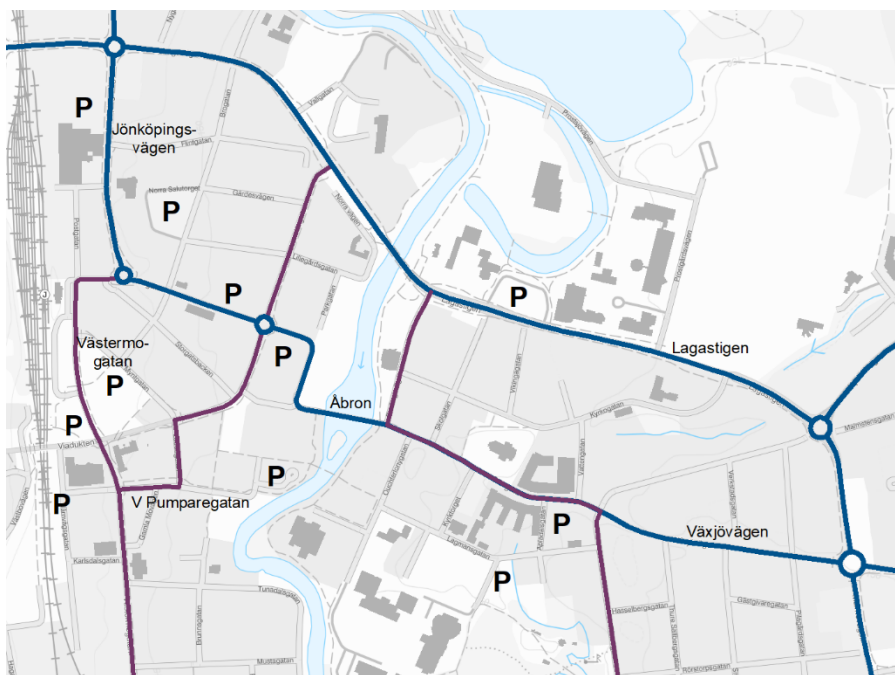
Värnamo förväntas fortsätta växa, vilket innebär ökad trafik. För att möta denna ökning har olika lösningar analyserats. Dessa behöver införas stegvis, vilket ger möjlighet att utvärdera och prioritera resurserna effektivt. Alla alternativen behöver utredas vidare och ska endast ses som förslag till tänkbara lösningar.

Idag är det mycket trafik som passerar genom centrum även om de inte har en direkt målpunkt där, utan bara vill ta sig från en sida stan till den andra. Genomfartstrafiken i centrum bör minskas och möjligheten att ta sig till parkeringsplatser, som är bilen målpunkt, bör underlättas.

I centrum rör sig många till fots eller med cykel och målet är att det antalet ska öka. Biltrafiken tar upp stora ytor och skapar otrygghet för gående och cyklister. Genom att flytta bort biltrafiken från den mest centrala delen av centrum, och samtidigt göra det enklare att hitta en bra intilliggande parkering, kan dessa centrala ytor omvandlas till trevliga miljöer som blir lätta att nå även för bilister.

Tanken är att göra centrum trevligare genom mer grönska, sittplatser och en lekplats i Åbroparken. Om fler rör sig och uppehåller sig i centrum kommer det ha en positiv effekt för handeln.

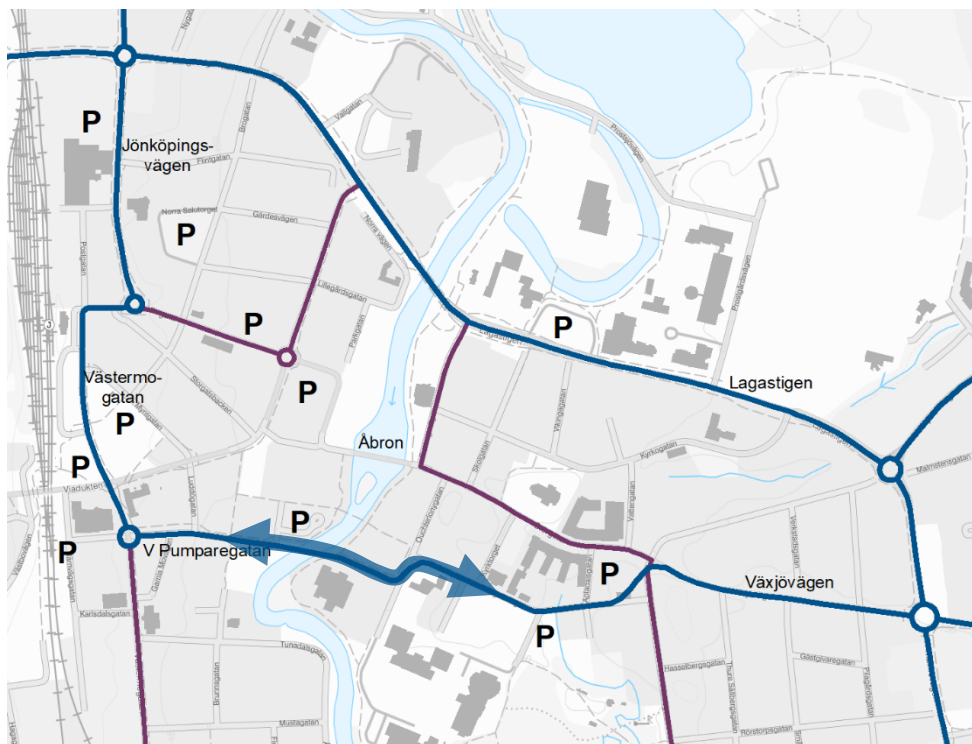
För att öka attraktiviteten i centrum och frigöra ytor behöver biltrafiken hitta andra vägar till parkeringsplatserna än genom stadskärnan. För att få ut biltrafiken ur de mest centrala delarna av centrum behöver biltrafik på Åbron begränsas. Detta är inte möjligt att göra utan att ha en lösning på vart den trafiken som idag kör på Åbron ska köra i stället. Det finns bara två broar över **ån** Lagan för biltrafiken inne i Värnamo och om den ena, Åbron, ska begränsas behöver det finnas ett alternativ. I kommande kapitel presenteras förslag på lösningar för biltrafiken i Värnamo på lång sikt.



Figur 22 **Karta** över **befintligt** bilnät i de centrala delarna av Värnamo stad. Befintliga parkeringsplatser är markerade med P.

8.1 Pumparebron

Pumparebron kopplar ihop Östra Pumparegatan med Västra Pumparegatan och innebär också ombyggnation av delar av Lagmansgatan, som blir en genomfartsgata. Pumparebron tillsammans med andra gator skapar en ringled runt centrum, vilket ger smidigare tillgång till parkeringar och förbättrar trafiksituationen runt Apladalsskolan.



Figur 23 Karta över bilnätet i centrala Värnamo med **ny bro**.

Kartan visar hur den nya Pumparebron skapar en ringled runt centrum. Här finns också befintliga parkeringsplatser markerade med ett P och de ligger lämpligt placerade utmed ringleden.

8.2 Uddebovägen och Viadukten

Efter att Pumparebron etablerats och trafiken utvärderats finns två olika alternativ på lösning för att leda trafiken över järnvägen norrut. Lösningarna fungerar tillsammans men kan också klara sig utan varandra. Vilket av alternativen, Uddebovägen eller Viadukten, som är nästa steg efter Pumparebron behöver utredas vidare. Bland annat behöver nyttan vägas mot kostnaden ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Uddebovägen

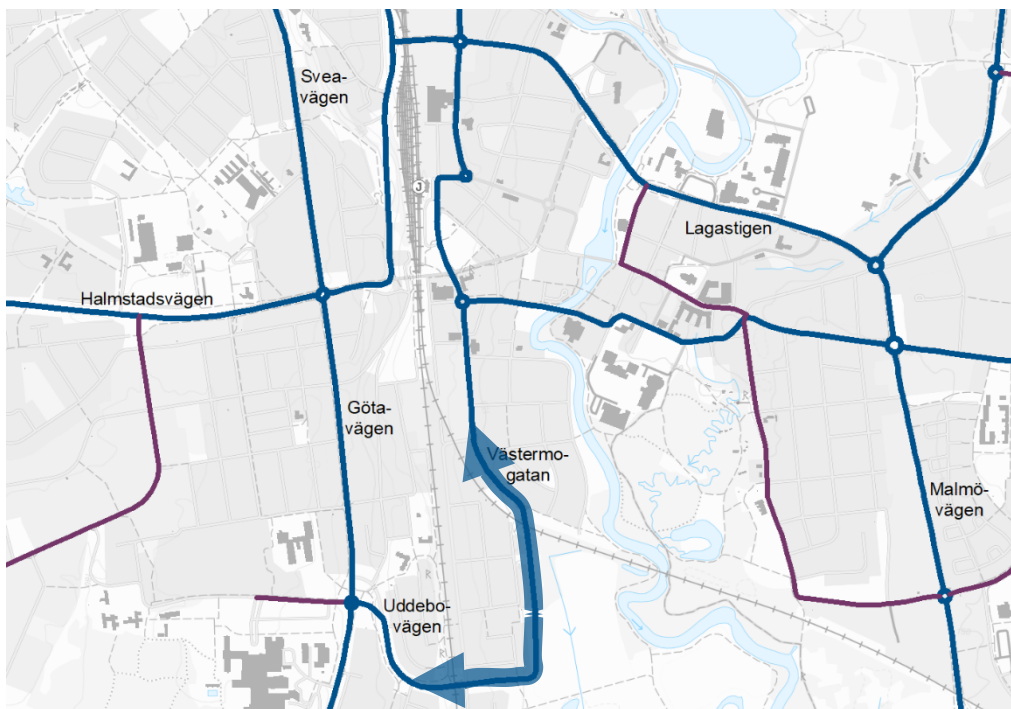
Uddebovägen går idag från Götavägen till Mosslegatan. Trafiken leds via Mosslegatan och Västermogatan till Värnamos centrala delar. På vägen korsas järnvägen i två plankorsningar.

Det nya förslaget innebär att Uddebovägen förlängs i korsningen med Mosslegatan för att runda bostadsområdet och ansluta direkt till Västermogatan via en ny undergång under järnvägen.

Korsningen mellan Götavägen och Uddebovägen skulle eventuellt kunna flyttas söder ut för att ansluta på samma plats som Doktorsgatan. En cirkulationsplats i den korsningen skulle öka korsningens kapacitet och underlätta för bussens angoring till hållplats Doktorsgatan.

Förslaget innebär även att den befintliga järnvägs-korsningen mellan Uddebovägen och Mosslegatan byggs om till en planskild korsning. Järnvägs-korsningen mellan Mosslegatan och Västermogatan föreslås stängas. Mosslegatan görs då om till en återvändsgata för att slippa genomfartstrafiken. Mosslegatan är inte utformad för genomfartstrafik utan är i grunden en villagata. Med detta förslag finns inga järnvägs-korsningar med biltrafik kvar i Värnamo vilket är positivt för trafiksäkerhet och framkomlighet.

Om föreslagna åtgärder är möjliga att genomföra utifrån höjdskillnader och andra fysiska förutsättningar samt vad det skulle kosta behöver utredas vidare.



Figur 24 Karta över bilnätet i Värnamo med Uddebovägen lösningen.

Viadukten

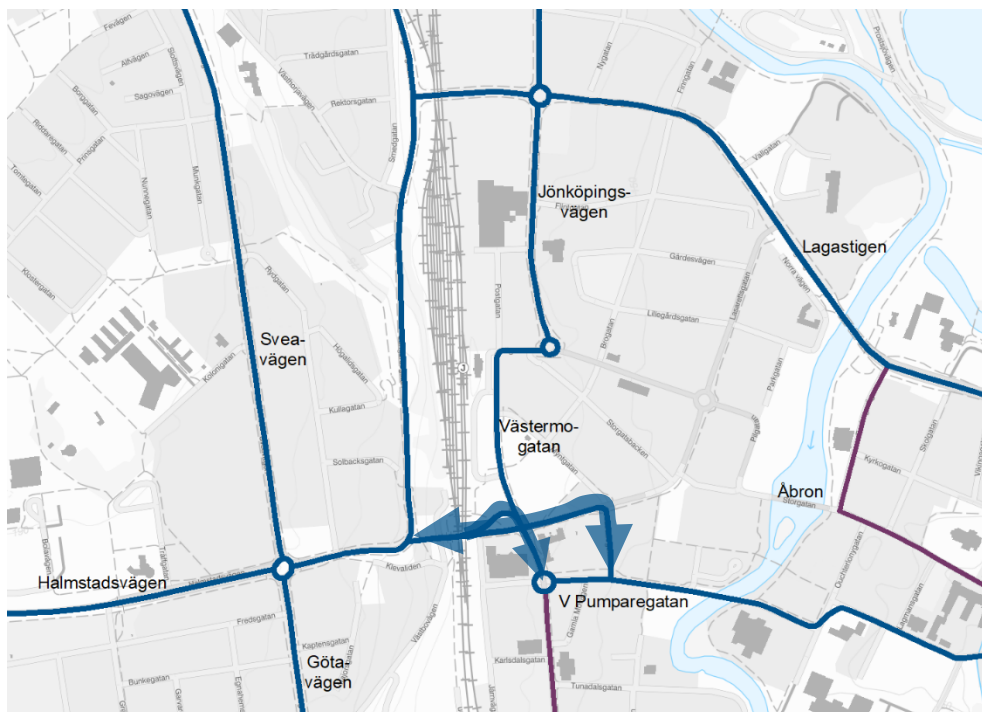
Den befintliga viadukten leder idag gång- och cykeltrafik ner till centrum. Under sommarhalvåret cyklar i snitt 430 cyklister per dag på viadukten. Det nya förslaget presenterar tre olika lösningar på koppling mellan Värnamos västra delar och centrum där även biltrafiken ingår.

Den ena lösningen är en ny bredare viadukt på befintlig plats som möjliggör för både biltrafik och gång- och cykeltrafik i båda riktningarna. Anslutningen till centrum föreslås ske via Luddögatan till den nya Pumparebron för att underlätta för trafiken att nå parkeringsplatser och inte behöva köra genom handelsstråket.

Den andra lösningen är en ny viadukt som ansluter till Västermogatan för att sedan leda trafiken vidare till den nya Pumparebron.

Det tredje förslaget är renovering av den befintliga viadukten. Om det är möjlig behöver frågan om vilka trafikslag som får trafikera den lyftas. Den befintliga viadukten är inte bred nog för dubbelriktad biltrafik och gång- och cykeltrafik. Ett alternativ är då att enkelrikta biltrafiken eller enbart tillåta enkelriktad kollektivtrafik så att gång- och cykeltrafiken även fortsatt ryms.

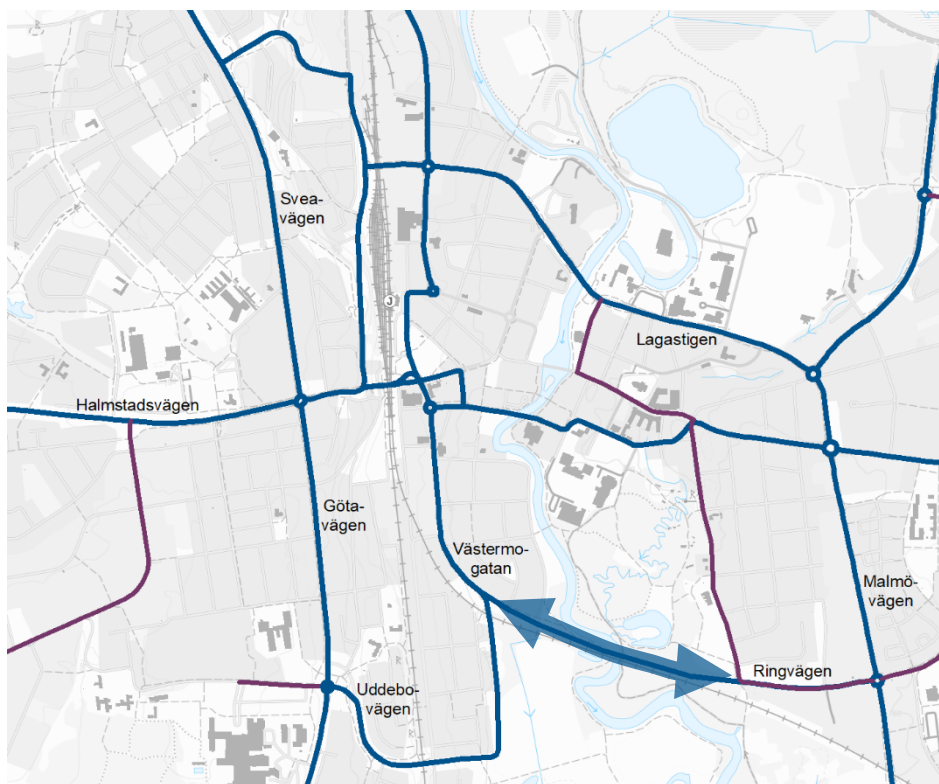
Om föreslagna åtgärder är möjliga att genomföra utifrån höjdskillnader och andra fysiska förutsättningar samt vad det skulle kosta behöver utredas vidare. Det som är viktigt att fokusera på i de vidare utredningarna är möjligheten att kunna cykla över järnvägen då den nuvarande tunneln har branta lutningar och upplevs som otrygg för många.



Figur 25 Karta över bilnätet i Värnamo med Viadukten.

8.3 Ringvägen

Om Värnamo växer mycket kan det på lång sikt behövas ytterligare ett ställe att korsa ån Lagan på. Det alternativ som skulle kunna vara en lösning är då en ny väg utmed järnvägen i Apladalen, mellan Ringvägen och Västermogatan. Detta är inte en optimal lösning då det kräver stort intrång i Apladalen. Det är dessutom möjligt att använda väg 27, strax söder om järnvägen, så hur stor tidsvinsten faktiskt blir med denna lösning är oklart. Eventuellt kan detta bli aktuellt långt fram i tiden.



Figur 26 Karta över bilnätet i Värnamo med Ringvägen.

8.4 Historiska förslag på biltrafiknät för Värnamo stad

Trafiken i Värnamo stad har diskuterats under lång tid och det finns några förslag som diskuterats genom åren som trafikplanen övervägt som alternativa lösningar men valt att inte gå vidare med. Dessa presenteras här.

Sågareleden

Ett alternativ till viaduktens nuvarande läge är en ny förbindelse mellan Västbovägen och Västra Pumparegatan alternativt Karlsdalsgatan. Problemet med en förbindelse här är att gatubredden på Västbovägen är för smal för den typen av genomfartsgata. Det är idag bara en villagata. Ett annat problem är den tillgängliga ytan i korsningen där Västbovägen ansluter till Götavägen. Det saknas utrymme för att göra en cirkulationsplats. De två alternativen på korsningar på andra sidan järnvägen vid Västra Pumparegatan eller Karlsdalsgatan har samma problem. Trafikplanen har därför valt att inte presentera denna förbindelse som en lämplig lösning.

Undergång Mosslegatan

Under 90-talet fanns en tanke om att bygga om järnvägs-korsningen på Södra övergången till en planskild korsning genom en tunnel under fastigheten norr om den befintliga korsningen. Nackdelen med den lösningen är att Mosslegatan fortsatt blir en genomfartsgata vilket den inte är utformad för. Dessutom behöver flera fastigheter köpas in så att byggnader kan rivas för att ge plats för de slänter som tunneln behöver.

8.5 Parkering i centrala Värnamo

För att få ett attraktivt och levande centrum i Värnamo stad är det viktigt att möjligheten att kunna parkera sitt fordon tillgodoses. För att säkerställa att parkeringsbehovet uppfylls föreslår trafikplanen att en separat utredning tas fram för parkeringsfrågan i centrala Värnamo i samarbete med näringslivet. Även frågan om ett parkering- eller mobilitetshus och dess centrala placering behöver utredas. I en sådan utredning behöver även skyltningen till parkeringsplatserna ingå.

9 Trafik utanför Värnamo stad

Stora delar av trafiken rör sig utanför Värnamo stad. På dessa gator och vägar är kommunen inte väghållare men kan till viss del påverka Trafikverket och andra aktörer. När det gäller gång- och cykelvägar utanför Värnamo tätort är kommunen väghållare till stor del.

I detta kapitel hanteras både gång- och cykelvägar och övriga vägar utanför Värnamo stad. Åtgärderna som föreslås prioriteras i Åtgärdsplan för trafik.

9.1 Cykling mellan tätorter

För att det ska vara möjligt att cykla mellan kommunens tätorter behöver det finnas säkra vägar att göra det på. Det behöver inte nödvändigtvis röra sig om fullskaliga gång- och cykelvägar. På vissa platser kan det räcka med mindre trafikerade vägar i blandtrafik eller enklare cykelleder.

Trafikplanen föreslår att en inventering genomförs av var det finns cykelbara vägar mellan tätorterna och var det saknas säker förbindelse. I projektet behöver dessa vägar tydliggöras via kommunikation så att de kan användas och eventuella brister åtgärdas. En av de viktigaste åtgärderna bedöms vara utvecklad skyltning. Projektet behöver genomföras i samarbete med Region Jönköping och Trafikverket.

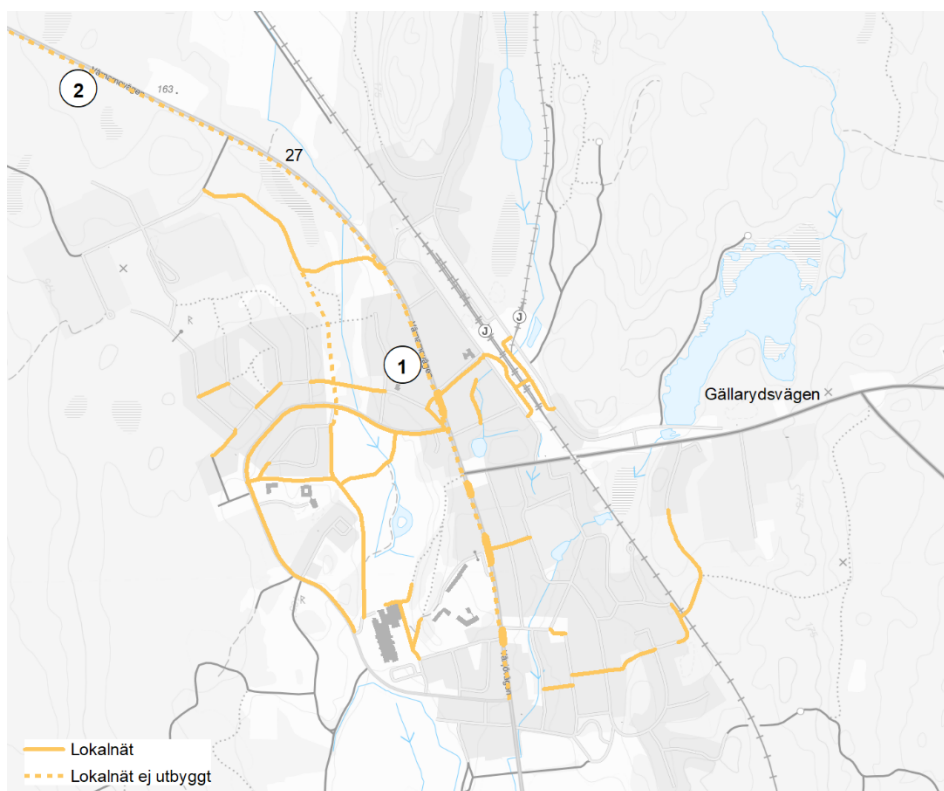


9.2 Bor

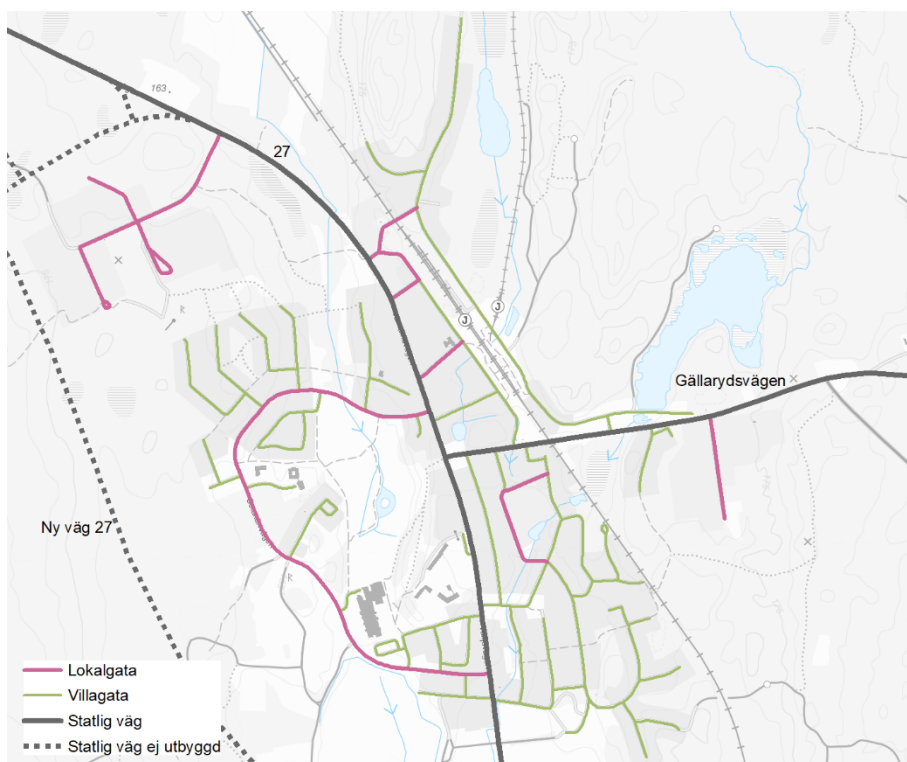
Det händer mycket när det gäller trafiken i Bor. Byggnation av förbifarten på väg 27 förväntas starta efter sommaren 2025. Detta möjliggör för en annan typ av trafik på Växjövägen i Bor som idag är väg 27, punkt 1 i kartan. Gång- och cykelväg på ena sidan av Växjövägen genom hela Bor är önskvärt.

Att kunna cykla mellan Bor och Värnamo är en självklarhet, punkt 2 i kartan. Sträckan är cirka en mil vilket är en rimlig sträcka att cykla både med vanlig cykel och elcykel. I samband med de ombyggnationer som Trafikverket genomför ska kommunen verka för att det blir så säkert som möjligt för oskyddade trafikanter på sträckan. Målet är att separera cykel- och motortrafik.

Cykelnätet och bilnätet presenteras i bilderna nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 3 och 4.



Figur 27 Karta över cykelnätet i Bor.

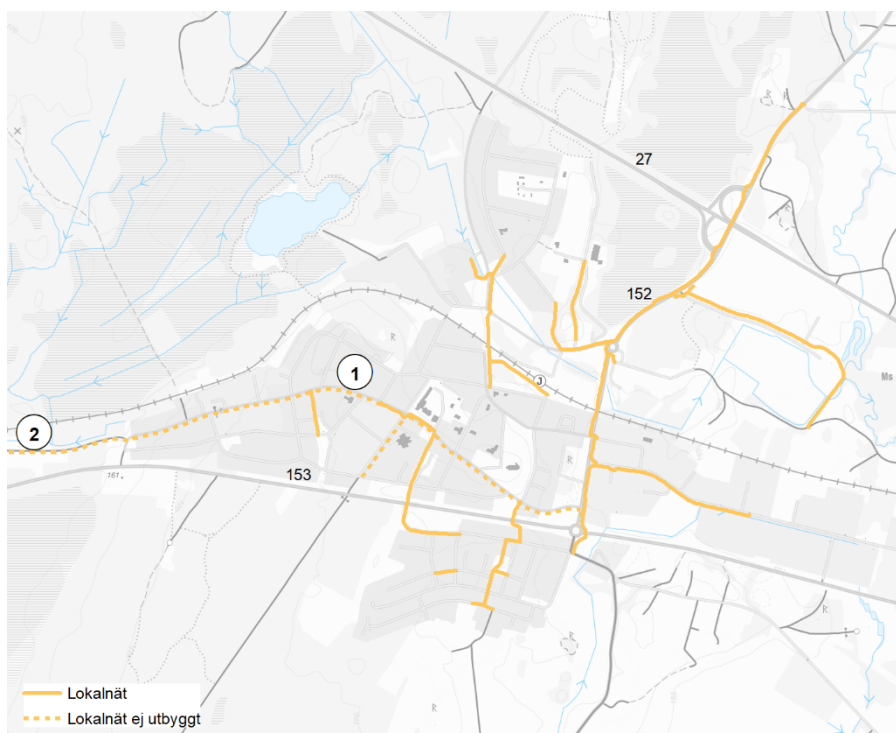


Figur 28 Karta över bilnätet i Bor.

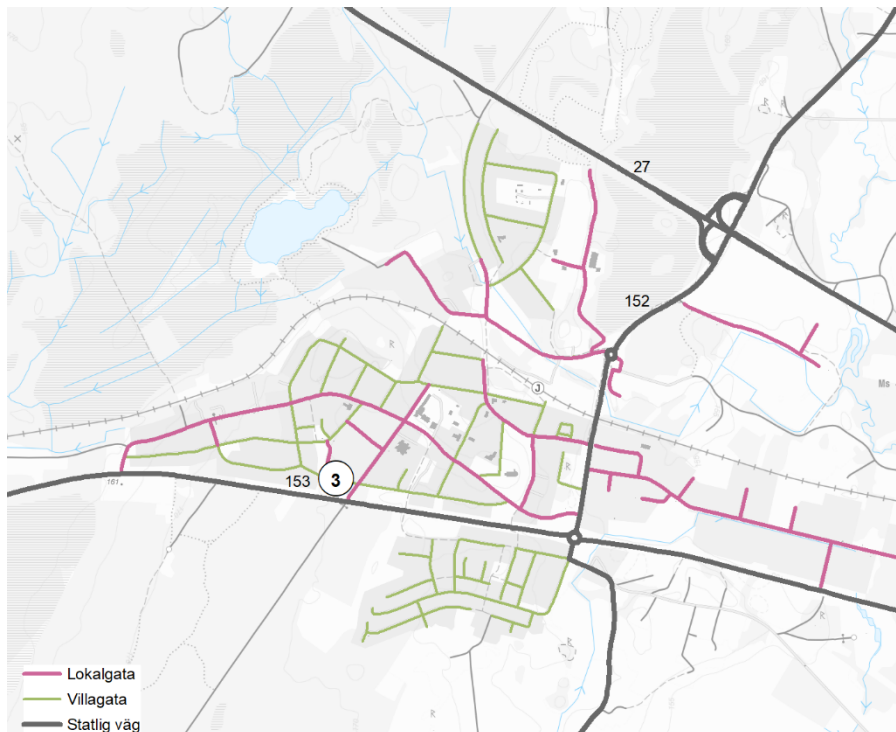
9.3 Bredaryd

I Bredaryd föreslås en ombyggnation av Lundavägen så att gång- och cykelväg kan anläggas utmed sträckan, punkt 1 i kartan. Den tunga trafiken bör också ledas bort från Lundavägen på sträckan mellan Västra vägen och Östra vägen. I stället bör den tunga trafiken ledas ner till väg 153 via Västra vägen. Utformningen av korsningen väg 153 och Västra vägen behöver ses över så att den blir lättare att använda för den tunga trafiken, punkt 3 i kartan. Samtidigt behöver den delen av Lundavägen bli lite mindre attraktiv för den tunga trafiken. Detta behöver ske i dialog med Trafikverket. Möjligheten att ta sig till Annebergssjön och dess badplats med cykel behöver ses över, punkt 2 i kartan.

Cykelnätet och bilnätet presenteras i bilderna nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 5 och 6.



Figur 29 Karta över cykelnätet i Bredaryd.



Figur 30 Karta över bilnätet i Bredaryd.

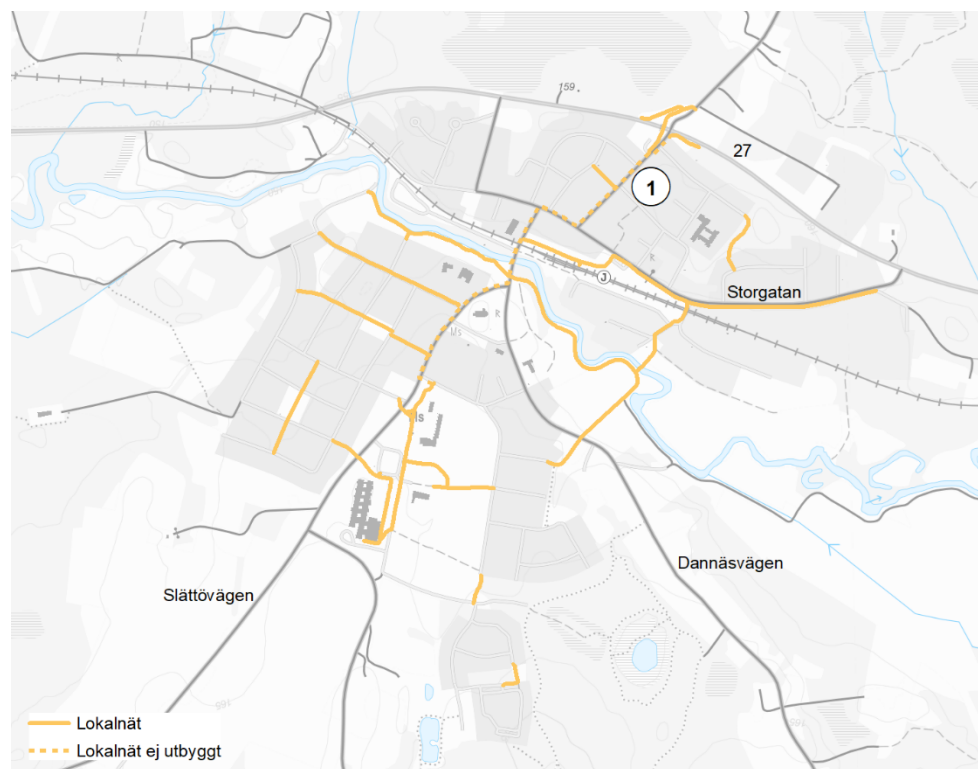
9.4 Forsheda

I Forsheda måste man kunna ta sig från busshållplatsen på väg 27 genom samhället till skolan på ett säkert sätt, punkt 1 i kartan. Trafikplanen föreslår att gång-och cykelväg anläggs på sträckan i samarbete med Trafikverket. I höjd med samåkningsparkeringen behövs en säker passage över Fänestadsvägen för att nå det östra läget för busshållplatsen.

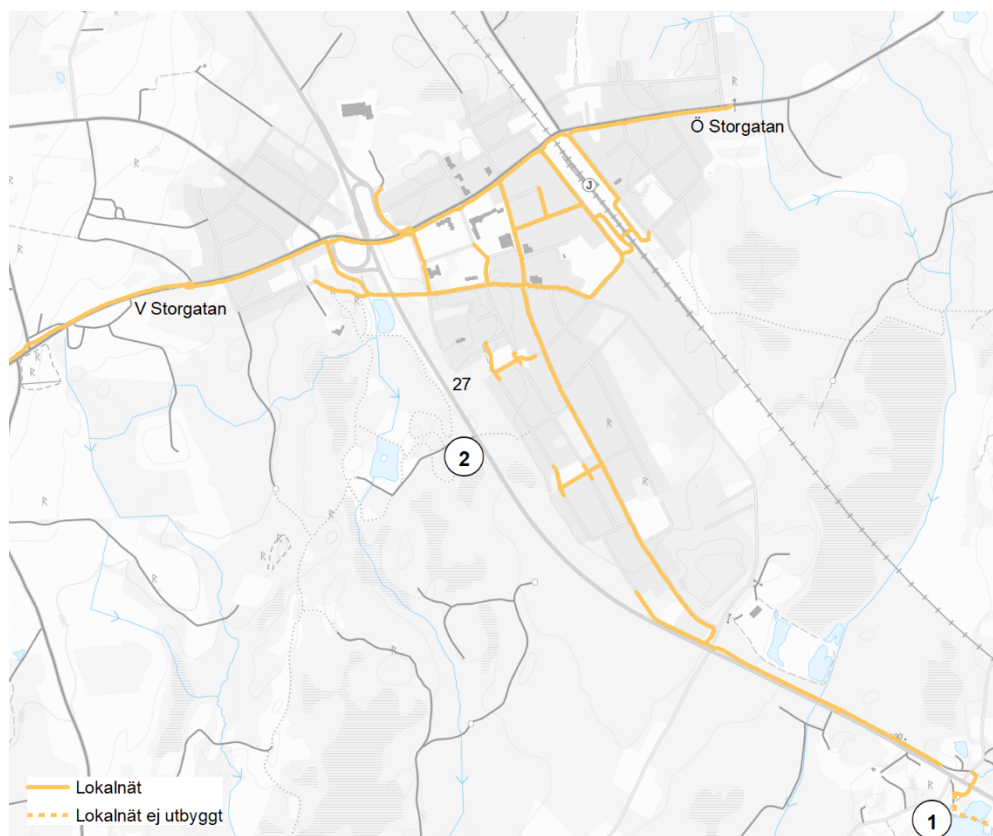
I dagsläget finns bara en väg för biltrafik att korsa Storån i Forsheda. För att minska känsligheten i det föreslås en ny bro, punkt 2 i figur 31, från Kyrkogatan.

I korsningen där Fänestadsvägen ansluter till väg 27 behöver trafiksäkerheten ses över då det sedan 2005 skett 9 trafikolyckor på platsen, punkt 2 i kartan, enligt STRADA.

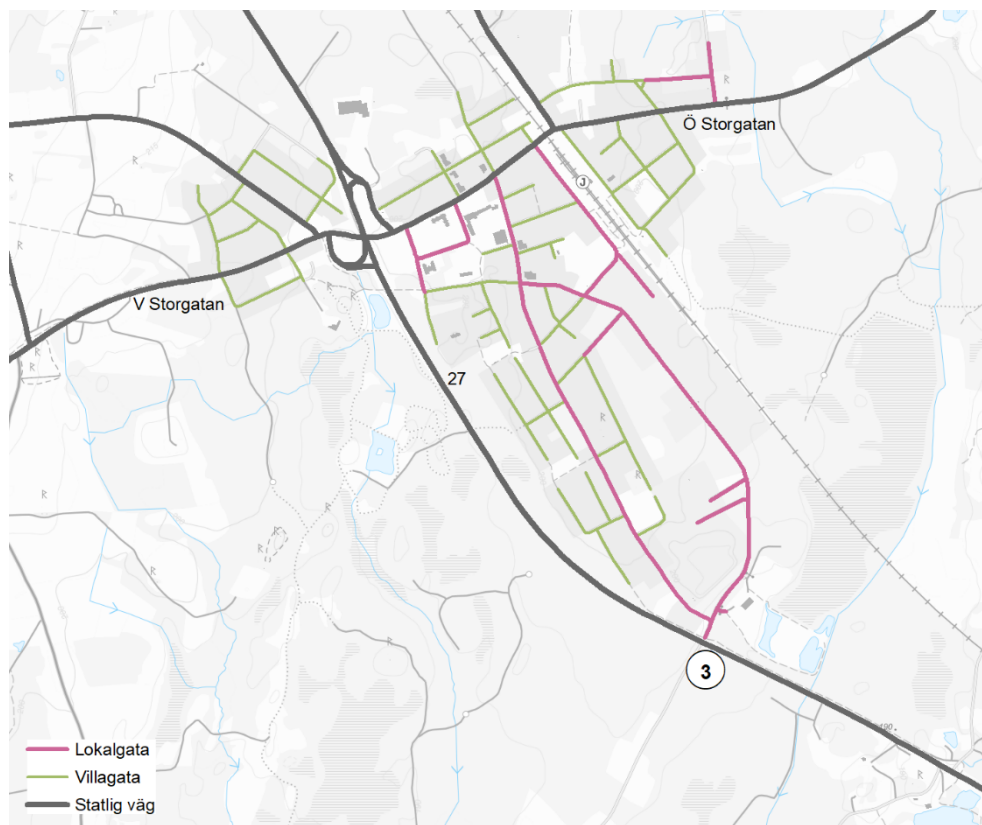
Cykelnätet och bilnätet presenteras i bilderna nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 7 och 8.



Figur 31 Karta över cykelnätet i Forsheda.



Figur 33 Karta över cykelnätet i Rydaholm.



Figur 34 Karta över bilnätet i Rydaholm.

10 Tung trafik

Transporter är viktiga på många sätt och de behöver kunna nå sina målpunkter på ett smidigt och säkert sätt. Den tunga trafiken som inte har målpunkter i Värnamo stad bör däremot köra runt och inte genom staden. Trafikplanen föreslår ett förbud mot genomfart för tung trafik i Värnamo stad.

11 Säkra skolvägar

För att få en bild av trafiksituationer runt kommunens låg- och mellanstadieskolor har NTF anlitats för att analysera detta. Rapporten i sin helhet finns i bilaga 11. Enkelt sammanfattat kan sägas att cirka 25 procent, det vill säga vart fjärde barn, blir skjutsat med bil till skolan. Drygt 40 procent av eleverna tar sig till skolan genom att gå eller cykla. Resterande åker skolskjuts.

Kommunen behöver arbeta med beteendeförändrande åtgärder riktade mot elever och föräldrar för att få fler barn att gå eller cykla till skolan. Utöver det behöver några åtgärder genomföras i den fysiska miljön för att öka trafiksäkerheten vid några av skolorna.

12 Beteendepåverkande kampanjer

För att öka andelen hållbara resor kommer det, utöver förbättringsåtgärder i den fysiska miljön, även behövas beteendepåverkande kampanjer. Insatser som leder till ändrade vanor och bryter beteenden är svårare att få till stånd, men är mest kostnadseffektiva om de lyckas. Kommunen är en stor arbetsgivare och bör vara ledande i beteendepåverkande åtgärder för den egna personalen, både till och från jobbet och tjänsteresor på arbetstid. Medel bör avsättas för projekt som arbetar med beteendepåverkan som till exempel Styr framåt!

13 Mätning av trafik

För att kunna följa upp hur resvanor ändras över tid behövs kontinuerliga trafikmätningar för både cykel och biltrafik. Målet är att minst vart annat år mäta biltrafiken på de platser där vi historiskt gjort det för att följa utvecklingen. Med vilken teknik det ska göras och om kommunen har resurser till detta bör utredas. Det behöver också utredas hur mätning av cykeltrafik ska se ut i framtiden. Även den bör mätas vart annat år för att skapa ett underlag för att kunna se hur de åtgärder vi genomför påverkar resandet.

14 Förslag på vidare utredningar

Trafik är komplext och allt kan inte lösas i trafikplanen. Därför föreslår trafikplanen att vidare utredningar görs inom följande områden:

1. Pumparebron (se kap 8.1)
2. Viadukten och Uddebovägen (se kap. 8.2)
3. Parkeringsutredning cykel med fokus på kommunala arbetsplatser (se kap. 4.3)
4. Parkeringsutredning bil inkl. parkerings- eller mobilitetshus (se kap. 8.5)
5. Utredning och identifiering av cykelbara vägar mellan tätorterna (se kap. 9.1)
6. Riktlinje vägvisning för cykeltrafik (se kap. 4.2)
7. Värnamo station (se kap. 6.3)
8. Trafikmätning (se kap. 13)

15 Revidering

Revidering sker löpande under varje mandatperiod och vid behov.

16 Bilagor

1. Cykelnätet i Värnamo
2. Bilnätet i Värnamo
3. Cykelnätet i Bor
4. Bilnätet i Bor
5. Cykelnätet i Bredaryd
6. Bilnätet i Bredaryd
7. Cykelnätet i Forsheda
8. Bilnätet i Forsheda
9. Cykelnätet i Rydaholm
10. Bilnätet i Rydaholm
11. Säkra skolvägar NTF:s rapport

From: Samhällsbyggnad
Sent: 2025-05-28 14:47:16
To: Samhällsbyggnad
Subject: Trafikplan för Värnamo kommun, Remiss

Hej!

Värnamo kommun har tagit fram ett förslag på en trafikplan.

Syftet med trafikplanen är att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Särskilt fokus ska ligga på hållbart resande, trafiksäkerhet och säkra skolvägar medan möjligheten att nå Värnamo centrum med bil också beaktas.

Ni har nu möjlighet att yttra er.

Samhällsbyggnadsnämnden har beslutat att skicka ut trafikplanen på remiss, se bifogad fil. Synpunkter skickas till samhallsbyggnad@varnamo.se senast 30 juni. Du hittar förslaget via länken nedan.

[Trafikplan - Värnamo kommun](#)

Med vänlig hälsning
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Värnamo kommun, 331 83 Värnamo
Telefon kontaktcenter 0370-37 70 00
E-post kontaktcenter@varnamo.se
www.varnamo.se



§ 287 Dnr: KS.2025.538

Remiss av Trafikplan för Värnamo kommun

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att remittera ärendet till kommunledningsförvaltningen, samt

att begära förlängd svarstid till den 31 augusti.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade den 25 april 2024 § 64 att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 21 maj 2025 § 65 att skickat ut förslag på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss till bland annat kommunens nämnder men även till externa myndigheter, organisationer och företag.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att remittera ärendet till kommunledningsförvaltningen, samt

att begära förlängd svarstid till den 31 augusti.

Beslut skickas till:

Kommunledningsförvaltningen

Samhällsbyggnadsnämnden

Protokollsutdrag:

Sbn § 65

Dnr TRAFIK.2024.811

Trafikplan för Värnamo kommun

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att skicka ut förslaget på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss till kommunens nämnder, räddningstjänsten, polisen, Trafikverket, Länsstyrelsen, Region Jönköping, Jönköpings länstrafik, Värnamo City, Värnamo Näringsliv, kommunala bolag, tillgänglighetsrådet, pensionärsrådet, branschorganisationen Fastighetsägarna, Värnamo handel och de politiska partierna med representation i kommunfullmäktige samt att svarstiden ska vara senast 30 juni.

Bakgrund

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritidsförvaltningen delar på uppdraget att ha en övergripande bild av trafikrelaterade frågor.

Policy för trafik blev antagen 29 augusti 2024, diarienummer:

KS.2023.1006 § 107. För att få en tydlig, samlad och transparent bild av kommunens viljeinriktning i mer operativa frågor rörande trafik behöver Policy för trafik kompletteras med en trafikplan.

Kommunfullmäktige beslutade 25 april 2024, diarienummer:

KS.2024.301 § 64 att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan.

Ärendebeskrivning

Trafikplan för Värnamo kommun pekar ut hur de ställningstaganden som policyn pekar ut ska genomföras. Den är mer detaljerad än policyn och ska vara ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. I trafikplanen definieras till exempel ett trafiknät för respektive trafikslag. Den visar en riktning, sätter mål och tydliggör vilka prioriteringar som ska styra utvecklingen. Trafikplanen blir ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter.

Syftet är att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Särskilt fokus ska ligga på hållbart resande, trafiksäkerhet och säkra skolvägar.

forts.

Sbn § 65 forts.

Avsikten är att Trafikplan för Värnamo kommun ska innehålla resonemang kring och förslag på ny central förbindelse över järnvägen i centrala Värnamo. Planen ska också svara på det uppdrag som samhällsbyggnadsnämnden i samarbete med teknik- och fritidsnämnden fått av kommunstyrelsen angående säkra skolvägar och cykelstrategi.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har inkommit med tjänsteskrivelse 7 maj 2025.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår besluta

att skicka ut förslaget på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss till kommunens nämnder, räddningstjänsten, polisen, Trafikverket, Länsstyrelsen, Region Jönköping, Jönköpings länstrafik, Värnamo City, Värnamo Näringsliv, kommunala bolag, tillgänglighetsrådet, pensionärsrådet, branschorganisationen Fastighetsägarna, Värnamo handel och de politiska partierna med representation i kommunfullmäktige samt att svarstiden ska vara senast 30 juni.

Samhällsbyggnadsnämnden har tidigare behandlat ärendet 30 april 2025, § 50.

§ 64 Dnr: KS.2024.301

Trafikplan - Värnamo kommun

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag

- att** ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan,
- att** införliva uppdrag om ny förbindelse över järnvägen och uppdrag om säkra skolvägar i detta uppdrag, samt
- att** ett förslag på en trafikplan ska presenteras för kommunfullmäktige senast 1 juni 2025.

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse

Samhällsbyggnadsnämnden har i tjänsteskrivelse den 18 mars anfört följande.

I början av 2014 fick miljö- och stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en trafikstrategi. Syftet var att Värnamo kommuns transportsystem ska vara långsiktigt hållbart samt tillgängligt, tryggt och säkert. Det ska också stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer. Det önskade transportsystemet ska uppnås genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av okänd anledning tas det aldrig fram någon strategi och 2017 lyfts frågan upp igen, nu under namnet Plan för trafik. Dokument under det namnet presenteras för samhällsbyggnadsnämnden och går ut på samråd. Ett av yttranden som inkom ansåg att Plan för trafiken inte slutförde uppdraget och att planen behövde kompletteras med styrande kriterier. I slutet på 2018 får samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta ett omtag i arbetet gällande Plan för trafik och i början på 2020 presenteras en ny Plan för trafik för samhällsbyggnadsnämnden som beslutar att skicka planen på remiss. Det kommer in mycket synpunkter och dokumentet revideras. I mitten på 2021 väljer samhällsbyggnadsnämnden att skicka planen vidare till kommunstyrelsen för beredning till kommunfullmäktige. Kommunstyrelsen beslutar i oktober 2021 att återremittera Plan för trafik till samhällsbyggnadsnämnden och att avvakta tills den fördjupade översiktsplanen är klar innan ny plan presenteras

I slutet på 2023 presenteras ett nytt dokument, nu under namnet Policy för trafik för samhällsbyggnadsnämnden. Dokumentet är en nerkortad version och presenteras som ett övergripande dokument. Nämnden beslutar att ställa sig bakom den och föreslå kommunfullmäktige att anta den. Kommunstyrelsen beslutar att skicka dokumentet på remiss.

Forts.

KF § 64 (forts)

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritidsförvaltningens delar på uppdraget att ha en övergripande bild av trafikrelaterade frågor. För att få en tydlig, samlad och transparent bild av kommunens viljeinriktning i mer operativa frågor rörande trafik föreslås Policy för trafik kompletteras med en trafikplan.

Trafikplan för Värnamo kommun pekar ut hur de ställningstaganden som policyn pekar ut ska genomföras. Den är mer detaljerad än policyn och ska vara ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. I trafikplanen definieras till exempel ett trafiknät för respektive trafikslag. Den visar en riktning, sätter mål och tydliggör vilka prioriteringar som ska styra utvecklingen. Trafikplanen blir ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter. Syftet är att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Särskilt fokus ska ligga på hållbart resande, trafiksäkerhet och säkra skolvägar. Avsikten är att Trafikplan för Värnamo kommun ska innehålla resonemang kring och förslag på ny central förbindelse över järnvägen i centrala Värnamo. Planen ska också svara på det uppdrag som samhällsbyggnadsnämnden i samarbete med teknik- och fritidsnämnden fått av kommunstyrelsen angående säkra skolvägar. Delar av utredningen för att ta fram en trafikplan kostar pengar. Samhällsbyggnadsnämnden har äskat pengar för trafikanalyser runt skolor, KS.2024.2020, och teknik- och fritidsnämnden ämnar äska pengar för trafikmätningar för cykeltrafik.

Ett förslag på en projektbeskrivning för Trafikplan för Värnamo kommun har tagits fram. I trafikplanen föreslås uppdrag Ny förbindelse över järnvägen och uppdrag Säkra skolvägar införlivas. Ett förslag på en trafikplan föreslås presenteras för kommunfullmäktige senast 1 juni 2025.

Samhällsbyggnadsnämndens beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 27 mars 2024

att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan,

att införliva uppdrag Ny förbindelse över järnvägen,

KS.2022.339 § 246, och uppdrag Säkra skolvägar,

KS.2023.464 § 275. i detta uppdrag, samt

att ett förslag på en trafikplan ska presenteras för

kommunfullmäktige senast 1 juni 2025

Forts.

KF § 64 (forts)

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunstyrelsen behandlade ärendet den 16 april 2024, § 144
beslutade att föreslå kommunfullmäktigen besluta

att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och
fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan,

att införliva uppdrag om ny förbindelse över järnvägen och uppdrag om
säkra skolvägar i detta uppdrag, samt

att ett förslag på en trafikplan ska presenteras för kommunfullmäktige
senast 1 juni 2025.

Yrkanden

Mikael Karlsson (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Beslut skickas till:

Samhällsbyggnadsnämnden

Teknik- och fritidsnämnden

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2025-11-24

Utskriven av: Elin Alteborg

248

Diarieenhet:	Kommunledningsförvaltningen
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum:	2025-12-02
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
295520	Tillägg till avtal UHN Åtgärder för ett bättre företagsklimat	Inköpschef §154/2025
2025-11-13	Ernst & Young AB	Mattias Hultqvist
KS.2025.873	Revisionstjänster UHN.2021.71	Inköpschef Maria Karlsson
3908/2025/KS	Tjänsteskrivelse upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpschef §153/2025
2025-11-10	Concept Träningsredskap AB	Mattias Hultqvist
KS.2025.632	Gymutrustning och träningsredskap med tillhörande service	Inköpschef Mattias Peterson
4016/2025/KS	Tillägg till avtal; Distribution 260101-260531	Inköpschef §155/2025
2025-11-19	K-Bemannning AB	Mattias Hultqvist
KS.2025.464	Hantering av begagnade möbler	Inköpschef Mattias Hultqvist

Näringsutskottet

2025-06-24

Plats och tid: Kommunfullmäktigesalen, kl 09:30-11:24

Beslutande: Håkan Johansson (KD), ordförande §§ 48-50, 53-58
Tobias Pettersson (M) §§ 48-50, 53-58
Åke Wilhelmsson (S) §§ 48-50, 53-58
Anetté Myrvold (S) §§ 48-50, 53-58

Övriga närvarande: Jan Lindeberg, mark och exploateringschef §§ 48-50, 53-58
Mattias Hultqvist, inköpschef §§ 48-50, 53-58
Anki Hansson, näringslivschef §§ 48-50, 53-58

Utses att justera: Anetté Myrvold (S)

Justeringens plats och tid: Digital justering

Sekreterare: _____
Hanna Andersson

Ordförande: _____
Håkan Johansson (KD)

Justerare: _____
Anetté Myrvold (S)

Paragrafer: 48-50, 53-58

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd/utskott: Näringsutskottet**Sammanträdesdatum:** 2025-06-24**Paragrafer: 48-50, 53-58****Datum för anslags
uppsättande:** 2025-06-27**Datum för anslags
nedtagande:** 2025-07-18**Förvaringsplats för
protokollet:** Förvaras digitalt på kommunkansliet, Värnamo**Underskrift:**_____
Hanna Andersson

§ 48

Val av justerare

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att utse Anetté Myrvold (S) som justerare

Ärendebeskrivning

Näringsutskottet ska besluta vem som tillsammans med ordföranden ska justera protokollet från dagens sammanträde.

§ 49

Fastställande av föredragningslista

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att fastställa föredragningslistan

Ärendebeskrivning

Den utskickade föredragningslistan/dagordningen ska fastställas.

§ 50 Dnr: KS.2024.799

Upphandling av skolskjuts

Beslut

Näringsutskottet föreslår kommunstyrelsen besluta

att fatta beslut i Upphandling av skolskjuts för perioden

1 augusti 2026 – 31 juli 2032 med möjlighet till ett (1) + ett (1) år, dock längst till 31 juli 2034.

Ärendebeskrivning

Upphandlingen avser skolskjutstrafik och undervisningsresor i Värnamo kommun. Det kan bli aktuellt med skolskjuts utanför kommunen, till annan kommun i skolskjutsområdet Anpassad skolskjuts

De skolskjutsområden som upphandlas och som det kommer skrivas avtal för är:

- Skolskjutsområde Forsheda
- Skolskjutsområde Bor
- Skolskjutsområde Värnamo
- Skolskjutsområde Anpassad skolskjuts

Anbudsgivare kan lämna anbud på hela upphandlingens innehåll eller på separata skolskjutsområden.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet

att föreslå kommunstyrelsen fatta beslut i Upphandling av skolskjuts för perioden 1 augusti 2026 – 31 juli 2032 med möjlighet till ett (1) + ett (1) år, dock längst till 31 juli 2034.

Beslut skickas till: Kommunstyrelsen

§ 53 Dnr: KS.2025.458

Köpeavtal Hematiten 3, del av Nöbbele 7:2

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att godkänna köpeavtalet avseende försäljning av del av fastigheten

Nöbbele 7:2 inom kvarteret Hematiten till Aspehof Fastigheter K11 AB.

att uppdra åt ordförande i Näringsutskottet tillsammans med enhetschef för mark, exploatering och hållbarutveckling att underteckna köpehandlingar.

Ärendebeskrivning

Ett köpekontrakt ska tecknas med Aspehof Fastigheter K11 AB

avseende försäljning av del av fastigheten Nöbbele 7:2 inom kvarteret Hematiten på Bredastens verksamhetsområde i Värnamo stad.

Fastigheten som försäljs är cirka 27 353 kvadratmeter och är belägen inom etapp 3 av Bredasten. Köpeskillingen uppgår till totalt 7 658 840 kronor. Anläggningsavgiften för utförda terrasseringsarbeten är 2 735 300 kronor. Grundläggningsarbete för byggnation får påbörjas när handpenning om 10 % på köpeskillingen är erlagd och köpekontraktet undertecknat av Värnamo kommun.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet

att godkänna köpeavtalet avseende försäljning av del av fastigheten

Nöbbele 7:2 inom kvarteret Hematiten till Aspehof Fastigheter K11 AB.

att uppdra åt ordförande i Näringsutskottet tillsammans med enhetschef för mark, exploatering och hållbarutveckling att underteckna köpehandlingar.

§ 54 Dnr: KS.2025.475

Meddelande Nu 2025-06-24

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att lägga meddelandena till handlingarna

Ärendebeskrivning

Följande meddelande har inkommit till näringsutskottet:

- Protokoll Bolagsstämma Värnamo Näringsliv AB
- Protokoll konstituerande styrelsemöte med föreningen Värnamo Näringsliv
- Årsmötesprotokoll Värnamo Näringsliv ideella förening
- PowerPoint presentation Webbinarium
- Näringslivsrapport 2025
- Styrelserapport Värnamo Näringsliv
- Mötesanteckningar Värnamo Näringsliv

§ 55

Värnamo Näringsliv informerar

Beslut

Näringsutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Chefen för Värnamo Näringsliv lämnar information om i huvudsak följande punkter:

- Betygen i svenskt näringslivrakningen är släppta. Värnamo ligger på en bra plats även i årets mätning.
- Information om Industrinatten 21 maj
- Information om Cach kvällen, som den här gången befann sig på hemköp.
- En livesändning har genomförts med anställda från Northvolt, arbetsförmedlingen och Finnvedsbostäder där man pratade om vilka möjligheter till jobb och boende som Värnamo kan erbjuda. Intresset var stort och det var många som deltog i samtalet.
- Landshövdingen besöker Värnamo 29 augusti.
- Arbetet med Vision Days 30 september fortsätter

§ 56

Exploateringschefen informerar

Beslut

Näringsutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Exploateringschefen lämnar information om i huvudsak följande punkter:

- Information om västrabro - avtalet håller på att arbetas fram och beslut kommer att tas i kommunstyrelsen efter sommaren.
- Information om Näsudden – Man har nu intressenter som vill bedriva verksamhet på platsen.
- Markanvisningar – information
- Polishuset - information

§ 57

Inköpschefen informerar

Beslut

Näringsutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Inköpschefen lämnar information om i huvudsak följande punkter:

- Upphandlingen av anläggningsmaskintjänster som beslutades i kommunstyrelsen 3 juni är överprövat.
- Information om ärendet konsumentförpackade livsmedel. Man vann överprövningen och kontrakt kan nu skrivas.
- Information- Samordnad varudistribution
- Information om konkurrensverket gällande gräset på Finnvedsvallen
- Ett ärende är uppe i kommunstyrelsen om att öka delegationen för näringsutskottet. Kommunstyrelsens delegationsordning revidering. På kommunstyrelsen 17 juni bordlade ärendet.

§ 58

Extra ärende - Översyn av exploateringsgraden

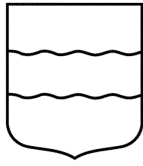
Beslut

Näringsutskottet beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att man bör se över möjligheten till ökad flexibilitet i exploateringsgraden för verksamheter.

Ärendebeskrivning

Näringsutskottet noterar att det råder brist på ledig mark för exploatering. Man föreslår därför att kommunstyrelsen utreder möjlighet att öka exploateringsgraden för verksamheter.



Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: HÅKAN JOHANSSON

Date: 2025-06-25 08:06:46

BankID refno: 0197a5b1-dfb8-7251-88b0-d7877502fcd2



Ordförande: Håkan Johansson

Signed by: ANETTÉ MYRVOLD

Date: 2025-06-25 08:34:11

BankID refno: 0197a5cb-172c-7ba0-bd63-905d998c8b45



Anette Myrvold

Näringsutskottet

2025-08-26

Plats och tid: Kommunfullmäktigesalen, kl 13:15**Beslutande:** Mikael Karlsson(-), ordförande
Håkan Johansson (KD)
Åke Wilhelmsson (S)
Anetté Myrvold (S)
Tobias Pettersson (M)**Övriga närvarande:** Anki Hansson, näringslivschef
Heide Ragnar, kanslichef
Jan Lindeberg, mark och exploateringschef
Mattias Hultqvist, inköpschef
Maria Karlsson, inköpshandläggare**Utses att justera:** Anetté Myrvold**Justeringens plats och tid:** Omedelbar digital justering**Sekreterare:** Maria Karlsson**Paragrafer:**
62**Ordförande:** Mikael Karlsson**Justerare:** Anetté Myrvold

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd/utskott: Näringsutskottet**Sammanträdesdatum:** 2025-08-26**Paragrafer: 62****Datum för anslags
uppsättande:** 2025-08-26**Datum för anslags
nedtagande:** 2025-09-18**Förvaringsplats för
protokollet:** Förvaras digitalt på kommunkansliet, Värnamo**Underskrift:** Maria Karlsson

§ 62 Dnr: KS.2025.643

Förvärv av fastigheten Snäckan 1

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att ge enheten för mark, exploatering och hållbar utveckling i uppdrag att förvärva fastigheten Snäckan 1.

att uppdra åt enhetschefen för mark, exploatering och hållbar utveckling att teckna alla nödvändiga handlingar i samband med förvärvet.

att paragrafen justeras omedelbart

Ärendebeskrivning

Teknik och fritidsförvaltningen har blivit kontaktade av fastighetsägaren till Snäckan 1 som är på gång att sälja sin fastighet. Ägarna till Snäckan 1 undrar om kommunen har intresse av att förvärva fastigheten.

Teknik och fritidsförvaltningen ser ett stort behov att köpa in fastigheten Snäckan 1 när tillfället ges. Syftet med ett förvärv är att kunna möjliggöra för bättre evakueringsmöjligheter från Finnvedsvallen åt nordväst och på ett bättre sätt kunna hantera publik.



Forts.

Forts. § 62

Förslag till beslut

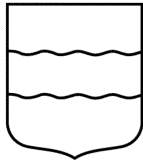
Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet besluta

att ge enheten för mark, exploatering och hållbar utveckling i uppdrag att förvärva fastigheten Snäckan 1.

att uppdra åt enhetschefen för mark, exploatering och hållbar utveckling att teckna alla nödvändiga handlingar i samband med förvärvet.

Beslut skickas till:

Enheten för mark, exploatering och hållbar utveckling



Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: ANETTÉ MYRVOLD

Date: 2025-08-26 16:19:56

BankID refno: 0198e6bf-d5a0-730e-8352-670ed98565aa



Justerare: Anette Myrvold

Signed by: Eric Mikael Karlsson

Date: 2025-08-26 16:09:26

BankID refno: 0198e6b6-0392-7645-a7aa-57ee8e6a4bfb



Ordförande: Mikael Karlsson

Näringsutskottet

2025-10-28

Plats och tid:	Kommunfullmäktigesalen, kl 09:30	
Beslutande:	Mikael Karlsson (-) Ordförande Håkan Johansson (KD) Åke Wilhelmsson (S) Anetté Myrvold (S) Tobias Pettersson (M) §§ 69–70, 72, 74	
Övriga närvarande:	Anki Hansson, näringslivschef §§ 69–70, 72, 74–78 Heidi Ragnar, kanslichef Jan Lindeberg, mark och exploateringschef Mattias Hultqvist, inköpschef Maria Karlsson, inköpshandläggare Thomas Axelsson, entreprenadinköpare § 71	
Utses att justera:	Anetté Myrvold	
Justeringens plats och tid:	2025-10-31	
Sekreterare:	Maria Karlsson	Paragrafer: 68–78
Ordförande:	Mikael Karlsson	
Justerare:	Anetté Myrvold	

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd/utskott:	Näringsutskottet	
Sammanträdesdatum:	2025-10-28	Paragrafer: 68–78
Datum för anslags uppsättande:	2025-11-06	Datum för anslags nedtagande: 2025-11-27
Förvaringsplats för protokollet:	Förvaras digitalt på kommunkansliet, Värnamo	
Underskrift:	Maria Karlsson	

§ 68 Dnr:

Val av justerare

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att utse Anetté Myrvold som justerare

Ärendebeskrivning

Näringsutskottet ska besluta om vem som tillsammans med ordföranden ska justera protokollet från dagens sammanträde.

§ 69 Dnr:

Faställande av föredragningslista

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att fastställa föredragningslistan

Ärendebeskrivning

Den utskickade föredragningslistan/dagordningen ska fastställas.

§ 70 Dnr: KS.2025.686

Upphandling; Litteratur 2024

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att anta två leverantörer för delområde A – Litteratur med biblioteksutrustning samt delområde B – Litteratur utan biblioteksutrustning, Litteratur 2024 i följande rangordning:

- A. Adlibris Aktiebolag
- B. BTJ Sverige AB

att avtalsperioden är 1 november 2025 – 14 oktober 2029.

att paragrafen justeras omedelbart

Ärendebeskrivning

Adda AB genomför upphandling avseende Litteratur 2024 för Sveriges upphandlande myndigheter.

Upphandlingen avser litteratur från hela världen inom både skönlitteratur och facklitteratur, på svenska och andra språk. För biblioteken kan böckerna levereras färdigutrustade efter deras behov, till exempel med plastomslag och hyllmärkning. Upphandlingen omfattar även vissa typer av ljudböcker och elektronisk litteratur av den typ som levereras i fysisk form eller skickas i pdf-fil.

Upphandlingen är indelad i två områden:

- A. Litteratur med biblioteksutrustning
- B. Litteratur utan biblioteksutrustning

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet besluta

att anta två leverantörer för delområde A – Litteratur med biblioteksutrustning samt delområde B – Litteratur utan biblioteksutrustning, Litteratur 2024 i följande rangordning:

- A. Adlibris Aktiebolag
- B. BTJ Sverige AB

att avtalsperioden är 1 november 2025 – 14 oktober 2029.

Kommunledningsförvaltningen har inkommit med skrivelse daterad 10 september 2025.

Beslut skickas till:

§ 71 Dnr: KS.2025.589

Upphandling; Hantverkstjänster - El

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att anta följande ramavtalsleverantörer utanför rangordningen för Hantverkstjänster - El för perioden 1 februari 2026 – 31 januari 2030:

- Assemblin El AB
- Bravida Sverige AB
- Elajo el & energiteknik AB
- Elteknik i Nässjö AB

att anta följande ramavtalsleverantörer vid avrop av löpande servicearbeten enligt följande rangordning för Hantverkstjänster - El för perioden 1 februari 2026 – 31 januari 2030:

1. Assemblin El AB
2. Elajo El & Energiteknik AB
3. Bravida Sverige AB

att paragrafen justeras omedelbart

Ärendebeskrivning

Denna upphandling omfattar Värnamo kommuns behov av ramavtal för hantverkstjänster inom fackområde el inom Värnamo kommuns geografiska område.

Ramavtal kommer att tecknas med samtliga anbudsgivare som uppfyller i upphandlingsdokumenten ställda krav.

Uppdrag under ramavtalstiden omfattar såväl löpande servicearbeten som mindre entreprenader. Anbudsgivare har dock möjlighet att i samband med anbudslämning avstå deltagande i rangordning för löpande servicearbeten i de fall man endast önskar att delta vid förnyade konkurrensutsättningar av mindre entreprenader.

Uppdraget omfattar bland annat installations-, injusterings- service-, underhålls-, felsöknings-, reparations-, flyttnings-, demonterings-, om- och nybyggnadsarbeten samt enklare konstruktions- och projekteringsarbeten samt andra inom fackområdet normalt förekommande arbeten. Uppdraget omfattar såväl inre som yttre arbeten.

Löpande servicearbeten (beräknat värde upp till och med SEK 150 000,00 per avrop) kommer att avropas enligt rangordning.

Ramavtalsleverantörerna kommer att rangordnas i enlighet med resultatet av denna upphandling. Rangordningen kan under ramavtalstiden komma att justeras.

Forts.

NU § 71 (forts)

Mindre entreprenader (beräknat värde överstigande SEK 150 000,00 per avrop) kommer att avropas efter genomförd förnyad konkurrensutsättning där samtliga ramavtalsleverantör kommer att bjudas in att delta.

Ingen specifik volym garanteras. Om takvolymen uppnås har ramavtalen inte längre någon verkan. Köparen har rätt till förtida uppsägning av ramavtalen om takvolymen riskerar att överskridas under avtalstiden, detta med sex månaders uppsägningstid.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet besluta **att** anta följande ramavtalsleverantörer utanför rangordningen för Hantverkstjänster - El för perioden 1 februari 2026 – 31 januari 2030:

- Assemblin El AB
- Bravida Sverige AB
- Elajo el & energiteknik AB
- Elteknik i Nässjö AB

att anta följande ramavtalsleverantörer vid avrop av löpande servicearbeten enligt följande rangordning för Hantverkstjänster - El för perioden 1 februari 2026 – 31 januari 2030:

1. Assemblin El AB
2. Elajo El & Energiteknik AB
3. Bravida Sverige AB

Kommunledningsförvaltningen har inkommit med skrivelse daterad 13 oktober 2025.

Beslut skickas till:

§ 72 Dnr: KS.2025.684

Sammanträdesschema 2026 - näringsutskottet

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att godkänna upprättat förslag på sammanträdesdagar 2026 för näringsutskottet.

Ärendebeskrivning

Kommunledningsförvaltningen har upprättat förslag till sammanträdesdagar 2026 för sammanträden med näringsutskottet

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet besluta **att** godkänna upprättat förslag på sammanträdesdagar 2026 för näringsutskottet.

Kommunledningsförvaltningen har inkommit med skrivelse daterad 13 oktober 2025.

Beslut skickas till:

§ 73 Dnr: KS.2025.789

Policy - Säljverksamhet

Beslut

Näringsutskottet beslutar föreslå kommunfullmäktige
att notera informationen.

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun ska skapa bra förutsättningar för ett starkt näringsliv. En fungerande konkurrens leder till att företag kan startas, utvecklas och erbjuda varor och tjänster till bästa kvalitet och pris. Detta leder till innovation, ekonomisk tillväxt och ökad investeringsvilja. Ett starkt näringsliv är en viktig del för en attraktiv kommun.

Kommunen och andra offentliga aktörer verkar under andra förutsättningar än privata företag. Detta gör att det finns en påtaglig risk att konkurrensen snedvrids när kommuner och andra offentliga aktörer säljer varor och tjänster på samma marknad som privata företag verkar. Konkurrenslagen reglerar därför offentlig säljverksamhet med syfte att säkerställa en fungerande konkurrens.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet att föreslå kommunledningsförvaltningen besluta
att anta förslaget till Policy för säljverksamhet

Kommunledningsförvaltningen har inkommit med skrivelse daterad 20 oktober 2025.

Beslut skickas till:
Kommunledningsförvaltningen

§ 74 Dnr: KS.2025.728

Meddelande NU 2025-10-28

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att lägga meddelandena till handlingarna

- Protokoll fört vid styrelsesammanträdet i Värnamo Näringsliv AB 15 september 2025.

§ 75 Dnr:

Värnamo Näringsliv informerar

Beslut

Näringsutskottet beslutar
att notera informationen.

Ärendebeskrivning

Chefen för Värnamo Näringsliv lämnar information om i huvudsak följande punkter:

- Evenemanget Vision days 30 september–3 oktober 2025. 25 föreläsare var engagerade och fyra av sju evenemang var fullbokade. Närmare 1 000 deltagare under 3,5 dagar. En utvärdering kommer att göras av dagarna, man har fått till sig att evenemanget varit mycket uppskattat.
- Svenskt näringslivs ranking; Företagsklimatet 2025. Värnamo kommun klättrar i rankingen till 46 plats. En ökning från 65 plats 2024.
- Information om att utbildning i yrkessvenska startat i samarbete med SFI och Campus. Utbildningen är 2 gånger i veckan efter arbetstid.
- ”Flytta hit dagarna 2025” 16 – 17 oktober 2025. Ett 20-tal holländare besökte Gnosjö, Vaggeryd och Värnamo kommun
- Företagsdialog Horda – Rydaholm, 6 november 2025
- Anki och Jan har fått en förfrågan från ett företag om etablering av säkra transporter, parkering och laddning för lastbilar på Bredasten.

§ 76 Dnr:

Kanslichefen informerar

Beslut

Näringsutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Kanslichefen lämnar information om i huvudsak följande punkter:

- Rekrytering av personal till destinationsenheten. Både en destinationsutvecklare och platsmarknadsförare är klara.
- Rekrytering av kommunikation- och marknadschef pågår. Funktionen är strategiskt viktig.
- Omorganisation sker i samband med att destinations- och kommunikationsenheten bli en egen enhet under avdelningen Kansli- och hållbarutveckling på kommunledningsförvaltningen där kommunikations- och marknadschefen blir ansvarig.
- Destinationsenheten bjuds in till kommande sammanträde för information om resultatet av fabriksrundan 2025.
- Värnamo näringslivsgala äger rum 17 april 2026 och 2026 års tillväxtprofil ska utses, kom gärna med förslag på lämpliga kandidater.
- Västrabo. Arbetet fortsätter med avtalet

§ 77 Dnr:

Exploateringschefen informerar

Beslut

Näringsutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Exploateringschefen lämnar information om i huvudsak följande punkter:

- Informerade om att enheten är fullbemannad.
- Miljöstrategen har sagt upp sig. Rekryteringen är i sin linda.
- Markanvisningsavtal tecknade med DS Smith Packaging Sweden AB och Boman Express Logistics AB
- Bors industriområde projekteras.
- Information om förslaget av korsning in i området till polisen för att underlätta trafikflödet på Malmövägen.
- Information om Näsudden – Fortsatt dialog med intressenterna.

§ 78 Dnr:

Inköpschefen informerar

Beslut

Näringsutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Inköpschefen lämnar information om i huvudsak följande punkter:

- Upphandling julmåltider. Sju leverantörer är antagna:
 - Agdas i Apladalen AB
 - Café & Konferens i Värnamo AB
 - Gummifabriken Restaurang AB
 - Gästgivargården i Värnamo AB
 - Stiftelsen Vandalorum
 - Toftaholm Herrgård AB
 - Våffelcafe och turism i Dannäs AB
- Upphandling av Samordnad varudistribution, ärendet kommer upp i nästa näringsutskott.
- Upphandling av beslutsstödsystem annonseras i januari 2026
- Uppdrag från Finnvedsbostäder håller i sig.
- Uppdrag från Värnamo energi kommer att öka.
- Decimalen genomför en leverantörskontroll av HVB-hem gällande välfärdsbrott.
- Förfrågan om att låna en inköpare har kommit.

Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: Eric Mikael Karlsson

Date: 2025-10-30 21:13:26

BankID refno: 019a36c0-a872-71f1-8546-de4cc84e41b0



Ordförande: Mikael Karlsson

Signed by: ANETTÉ MYRVOLD

Date: 2025-10-30 18:07:25

BankID refno: 019a3616-831b-717b-8a57-1380cdeccce59



Justerare: Anette Myrvold

Personalutskottet

2025-09-10

Plats och tid:	Kommunfullmäktigesalen, kl 08:30		
Beslutande:	Tobias Pettersson (M), ordförande Mikael Karlsson (-) Anetté Myrvold (S)		
Övriga närvarande:	Ulf Svensson, kommundirektör Åsa Johansson, HR-chef Lena Wallberg, förhandlingschef Emilia Roholt, verksamhetschef omsorgen Marie Johansson, enhetschef omsorgen		
Utses att justera:	Anetté Myrvold (S)		
Justeringens plats och tid:	Digital justering		
Sekreterare:		Paragrafer:	55-66
	Hanna Andersson		
Ordförande:			
	Tobias Pettersson		
Justerare:			
	Anetté Myrvold (S)		
Nämnd/utskott:	ANSLAG/BEVIS		
	Justeringen har tillkännagivits genom anslag.		
	Personalutskottet		
Sammanträdesdatum:	2025-09-10	Paragrafer:	55-66
Datum för anslags uppsättande:	2025-09-15	Datum för anslags nedtagande:	2025-10-06
Förvaringsplats för protokollet:	Förvaras digital på kommunkansliet, Värnamo		
Underskrift:			
	Hanna Andersson		

§ 55

Val av justerare

Beslut

Personalutskottet beslutar

att utse Anetté Myrvold (S) att justera protokollet

Ärendebeskrivning

Personalutskottet ska utse justerare av protokollet, ordförande föreslår att Anetté Myrvold (S) utses till justerare.

§ 56

Tidsplan för lönekartläggning

Beslut

Personalutskottet beslutar

att notera informationen

Ärendebeskrivning

Lena Wallberg redovisar tidsplanen för lönekartläggning 2025 samt tidsplan för arbetsvärdering 2026

§ 57

Förmånscyklar- information

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Arbetet med förmånscyklar är nu i gång och Värnamo kommuns anställda har möjlighet att beställa sim cykel. Tobias Hagstrand lämnar information om att intresset har varit stort, man har fått många positiva kommentarer.

§ 58

Action Plan - upplägg för Ks-strategi

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Personalutskottet diskuterar Action plan för kompetensförsörjning och denna gång dagordningen för ks-strategi den 7 oktober.

§ 59

Parkering- uppföljning

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson lämnar information om hur de nya parkeringsavgifterna påverkar kommunens anställda, samt informerar om de synpunkter man har fått från CSG.

§ 60

Semesterväxling- information

Beslut

Personalutskottet beslutar

att inte bevilja ytterligare förmåner än vad som anges i allmänna bestämmelser vid nyttjande av förmånen semesterväxling

Ärendebeskrivning

Lena Wallberg lämnar information om semesterväxling och den förhandling om villkoren som pågår.

§ 61

Uppdragsbeskrivning för förvaltningschefer

Beslut

Personalutskottet beslutar

att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson lämnar information om uppdragsbeskrivningen för förvaltningschefer.

§ 62

Tillförordnad förvaltningschef på medborgarförvaltningen

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson lämnar information om att tjänsten som
tillförordnad förvaltningschef på medborgarförvaltningen är
tillsatt av Inga Gligic

§ 63

Rekrytering av förvaltningschef på medborgarförvaltningen

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson redovisar för rekryteringsprocessen av förvaltningschef på medborgarförvaltningen.

§ 64

Rekrytering av kommundirektör

Beslut

Personalutskottet beslutar

att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson lämnar information om den pågående rekryteringsprocessen av kommundirektör.

§ 65

HR-chefen informerar

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson informerar i huvudsak om följande ärenden:

- Information Epassi
- Riktlinje skyddade personuppgifter
- Personalärende
- Personalläget på HR-avdelningen
- Central lönepott

§ 66

Uppföljning av sommarperioden inom omsorgen

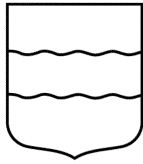
Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Emilia Roholt och Marie Johansson lämnar information om omsorgsförvaltningens sommarbemanning.

Totalt hade man 400 vikarier inom äldreomsorgen, 254 var korttidsvikarier. 152 nyrekryterades via bemanningsfunktionen och 50 stycken rekryterade via tillfällig rekryteringsprocesser av enhetschef. Jämfört med 2024 då 209 rekryterades av bemanningsfunktionen och 129 rekryterades av enhetschefer.



Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: ANETTÉ MYRVOLD

Date: 2025-09-14 10:42:20

BankID refno: 01994763-94e6-76fd-9f93-a4f21b125dce



Anette Myrvold

Signed by: Tobias Stig Samuel Pettersson

Date: 2025-09-14 10:24:06

BankID refno: 01994752-e111-7967-b1ad-f29a085e2588



Ordförande : Tobias Pettersson

Personalutskottet

2025-10-08

Plats och tid: Kommunfullmäktigesalen , kl 09:30

Beslutande: Tobias Pettersson, ordförande (M)
Mikael Karlsson (-)

Övriga närvarande: Ulf Svensson, kommundirektör
Åsa Johansson, HR-chefen
Lena Wallberg, förhandlingschef
Gudbrand Brun Bækken, HR-partner

Utses att justera: Mikael Karlsson (-)

Justeringens plats och tid: Digital justering

Sekreterare:

Paragrafer: 67-77

Hanna Andersson

Ordförande:

Tobias Pettersson

Justerare:

Mikael Karlsson

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd/utskott: Personalutskottet

Sammanträdesdatum: 2025-10-08

Paragrafer: 67-77

**Datum för anslags
uppsättande:** 2025-10-13

**Datum för anslags
nedtagande:** 2025-11-04

**Förvaringsplats för
protokollet:** Kommunkansliet, Värnamo

Underskrift:

Hanna Andersson

§ 67

Val av justerare

Beslut

Personalutskottet beslutar

att utse Mikael Karlsson (-) att justera protokollet

Ärendebeskrivning

Personalutskottet ska utse justerare av protokollet, ordförande föreslår att Mikael Karlsson (-) utses till justerare.

§ 68 Dnr: KS.2025.713

Sammanträdesschema för personalutskottet 2026

Beslut

Personalutskottet beslutar

att godkänna upprättat förslag på sammanträdesdagar 2026 för personalutskottet

Ärendebeskrivning

Kommunledningsförvaltningen föreslår följande dagar då personalutskottet sammanträder under 2026:

14 januari

4 februari

4 mars

8 april

13 maj

10 juni

9 september

7 oktober

4 november

2 december

§ 69

HR- nyckeltal, delår

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Gudbrand Brun Bækken och Åsa Johansson redovisar HR-nyckeltalen för delåret.

§ 70

Sjukfrånvaro

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Sjukfrånvaron bland Värnamo kommuns anställda redovisas till personalutskottet.

§ 71

Resultat medarbetarundersökningen

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson informerar om processen kring medarbetarundersökningen. Dels hur man får fram resultatet av medarbetarundersökningen, hur resultatet kommuniceras, samt hur man jobbar fram eventuella åtgärder till följd av resultaten av undersökningen.

§ 72

Utfall löneöversyn 2025

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

En översyn av löner har gjort och utfallet redovisas härmed till
personalutskottet

§ 73

Semesterväxling

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Lena Wallberg lämnar information om semesterväxling. Man har fört dialoger med de fackliga organisationerna och resultatet av dialogerna redovisas till personalutskottet.

§ 74 Dnr: KS.2025.750

Uppdragsbeskrivning - förvaltningschef

Beslut

Personalutskottet beslutar

att gå vidare med förankringsprocessen i nämndernas presidier, samt

att återkoppling till personalutskottet sker senast i december 2025

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson går igenom förslaget på uppdragsbeskrivning för förvaltningschefer

§ 75

Upphandling företagshälsovård

Beslut

Personalutskottet beslutar

att notera informationen

Ärendebeskrivning

Lena Wallberg lämnar information om upphandlingen av företagshälsovård, där Avonova var det företag som vann upphandlingen.

§ 76

Action Plan - Ks-strategi

Beslut

Personalutskottet beslutar

att notera informationen

Ärendebeskrivning

Personalutskottet diskuterar vilka reflektioner man gjorde av Ks-strategi som ägde rum den 7 oktober 2025.

§ 77

HR-chefen informerar

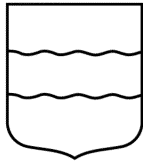
Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson informerar om följande ärenden:

- Överkapacitet på Barn- och utbildningsförvaltningen
- Information- förmåncyklar
- Uppdragsbeskrivning kommundirektör kommer skrivas in i en riktlinje.
- Information om jobbmobiler som även används för privat bruk.



Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: Tobias Stig Samuel Pettersson

Date: 2025-10-08 15:57:28

BankID refno: 0199c41c-b926-7b75-bf93-1a4d093ba730



Ordförande : Tobias Pettersson

Signed by: Eric Mikael Karlsson

Date: 2025-10-09 09:55:00

BankID refno: 0199c7f7-3558-7196-bfc1-6d92658d1afb



Kommunstyrelseordförande: Mikael Karlsson

Personalutskottet

2025-10-29

Plats och tid: HR-sammanträdesrum, kl 08:30

Beslutande: Tobias Pettersson (M), ordförande §§ 78-86
Mikael Karlsson (-) §§ 78-86

Övriga närvarande: Ulf Svensson, Kommundirektör §§ 78-86
Åsa Johansson, HR-chef §§ 78-86
Lena Wallberg, förhandlingschef §§ 78-86
Tobias Haglund, HR-partner §§ 79-80
Catharina Hägglund, HR-partner §§ 79-80
Tilde Skoglund, HR-partner §§ 81-82

Utses att justera: Mikael Karlsson (-)

Justeringens plats och tid: Digital justering

Sekreterare:

Paragrafer: 78-86

Hanna Andersson

Ordförande:

Tobias Pettersson

Justerare:

Mikael Karlsson (-)

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd/utskott: Personalutskottet

Sammanträdesdatum: 2025-10-29

Paragrafer: 78-86

**Datum för anslags
uppsättande:** 2025-11-03

**Datum för anslags
nedtagande:** 2025-11-24

**Förvaringsplats för
protokollet:**

Förvaras digitalt på kommunledningsförvaltningen

Underskrift:

Hanna Andersson

§ 78

Val av justerare

Beslut

Personalutskottet beslutar

att utse Mikael Karlsson (-) att justera protokollet

Ärendebeskrivning

Personalutskottet ska utse justerare av protokollet, ordförande föreslår att Mikael Karlsson (-) utses till justerare.

§ 79

Analys av löneöversyn 2025

Beslut

Personalutskottet beslutar

att notera informationen

Ärendebeskrivning

Lena Wallberg, Tobias Haglund och Catharina Hägglund lämnar information om den genomförda analysen av löneöversynen.

§ 80

Löneöversyn 2026

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Tobias Haglund och Lena Wallberg går igenom löneöversynen och tidsplanen för 2026 års löneöversyn. Inför löneöversynen för 2026 kommer man att föra ytterligare dialoger i ledningsgruppen och därefter återkomma till personalutskottet den 3 december med förslag på struktur för 2026.

§ 81

Lönekartläggning

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

I syfte att upptäcka, åtgärda och förhindra osakliga skillnader i lön och andra anställningsvillkor mellan kvinnor och män ska arbetsgivaren varje år genomföra en lönekartläggning.
Tilde Skoglund redovisar härmed lönekartläggningen för Värnamo kommun.

§ 82

Uppföljning feriearbete

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Tilde Skoglund lämnar information och uppföljning av 2025 års period för feriearbete, samt förslag på justeringar inför 2026.

Förslaget är att man inför 2026 års period har en digital introduktion för handledare. Medlen för särskilda insatser har tidigare år gått ut i förskott, förslaget till 2026 är att man inte får det i förväg utan först när man behöver använda dom i sin verksamhet. Besluts om dessa åtgärder fattas på personalutskottet i januari.

§ 83 Dnr: KS.2025.802

Undantag från heltidsanställning

Beslut

Personalutskottet beslutar
att notera informationen

Ärendebeskrivning

Åsa Johansson informerar om att det behövs en översyn av
riktlinjen- undantag från heltidsanställning.

§ 84 Dnr: KS.2025.803

Möjlighet till ett förlängt arbetsliv

Beslut

Personalutskottet beslutar

att notera informationen

Ärendebeskrivning

Personalutskottet diskuterar frågan om Värnamo kommuns syn på möjligheten till ett förlängt arbetsliv.

§ 85

Action plan - Ks- strategi

Beslut

Personalutskottet beslutar

att uppdra till kommundirektören och Hr-chefen att tillsammans med kommuners ledningsgrupp återkomma med förslag på gemensamma insatser utifrån dialogerna under Ks-strategi 7 oktober.

Ärendebeskrivning

Personalutskottet diskuterar Action Plan, samt utvärdering av ks-strategi.

§ 86

HR-chefen informerar

Beslut

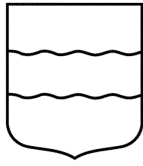
Personalutskottet beslutar

att notera informationen

Ärendebeskrivning

HR-chefen lämnar i huvudsak följande information:

- Information om personalärende.
- Information om rekryteringar.



Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: Eric Mikael Karlsson

Date: 2025-10-30 14:55:04

BankID refno: 019a3566-69dc-70ed-a1cf-b1d3b5a9850b



Kommunstyrelseordförande: Mikael Karlsson

Signed by: Tobias Stig Samuel Pettersson

Date: 2025-10-30 20:39:46

BankID refno: 019a36a1-ed90-71ef-9985-eecfec9d8fa7



Ordförande : Tobias Pettersson

IOP Värnamo Kommun och Studieförbundet Vuxenskolan

Sammanställning Värnamo Agenda 2030 år 20250401–20260401.

BAKGRUND

Värnamo Agenda 2030 är ett löst nätverk av engagerade människor som ser möjligheter i att samverka på olika sätt kring frågor som rör hållbar utveckling. Nätverket består av både privatpersoner och representanter för olika organisationer som samlar och sprider hållbara exempel lokalt.

SYFTE

Syftet med partnerskapet är att dels ökasamarbetsmöjligheterna mellan aktörer som är intresserade av Agenda 2030, dels att öka kunskaperna allmänt kring hållbarhetsfrågor.

UPPDRAG

SV Värnamo har ansvar att sammankalla nätverket och utveckla dess form, genom nätverket driva Värnamo Agenda 2030:s plattform för sociala medier, genomföra aktiviteter och återrapportera resultat till Värnamo kommun.

MÅL

Ärligen ska SV Värnamo och Värnamo Agenda 2030 genomföra minst

- 3-5 stycken Aktiviteter som berör Agenda 2030, alternativt ett eller flera globala mål.

Aktivitetserna ska vara av utbildande och inspirerande karaktär.

- 30 stycken inlägg på sociala medier om lokal kopplingar till Agenda 2030, alternativt ett eller flera globala mål. Inläggen ska ha en uppmuntrande/inspirerande ton.

GENOMFÖRDA AKTIVITETER

Den 20/5 Digital föreläsning om VSME. Koppling till mål 12.

Den 20/8 Två tillfällen med bi-safari på Åminne bruk. Koppling till mål 15.

Den 9/10 Digital föreläsning om Hållbar ekonomi med Swedbank. Koppling till mål 4,8.

Den 15/10 Företagsbesök på Värnamo Energi om Hållbar Energi. Koppling till mål 7.

Den 18/11 Digital föreläsning "Mitt Van bygge, del 1". Koppling till mål 7 och 12.

Den 11/2 Föreläsning med Renoveringsraseriet. Koppling till mål 12.

Eventen och föreläsningarna har varit intressanta, och det har blivit bra samtal med åhörarna.

PLANERADE AKTIVITETER

Del 2 "Mitt Van bygge. Koppling till mål 7 och 12.

Hur jobbar IFK för den sociala hållbarheten? Koppling till bl.a. mål 5.

Digital föreläsning om Hållbar ekonomi med Swedbank, Favorit i repris. Ev. samarbete med ekonomiprogrammet på Figy. Koppling till bl.a. mål 8.

Klimatkollen. Koppling till mål 13.

Företagsbesök Nivika som ska berätta om sitt hållbarhetsarbete.

SOCIALA MEDIER

Vi lägger upp evenemangen och annat på FB och på LinkedIn löpande.

Vi har haft lokalt anpassade inlägg varvat med filmer. Vi har lagt upp 40 inlägg på FB och LinkedIn från 20240401 till 20251119 Även Youtube-kanalen har haft inlägg.

Värnamo 20251119

Anette Bergkvist

Studieförbundet Vuxenskolan

Koldioxidbudget | Värnamo kommun

September 2025



UPPSALA
UNIVERSITET

klimat
sekretariatet

Förord

“Att röra bilen är känsligt”. Känner ni igen det? För oss på Klimatsekretariatet är det en av de vanligaste sakerna vi får höra när vi pratar om behovet av minskat fossilt resande i närtid. Men hur känsligt är det egentligen? Och vilka är det som är känsligast? Är det de som är flest eller de som låter mest?

En [ny undersökning från WWF](#) visar att 7 av 10 vill se kraftigare klimatåtgärder. De åtgärder som framförallt efterfrågas är utökad kollektivtrafik, såväl i stan som på landet.

Resultatet speglas i förslag framtagna genom [Fairtrans Medborgarråd](#), förra året, där en pålitlig, billig och jämlik kollektivtrafik får stort stöd. Andra exempel på förslag som får stort stöd är höjd status för naturområden i stadsplanering och allmänbildning i oberoende klimatforskning. I en [global studie](#) av tidskriften Nature Climate Change från förra året, svarar 72 procent av svenskarna att de skulle betala en procent av sin inkomst för kraftigare klimatåtgärder. Men endast 43 procent tror att andra också vill det. Alltså: De flesta av oss vill se kraftigare klimatåtgärder, men vi tror att vi är i minoritet.

Vad skulle hända om vi ruckade på dessa vanföreställningar? Och hur gör vi det? De frågorna har väglett arbetet hos oss på Klimatsekretariatet det senaste året. Under hösten lanserar vi därför två nya resurser: En lärandeplattform och ett kampanjformat.

Dela förståelse och språk med alla medarbetare

En kommun har en unik möjlighet att skapa lokal handlingskraft i klimatfrågan. Kommunen har inte bara lokal rådgivning och närvaro genom sin verksamhet och i lagstöd. Man är dessutom en stor arbetsgivare. I kommunorganisationen tas det dagligen beslut, stora som små, som påverkar utsläppen och omställningen. För att ställa om med kraft behöver medarbetare känna sig inkluderade och bemyndigade. De behöver dela såväl bakgrundsförståelse som språk i klimatfrågan. Du behöver veta att dina kolleger vet – vad du vet – och vice versa.

Därför lanserar vi nu vår lärandeplattform. Den är framtagen utifrån tanken att göra arbetsplatser “simkunniga” i klimatfrågan och underlätta för att de faktiskt också använder sin färdighet och simmar! Nu kan alla kommuner, län och regioner som har en koldioxidbudget genom oss låta upp till 30 medarbetare prova på utbildningen. På flera platser har man redan satt igång och i Falköping är man först ut att erbjuda utbildningen till hela kommunorganisationen.

Kommunicera med en tydlig röst

Kommunen har en stark röst och kan samverka med det lokala näringslivet och civilsamhället för att få med fler på tåget. Under hösten provar vi därför ett kampanjformat – Spara i in 1 av 5 för klimatet – som syftar till att sprida kunskap om den förändring som krävs i närtid för att få bukt med utsläppen i tid. Klimatrådet i Jönköpings län är först ut att testa formatet. Faller det väl ut kommer vi att tillgängliggöra materialet till andra län och kommuner.

Båda dessa spår – utbildning och kampanj – är olika försök att främja initiativtagande - såväl inom offentliga organisationer som i det geografiska område där de verkar. Genom att engagera medarbetare och invånare gör vi samtidigt verkstad av de strategier och handlingsplaner som många kommuner och regioner redan har på plats. Vi hörs och ses!

Hälsar,

[Vi på Klimatsekretariatet](#)

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
1.1 Från globala till lokala koldioxidbudgetar	7
1.2 Koldioxidbudgeten som klimatpolitiskt verktyg	7
1.3 Rapportens upplägg	8
1.4 Från engångsprodukt till löpande serie	8
1.5 Område och beställare	8
2. Bakgrund & metod	10
2.1 Koldioxidbudgeten och den större hållbarhetsfrågan	10
2.2 Koldioxidbudgeten och kolcykeln	12
2.3 Från global till lokal koldioxidbudget	12
3. Värnamos koldioxidbudget i siffror	21
4. Ett kumulativt perspektiv på utsläppen	24
4.1 Koldioxid som valuta	25
4.2 Att målstyra en mängd	27
4.3 Koldioxidbudgeten skiftar tidsperspektivet	28
4.4 Att arbeta i två tidsfönster	29
5. Koldioxidbudgeten som policyverktyg	31
5.1 Koldioxidbudgeten som kompass	32
5.2 En koldioxidbudget för det geografiska området	33
5.3 Att omsätta koldioxidbudget i den enskilda verksamheten	38
6. Uppdateringar – Varför, när och hur påverkas budgeten?	42
6.1 Ett mål som förändras under resans gång	42
6.2 Frågor och svar om de senaste uppdateringarna	43
Källförteckning	46

Om rapporten

Om Uppsala universitet

Vid [Institutionen för geovetenskaper](#) bedrivs sedan 2017 ledande forskning om lokala koldioxidbudgetar. Arbetet pågår idag inom det tvärvetenskapliga forskningsprogrammet [Naturresurser och hållbar utveckling \(NRHU\)](#). Forskningen sker i nära samverkan med [Tyndall Centre vid Manchester University](#) och [Centre for Climate and Energy Transformation \(CET\)](#) vid Bergens universitet. Forskningen är ofta tillämpad och behovsägarna, som i detta fall främst är Sveriges kommuner, regioner och länsstyrelser, har en viktig roll i de olika forskningsprojekt som bedrivits och som löper idag.

Om Klimatsekretariatet

Via forskningssamverkan, digitalisering och visualisering bidrar Klimatsekretariatet till att det unga konceptet med lokala koldioxidbudgetar mognar och blir tillämpbart – inte bara som viktig forskning, utan som ett koncept som går att arbeta med i den praktiska klimatomställningen. Vi erbjuder också journalister, miljöorganisationer, föreningsliv och offentlig sektor expertis om konceptet. Ytterligare ett verksamhetsområde är utbildnings- och fortbildningsarbete. Vi är icke vinstdrivande, oberoende och arbetar ofta i bred samverkan i skärningspunkten mellan offentlig sektor, klimatrörelse och akademi.

Beställare

Rapporten är beställd av Värnamo kommun.

Rättigheter

Innehållet i denna rapport uppmuntras att användas och bearbetas i enlighet med CC BY 2.5 SE under förutsättning att metoden för att beräkna koldioxidbudgetarna är densamma som i denna rapport. Referens ska lämnas enligt nedan.

Värnamo framsida

Refereras som

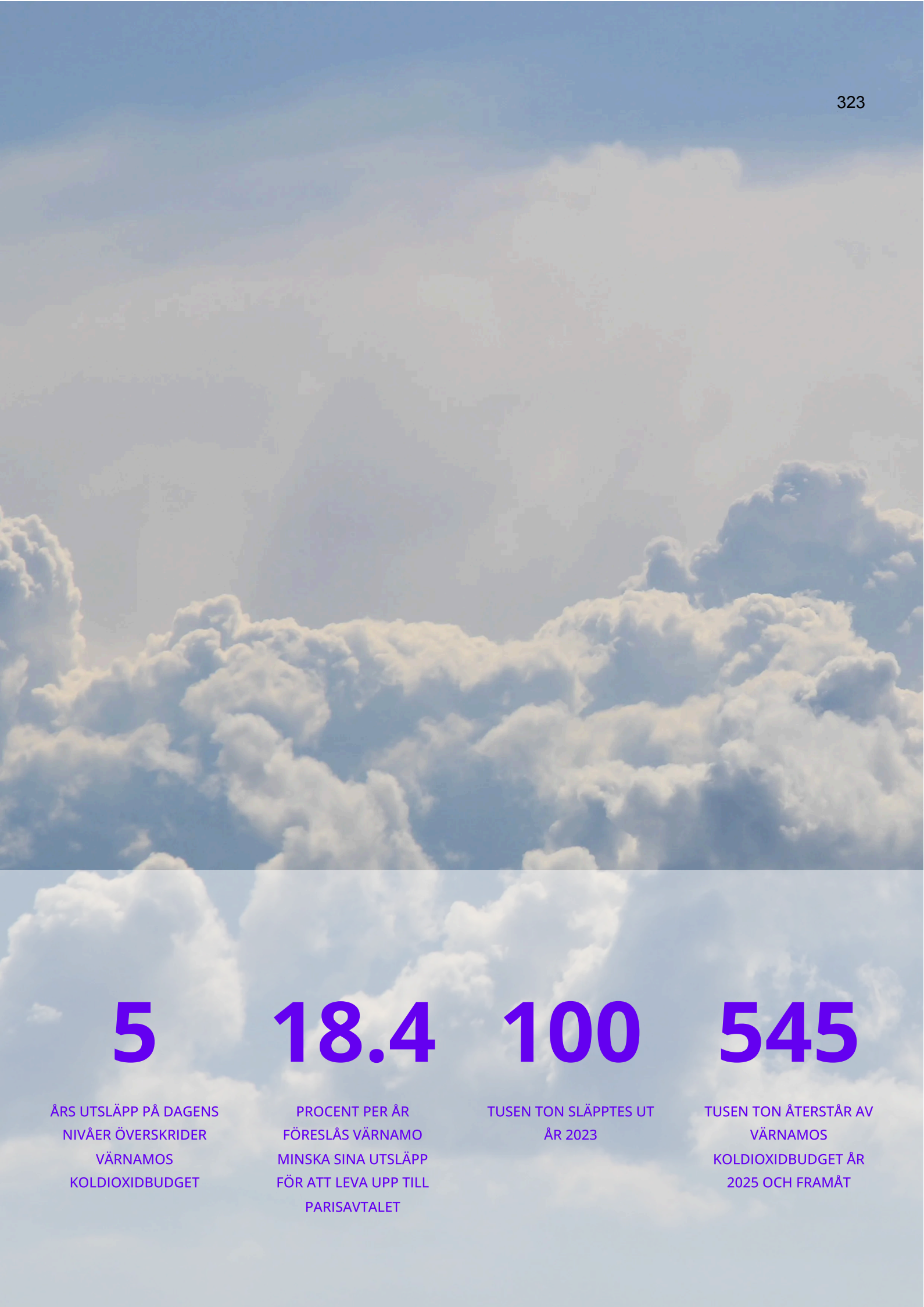
Heggestad, A., Persson, E. Wallin, E. (September / 2025). *Koldioxidbudget Värnamo kommun September 2025*. Rapport. Klimatsekretariatet.

Kontakt

För frågor som berör forskningen som ligger till grund för denna rapport kontakta Uppsala universitet: Isak Stoddard, isak.stoddard@geo.uu.se eller Martin Wetterstedt, martin.wetterstedt@geo.uu.se

För frågor om denna rapport, eller för mer information, kontakta Emma på emma.wallin@klimatsekretariatet.se.

I verktyget ClimateVisualizer tillgängliggörs Värnamos koldioxidbudget. Denna digitala version hålls uppdaterad löpande och kan besökas på www.climatevisualizer.com/varnamo



5

ÅRS UTSLÄPP PÅ DAGENS
NIVÅER ÖVERSKRIDER
VÄRNAMOS
KOLDIOXIDBUDGET

18.4

PROCENT PER ÅR
FÖRESLÅS VÄRNAMO
MINSKA SINA UTSLÄPP
FÖR ATT LEVA UPP TILL
PARISAVTALET

100

TUSEN TON SLÄPPTES UT
ÅR 2023

545

TUSEN TON ÅTERSTÅR AV
VÄRNAMOS
KOLDIOXIDBUDGET ÅR
2025 OCH FRAMÅT

1

Inledning

1.1 Från globala till lokala koldioxidbudgetar

Sedan 2015 publicerar IPCC regelbundet beräkningar av vårt kvarvarande globala utsläppsutrymme – om vi vill begränsa jordens uppvärmning till 1,5 respektive två grader. Dessa beräkningar brukar kallas IPCCs *globala* koldioxidbudgetar. IPCC inskräpper också i såväl sin femte utvärderingsrapport (AR5) och specialrapporten om 1,5-gradersmålet som den sjätte och senaste rapporten AR6 att det är våra ackumulerade utsläpp av koldioxid över tid som i huvudsak driver uppvärmningen av jorden.

Budskapet från klimatpanelen är tydligt: vi behöver styra och reglera våra samlade emissioner av koldioxid och förhålla oss till deras senast publicerade globala koldioxidbudgetar – om vi vill ställa om på vetenskaplig grund. När forskare säger att läget är akut betyder det att den globala koldioxidbudgeten är på god väg att ta slut. När de säger att fönstret för att klara målen fortfarande står på glänt betyder det att den trots allt inte är helt förbrukad. Och när Greta Thunberg säger att klimatkrisen handlar om tid (Thunberg 2020), då är det exakt detta hon menar – det återstående utsläppsutrymme vi förfogar över krymper.

Detta återstående utrymme kan brytas ner i tid och rum. Resultatet blir lokala koldioxidbudgetar som tillåter länder, regioner och kommuner att se och förvalta en andel av den globala koldioxidbudgeten över tid. Rätt använd är den lokala koldioxidbudget ett hjälpmedel för att styra och reglera våra kumulativa utsläpp av koldioxid, och därmed att agera på den logik som driver uppvärmningen av jorden.

1.2 Koldioxidbudgeten som klimatpolitiskt verktyg

Trots att budskapet från klimatpanelen är så tydligt är det faktiskt också ganska nytt. Det är först i och med publiceringen av sin femte utvärderingsrapport, AR5, år 2014 som IPCC anlägger detta tydliga fokus på vikten av att koldioxidbudgetera. Det är också vid denna tid som konceptet börjar sin vandring ut från forskningens korridorer och in i idédebatt och politik på allvar.

Här i Sverige ligger vi idag långt fram på lokal nivå. Ett snabbt växande antal kommuner, regioner och länsstyrelser har de senaste åren valt att beräkna egna koldioxidbudgetar. Dessa lokala koldioxidbudgetar beskriver inte bara en tuffare klimatomställning än den som beskrivs via det nationella klimatpolitiska ramverket. De föreslår ett i grunden nytt tillvägagångssätt för hur vi ska tänka, planera och följa upp omställningsarbetet. De visar att faktorn tid har en djupare och mer tvingande betydelse än vi kanske velat tro. De visar dock inte bara att det vi gör i ett kort tidsfönster om några få år får ett förvånande stort inflytande på våra möjligheter att ställa om imorgon. De visar också att om en aktör ökar sina utsläpp eller dröjer med att ställa om så inkräktar detta på andras möjlighet att släppa ut eller ställa om i tid. De visar på behovet av att prioritera med starkt fokus på samhällsnytta.

Med en gemensam och ändlig utsläppsvolym till vårt förfogande framträder alltså nya och starka samband och beroenden i tid och i rum som koldioxidbudgeten synliggör, men faktiskt också hjälper oss att planera för på ett rationellt och kostnadseffektivt sätt. Ytterst visar koldioxidbudgeten upp klimatomställningen sådan den är beskaffad naturvetenskapligt. Den saknar gränser eftersom vi alla lever under samma himmel. Och med samma globala koldioxidbudget att förvalta. Den handlar om att avbryta våra utsläpp av koldioxid helt inom ramen för en koldioxidbudget och att fördela denna rättvist. Vi behöver samtidigt ta en stor hänsyn till kostnader och samhällsnytta när vi förvaltar och fördelar vår återstående utsläppsvolym; vår lokala koldioxidbudget.

1.3 Rapportens upplägg

Rapporten är indelad i fem huvudkapitel. I kapitel 2 ger vi en bakgrund till koldioxidbudgeten samt sammanfattar den metod som ligger till grund för beräkningen av Värnamos koldioxidbudget. Kapitel 3 sammanfattar Värnamos koldioxidbudget i siffror, med fokus på nyckeltal. För den som vill se detaljerade siffror och fördjupa sin förståelse för ingående data hänvisar vi till [Värnamos digitala koldioxidbudget](#). I kapitel 4 lyfter vi fram de centrala insikter som koldioxidbudgeten medför, för att i kapitel 5 ge några förslag på hur dessa kan omsättas i arbetet med koldioxidbudgeten. I det avslutande kapitlet (6) går vi igenom behovet av kontinuerlig uppdatering samt svarar på frågor om de två senaste uppdateringarna.

1.4 Från engångsprodukt till löpande serie

Tidigare rapporter som levererats i samband med att en lokal koldioxidbudget upprättats har varit engångsprodukter. I och med uppdateringen till AR6 introducerar vi från Klimatsekretariatet en ny tjänst, med löpande uppdateringar av rapporter i samband med ny data eller annan värdefull information som vi vill delge våra anslutna kommuner, regioner och länsstyrelser.

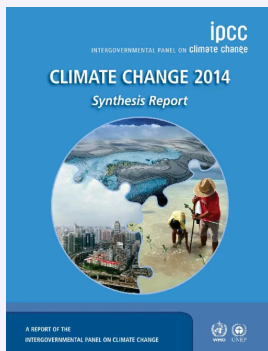
1.5 Område och beställare

Koldioxidbudgeten i denna rapport avser det geografiska området för Värnamo kommun och är beställd av Värnamo kommun.



Akkumulerade utsläpp av koldioxid driver den global uppvärmningen

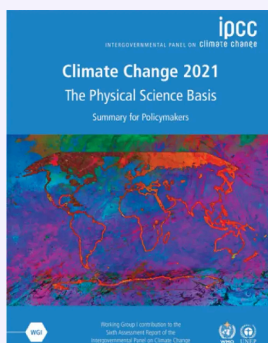
Det råder idag en stark vetenskaplig konsensus om att våra totala utsläpp av koldioxid över tid avgör och driver uppvärmningen av jorden. Istället för *totala* används ofta orden *akkumulerade* eller *kumulativa* utsläpp av koldioxid, vilket fäster fokus på att våra utsläpp ackumuleras i atmosfären. Här ser vi ett urval från FNs klimatpanels (IPCC) tre senaste större rapporter som gavs ut mellan åren 2014 och 2021.



"Ett flertal vetenskapliga perspektiv indikerar en stark, ihållande och nästan linjär relation - i alla scenarion IPCC tittat på - mellan **akkumulerade utsläpp av koldioxid** och beräknad global temperaturförändring fram till 2100." (IPCC 2014 / AR5)



"Att begränsa den globala uppvärmningen kräver att vi begränsar de totala **kumulativa globala utsläppen av koldioxid** från mänskliga aktiviteter räknat från förindustriell tid, det vill säga, att hålla oss inom en total koldioxidbudget (hög konfidens)." (IPCC 2018 / Global Warming of 1.5°)



"Att begränsa den av människan orsakade globala uppvärmningen till en specifik nivå kräver, från ett fysiologiskt perspektiv, att begränsa våra **kumulativa utsläpp av koldioxid**, och att åtminstone nå nettonollutsläpp, samt att starkt reducera utsläppen av andra växthusgaser." (IPCC 2021 / AR6)

2

Bakgrund & metod



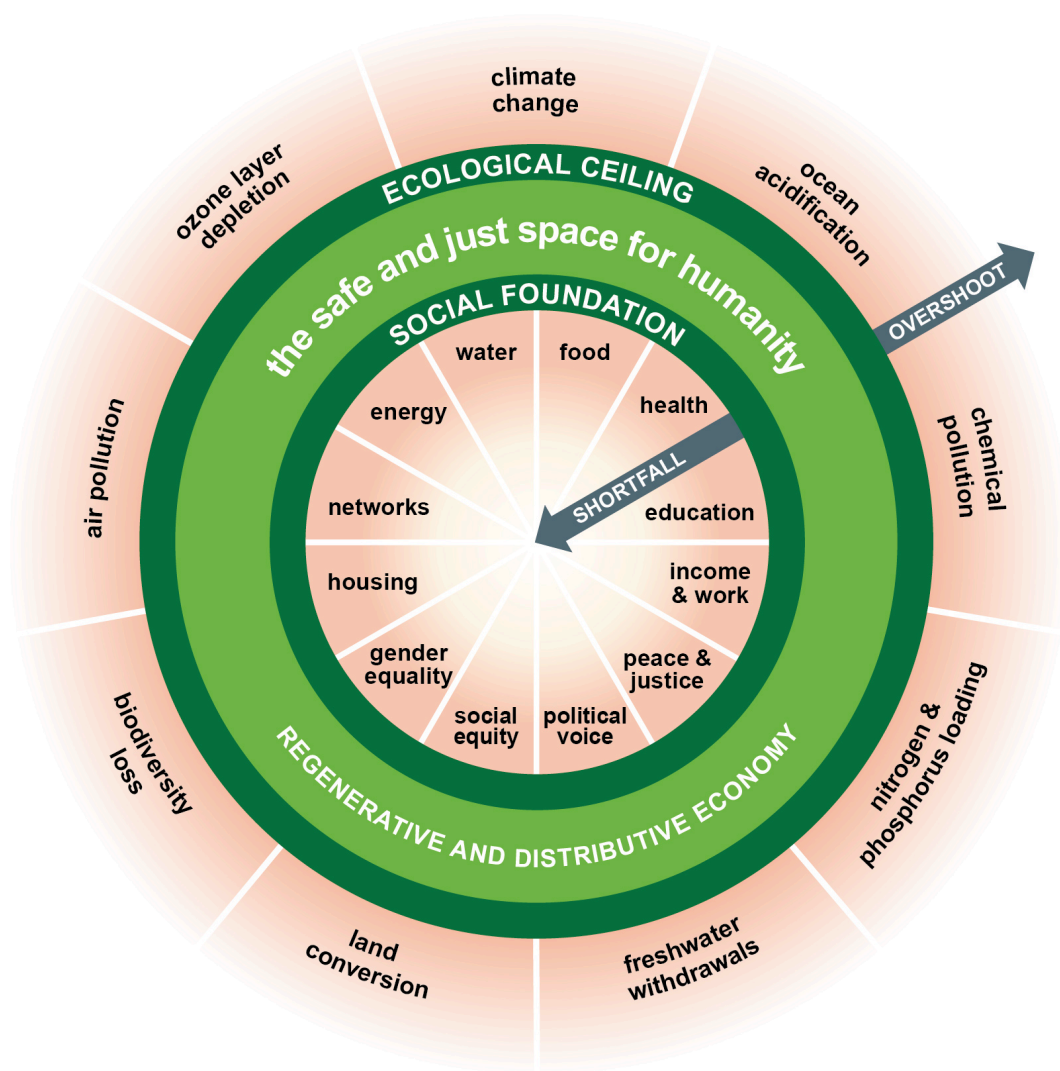
2.1 Koldioxidbudgeten och den större hållbarhetsfrågan

En allt vanligare tankemodell för att närma sig den globala hållbarhetsfrågan är genom så kallad *Donut-ekonomi* (Doughnut economics). Donutmodellen är framtagen av ekonomen Kate Raworth (Raworth 2017 och Raworth 2021), och används för att utvärdera hur väl en ekonomi lyckas tillgodose mänskliga behov – av bostad, mat, hälsa, utbildning, demokrati, jämlikhet, etc – utan att överskrida de planetära gränserna – stabilt klimat, biologisk mångfald, friska hav med mera.

Donutmodellen definierar människans livsutrymme som det tillstånd där alla människors grundläggande behov tillgodoses utan att någon av de planetära gränserna överskrids. Enligt donutmodellen är måttet på en välfungerande ekonomi att vi håller oss inom detta livsutrymme. I dagsläget lever många människor med ett underskott av basala förnödenheter, medan andra lever i överflöd på bekostnad av jordens resurser. För att lösa den globala hållbarhetsfrågan måste vi sprida välstånd till fler på samma gång som vi blir mer sparsamma med planetens tillgångar.

En global koldioxidbudget kan beskrivas som ett mått på den pusselbit som rör klimatförändringarna. Den beskriver den maximala volym koldioxid som kan släppas ut om vi vill begränsa jordens temperaturökning till en viss nivå. Om vi överskrider en global koldioxidbudget, som (i enlighet med Parisavtalet) håller jordens temperaturökning *väl under två grader*, riskerar vi att rubba den balans som är förutsättningen för såväl människans som otaliga andra arters liv på jorden. Även 1,5 graders temperaturökning medför betydande risker. Å andra sidan, om vi tvärt avbryter alla aktiviteter som medför koldioxidutsläpp idag, skulle många av våra samhällen kollapsa. Idag är merparten av jordens befolkning beroende av fossila bränslen för att få sina grundläggande behov tillgodosedda.

Utmaningen som klimatkrisen ställer oss inför inramas därför väldigt väl av en koldioxidbudget. Den ytterligare volym CO₂ vi släpper ut får inte bli så stor att vi överskrider den planetära gränsen för stabila klimat. Varje insparat ton har ett värde. Samtidigt får samma mängd inte begränsas i en omfattning som riskerar att strypa människors tillgång till basala förnödenheter. Som vi ska se längre fram i detta kapitel, är beräkningen av Värnamos koldioxidbudget förankrad i precis detta slags överväganden.



Figur 1 | Donutmodellen

Den inre cirkeln representerar underskott på basala mänskliga behov. Den yttre, ett överskridande av planetära gränser med konsekvenser som klimatförändringar, massutrotning och förorening av haven. Den mellersta gröna cirkeln är mänsklighetens livsutrymme, om hänsyn tas till både den yttre och den inre dimensionen.

Källa: Designed for Kate Raworth, Environmental doughnut infographic, hämtad från [commons.wikimedia.org/wiki/File:Doughnut_\(economic_model\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Doughnut_(economic_model).jpg) (2022-02-30)

2.2 Koldioxidbudgeten och kolcykeln

Koldioxid (CO_2) i atmosfären bildar tillsammans med andra växthusgaser ett slags täcke av partiklar som försvagar jordens reflektion av solens strålar tillbaka ut i rymden. Denna så kallade växthuseffekt värmer upp planeten och är en förutsättning för allt liv på jorden.

Koldioxid ingår som en integrerad del i den naturliga kolcykeln. Levande organismer binder kol, och avger koldioxid genom respiration. Döda organismer avger också koldioxid till atmosfären genom mikrobisk nedbrytning, oxidering och förbränning. Genom fotosyntes suger växter upp koldioxid ur atmosfären, binder kolet och avger syre, som andas in av djur, förenas med kol och andas ut som koldioxid. På detta sätt färdas kolatomer i en cykel – som delar av koldioxidmolekyler i atmosfären, som bundet kol i levande och döda växter och djur och tillbaka till atmosfären igen.

En del organiska rester undgår dock nedbrytning och oxidering och lagras istället under jord- och havsbotten i så kallade *kolsänkor*. Dessa kolsänkor undantas från det kretslopp som den biologiska kolcykeln utgör. Under vissa förhållanden och tillräckligt lång tid bildar hårt sammanpressade lager av kolsänkor sten- och brunkol, olja och naturgas. De fossila bränslen som vi använder idag har lagrats i 50 - 500 miljoner år.

När vi bryter fossila kolsänkor ur jordskorpan och förbränner dem, dikar ut våtmarker, hugger ner skog och plöjer upp gräsmarker, frigörs koldioxid till atmosfären. I praktiken adderar vi då kol till den biologiska kolcykeln och stör balansen. Men var tar kolet vägen? Ungefär hälften absorberas av land och hav med följder som försurade hav och utdöende korallrev. Den resterande hälften blir kvar i atmosfären och lagras där under mycket lång tid. Att en så stor del av den koldioxid vi tillför atmosfären dröjer kvar så länge och att vi dessutom fortsätter att fylla på med mer koldioxid innebär sammantaget att det sker en ackumulering av koldioxid i vår atmosfär. Vi kan se den stegvisa ökningen av atmosfärisk koldioxid i den så kallade *Keelingkurvan*.

FNs klimatpanel (IPCC) drar slutsatsen att det finns ett "starkt, konsistent och nästan linjärt samband mellan kumulativa koldioxidutsläpp och förväntad global temperaturökning till år 2100" (IPCC 2014, s 8, vår översättning). För att bromsa den globala uppvärmningen behöver vi alltså sluta "fylla på" atmosfären med koldioxid. Ju mer vi lyckas begränsa de återstående utsläppen desto mindre bidrar vi till att höja jordens medeltemperatur. Denna relation mellan en återstående mängd koldioxid som släpps ut och en viss temperaturökning kan uttryckas i *en global koldioxidbudget*.

2.3 Från global till lokal koldioxidbudget

Globala koldioxidbudgetar är resultatet av naturvetenskaplig forskning. De innehåller information om världen men säger inte vad vi som människor ska göra med informationen. Att (som vi i rapportens inledning) tala om *den* globala koldioxidbudgeten är slarvigt. I själva verket finns det många. En enskild global koldioxidbudget är relaterad till ett visst temperaturmål med en viss sannolikhet, exempelvis att med 83% sannolikhet begränsa jordens temperaturökning till 2 grader, eller med 67% sannolikhet till 1,5 grader (Se figur 2: IPCC 2021: Spann av koldioxidbudgetar).

Att välja ut en global koldioxidbudget och fördela den över världen är istället en samhällsvetenskaplig och politisk uppgift. När vi gör det måste vi dels ställa oss frågan om vilket temperaturmål som ligger inom rimlig räckvidd – vad kommer vi som mänsklighet att mäta med – och dels hur ansvaret för att nå det målet ska fördelas över världen. I Parisavtalet har världens länder enats om att hålla den globala temperaturökningen *väl under 2 grader och göra ansträngningar för att begränsa den till 1.5 grader* ([Parisavtalet, artikel 2.1\(a\)](#))

Figur 2 | IPCC Budgetar

IPCC:s tabell över spann av globala koldioxidbudgetar från och med 2020 och framåt. (IPCC, 2021, s 29).

Approximate global warming relative to 1850–1900 until temperature limit (°C)*(1)	Additional global warming relative to 2010–2019 until temperature limit (°C)	Estimated remaining carbon budgets from the beginning of 2020 (GtCO ₂)					Variations in reductions in non-CO ₂ emissions*(3)
		<i>Likelihood of limiting global warming to temperature limit*(2)</i>					
		17%	33%	50%	67%	83%	
1.5	0.43	900	650	500	400	300	Higher or lower reductions in accompanying non-CO ₂ emissions can increase or decrease the values on the left by 220 GtCO ₂ or more
1.7	0.63	1450	1050	850	700	550	
2.0	0.93	2300	1700	1350	1150	900	

När vi överväger hur fördelningen av en global koldioxidbudget ska se ut behöver vi ta hänsyn till Parisavtalets rättviseskriterier om ett *gemensamt men olikartat ansvar i ljuset av olika nationella förhållanden* ([Parisavtalet, artikel 2.2](#)). Vi behöver också fatta beslut om vilka systemgränser som den lokala koldioxidbudgeten ska täcka: Ska koldioxidbudgeten fördelas territoriellt eller enligt något annat snitt? Och ska koldioxidbudgeten täcka alla koldioxidutsläpp eller bör särskilda områden hanteras separat?

I den här rapporten sker valet av global budget samt fördelningen till nationell nivå i enlighet med Tyndall Carbon Budgets-metoden (TCB-metoden). 1 Metoden utvecklas och förvaltas i samarbete mellan tre olika lärosäten: Tyndall Center (Manchester University), Uppsala universitet och Universitetet i Bergen. Metoden syftar till att ge länder, län och kommuner en vetenskapligt förankrad indikation om hur utsläppen inom respektive geografiska område behöver minska om Parisavtalet ska kunna efterlevas.

Det globala nätverket Science Based Targets (SBT) lyfter fram TCB-metoden som en av tre rekommenderade metoder för att sätta upp klimatmål på vetenskaplig grund (Science Based Targets network, 2020).

I styckena som följer ska vi gå igenom de systemgränser som ligger till grund för fördelningen av den globala koldioxidbudgeten samt vilka överväganden som ligger till grund för valet av global koldioxidbudget.

1. Metoden återspeglas i Anderson et al. 2020. Siffrorna har dock uppdaterats utifrån nytt data i IPCCs senaste rapport AR6 (IPCC, 2022).

2.3.1 VAL AV GLOBALA KOLDIOXIDBUDGET

Den *lokala* koldioxidbudgeten i den här rapporten är beräknad med utgångspunkt i en *global* koldioxidbudget om 850 Gt CO₂ från och med år 2020. Enligt FN:s klimatpanel (IPCC) håller en sådan koldioxidbudget jordens temperaturökning under 1,7 grader med 50 % sannolikhet. Vi kan dock välja att relatera samma globala koldioxidbudget om 850 Gt till 1,5- eller 2-gradersmålet istället. Att vi lyckas begränsa den globala temperaturökningen till 1,5 grader genom att arbeta med och följa en global koldioxidbudget om 850 Gt anser dock IPCC är betydligt mindre sannolikt. Som du kan se i figur 2 så bedömer IPCC att en snarlik global koldioxidbudget om 900 Gt med 17 % sannolikhet begränsar den globala uppvärmningen till 1,5 grader. Om vi istället sänker ambitionsnivån och accepterar en global uppvärmning om 2 grader som vår målsättning, så bedömer IPCC att en återstående global koldioxidbudget om 850 Gt med ganska stor sannolikhet bör räcka. Som du kan se i figur 2 bedömer IPCC att en snarlik global koldioxidbudget om 900 Gt med 83 % sannolikhet begränsar uppvärmningen till 2 grader. Eftersom vi utgår från en något mindre global koldioxidbudget om 850 Gt blir sannolikheten att vi lyckas ännu något högre.

I praktiken relaterar vi oftast en enskild lokal koldioxidbudget till ett visst globalt temperaturmål, vilket beror på att de flesta länder, regioner och kommuner har ett intresse eller en policy om att arbeta mot 1,5- eller 2-gradersmålet. Det finns dock ingen specifik 1,5-gradersbudget eller 2-gradersbudget, utan som vi sett ovan olika stora globala koldioxidbudgetar som relaterar till olika temperaturmål med olika grad av sannolikhet att lyckas.

2.3.2 EN BUDGET FÖR FOSSILA UTSLÄPP EXKLUSIVE CEMENT

TCB-metoden används för att allokerar ett globalt utsläppsutrymme för *fossil koldioxid exklusive cement* till nationell nivå och därefter till län och kommun. Beräkningsmässigt innebär detta att framtida utsläpp till följd av markanvändning (skogsbruk, odlingsmark etc) och framställning av cement, dras av från den globala budgeten innan denna fördelas till lokal nivå. På fortsatt budgetterminologi beskriver forskarna detta som att utsläpp till följd av markanvändning och cementframställning behandlas som ett *globalt overhead*.

För växthuseffekten spelar det förstås ingen roll om en kolatom har fossilt eller biogent ursprung, och inte heller om den släpps ut som ett resultat av cementframställning eller uppvärmning. Forskarnas skäl för att anta dessa systemgränser motiveras dock främst av rättviseskäl. (Anderson et.al 2020).

Fossila bränslen är den i särklass största källan till de koldioxidutsläpp som vi människor orsakar globalt (≈85 %). På andra och tredje plats i storleksordning kommer utsläpp från avskogning och processutsläpp från cementframställning. Att fördela ansvaret för dessa två utsläppskällor utifrån territoriell data skulle dock lägga en orättvist tung börda på utvecklingsländer, eftersom merparten av utsläppen från dessa två kategorier sker där.

Medan industriländer sedan länge har byggt upp en cementrik infrastruktur, befinner sig utvecklingsländer under motsvarande uppbyggnad idag. Det finns också skalbara alternativ till fossila bränslen, men saknas motsvarande alternativ i samma skala för cement.

En liknande logik gäller för avskogning. Många industrialiserade länder har sedan länge avskogad stora områden för att frigöra mark för jordbruk och bebyggelse. Den avskogning som idag sker i utvecklingsländer påverkas dessutom i hög grad av en globaliserad jordbruksmarknad.

I den globala koldioxidbudget som ligger till grund för den här rapporten har ett framtida utsläppsutrymme om 60 Gt reserverats för cementframställning (Andersson et al 2020). Detta är ett optimistiskt antagande, som kräver kraftfulla åtgärder för att minska andelen cement i nybyggnation. Tekniker som minskar CO₂-utsläppen vid cementframställning behöver också tillämpas och vidareutvecklas. Att utsläppen från cementframställning behandlas som ett globalt overhead ska alltså inte tolkas som att utsläpp från cement kan lämnas oberörda. Snarare ges de statusen av ett gemensamt globalt ansvar. Om utsläppsutrymmet för cement överskrids, kommer andra koldioxidutsläpp att behöva minska i snabbare takt.

På området markanvändning har forskarna antagit att biogena utsläpp och upptag av koldioxid är i balans under budgetperioden, eller med andra ord, att utsläpp och upptag av koldioxid i skog och mark är lika stora globalt. Även detta antagande förutsätter omfattande åtgärder, som återskogning av avskogade områden, ett stopp för fortsatt avskogning och att vi återställer våtmarker, inte minst i vår del av världen. I en svensk kontext innebär antagandet att nettoupptaget av koldioxid i skog och mark behöver öka.

2.3.3 EN TERRITORIELL FÖRDELNINGSMODELL

Ur ett globalt perspektiv på koldioxidutsläppen finns det bara en mängd. Det är denna mängd och dess påverkan på jordsystemet som klimatforskare ställer i relation till den globala uppvärmningen i globala koldioxidbudgetar. Från ett lokalt perspektiv är det dock inte lika enkelt att säga vilka utsläpp som orsakas i ett visst land, ett visst län eller i en kommun. Frågan om hur stora utsläppen är inom ett geografiskt område kan besvaras på flera olika sätt beroende på vilket perspektiv vi antar. Oftast brukar man skilja på tre olika perspektiv: territoriella utsläpp, produktionsbaserade utsläpp och konsumtionsbaserade utsläpp.

Territoriella utsläpp är de utsläpp som sker rent fysiskt inom ett visst geografiskt område, exempelvis Värnamo kommun. Produktionsbaserade utsläpp överlappar till stor del med territoriella utsläpp med skillnaden att de täcker utsläpp som ekonomiska aktörer i Värnamo orsakar utanför de geografiska gränserna, samt exkluderar motsvarande utsläpp från aktörer som är hemmahörande på annan ort. Konsumtionsbaserade utsläpp är i sin tur ett helt annat sätt att dela upp utsläppskakan. I konsumtionsbaserad statistik bokförs utsläppen från en varus hela produktionskedja i det geografiska område där konsumenten är hemmahörande. Inom Sverige är konsumtionsutsläppen överlag ungefär dubbelt så stora som de territoriella utsläppen.

Fördelningen av en koldioxidbudget kräver att vi väljer ett enhetligt sätt att fördela utsläppen. Själva tanken är att vi hanterar en enhetlig mängd som vi sen fördelar över världen, så att varje geografiskt område får en unik delmängd att förfoga över. Eftersom den enes konsumtionsbaserade utsläpp överlappar med någon annans territoriella utsläpp kan vi inte addera territoriella och konsumtionsbaserade utsläpp i en och samma lokala koldioxidbudget.

TCB-metoden använder territoriell utsläppsdata för att fördela den globala koldioxidbudgeten till lokal nivå. Valet av data är pragmatiskt motiverat. För att kunna fördela en budget över världen behöver vi global tillgång till data som uppfyller särskilda kvalitetskrav. Detta krav uppfyller endast territoriell utsläppsdata idag. Det är dock rimligt att anta att konsumtionsbaserade utsläpp (beräknade för ett land, ett län, eller en kommun) behöver minska i samma hastighet som de territoriella utsläppen.

Att den lokala koldioxidbudgeten är beräknad utifrån territoriell utsläppsdata ska därför inte tolkas som att den frigör oss från ansvar över utsläpp utanför budgetens systemgränser.

2.3.4 VILKET TEMPERATURMÅL LIGGER INOM RIMLIG RÄCKVIDD?

Att bestämma vilket temperaturmål som ligger inom rimlig räckvidd är i sig ingen lätt uppgift. Det råder stor enighet bland forskare att för att bromsa klimatförändringarna är varje tiondels grad viktig. IPCC bedömer att den globala medeltemperaturen under 2011-2020 har ökat med 1,09 grader relativt perioden 1850-1900 (IPCC 2021). Vi ser redan effekterna av dessa förändringar i Arktis smältande isar, oftare återkommande torrperioder, översvämningar och utdöende korallrev. Vid en 1,5 grader varmare planet kan vi förvänta oss fler och kraftigare effekter av samma slag. Stora områden kan bli obeboeliga för människor, och på ännu fler platser kommer förutsättningarna att bruka jorden förändras radikalt, vilket ställer historiskt höga krav på anpassningsbara samhällen. Det finns alltså mycket goda skäl att bromsa den globala temperaturökningen så mycket vi bara kan.

Samtidigt behöver vi känna igen att det ekonomiska system som bär upp dagens samhällen är djupt fossilberoende. Detta beroende är så starkt att kurvor över årliga utsläppsförändringar följer samma historiska mönster som den ekonomiska konjunkturen. Skälet till detta är förstås att ökad ekonomisk aktivitet ofta medför ökad energianvändning. Så länge energianvändningen är fossilberoende kommer kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och ökade utsläpp att bestå. I dagsläget står fossila bränslen för 80 procent av den totala energiförbrukningen (IEA 2020).

Att omedelbart avsluta alla aktiviteter som leder till utsläpp skulle få andra katastrofala konsekvenser. Vi är beroende av energi för att tillgodose de grundläggande behov som representeras av donutmodellens inre cirkel (figur 1). Med en växande global befolkning ökar dessutom energibehovet. Att göra för stora avkall på grundläggande behov för att bromsa klimatförändringarna kan i sig få förödande konsekvenser. En stor del av utmaningen består förstås i att ersätta fossil energi med fossilfria (och helst förnybara) alternativ, men merparten av denna uppgift ligger fortfarande framför oss.

Frågan om vilken global koldioxidbudget som ligger inom räckvidd slits alltså mellan två önskvärda tillstånd: Att å ena sidan lyckas bromsa temperaturökningen så mycket det bara går och å andra sidan tillgodose människors grundläggande behov. Att forskarna bakom beräkningarna av den här rapporten bedömer att en koldioxidbudget som med god marginal klarar 1.5-gradersmålet inte är inom räckvidd, ska förstås i ljuset av vilka krav en sådan budget ställer på människors förmåga att ställa om. En koldioxidbudget som begränsar jordens uppvärmning till 1.7 grader med 50 % sannolikhet ställer oss fortfarande inför en historiskt omfattande utmaning, vilket framgår av nästföljande stycke.

2.3.5 ETT SCENARIO FÖR UTSLÄPPSMINSKNINGAR I UTVECKLINGSLÄNDER

Mer än 80 procent av jordens befolkning lever idag i ett utvecklingsland. Att förstå hur utmaningen ser ut för denna grupp av länder är därför helt avgörande för att förstå utmaningen i sin helhet. Tyndall Carbon Budgets-metoden kan sägas utgå från en bedömning av en maximal omställningstakt för gruppen utvecklingsländer. 2

TCB-metoden tar avstamp i Klimatkonventionens och Parisavtalets princip om ländernas *gemensamma men olikartade ansvar respektive förmåga i ljuset av olika nationella förhållanden*, men är till lika stor del en pragmatisk uppskattning av vad vi maximalt kan förvänta oss av länders förmåga att ställa om till fossilfri energiförsörjning.

2. Definitionen av ett utvecklingsland följer i princip UNFCCCs konvention med undantaget att ett fåtal ojerika länder med god ekonomi har flyttats till gruppen industriländer. För en detaljerad genomgång se Anderson et al (2020). Appendix C.

Utvecklingsländer hanterar en pågående industrialisering och samtidigt en pågående befolkningsökning. Utvecklingsländer kännetecknas också av sämre ekonomiska förutsättningar för omställning, liksom ett behov av utbyggd välfärd och basal infrastruktur. Det är därför orimligt att tänka sig att gruppen utvecklingsländer kommer att kunna genomföra omedelbara utsläppsminskningar i den omfattning som kan förväntas av redan industrialiserade länder.

I det här sammanhanget är det viktigt att känna igen tre viktiga samband: mellan (1) befolkningsökning och ökade koldioxidutsläpp, (2) ökat välstånd och ökade koldioxidutsläpp, (3) ökat välstånd och avstannande befolkningsökning. Eftersom både befolkningsökning och ökat välstånd leder till ökade utsläpp, samtidigt som ökat välstånd behövs för att bromsa befolkningsökningen, så är det avgörande för klimatomställningen att vi frikopplar beroendet mellan ökat välstånd och ökade utsläpp. Detta är inte omöjligt, men kräver en kraftig utbyggnad av hållbar energiförsörjning som kan ersätta fossila alternativ. Det kräver samtidigt eftertanke kring vad vi betraktar som välstånd. Vad koldioxidbudgeten visar, tillsammans med andra mått på överskridande av planetära gränser, är att vi inte längre har råd med tillväxt på bekostnad av ett överutnyttjande av jordens resurser.

I beräkningen som ligger till grund för den här rapporten gör forskarna det optimistiska antagandet att utvecklingsländer kommer att nå kulmen av sina utsläpp av fossil koldioxid (exklusive cement) efter cirka 4 år (2024-2025). Utsläppen antas efter det minska i accelererande takt upp till en hastighet om 10% per år. Under ett sådant antagande gör gruppen utvecklingsländer anspråk på en koldioxidbudget om cirka 620 Gt CO₂ från 2020 och framåt.

Det är också värt att notera att i detta scenario gör utvecklingsländer anspråk på nästan 80 % av den globala volym koldioxid som fördelas (det vill säga 850 Gt - 60 Gt (cement) = 790 Gt). Om detta låter mycket, så ska vi komma ihåg att drygt 80 % av jordens befolkning bor i ett utvecklingsland. Det är därför svårt att motivera att fördela mindre av det kvarvarande globala utsläppsutrymmet till utvecklingsländer, av såväl pragmatiska som etiska skäl.

En koldioxidbudget om 620 Gt ger ett slags fingervisning om spannet av globala koldioxidbudgetar som ligger inom rimlig räckvidd. Notera exempelvis att trots att antagandena om utvecklingsländers framtida omställning är mycket optimistiska, överskrider gruppens utsläpp på egen hand en global koldioxidbudget som med 67 % sannolikhet klarar 1,5-gradersmålet (figur 2). En sådan budget om 400 Gt CO₂, överskrider i detta scenario med 220 Gt CO₂, alltså med en bra bit mer än hälften. En budget som bedöms att klara 1,5-gradersmålet med 50 % sannolikhet överskrider med 120 Gt CO₂. Det är överväganden som dessa som leder forskarna bakom TCB-metoden till slutsatsen att en god chans att klara 1.5-gradersbudget tyvärr redan har passerat.

2.3.6 ETT SCENARIO FÖR INDUSTRILÄNDER GER OSS EN GLOBAL BUDGET

Ovanstående antagande om vilken maximal omställningstakt som kan förväntas av utvecklingsländer landar alltså i en koldioxidbudget om cirka 620 Gt för gruppen. Denna volym utgör tillsammans med ett globala overhead för cement och markanvändning (60 + 0 Gt CO₂) ett slags riktmärke för vilket spann av globala koldioxidbudgetar som vi har en chans att hålla.

Som framgår av tabellen över IPCCs koldioxidbudgetar (figur 2), är den närmaste koldioxidbudgeten i storleksordning, en volym om 700 Gt, som med 67% sannolikhet begränsar jordens uppvärmning till 1,7 °C. Med en sådan global budget skulle gruppen industriländer få dela på en koldioxidbudget om cirka 20 Gt från och med 2020. Denna koldioxidbudget skulle i sin tur ha varit helt förbrukad efter drygt ett år – dvs under 2021 – med dagens utsläppestakt i industriländer.

Nästa volym i storleksordning är en global koldioxidbudget om 850 Gt som med 50 % sannolikhet begränsar jordens uppvärmning till 1,7°C. Med denna budget som utgångspunkt får industriländer cirka 170 Gt CO₂ att släppa ut från och med 2020. Denna volym ger industriländer ytterligare cirka sju år kvar av utsläpp från och med 2022.

2.3.7 FÖRDELNING AV KOLDIOXIDBUDGETEN MELLAN INDUSTRIALISERADE LÄNDER

TCB- metoden tillämpar den så kallade *suveränitetsprincipen*, också kallad *grandfathering*, för att fördela industrialiserade länders utsläppsutrymme till enskilda länder.

Suveränitetsprincipen innebär att varje land får en koldioxidbudget som står i proportion till landets nuvarande andel av de nuvarande totala utsläppen från gruppen industriländer. Andelen beräknas utifrån utsläppen under en gemensam referensperiod (de senaste fem åren).

Suveränitetsprincipen motiveras av att den återspeglar hur utsläppsintensiv ett lands ekonomi är, till skillnad från exempelvis en ren per capita-fördelning, eller en fördelning som tar hänsyn till ekonomiska skillnader. Den tillåter med andra ord länder att utgå ifrån sin nuvarande utsläppsnivå. För Sveriges del resulterar en sådan fördelning i en koldioxidbudget om ca 445 Mt CO₂ från och med 2020. Med två års förflutna utsläpp beräknar forskarna att cirka 350 Mt CO₂ återstår från och med 2022 (de svenska koldioxidbudgetarnas startår).

2.3.8 FRÅN EN NATIONELL KOLDIOXIDBUDGET TILL KOLDIOXIDBUDGETAR FÖR LÄN OCH KOMMUNER

Även i fördelningen av den nationella koldioxidbudgeten till län och kommuner tillämpas suveränitetsprincipen. Utifrån de tillämpade systemgränserna beräknas länens och kommunernas nuvarande andel av de nationella koldioxidutsläppen utifrån en gemensam referensperiod (de senaste fem åren). Den nationella koldioxidbudgeten fördelas sedan i proportion till denna andel.

Också här motiveras valet av fördelningsprincip av att den återspeglar olika nivåer av utsläppsintensiv ekonomi. I exempelvis en förortskommun utan tyngre industri, med väl utbyggd kollektivtrafik och importerad el och värme, kommer de territoriella utsläppen per invånare att vara mindre än i en landsbygdskommun utan samma tillgång till kollektivtrafik och möjlighet att importera el och värme. Suveränitetsprincipen tar hänsyn till detta genom att allokera större koldioxidbudgetar till de kommuner och län som i dagsläget släpper ut mer och vice versa.

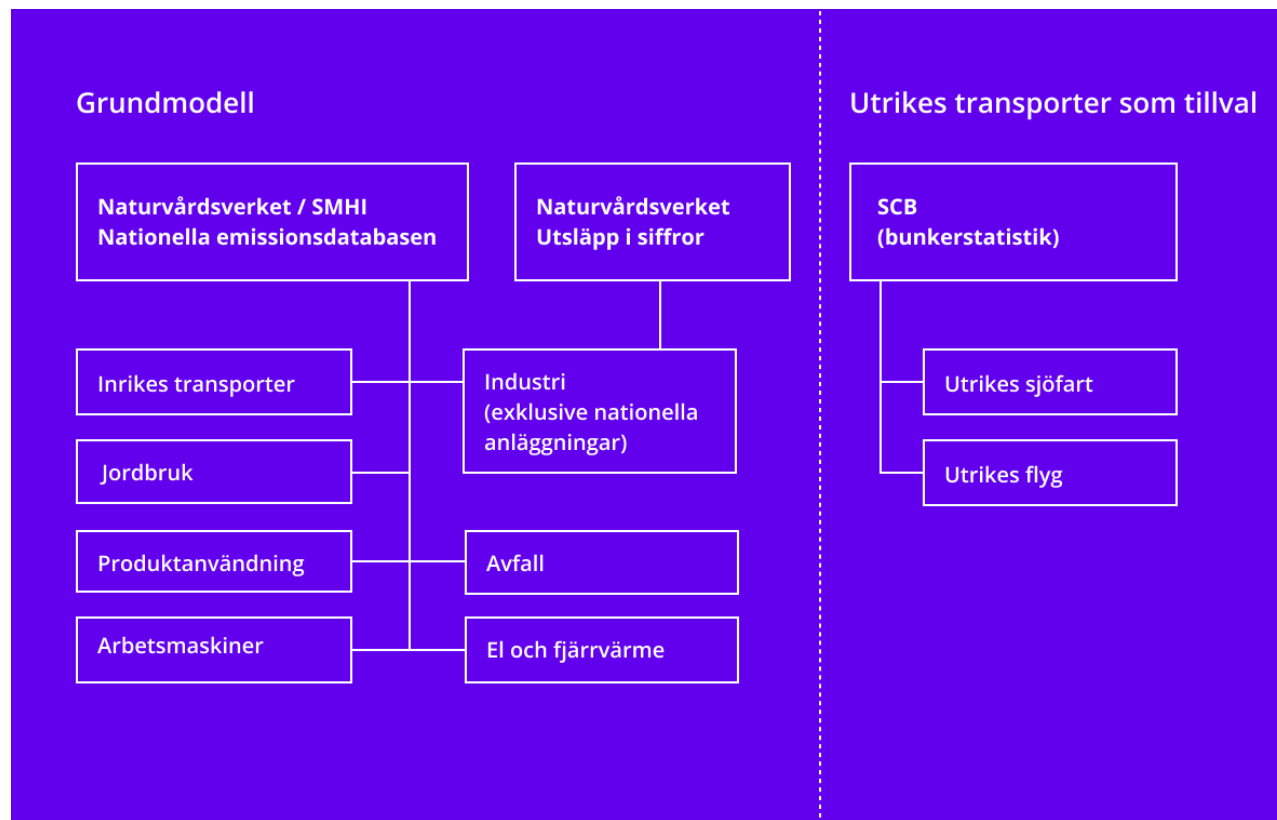
2.3.9 SYSTEMGRÄNSER FÖR FÖRDELNINGEN AV SVERIGES KOLDIOXIDBUDGET

Inom Sverige fördelas den nationella koldioxidbudgeten till lokal nivå utifrån [Nationella emissionsdatabasens territoriella data](#) över utsläpp av koldioxid inom län och kommuner, exklusive utsläpp från nationella anläggningar (se nedan).³ I en tidigare fördelningsmodell allokades även utsläpp utrikes flyg och sjöfart som tankar i Sverige till lokal nivå. Från och med september 2024 har vi i stället valt att allokera samma utsläpp till nationell nivå. I [Värnamos digitala koldioxidbudget](#) går det dock fortsatt att utforska Värnamos per capita-andel av dessa utsläpp, samt hur Värnamos koldioxidbudget påverkas av att inkludera dem.

3. För data och metod se SMED 2025.

Figur 3 | Huvudsakliga datakällor

Svenska lokala koldioxidbudgetar beräknas i dagsläget utifrån följande datakällor:



Mer detaljerad information om de olika utsläppskällorna finns under sektorsvyerna i [Värnamos digitala koldioxidbudget](#).

Utmaningen med att minska utsläppen av koldioxid är i stora drag likartad, men skiljer sig också till viss del mellan olika industrialiserade länder för vilka TCB-metoden har utvecklats. Norge, Storbritannien och Sverige delar utmaningen med stora transportutsläpp. Norge har dock till skillnad från Storbritannien och Sverige stora utsläpp från oljeutvinning, Storbritannien har fortfarande betydande utsläpp från fossil uppvärmning, medan Sverige har sin fossilintensiva basindustri.

TCB-metoden utvecklas och anpassas kontinuerligt för olika nationella förhållanden vid tre olika lärosäten: Tyndall Center vid Manchester University, Institutionen för geovetenskaper vid Uppsala universitet, och Institutt for Geografi vid Universitetet i Bergen.

I Sverige har forskarna valt att särbehandla ett urval av industri- energi och avfallsanläggningar av särskild nationell betydelse, så kallade *nationella anläggningar*.

Nationella anläggningar

Den lokala koldioxidbudget som presenteras i denna rapport exkluderar utsläpp från så kallade nationella anläggningar. Syftet är att möta en upplevd brist på lokal rådighet över dessa utsläppskällor. I dagsläget bokförs utsläpp från dessa anläggningar på nationell nivå. Med andra ord behandlas dessa anläggningars andel av den nationella budgeten som ett nationellt overhead. Den exakta metoden för att hantera denna aspekt av lokal koldioxidbudgetering tillhör dock de områden som utvärderas löpande. Hur utsläpp från nationella anläggningar ska hanteras, samt vilka anläggningar som ska klassas som stora kan därför komma att omvärderas.

I Värnamo kommun finns inga så kallade nationella anläggningar, vars utsläpp exkluderats från den lokala budgeten och istället allokaterats som ett nationellt overhead.

I [Värnamos digitala koldioxidbudget](#) kan du undersöka storleken på utsläppen från nationella anläggningar i Värnamo, samt hur koldioxidbudgeten skulle påverkas av att inkludera dem.

Utrikes transporter

I tidigare versioner av kommunala och regionala koldioxidbudgetar per capita-fördelades Sveriges utsläpp från utrikes flyg och sjöfart till län och kommuner. Detta val motiverades framförallt av att dessa utsläpp, till skillnad från de rent territoriella, har haft en ökande trend de senaste 30 åren, vilket sällan synliggjorts. Ett annat argument har varit att utsläppen från utrikes transporter

Att blanda dessa två kategorier av data – territoriellt och nationellt – i samma koldioxidbudget har dock varit mindre lyckat ur ett användarperspektiv. Dels har det medfört att statistiken över utsläppen i lägre grad återspeglar effekter av lokala åtgärder. Många tjänstepersoner har också upplevt att det har gjort koldioxidbudgeten ramar svårare att förklara.

För att möta ovanstående erfarenheter har vi i samråd med forskarna valt att exkludera utrikes flyg och sjöfart från grundberäkningen av läns- och kommun-budgetar från och med september 2024. För den som vill utforska vad det innebär att inkludera dem, återstår dock den möjligheten i [Värnamos digitala koldioxidbudget](#).

3

Värnamos koldioxidbudget i siffror

Enligt beräkningarna som ligger till grund för den här rapporten kan en maximal mängd om 864 911 ton fossil koldioxid släppas ut inom Värnamo kommun från och med 2022 om utsläppen ska begränsas i enlighet med Parisvalet. Detta är Värnamos koldioxidbudget. År 2025 återstår 544 504 ton av denna budget.

År 2024 uppskattas utsläppen inom Värnamos geografiska område till 122 288 ton. Skulle utsläppen ligga kvar på dessa nivåer, är Värnamos koldioxidbudget förbrukad inom 5 år. Om koldioxidutsläppen ska fasas ut innan koldioxidbudgeten tar slut krävs en procentuell minskning om 18.4 % per år, med start 2025.

I beräkningen av koldioxidbudgeten inkluderas territoriella utsläpp av fossil koldioxid.

Figur 4 | Utsläppskällor och intensitet

Värnamo kommuns utsläpp under 2023 i korthet, vilket är det senaste året som det finns territoriell publicerad statistik från.

Största sektorer:

- Inrikes transporter: 82 483 ton
- Arbetsmaskiner: 9 666 ton

Totala utsläpp 2023:

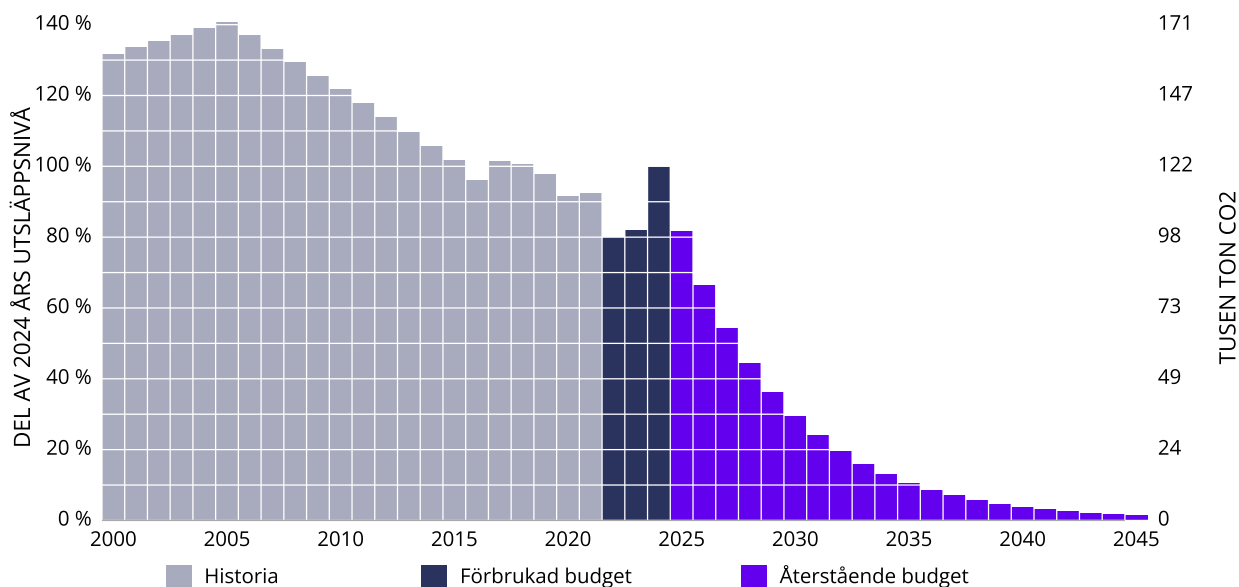
100 172 ton

Du kan se fler detaljer på

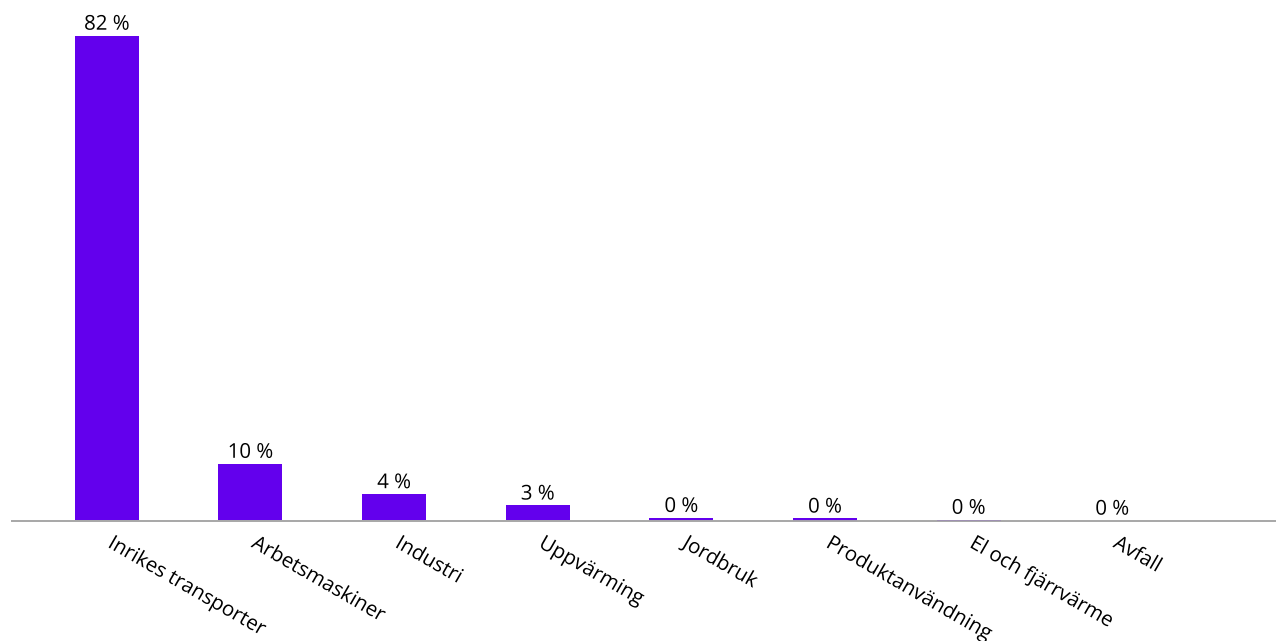
www.climatevisualizer.com/varnamo

Figur 5 | Historiska och framtida utsläpp av CO2 i Värnamo kommun för att klara Parisavtalet

Diagrammet visar historiska utsläpp, den hittills förbrukade budgeten samt återstående budget. Utsläppen antas här minska med en konstant procentandel av föregående års utsläpp. Den vänstra Y-axeln visar utsläpp som procent av 2023. Den högra y-axeln visar utsläppen i ton.

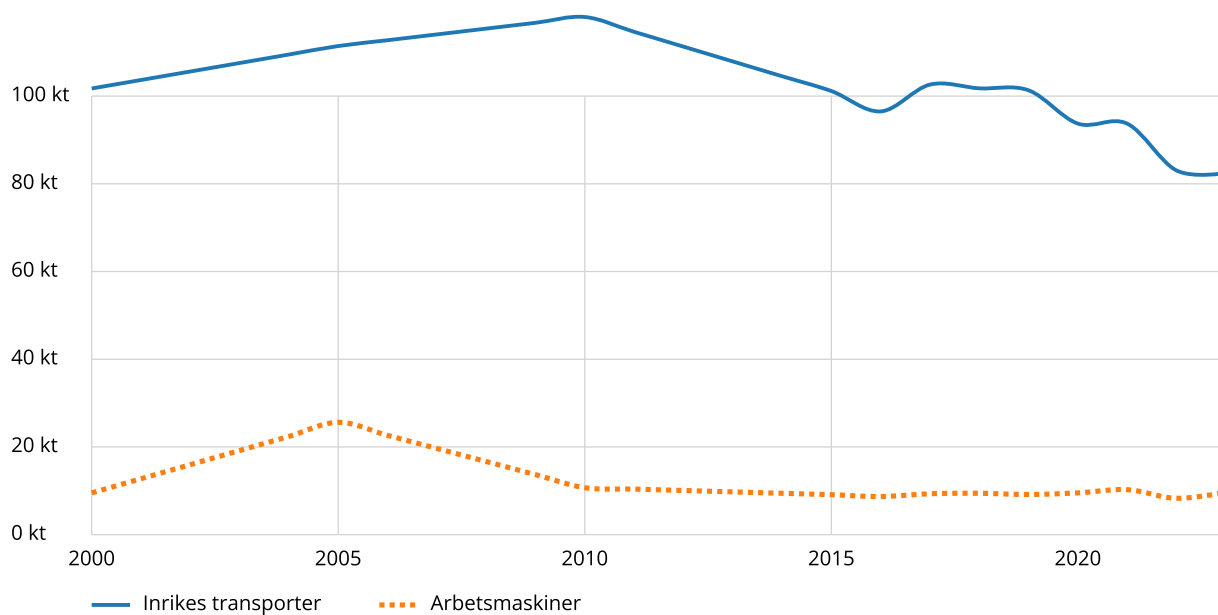
**Figur 6 | Utsläppens nuvarande fördelning per sektor**

Figuren visar hur utsläppen av koldioxid fördelar sig procentuellt mellan sektorerna år 2023, vilket är det senaste året som det finns territoriell publicerad statistik från.



Figur 7 | Utsläppstrend för de största sektorerna

Figuren visar hur utsläppen av koldioxid utvecklats över tid i de största sektorerna fram till 2023, vilket är det senaste året som det finns territoriell publicerad statistik från.



4

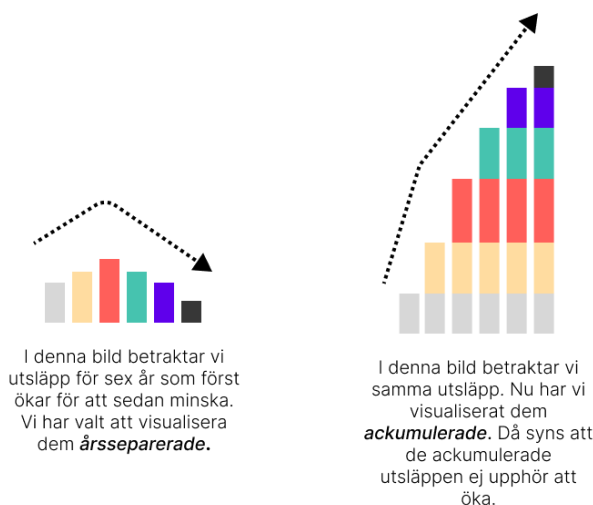
Ett kumulativt perspektiv på utsläppen

Oavsett om du läser denna rapport i egenskap av att vara tjänsteperson inom offentlig förvaltning, politiker eller bara allmänt intresserad så finns det en grundläggande insikt som vi vill skicka med dig: En betydande andel av våra utsläpp av koldioxid ackumuleras i atmosfären. Det innebär att koncentrationen av koldioxid ökar löpande och det är denna koncentration som driver klimatförändringarna. När våra utsläpp av koldioxid minskar, minskar inte koncentrationen av koldioxid i atmosfären. Den ökar bara i en lägre hastighet. Därför måste de fossila koldioxidutsläppen minska drastiskt i ett mycket kort perspektiv (1-3 år) och upphöra helt inom ett till tre decennier om vi ska ha en chans att bromsa klimatförändringarna.

Denna logik är förstås global, men vi måste snabbt erövra metoder för att agera på den lokalt. Rätt använd kan Värnamos koldioxidbudget inspirera till en sådan process inom Värnamo kommuns geografiska område.

Figur 8 | Ökning trots minskning

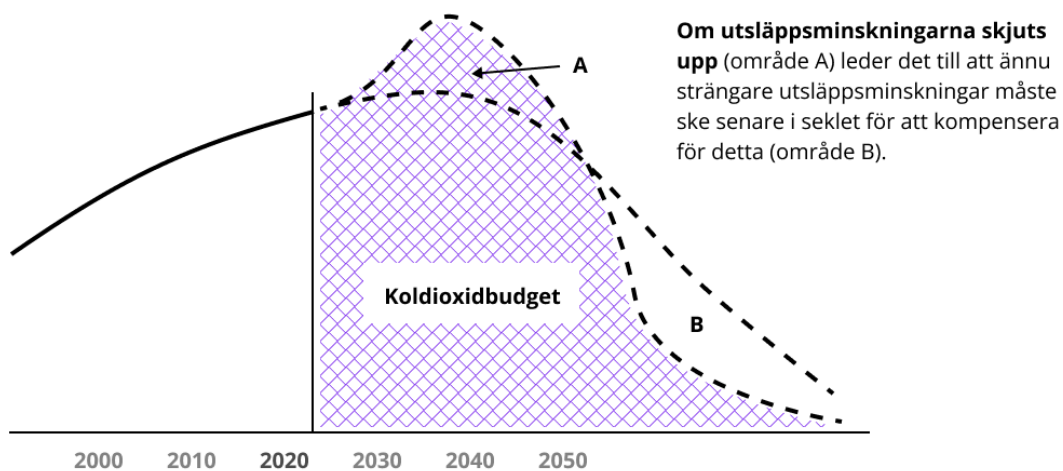
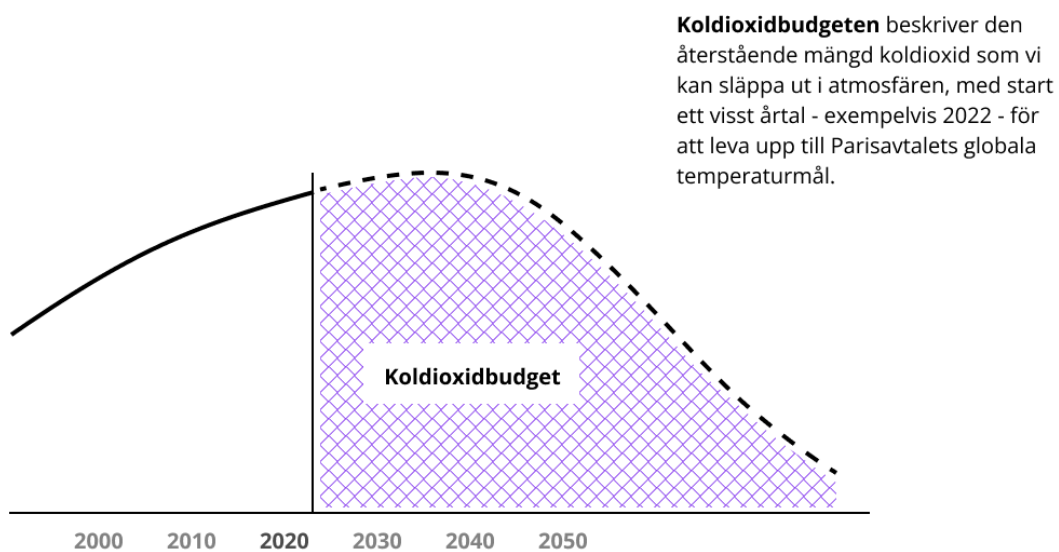
Illustration



4.1 Koldioxid som valuta

Begreppet *koldioxidbudget* har inget med monetära medel att göra, men användandet av ekonomisk terminologi är trots det inte metaforisk. Snarare kan den sägas åberopa den mest ursprungliga betydelsen av ekonomi - *läran om hushållande med begränsade resurser i tillstånd av knapphet*.

I koldioxidbudgeten är koldioxid vår valuta och våra tillgångar begränsade. Därför måste vi lära oss att tänka på vårt återstående utsläppsutrymme i likhet med hur vi tänker kring en vanlig budget – som en begränsad tillgång att förvalta över en bestämd period. Det centrala budskapet är inte den exakta storleken på koldioxidbudgeten eller den exakta utsläppsminskningstakten. Dessa siffror är indikativa och bör användas som hjälpmedel för att förstå utmaningens omfattning. Det centrala budskapet är snarare de insikter som följer av att förvalta en mängd över tid (se illustration nedan).



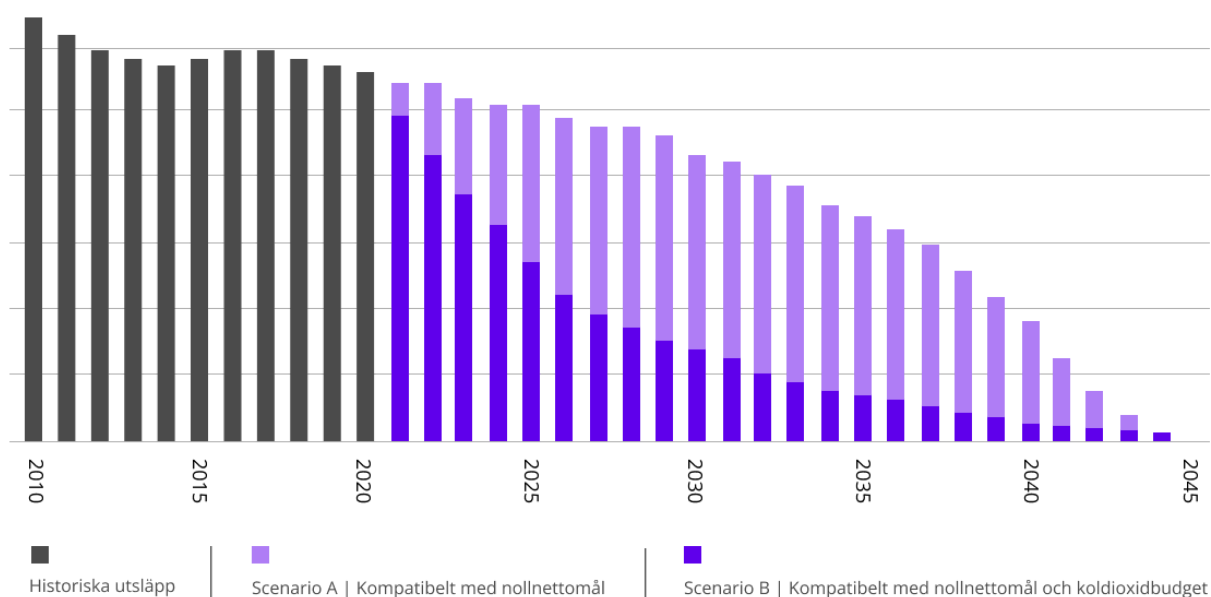
4.2 Att målstyra en mängd

Dagens nationella, regionala och kommunala utsläppsmål tar sikte på att vi ska nå nettonoll vid ett fastslaget målar, exempelvis 2045 i fallet med Sveriges nationella klimatmål. Ett sådant mål styr och reglerar hur stora utsläppen förväntas vara vid ett avlägset målar, ibland med tillägg av en eller två avstämningsplatser – så kallade etappmål. Utsläppsreduktionsmål styr och reglerar däremot inte hur stora samlade utsläpp vi tillåter oss under målperioden som helhet. De styr och reglerar alltså inte våra kumulativa utsläpp av koldioxid över tid.

Med en koldioxidbudget är det tvärtom *att begränsa hur mycket* koldioxid vi släpper ut över tid som *är målet*. Det är i kraft av detta som koldioxidbudgeten speglar logiken i den globala utmaningen – den logik som driver uppvärmningen av jorden, och som vi även bör agera på lokalt. Det är förstås inget hinder att ha ett mer traditionellt utsläppsreduktionsmål, där fokus ligger på ett specifikt målar, men ett sådant mål behöver kompletteras med en koldioxidbudget för att vi ska förankra omställningen vetenskapligt och för att vi via ett kumulativt perspektiv sedan ska förvalta denna mängd klokt.

Figur 10 | Jämförelse mellan utsläppsmål och koldioxidbudget som scenario

Genom att lägga en koldioxidbudget som filter över ett procentuellt mål kan vi se att de två målen kan representera två mycket olika vägar mot samma mål.



För att förankra koldioxidbudgetens logik måste perspektivet arbetas in i hur vi kommunicerar om och planerar den lokala klimatutmaningen. Ett par exempel:

- I tal och skrift: Komplettera tal om *när utsläppen behöver vara nere på noll* med tal om *det resterande utsläppsutrymmet*. Sätt det i perspektiv, exempelvis genom att berätta om hur många år av utsläpp på dagens nivåer som återstår innan er koldioxidbudget är förbrukad.

- Understryk att den utsläppsminskningstakt som budgeten kräver är en färskvara. Om utsläppen minskar i lägre takt än 18.4 % under 2025, så kommer utsläppen behöva minska snabbare åren som följer och datumet för nollutsläpp krypa närmare. Om utsläppen istället minskar snabbare så vinner ni utrymme och tid.

4.3 Koldioxidbudgeten skiftar tidsperspektivet

En konsekvens av att skifta fokus från ett specifikt målar då utsläppen ska upphöra, till en utsläppsvolym att förvalta under samma period, är att betydelsen av tidiga insatser blir uppenbar. Lägg särskilt märke till att den procentuella minskningstakt om 18.4 % som krävs, om utsläppen i Värnamo ska fasa ut inom ramen för koldioxidbudgeten, är en färskvara.

Om utsläppen ligger kvar på dagens nivåer i ett antal år, måste utsläppen minska ännu kraftigare de resterande åren. Om utsläppen ligger kvar på samma nivåer i 5 år, är Värnamos koldioxidbudget helt förbrukad.

Perioden som återstår med bibehållna utsläpp inom ramen för koldioxidbudgeten, ger en tydlig indikation på vikten av omedelbara insatser. Om vi inte kan åstadkomma kraftiga utsläppsminskningar under den närmaste femårsperioden kommer koldioxidbudgeten med stor sannolikhet vara förbrukad långt innan utsläppen är utfasade.

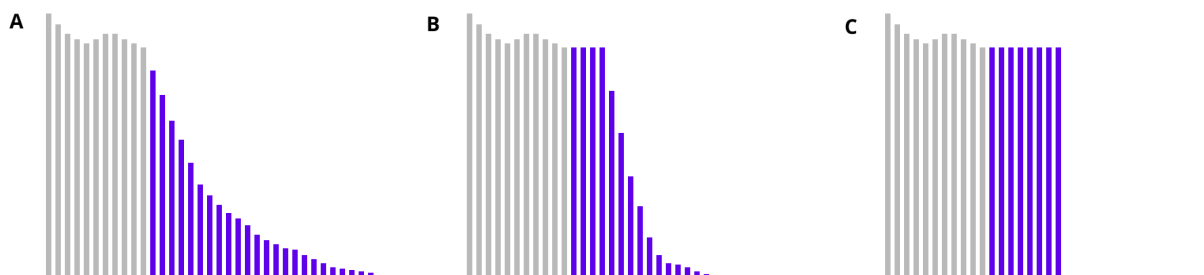
Den som menar allvar med att vilja efterleva Parisavtalet måste därför ta behovet av kraftiga och omedelbara åtgärder på allvar.

Rekommendationer:

- Upprätta periodiska koldioxidbudgetar med kortare tidsspann, om 1-3 år
- Identifiera områden inom vilka omedelbara utsläppsminskningar skulle kunna ske, såväl inom den egna verksamheten som inom det geografiska området.

Figur 11 | En koldioxidbudget behöver förvaltas klokt för att räcka under omställningen

Scenario A till C illustrerar tre olika sätt att förvalta en och samma utsläppsvolym. Ju längre vi väntar med omfattande utsläppsreduktioner, desto kraftigare blir de krävda framtida utsläppsminskningarna, samtidigt som datumet för nollutsläpp kryper närmare.



4.4 Att arbeta i två tidsfönster

Koldioxidbudgeten gör behovet av kraftiga och omedelbara utsläppsminskningar synligt. Vi behöver samtidigt fortsätta att tänka i ett längre perspektiv. På ett par decenniers sikt behöver de fossila koldioxidutsläppen inte bara minska kraftigt, de behöver upphöra helt. Det betyder att vi behöver se en genomgripande strukturomvandling av exempelvis stålindustrin och transportsystemen, vilket kommer att ta tid. Klimatomställningen måste därför planeras i åtminstone två tidsfönster, ett längre om cirka 5 - 10 år och ett kortare om cirka 1 - 3 år. Koldioxidbudgeten visar att vad som kan ske i det längre tidsfönstret beror av vad vi gör i det kortare tidsfönstret, och vice versa.

4.4.1 ETT TIDSFÖNSTER FÖR DEN STÖRRE STRUKTUROMVANDLINGEN

Som samhälle behöver vi det kommande årtiondet genomgå en större strukturomvandling för att få på plats fossilfria energi- industri- och transportsystem. För detta krävs inte sällan innovation, som i fallet med att skala upp en ny processindustri. För att kunna ta fram järn och stål fossilfritt behöver vi dessutom bygga ut den fossilfria energikapaciteten. Denna större strukturomvandling kommer att ta tid och därför kommer det också att dröja innan utsläppen från exempelvis stålindustrin går att fasa ut. Det är samtidigt en omställning som behöver ske om vi ska klara klimatmålen med bibehållen välfärd – om vi ska upprätta ett fossilfritt välfärdssamhälle där vi fortfarande har tillgång till exempelvis stål. Vi behöver alltså känna igen att vissa utsläppskategorier kommer att finnas kvar under en omställningsperiod.

Med en koldioxidbudget för handen behöver vi prognostisera hur stor del av vår återstående koldioxidbudget dessa verksamheter, liksom omställningen av dem, därmed tar i anspråk under målperioden. När vi gör en sådan prognos får vi en bättre förståelse för hur stor del av vår koldioxidbudget som redan är intecknad och hur mycket budgetutrymme vi egentligen har till vårt förfogande – hur stora samlade utsläpp som får ske – inom andra verksamheter som inte måste genomgå en motsvarande strukturomvandling och som vi kan ha teknisk möjlighet att fasa ut redan idag.

Ett kumulativt perspektiv hjälper oss att tänka rätt men också att beräkna detta. Vår specifika koldioxidbudget ger en fingervisning om de ramar vi behöver hålla oss inom; det utsläppsutrymme vi förfogar över.

4.4.2 ETT TIDSFÖNSTER FÖR DIREKTVERKANDE UTSLÄPPSMINSKNINGAR

Med ett kumulativt perspektiv på klimatomställningen framträder också ett mycket starkt samband mellan å ena sidan våra faktiska möjligheter att genomföra denna längre strukturomvandling och å den andra sidan vad vi gör i ett betydligt kortare tidsfönster, om några få år. I korthet kan man säga att ett kumulativt perspektiv på våra utsläpp visar att snabba utsläppsreduktioner de närmast följande 1-3 åren får ett mycket stort inflytande på mängden tid vi har till vårt förfogande i den längre strukturomvandlingen av energi- industri- och transportsystemen.

4.4.3 ATT KNYTA IHOP DE TVÅ PERSPEKTIVEN

Dessa samband – denna både matematiska och naturvetenskapliga logik – framträder först när vi ser att omställningen är kumulativ och när vi försätter oss att reglera en ändlig utsläppsvolym. Man kan säga att alla utsläppen idag liksom i framtiden – hela vägen till nollnettosituationen som vi siktar på – behöver bindas samman och analyseras samlat, både när vi beräknar och visualiserar och ställer upp mål och när vi tittar ut på den värld vi ska ställa om. Det är alltså inte så att snabba eller direktverkande åtgärder för att bromsa utsläppen – som att undvika flyg, resa kollektivt när du kan, spara på el och värme eller återbruka – står i konflikt med att också vidta långsiktiga åtgärder. Tvärtom finns ett samband som visar att bägge måste ske parallellt, men att vi behöver ha en mycket stor förståelse för att de snabba utsläppsminskande åtgärderna är vad som avgör vår framgång i bägge dessa tidsperspektiv och bägge dessa omställningsutmaningar.

5

Koldioxidbudgeten som policyverktyg

När länsstyrelsen, regionen eller kommunen väl har fått sin koldioxidbudget, uppstår frågan om hur den ska användas. Är den ett utsläppsmål, ett underlag för att ta fram sådana eller en kommunikationsprodukt?

I en ideal värld hade koldioxidbudgeten varit en utstakad färdplan ner mot nollutsläpp inom området som budgeten täcker. En sådan färdplan skulle ge en precis och uttömmande beskrivning av vilka utsläpp som olika aktörer har rådighet över. Helst skulle den också innehålla en översikt över effektberäknade åtgärder, sorterade sektorsvis. Med ett sådant verktyg för handen skulle arbetet med koldioxidbudgeten bestå i att sortera in åtgärder efter storleksordning, kostnad och tid i ett schema, fördela dem till rätt aktörer, vilka sedan skulle kunna följa schemat systematiskt ner mot nollutsläpp. Det finns dock flera skäl till varför koldioxidbudgeten inte är – och aldrig kommer att bli – ett sådant verktyg. Här är tre:

- Koldioxidbudgeten är beräknad för ett geografiskt område. Den statistik som ligger till grund för budgeten visar var fossila utsläpp sker rent fysiskt, men inte vem som är ansvarig för dem. Länsstyrelse, region och kommun har inte obefintligt, men likväl begränsad, rådighet över dessa utsläpp. Om utsläppen ska minska i den takt som koldioxidbudgeten kräver behövs bred samverkan mellan såväl olika aktörer inom det geografiska området (kommun, region, län, näringsliv, civilsamhälle och allmänhet), som mellan olika nivåer av offentlig förvaltning (kommun, region, länsstyrelse, andra myndigheter och inte minst stat).
- De fossila utsläppen som sker fysiskt i Värnamo är inte de enda utsläppen som kräver åtgärder. Klimatomställningen behöver även ta hänsyn till konsumtionsutsläpp, biogena utsläpp och upptag, samt andra växthusgaser.

- Många av de åtgärder som är nödvändiga eller värdefulla för att fasa ut utsläppen går inte att effektberäkna. Effektberäknade åtgärder – när sådana är möjliga att beräkna – är framförallt användbara inom väl avgränsade projekt (för en särskild sektor eller verksamhet). Att lyckas minska de *totala* utsläppen i den takt som koldioxidutsläppen kräver är istället, till stor del, en kvalitativ utmaning: Koldioxidbudgetens centrala budskap behöver kommuniceras, förankras, integreras, för att sedan implementeras brett hos alla aktörer inom en kommun, en region eller i ett län. Detta behöver ske såväl inom de samhällsförvaltande organisationerna som i det geografiska området som helhet.

Om koldioxidbudgeten alltså inte är en utstakad färdplan, vad är den då? Och hur ska den användas?

5.1 Koldioxidbudgeten som kompass

Koldioxidbudgeten ger en tydlig indikation om inom vilket tidsspann och med vilka proportioner utsläppen behöver minska inom ett specifikt geografiskt område, om vi där ska bidra till att Parisavtalet efterlevs. Dessa slutsatser kan och bör tillämpas brett, även på utsläpp som av ett eller annat skäl inte ingår i det statistiska urval som ligger till grund för koldioxidbudgeten. Bildligt uttryckt bör vi alltså använda koldioxidbudgeten som en kompass som pekar ut den riktning som den globala klimatkrisen kräver av den lokala klimatomställningen; en kompass som gäller för alla aktörer och alla typer av koldioxidutsläpp i ett visst geografiskt territorium.

Utöver kompassen behöver vi en karta. Vilka nyckelaktörer finns i just Värnamo? Vilka centrala roller har dessa olika aktörer för omställningen? Hur kan de samverka? Hur bör kommunen, regionen eller länsstyrelsen gå tillväga för att underlätta denna breda strukturomvandling? Finns det verksamheter som släpper ut men samtidigt erbjuder viktig samhällsnytta och som kanske bör få ett större utsläppsutrymme än andra?

I det här kapitlet ska vi ge förslag på hur länsstyrelser, regioner och kommuner kan ta med sig koldioxidbudgetens övergripande logik och tillämpa den i arbetet med klimatomställningen, såväl inom sina egna organisationer som i det geografiska område som koldioxidbudgeten täcker.

5.1.1 STATISTISKA SYSTEMGRÄNSER OCH ANSVAR FÖR UTSLÄPPEN

Koldioxidbudgetens i huvudsak territoriella systemgränser återspeglar inte alltid var rådheden över utsläppen finns. Utsläpp från en stor motorväg som korsar ett län eller en kommun bokförs exempelvis i områdets budget, trots att varken länsstyrelsen, regionen, eller kommunen har någon större rådhed över det statliga vägnätet. Den ligger främst hos Trafikverket. Skulle ett produktions- eller konsumtionsperspektiv tillämpas på samma utsläpp så skulle istället viss befintlig rådhed osynliggöras. Regionen och kommunen har exempelvis inflytande över kollektivtrafiken i länet, vars funktion påverkar såväl invånares som besökares resbeteende.

Ett territoriellt perspektiv täcker inte heller alla områden där länsstyrelsen, regionen och kommunerna faktiskt har rådhed: Utsläpp från el- och värmeproduktion bokförs där den produceras, inte där den används. Minskad el- och värmeanvändning (energieffektivisering) är samtidigt ett centralt verktyg för att minska utsläppen för såväl länsstyrelsen som regionen och kommunen, oavsett var de fysiska utsläppen från denna användning sker. En liknande logik gäller så kallade konsumtionsbaserade utsläpp i allmänhet.

Dessa synbara konflikter mellan olika sätt att bokföra utsläpp följer från själva idén att fördela en global koldioxidbudget till lokal nivå: En enskild utsläppspost ska bokföras på en plats, inte flera. Både ansvar och rådhed över utsläppen faller dock alltså ofta på flera parter gemensamt, snarare än att fördelas mellan dem.

Att beräkningen av en koldioxidbudget kräver enhetliga statistiska systemgränser som inte alltid motsvarar gränserna för ansvar och rådighet får dock inte skymma sikten för dess egentliga värde och budskap: att visa på omfattning av och tidsramar för de utsläppsminskningar som faktiskt måste ske om vi ska lyckas efterleva Parisavtalet. Koldioxidbudgeten visar även att vi behöver etablera ett kumulativt perspektiv när vi planerar och följer upp koldioxidutsläpp. Det är omfattningen, tidsramarna och detta kumulativa perspektiv vi ska ta med oss och tillämpa i vårt klimatomställningsarbete, oavsett om vi är en kommun, region, länsstyrelse, förening, förvaltning eller ett företag. Och detta arbete behöver omfatta alla typer av utsläpp av koldioxid, också de som ligger utanför de statistiska systemgränser som Värnamos koldioxidbudget är beräknad utifrån.

5.1.2 TRE TYPER AV RÅDIGHET

En ofta tillämpad modell för att tänka kring en organisations handlingsutrymme relativt utsläppen i ett geografiska område utgår från olika typer av rådighet:

1. Direkt rådighet

Utsläpp som minskar som en direkt följd av vad organisationen gör

2. Indirekta rådighet genom styrmedel

Utsläpp som kan minska genom att organisationen underlättar beteendeförändring hos andra

3. Indirekt rådighet genom kommunikation

Utsläpp som kan minska till följd av att organisationen bidrar till ökad medvetenhet hos – och samverkan mellan – aktörer inom det geografiska området

En organisation har **direkt rådighet** relativt sin egen verksamhet, exempelvis el- och värmeanvändning i egna lokaler och byggnader, egen el- och värmeproduktion, vilket bränsle som används i organisationens egna fordon, eller organisationens konsumtionsbaserade utsläpp.

En organisation har **indirekt rådighet genom styrmedel** över vissa utsläpp inom området. Kollektivtrafik och cykelvägar kan byggas ut eller förbättras, laddinfrastruktur för eldrivna fordon kan byggas ut, cirkulär ekonomi kan underlättas, regler för upphandling kan premiera lägre kumulativa utsläpp etc.

En organisation kan också påverka utsläppen **indirekt genom kommunikationsinsatser**. Här ska kommunikation tolkas brett, det vill säga inkludera såväl ren information om utmaningen som koldioxidbudgeten beskriver som initierad samverkan mellan olika aktörer. Hit räknas också ett långsiktigt och visionärt arbete med att beskriva vägen mot, och värdet av, det fossilfria välfärdssamhället.

5.2 En koldioxidbudget för det geografiska området

Enligt Värnamos koldioxidbudget behöver alltså utsläppen inom det geografiska området minska med 18.4 % om året med start 2025. Rådigheten över dessa utsläpp är dock utspridd såväl horisontellt (över olika typer av aktörer inom området) som vertikalt (mellan olika nivåer av offentlig förvaltning såsom kommun, region, länsstyrelse och andra statliga myndigheter).

Olika nivåer av förvaltning (länsstyrelse, region och kommun) kan använda sin indirekta rådighet – olika styrmedel och kommunikationsinsatser – för att motivera och underlätta för andra aktörer att agera klimatsmart. Men att förutse faktiska, kvantitativa, effekter på utsläppen av sådana indirekta åtgärder är praktiskt taget omöjligt.

För att sikta på utsläppsminskningar av den storleksordning som Värnamos koldioxidbudget medför behöver vi alltså dels hitta former för samverkan mellan olika aktörer, och dels ta fram metoder för att identifiera adekvata åtgärder.

Utan att göra anspråk på att erbjuda en komplett verktygslåda vill vi gå igenom några perspektiv som vi tror kan vara värdefulla i detta arbete.

5.2.1 FORMULERA EN AVSIKTSFÖRKLARING OCH KOMMUNICERA DEN

Klimatutmaningen kräver klimatledarskap. Vare sig en länsstyrelse, region eller kommun kan på egen hand se till att koldioxidutsläppen minskar i den takt som koldioxidbudgeten kräver inom det geografiskt område man är satta att förvalta. Man kan däremot förmedla kunskap och initiera processer för att underlätta omställningen. Några frågor att ställa sig:

- Hur har vi för avsikt att använda koldioxidbudgeten i vår organisation?
- Vilka kanaler använder vi för att kommunicera koldioxidbudgetens centrala innehåll samt vår vidhäftande avsiktsförklaring?

I valet av avsiktsförklaring relativt koldioxidbudgeten och dess tidsramar tror vi att det är viktigt att känna igen att koldioxidbudgeten beskriver en kris, eller ett nödläge. Detta framgår inte minst av att koldioxidbudgeten är slut om 5 år, ifall utsläppen fortsätter som idag. Det behöver alltså kommuniceras att det finns en begränsad kvarvarande mängd utsläpp att förvalta, och att det är bråttom att komma igång.

För att en bred allmänheten ska motiveras att bidra enligt en krishanteringslogik är det dock avgörande att världen runt omkring dem - och inte minst de samhällsförvaltande institutionerna - agerar på ett sätt som motsvarar en sådan förståelse.

Med en annan kris i färskt minne (Covid 19-pandemin) har länsstyrelser, regioner, kommuner och städer erfarenhet av vad det innebär att kommunicera brett kring en situation som kräver att allmänheten förändrar sitt beteende. I fallet med pandemin handlar budskapen om att hålla avstånd, tvätta händer, stanna hemma vid symtom och undvika större folksamlingar. Frågor vi bör ställa oss:

- Vilka är klimatkrisens budskap att samlas kring?
- Hur och var ska dessa kommuniceras?

5.2.2 ANALYSERA ORGANISATIONENS ROLL FÖR OMSTÄLLNINGEN

Lika lite som en ekonomisk budget endast är en angelägenhet för ekonomiavdelningen, är koldioxidbudgeten angelägenhet enbart för de som jobbar med klimat- och energifrågor. Omfattningen och tidsramarna för den nödvändiga omställning som koldioxidbudgeten visar behöver hanteras inom samtliga verksamhetsområden i Värnamo.

Utsläppen från många verksamheter behöver förstås minska, men magnituden av omställningen kräver också en djupare analys av vilken roll enskilda organisationer och aktörer, liksom deras olika verksamheter, har för omställningen i stort.

Inte sällan sätts frågor som rör social och ekonomisk hållbarhet i motsats till frågor som rör ekologisk hållbarhet och klimat. Ofta hör vi att dessa olika områden konkurrerar om samma begränsade resurser. Vi tycker dock att konkurrensperspektivet som regel är missvisande. Den snabba omställning som koldioxidbudgeten kräver förutsätter integration mellan samtliga dimensioner av hållbarhet. Donutmodellens budskap från kapitel 2 - att vi behöver leva inom de planetära gränserna samtidigt som vi tillgodoser människors trygghet och välfärd - är även tillämpbart lokalt.

Vilken roll spelar de sociala trygghetssystemen (skola, vård, omsorg) för en förankring av den omställning som behövs? Vilken roll kan ett stort lokalt utbud på koldioxidsnåla aktiviteter ha för inverkan på utsläppen, som exempelvis ett rikt utbud av kultur- och naturupplevelser? Hur skapar vi en infrastruktur som premierar en lokal cirkulär ekonomi? Hur skapar vi förutsättningar för näringslivets anpassning till framtidens krav på klimatneutrala och hållbara produkter och tjänster?

Rekommendation:

- Analysera vilken huvudsaklig roll er organisation och enskilda verksamheter har för omställningen i stort.

5.2.3 TILLÄMPA ETT RÄTTVISEPERSPEKTIV

I arbetet med en koldioxidbudget bör vi också ha i åtanke att precis som ansvaret för utsläppen bör fördelas med hänsyn tagen till olika förutsättningar mellan länder, bör också ansvaret för utsläppen fördelas olika mellan olika befolkningsgrupper inom länder, län och kommuner. Den enskildes anspråk på koldioxidbudgeten är tydligt relaterat till inkomst (Oxfam Sverige, 2020). Den som tjänar mer, reser mer, konsumerar mer och orsakar större utsläpp. Den som tjänar mer har dessutom bättre förutsättningar att påverka storleken på sina utsläpp genom den ökade valfrihet som ekonomiska resurser medför. Det är därför viktigt att försöka rikta olika åtgärder och kommunikationsinsatser till olika målgrupper. Frågor vi bör ställa oss:

- Vilka olika förutsättningar har olika målgrupper att påverka utsläppen?
- Hur riktar vi rätt budskap till rätt målgrupp?

5.2.4 TA FRAM EN VISION OCH KOMMUNICERA DEN

Att kommunicera betydelsen av kraftiga och omedelbara utsläppsreduktioner är viktigt. Men det är också viktigt att understryka att det fossilfria samhället inte är en dystopi. Tvärtom!

Vi siktar exempelvis mot samhällen med effektivare och renare kommunikationer. Det medför i sin tur renare luft, vilket leder till bättre hälsa. Och med mer närproducerad och förnybar el och värme kommer våra samhällen bli såväl kostnadseffektivare som säkrare, vilket inte minst visas av nutidens pågående konflikter och oroshärdar.

Vi kommer vidare att äta mer närproducerad mat, vilket givet rätt styrmedel kan medföra såväl en levande landsbygd och starkt lokalt näringsliv, som grönare städer med fler stadsodlingar. Maten bär vi hem i återbrukbara förpackningar. Våra kläder, möbler och teknikprylar kommer att vara tillverkade av återanvända material och vara gjorda för att hålla. Vi kommer att reparera och vårda mer än att slita och slänga.

Nya hus och bostadsområden kommer ofta att byggas i trä och helst vara driftmässigt klimatpositiva. För att fånga upp koldioxid kommer vi få se grönare städer och samhällen. Landområden utanför städerna kommer att restaureras med rikare djur och växtliv som följd.

Alla dessa omställningsprocesser kommer att generera arbetstillfällen, både i städer och på landsbygden och resultatet av den visserligen svår klimatomställningen är i många fall att livskvaliteten i våra samhällen växer.

Rekommendation:

- Bjud in en bredd av aktörer i Värnamo och ta fram en gemensam vision om Värnamos hållbara framtid.

5.2.5 TILLÄMPA BACKCASTING

Att försöka förutse vilka effekter som olika åtgärder har på utsläppen är alltid komplicerat och i många fall omöjligt. Just därför kan det vara värdefullt att vända på ordningen i prognosen, det vill säga att utgå från det tillstånd vi vill uppnå och ställa oss frågan hur vi tog oss dit? När vi gör det tillämpar vi *backcasting* - en metod som blir allt vanligare för att ta sig an hållbarhetsutmaningar av olika slag.

Tillämpat på en koldioxidbudget innebär backcasting att vi föreställer oss att de totala utsläppen för en viss sektor och/eller för en viss period begränsas till koldioxidbudgetens ramar. Vi ställer oss sedan frågan vad som föranledde att så skedde. Vilka utsläpp minskade? När och hur mycket? Vem gjorde vad? Vad fick dem att göra det? Vad skapade motivationen?

En fördel med att tillämpa backcasting är att såväl nödvändiga direkta åtgärder, som relationer mellan direkta och indirekta åtgärder av olika slag, blir synliga. Här är ett exempel:

Låt säga att vi gör en färdplan där en viss andel människor väljer bort bilen för ett kollektivt alternativ under en viss period. Den direkta åtgärden är då olika individers val. De yttre skäl som föranleder dessa val kan dock inkludera en mängd indirekta åtgärder och många aktörer. Kanske sätter länsstyrelsen ett projekt för att öka det kollektiva resandet inom länet? Kanske genomför regionen förbättringar av kollektivtrafiken (tätare turer, lägre priser)? Kanske går vissa arbetsgivare med på att inkludera pendling på tåg i arbetstiden? Kanske gör kommunen det till sin uppgift att undersöka, analysera och kommunicera vad som skulle få fler att välja bort bilen för ett kollektivt alternativ i den enskilda kommunen? Genom att föreställa oss fullständiga scenarion blir det lättare att få syn på vilka faktiska direkta åtgärder som behöver komma till stånd, men också vilka relationer olika aktörer har – eller behöver ha – till olika direkta åtgärder. Det kan hjälpa oss att känna igen vilka aktörer vi behöver samverka med, och hur. Med andra ord tillåter en backcasting-process oss att utforska vilka olika typer av rådighet vi kan tillämpa på olika områden i det sammansatta skeende som omställningen mot fossilfrihet behöver vara.

5.2.6 IDENTIFIERA FOKUSOMRÅDEN

För att koldioxidbudgetens abstrakta budskap ska kunna omsättas i konkret handling behöver vi ibland segmentera koldioxidbudgeten i tid och rum. Med andra ord behöver vi avgränsa enskilda utsläppskällor och tidsspann och hantera dessa som separata koldioxidbudgetar. Genom att titta på a) specifika utsläppskällor, b) samma källors årliga utsläppsmängd, samt c) dessa källors utsläppsbudget inom en avgränsad period kan vi omvandla den sammansatta utmaning som koldioxidbudgeten ställer oss inför till konkreta delmål. Dessa delmål är i sin tur utmärkta utgångspunkter för backcasting-processer.

Exempel: En periodisk koldioxidbudget för personbilstrafiken

Att minska utsläppen från personbilstrafiken är en avgörande utmaning i så gott som alla län, städer och kommuner. Dessa utsläpp är dessutom intressanta eftersom de har en potential att minska i stor omfattning i närtid. Det beror inte minst på att många fossildrivna bilresor skulle kunna väljas bort för ett annat resealternativ, givet rätt förutsättningar.

För att närma sig frågan hur utsläppen från personbilstrafiken skulle kunna minska i närtid, kan upprättandet av en periodisk budget för personbilstrafiken bli användbar.

Vi upprättar en sådan periodisk budget genom att:

1. Utgå från storleken på senaste årsutsläpp från personbilstrafiken (exempelvis utifrån det data som redovisas under [sektorn Inrikes transporter i Värnamos digitala koldioxidbudget](#))

2. Bestämma vilket tidsspann den periodiska budgeten ska löpa över. Kanske ett, två eller tre år?
3. Fastställa i vilken takt utsläppen ska minska årligen under perioden. Denna takt kan vara den utsläppsminskningstakt som krävs av Värnamos koldioxidbudget totalt. Den kan också vara lägre, om utsläppen förväntas minska snabbare i en senare period, eller högre, om utsläppsminskningarna antas kompensera för lägre utsläppsminskningar i en annan sektor.

Genom att anta att utsläppen från personbilstrafiken minskar i den fastställda takten under den valda perioden kan vi räkna ut årliga utsläppsutrymmen för personbilstrafiken under perioden. Summan av dessa årliga utsläppsutrymmen utgör en periodisk koldioxidbudget för personbilstrafiken. En sådan periodisk budget kan i sin tur tjäna som utgångspunkt för en backcasting-process, gärna i samråd med andra aktörer.

Exempel: Låt säga att vi föresätter oss att vi redan under det innevarande året (2025) minskar utsläppen från personbilstrafiken i det geografiska området i den takt som krävs av koldioxidbudgeten totalt (18.4 % per år). Vi kan då gå vidare till att bryta ner utmaningen i ännu mer konkreta frågor: Hur stor del av utsläppen uteblir till följd av bränslebyte (el, biobränsle, vätgas)? Hur stor del uteblir till följd av byte till cykel? Kollektivt alternativ? Inställd resa? Vad föranledde de antagna bränslebytena, bytena av transportsätt, och de inställda resorna? Vem gjorde vad? Och vad gjorde vi från vår sida för att underlätta?

5.2.7 TÄNK UTANFÖR BUDGETBOXEN

Det finns en rad exempel på åtgärder som kan vara centrala för att minska mängden koldioxidutsläpp, men vars effekter faller utanför Värnamos koldioxidbudgets statistiska systemgränser (se kapitel 2). Här är ett axplock av sådana exempel:

- Främja återbruk av konsumtionsartiklar (påverkar konsumtionsbaserade utsläpp)
- Återställa våtmarker (påverkar biogena utsläpp)
- Minska andelen cement i nybyggnation (påverkar utsläpp från cementframställning)
- Öka mängden egenproducerad förnybar el och värme (påverkar utsläpp från el och värmeproduktion generellt genom att förstärka utbudet)

I en prioritering av vilka åtgärder som länsstyrelsen, regionen, eller kommunen ska arbeta med är det viktigt att alltid prioritera klimatnyttan. Det innebär att vi behöver tänka utanför de specifika systemgränser som används för att följa upp koldioxidbudgeten, eller andra utsläppsmål. För att avgöra klimatnyttan bör vi dock ta med oss koldioxidbudgetens kumulativa perspektiv in i prioriteringen, samt ha värdet av tidiga insatser i åtanke.

5.2.8 SAMVERKA

Sist men inte minst anser Klimatsekretariatet att samverkan är av helt avgörande betydelse för att lyckas efterleva en koldioxidbudget. Detta kan tyckas självklart men kan ändå vara värt att understryka. För att sätta fart på klimatomställningen behöver olika aktörer bjudas in i gemensamma processer av alla de slag som beskrivs ovan.

Alla som behövs för att göra omställningen verklig behöver få chans att tycka till om hur koldioxidbudgeten ska användas och kommuniceras, och inte minst om hur utsläppen ska minska i den takt som krävs.

Rekommendation:

- Bjud in näringsliv, civilsamhälle och en bredare allmänhet till samråd om koldioxidbudgeten, dess innehåll och implikationer.
- Hitta former för samverkan över tid, så att arbetet kan följas upp.
- Initiera backcasting-processer med koldioxidbudgeten som utgångspunkt, och bjud in olika typer av aktörer att delta. Be om förslag på vad som kan göras. Sträva efter att ta fram konkreta åtgärder och åtaganden från en bredd av aktörer: länsstyrelse, region, kommun, näringsliv och civilsamhälle.

5.3 Att omsätta koldioxidbudget i den enskilda verksamheten

En vanlig fråga från tjänstepersoner, politiker och lokala näringsidkare är hur koldioxidbudgeten ska användas för att reglera de utsläpp som den egna verksamheten orsakar. Det övergripande svaret är att arbetet med en lokal koldioxidbudget är, och bör vara, en kvalitativ process.

Koldioxidbudgeten indikerar omfattningen och tidsramarna för den omställning som behöver ske lokalt om vi ska efterleva Parisavtalet. En enskild organisation behöver i första hand utvärdera sin roll för att åstadkomma en sådan lokal förändring. Ofta kan det förstås handla om att minska utsläppen från den egna verksamheten, men inte alltid. I vissa fall kanske utsläppen till och med behöver öka för att utsläppen från andra verksamheter ska minska.

Vi behöver alltså utvärdera organisationens eller verksamhetens roll i den större och gemensamma strukturomvandlingen till det fossilfria välfärdssamhället. Det är en sammansatt analys eller strategi som vi behöver göra, där vi tar hänsyn till hur stor samhällsnytta olika verksamheter producerar, hur dessa verksamheter samspelar med, och ibland påverkar, varandras utsläpp av koldioxid och där vi såklart behöver ha den samlade ambitionen på systemnivå att få tillstånd den förändring som koldioxidbudgeten visar är nödvändig.

I avsnittet som följer ska vi gå igenom några överväganden som kan stödja den enskilda organisationens utvärdering av sitt bidrag till att hålla koldioxidbudgeten.

5.3.1 EN EGEN KOLDIOXIDBUDGET FÖR ORGANISATIONEN?

Inte sällan får Klimatsekretariatet frågan huruvida den regionala koldioxidbudgeten kan brytas ner till specifika verksamheter och organisationer, exempelvis kommunens, regionens eller ett enskilt företags verksamhet. Kan man med den regionala koldioxidbudgeten som utgångspunkt räkna ut en koldioxidbudget för en organisation eller enskild verksamhet?

Svaret är ofta nej men ibland ja.

De svårigheter som uppstår när vi vill upprätta koldioxidbudgetar för enskilda verksamheter eller aktörer inom en kommun, en region eller ett län handlar inte i första hand att utsläppen från enskilda verksamheter sällan håller sig inom koldioxidbudgetens territoriella ramar, det vill säga inom samma statistiska systemgränser. Som tidigare påpekat bör vi, oavsett hur de statistiska systemgränserna löper, använda koldioxidbudgeten som en kompass som pekar ut omfattning och tidsramar för klimatomställningen. Vi kan alltså anta att omställningstakten som koldioxidbudgeten indikerar gäller även indirekta eller konsumtionsbaserade utsläpp.

Det svåra med att beräkna koldioxidbudgetar för enskilda verksamheter och aktörer inom ett territorium är snarare att medan koldioxidbudgeten är ett värdefullt verktyg för att peka ut och kommunicera omfattningen och tidsramarna för klimatomställningen inom ett geografiskt område, så är den ett otillräckligt verktyg för verksamheter vars omfattning fluktuerar. (Se nästa stycke.)

Verksamheter som växer och krymper

Låt säga att det finns två byggfirmor som verkar i Värnamo. Den ena heter Gröna Byggare är ett innovativt företag som lyckats sänka sitt CO₂-avtryck per bygd kvadratmeter genom att använda hållbara metoder och material. Den andra, som heter Betong Bygg, tillämpar istället konventionella byggmetoder med höga koldioxidavtryck. Om Gröna Byggare skulle vinna marknadsandelar från Betong Bygg skulle det ha en positiv påverkan på Värnamos territoriella koldioxidbudget, eftersom fler hus skulle byggas med moderna och gröna metoder och material. För Värnamo som helhet vore det önskvärt och klimatpositivt. Men om Gröna Byggare samtidigt arbetar med en egen koldioxidbudget skulle de, trots sina moderna metoder och lägre utsläpp per byggd kvadratmeter, likväl förbruka denna snabbare när de vinner marknadsandelar och expanderar sin verksamhet. En koldioxidbudget för Gröna Byggares egna verksamhet bygger alltså in ett missvisande incitament.

Logiken som exemplet illustrerar rör alla verksamheter som kan krympa eller växa. Exemplet synliggör att det är viktigt med ett samlat systemperspektiv på den lokala klimatomställningen där vi känner igen hur olika verksamheter substituerar varandra och tar hänsyn till hur de samlade utsläppen, men också samhällsservice och samhällsnytta, sitter samman.

Trots att en egen koldioxidbudget inte är ett lämpligt verktyg för organisationer med fluktuerande verksamhet kan dock samma organisationer ha stor nytta av Värnamos koldioxidbudget! En lokal byggfirma både kan och bör fundera över hur denne kan minska utsläppen från sin verksamhet i linje med Värnamos koldioxidbudget. Och det är viktigt att de förstår och försöker tillämpa ett kumulativt budgetperspektiv, där de exempelvis känner igen det stora värdet av att implementera utsläppsminskande åtgärder i närtid.

På detta område kan offentliga myndigheter också vara enskilda verksamheter behjälpliga. I rapporten [Klimartfärdplan Uppsala – Modul Bygg och anläggning](#) (Rahm, Gröndal och Jedland, 2021) har kommunen låtit beräkna hur stora utsläppen får vara per byggd kvadratmeter vid olika år, om utsläppen från byggnation ska minska i den takt som kommunens koldioxidbudget kräver. Ett sådant dokument är en utmärkt vägledning för såväl arkitekter som byggherrar som verkar i Värnamo.

Har verksamheten potential att substituera utsläpp?

Som vi sett i stycket ovan kan det viktigaste klimatarbetet i vissa fall handla om andra saker än ett strikt fokus på minskade egna emissioner. Utsläpp från vissa verksamheter kan till och med behöva öka för att andra utsläpp ska minska. Kollektivtrafiken är ett annat och illustrerande exempel: Även om stora delar av kollektivtrafiken är fossilfri så är det rimligt att anta att en kraftig ökning av det kollektiva resandet kommer att resultera i ökade utsläpp från kollektivtrafiken. Samtidigt är det minst lika troligt att ett ökat kollektivt resande är ett viktigt verktyg för att minska utsläppen från privatbilismen, som är en betydligt större källa till utsläpp. Att försöka minska utsläppen från kollektivtrafiken i den takt som koldioxidbudgeten pekar ut för Värnamo totalt sett är därför sällan en god idé.

En rimligare användning av koldioxidbudgeten är att försöka uppskatta hur stor andel av biltrafiken som kollektivtrafiken kan substituera de kommande åren, samt vilka åtgärder som har potential att åstadkomma det. Om utsläppen från fossila bilresor exempelvis ska minska 20 % nästa år så behöver 20 av 100 personbilsresor utebli. Hur många av dessa behöver bli en kollektiv resa? Hur åstadkommer vi en sådan förändring?

Man kan också ta fasta på antalet fossila fordon i drift, eller antalet körda mil med fossila fordon inom kollektivtrafiken, och sträva efter att minska dessa i enlighet med koldioxidbudgetet. Då upprättar man ett rimligt incitament som inte handlar om att skära ner på själva kollektivtrafiken utan att göra densamma fossilfri.

Sker minskade utsläpp på bekostnad av social hållbarhet?

Hur får vi människor att både tolerera och bidra till stora förändringar? De flesta kan nog vara överens om att ökad misstro och otrygghet inte kommer att gynna den omställning som krävs. Om människor å andra sidan upplever att samhället ser deras framtid som värd att investera i, kan acceptansen för omställningsåtgärder öka. En fungerande vård, omsorg, skola och övrig offentlig service kan spela en avgörande roll för att öka acceptansen och förtroendet för omställningsåtgärder som ställer höga krav på förändrat beteende.

Bevarad eller utökad samhällsservice behöver förstås inte innebära ökade utsläpp. Tvärtom behöver utsläppen minska även på dessa områden. Vi bör dock som regel undvika att tumma på samhällsservice med motivationen att vi vill minska utsläppen från samma verksamheter. Istället behöver vi se till en större helhet – en helhet där vi strävar efter att bygga gröna välfärdssamhällen som fungerar.

5.3.2 NÄR EN KOLDIOXIDBUDGET PASSAR

Ofta kan och bör likväl koldioxidbudgetens centrala slutsatser tillämpas direkt på utsläpp från enskilda verksamheter.

Nedan går vi igenom de övergripande stegen för att etablera en koldioxidbudget för en enskild organisation, med stöd av koldioxidbudgeten för det geografiska området.

Inventera koldioxidutsläpp från verksamheten

För den verksamhet som ännu inte har en struktur för inhämtning av data på plats rekommenderar vi att koldioxidutsläppen inventeras utifrån följande kategorier (ej att förväxla med de tre typerna av rådgivning listade i föregående stycke):

1. **Direkta utsläpp** (fysiska utsläpp från den egna verksamhetens fordon och anläggningar)
2. **Indirekta utsläpp till följd av energianvändning** (utsläpp till följd av användning av extern producerad el och värme i den egna verksamheten).
3. **Utsläpp som sker till följd av varor och tjänster som organisationen och dess verksamheter konsumerar** (mat, möbler, resor, teknikprodukter, etc.)

Något förenklat kan vi säga att en organisation har direkt rådgivning över koldioxidutsläpp som faller under kategorierna ovan, det vill säga utsläppen påverkas direkt av organisationens beslut. Av dessa är det endast kategorin direkta utsläpp som helt faller under de systemgränser som ligger till grund för beräkningen Värnamos koldioxidbudget, men det behöver inte bekymra oss. Vi kan på goda grunder anta att även andra utsläpp behöver minska i minst samma takt som utsläppen inom länet som territorium.

Beräkna en intern koldioxidbudget för verksamheten

Givet en inventering av koldioxidutsläpp av kategorierna 1 till 3 ovan, kan de olika volymerna läggas samman för att ge en bild av hur stora koldioxidutsläpp en enskild verksamhet orsakar i dagsläget. Från antagandet att dessa utsläpp ska minska i samma takt som utsläppen i Värnamo kommuns geografiska område (18.4 % om året), kan en förenklad men användbar intern koldioxidbudget beräknas enskilda organisationer och verksamheter.

1. Bestäm en målperiod som den interna koldioxidbudgeten ska gälla för (exempelvis 2025-2040).

2. Utgå från de senaste tre till fem årens genomsnittliga utsläpp och beräkna den budgeterade storleken på resterande års utsläpp genom att anta att de varje år ska minska med 18,4 % från den genomsnittliga nivån.
3. Addera alla årsbudgetar inom perioden

Resultatet av att gå igenom steg 1 till 3, är en intern koldioxidbudget för utsläppen från verksamheten under den valda målperioden.

Planera åtgärder, implementera och följ upp

När en organisation väl har beräknat sin interna koldioxidbudget bör åtgärder för att minska utsläppen identifieras och effektberäknas med syftet att addera upp till den minskningstakt som koldioxidbudgeten kräver. Förslagsvis arbetar man då med två tidsfönster parallellt. I ett längre tidsfönster identifieras åtgärder som – om de implementeras i närtid – medför utsläppsminskningar på 3-10 års sikt. I ett kortare tidsfönster om 1-3 år identifieras åtgärder som kan genomföras med relativt direkt påverkan på utsläppen.

I arbetet med att implementera planerade åtgärder är det viktigt att se till att sprida såväl ansvar för att koldioxidbudgeten hålls, som kunskap om varför det är viktigt. Gör gärna de som arbetar inom de olika fält där utsläppen förväntas minska delaktiga i åtgärdsplaneringen så tidigt som möjligt. Tänk exempelvis på att de som arbetar i olika verksamheter kan ha värdefulla kunskaper om mer eller mindre framkomliga vägar för att minska utsläppen. Att integrera de som arbetar i verksamheten i planeringen av de utsläppsminskande åtgärderna kan också tjäna syftet att förankra koldioxidbudgeten och behovet av åtgärder som den medför.

En fördel med att arbeta med utsläpp från en specifik organisation är att den statistiska uppföljningen av arbetet ofta är enklare. En specifik verksamhet kan få relativt direkt återkoppling på årets bränsleåtgång i fordon och anläggningar, antal och typ av resor inom tjänsten, vilka inköp som olika verksamheter har gjort och så vidare. Genom tät uppföljning av koldioxidutsläppen, kan periodiska resultat beräknas. Dessa kan sedan löpande räknas av från verksamhetens koldioxidbudget. Utifrån resultatet kan man sedan beräkna hur utmaningen förändras. Om utsläppen minskar i lägre takt än planerat, behöver utsläppen minska snabbare kommande år. Om utsläppen minskade i högre takt än planerat, mildras i stället den krävda omställningstakten.

Positiva synergieffekter

Att utnyttja sin direkta rådighet för att minska koldioxidutsläppen från den egna verksamhet, kan få flera positiva synergieffekter. Klimatutmaningen som sådan kommer att kräva att aktörer vågar visa klimatledarskap och bli föregångare - såväl lokalt som globalt. Regioner, kommuner och städer är självklara kandidater för att ikläda sig sådana roller. Om de samhällsförvaltande organisationerna kan visa att man kan "se om sitt eget hus" genom att effektivt minska utsläpp från den egna verksamhet, så kommer trovärdigheten i det övriga klimatarbetet naturligtvis öka.

6

Uppdateringar – Varför, när och hur påverkas budgeten?

6.1 Ett mål som förändras under resans gång

Genom att kontinuerligt följa upp och uppdatera den lokala koldioxidbudgeten utifrån statistik över lokala utsläpp kan vi hålla koll på hur väl vi efterlever den globala utmaningen lokalt.

Den lokala koldioxidbudgeten existerar dock i spänningsfältet mellan två inbördes motstridiga behov: Vi behöver å ena sidan kapsla in den lokala klimatutmaningen, utan att förlamas av insikten att resultatet är beroende av vad andra gör. Det är genom sådan avgränsning vi kan bli föregångare som visar vägen för andra. Samtidigt behöver vi förhålla oss till utmaningen globalt, för att försäkra oss om att det vi gör lokalt är – och fortsätter att vara – adekvat.

Den lokala koldioxidbudgeten möter behovet av inkapsling genom att ge människor på en specifik plats – ett land, en region, eller en kommun – en fingervisning om hur mycket koldioxid som kan släppas ut just där om Parisavtalets ska kunna efterlevas. Varje sådan prognos är dock en färskvara, inte bara på grund av vad vi själva gör, utan också på grund av hur alla andra agerar. Över tid kan människor på en enskild plats inte agera som om man levde på egen planet. Den globala klimatutmaningen – liksom klimatforskningens förståelse av den – förändras kontinuerligt. Därför behöver vi periodiskt uppdatera förståelsen av vår del av den globala utmaningen och därmed av den lokala koldioxidbudgeten. Forskarna bakom den metod som används för att beräkna Värnamos koldioxidbudget (Tyndall Carbon Budgets) tillgodoser detta behov av uppdatering genom att följa, utvärdera och uppdatera de lokala koldioxidbudgetarna i samband med IPCC:s publiceringar av globala koldioxidbudgetar. IPCC:s senaste uppdatering, återspeglad i denna rapport, skedde i samband med publiceringen av den vetenskapliga delen av IPCC:s sjätte utvärderingsrapport AR6 (IPCC 2021).

En tredje typ av uppdatering rör förbättrad metod och förbättrad träffsäkerhet i dataunderlaget. Dagens lokala koldioxidbudgetar utgår i huvudsak från territoriellt data. Detta dataunderlag mappar inte alltid väl mot rådigheten hos de offentliga organisationer som antar en lokal koldioxidbudget för sitt geografiska område. Datat återspeglar inte heller alla utsläpp som orsakas av aktörer inom ett område. Att förbättra metod och dataunderlag för att möta rådighetsanspråk och träffsäkerhet är å ena sidan önskvärt men också tidskrävande. Ett av koldioxidbudgetens tydligaste budskap, å andra sidan, är att just tid är en bristvara. Detta innebär att vi måste vara pragmatiska och använda de metoder och det dataunderlag som finns. När bättre metoder och dataunderlag erbjuds kan dessa appliceras för att optimera användbarheten av och träffsäkerheten i de lokala koldioxidbudgetarna. Denna utveckling fortlöper i en iterativ process mellan metodutvecklare och de offentliga organisationer som valt att koldioxidbudgetera.

Att målstyra efter en lokal koldioxidbudget betyder med andra ord att anta ett adaptivt perspektiv på klimatutmaningen. Det kräver i sin tur lyhördhet gentemot klimatvetenskapen och att kanaler hålls öppna mellan klimatforskning och lokal förvaltning. I utvecklingen av Tyndall Carbon Budgets-metoden ser vi hur system som syftar till detta växer fram.

6.2 Frågor och svar om de senaste uppdateringarna

6.2.1 DENNA UPPDATERING (SEPTEMBER 2025)

1. Varför uppdateras koldioxidbudgetarna?

Denna uppdatering sker till följd av Nationella emissionsdatabasens publicering av lokalt data över territoriella utsläpp 2023. Dessa uppdateringar sker årligen och det är vår ambition att spegla dem i månadsskiftet augusti/september varje år. **2. Vad är nytt i uppdateringen?**

Ny data från emissionsdatabasen: Uppdateringen sker till följd av att Nationella emissionsdatabasen under sommaren publicerat data över utsläpp 2023. Vi byter alltså ut vår tidigare prognos mot dessa data.

Statistiska metodförändringar: När Nationella emissionsdatabasen genomför sin årliga uppdatering implementerar de som regel även metodförändringar vilket påverkar statistiken. I år kan följande förändringar påverka statistiken över utsläppens storlek och därmed den lokala koldioxidbudgeten:

- **El- och fjärrvärme:** Resultat från ett utvecklingsprojekt om multipla anläggningar har implementerats. Detta medför ingen förändring i totala utsläpp, men kan få effekt och bättre träffsäkerhet på geografiskt fördelade utsläpp inom sektorn.
- **Industri:** Resultat från ett utvecklingsprojekt om fördelning av energistatistikens restposter på småindustri har implementerats. Förändringen medför ingen förändring i totala utsläpp men kan få effekt och bättre träffsäkerhet på geografiskt fördelade utsläpp inom sektorn.

För den som önskar fördjupa sig i hur utsläppsdata i Nationella emissionsdatabasen tas fram hänvisar vi till SMEDs metodrapport 2025:

https://www.smhi.se/download/18.65921b0b19651f1df2929ce/1746527238654/SMED_Rapport_Nr3_2025_Metodbeskrivning_GeoF_luft_sub2025.pdf

3. Hur påverkas koldioxidbudgetarna i kommuner och län?

Storleken på en enskild koldioxidbudget, liksom utsläppsminskningstakten, kan påverkas av implementeringen av 2023 års data från emissionsdatabasen. Om utsläppen bedöms ha minskat mer än vad vår tidigare prognos för 2023 gjorde gällande finns det mer budget kvar och den krävda utsläppsminskningstakten sänks. Om utsläppen i stället bedöms ha minskat mindre eller ökat finns det mindre budget kvar och utsläppsminskningstakten höjs. Dessa siffror kan också påverkas av att Nationella emissionsdatabasen uppdaterat siffror även för tidigare år (2000-2022)

4. När sker nästa uppdatering av koldioxidbudgeten?

Nästa planerade uppdatering sker vid årsskiftet 2025/2026 då vi ställer fram klockan och räknar av 2025 års utsläpp från koldioxidbudgeten.

6.2.2 UPPDATERING (JANUARI 2025)

1. Varför uppdateras koldioxidbudgetarna?

Koldioxidbudgeten förbrukas kontinuerligt genom de utsläpp som sker inom det geografiska område som budgeten täcker. Vi behöver därför löpande dra av förbrukade utsläpp från budgeten för att se hur mycket som återstår och hur det påverkar den krävda omställningstakten. Eftersom det utsläppsdata vi använder följer kalenderåret är det naturligt att ställa fram klockan i budgetarna vid årsskiftet. Storleken på utsläppen 2023 och 2024 bygger dock på preliminära uppskattningar. Det slutgiltiga datat publiceras med cirka 18 månaders fördröjning

2. Hur görs prognosen över 2023 och 2024 års utsläpp?

Vi använder Naturvårdsverkets nationella utsläppsdata för prognosen över 2023 års utsläpp. Antagandet för varje enskild sektor är att utsläppen förändras i samma takt som utsläppen förändras nationellt. För år 2024 har vi utgått från [regeringens egen prognos](#) över hur utsläppen förändras under 2024. I denna antas utsläppen i Sverige öka med cirka 10% totalt 2024. Ökningen beror framförallt på den borttagna reduktionsplikten och påverkar därför i huvudsak sektorerna Inrikes transporter och Arbetsmaskiner, vars utsläpp av fossil koldioxid antas öka med hela 25 procent under 2024.

Vad gäller i övriga sektorer finns inga tydliga indikationer på vare sig ökade eller minskade utsläpp. Vår prognos av 2024 års utsläpp i län och kommuner utgår därför från följande två antaganden: i) Att utsläppen i inrikes transporter och arbetsmaskiner ökar med 25 procent.

ii) Att utsläppen i övriga sektorer är lika stora som år 2023.

3. Hur påverkas koldioxidbudgetarna i kommuner och län?

Att koldioxidbudgeten krymper när föregående år räknas av är ingen nyhet. Detta sker vid varje årsskifte, så länge utsläppen inte är nere på noll. Eftersom utsläppen antas ha ökat ganska kraftigt under 2024 krymper dock koldioxidbudgetarna mer än vanligt. Det medför även den krävda utsläppsminskningstakten ökar kraftigt i många kommuner och län.

4. Varför påverkas inte alla kommuner lika mycket?

Hur en enskild kommun eller region påverkas beror främst på hur stor andel av de totala utsläppen som utgörs av inrikes transporter och arbetsmaskiner – det vill säga de två sektorer som främst påverkas av den reduktionsplikten. I många kommuner sker merparten av de territoriella utsläppen i just dessa två sektorer. I dessa kommuner ökar därför utsläppen extra kraftigt 2024, vilket medför mindre återstående koldioxidbudgetar. I vissa kommuner står i stället industrin eller El och fjärrvärme för de största utsläppen. Dessa kommuner påverkas också men i mindre utsträckning.

5. Förändras något annat i och med uppdateringen?

När vi flyttar fram klockan passar vi även på att göra några mindre datajusteringar:

- De i Climate Visualizer valbara kategorier Utrikes flyg och Utrikes sjöfart har uppdaterats med färskt data för 2023. Eftersom dessa två dataserier är per-capita fördelade från nationell nivå följer de en annan periodicitet än Nationella emissionsdatabasen (vars data representeras i övriga utsläppssektorer).
- Data över nationella anläggningars utsläpp har uppdaterats (i vissa kommuner och regioner exkluderas utsläpp från så kallade nationella anläggningar och bokförs i stället på nationell nivå).

Källförteckning



Kevin Anderson, John F. Broderick & Isak Stoddard (2020) A factor of two: how the mitigation plans of 'climate progressive' nations fall far short of Paris-compliant pathways, *Climate Policy*, 20:10,1290-1304,DOI: [10.1080/14693062.2020.1728209](https://doi.org/10.1080/14693062.2020.1728209)

IEA, 2020: World Energy Outlook 2020, International Energy Agency.
<https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2020>

IPCC, 2021: Summary for Policymakers. In: *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S. L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M. I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T. K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu and B. Zhou (eds.)]. Cambridge University Press. In Press.

IPCC, 2014: Summary for Policymakers. In *Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland.

Kamb, Annelie & Larsson, Jörgen. "Klimatpåverkan från svenska befolkningens flygresor 1990-2017". Institutionen för Rymd-, geo-och miljövetenskap Avdelningen för fysisk resursteori CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA Göteborg, 2018.
https://research.chalmers.se/publication/506796/file/506796_Fulltext.pdf

Lenaerts, K., S. Tagliapietra and G.B. Wolff., 2021: 'Can climate change be tackled without ditching economic growth?' Working Paper 10/2021, Bruegel

Oxfam Sverige, 2020. Svensk Klimatojämlighet – Behovet av en rättvis omställning. OXFAM MEDIA BRIEFING dec 2020: https://www.oxfam.se/sites/default/files/content-page/attachments/svensk_klimatojamlikhet-behovet_av_en_rattvis_omstallning.pdf (Tillgänglig 2022-03-31).

Prop 2106/17:16: Godkännande av klimatavtalet från Paris,
<https://www.regeringen.se/4a75ca/contentassets/618f83b8918f4f34bb1ae06b62aae8f2/godkannande-av-klimatavtalet-fran-paris-prop.-20161716> (Tillgänglig 2022-02-01)

Raworth, Kate, 2021 (2018). *Donut ekonomi – sju principer för en framtida ekonomi* (översättning Linus Kollberg). Göteborg: Daidalos.

Raworth, Kate, 2017: *Doughnut Economics – Seven ways to think like a 21th century economist*. London: Penguin Random House.

Science Based Targets Network, 2020: Science-based climate targets: a guide for cities.
<https://sciencebasedtargetsnetwork.org/wp-content/uploads/2020/11/SBTs-for-cities-guide-nov-2020.pdf> (Tillgänglig 2020-02-15)

Thunberg, Greta (2020): Ni säger att ni rapporterar om klimatkrisen – men det gör ni inte. Dagens Nyheter 2020-09-24.

Sweden Environmental Protection Agency (SEPA), 2021. National Inventory Report Sweden 2021: Annexes Greenhouse Gas Emission Inventories 1990-2019. Stockholm 2019. Naturvårdverket: <https://unfccc.int/documents/271847> (Tillgänglig 2022-04-06).

SMED 2025. Rapport nummer 3 2025: Metod- och kvalitetsbeskrivning för geografiskt fördelade emissioner till luft (submission 2025) Norrköping 2024. https://www.smhi.se/download/18.65921b0b19651f1df2929ce/1746527238654/SMED_Rapport_Nr3_2025_Metodbeskrivning_GeoF_luft_sub2025.pdf (Tillgänglig 2025-09-03)

Regeringen 2023: [Promemoria: Sänkning av reduktionsplikten för bensin och Diesel KN2023/03617](#) (Tillgänglig 2025-01-13)

THE
TYNDALL
CARBON
BUDGETS
METHOD

FOR SETTING SCIENCE BASED
CLIMATE TARGETS IN LINE
WITH THE PARIS AGREEMENT

Värnamos koldioxidbudget finns nu på internet.

Pedagogiskt visualiserad och alltid med aktuella siffror.

Besök www.climatevisualizer.com/varnamo

**klimat
sekretariatet**

Sammanträdesschema 2026

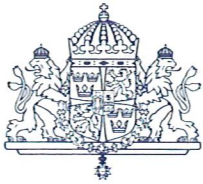
366

STYRELSE/NÄMND	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUNI		AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	TID
Kommunfullmäktige	29	26	26	23	28	17*		27	24	29	26	17	18.00
Kommunstyrelsen	20	3, 17	3, 17, 31 *	14, 28	12, 26	9, 23		18	1, 15	6, 20	3, 17	1, 15	9.30
Näringsutskottet	27	24	24	20	19	16		25	22	27	24	8	9.30
Personalutskottet	15	5	5	9	7	11			10	8	5	3	
Kommunrevisionen													
Teknik- och fritidsnämnden	13, 17	10, 24	10, 24	7, 21	5, 19	2, 16		11, 26	8, 29	14, 27	9, 24	8	09.30
Barn- och utbildningsnämnden	14	4,18	18	15	20	10		19	9, 23	21	18	9	13.30
Kulturnämnden	28	-	4,25	29	-	3		26	30	21	25		14.00
Medborgarnämnden	21	19	18	22	20	17 fm		19	23	21	18	16	13:15
Sociala utskottet	14, 28	11, 25	11,25	8, 29	13, 27	10, 24		12, 26	16, 30	14, 28	11, 25	9, 16fm	13:15
Samhällsbyggnadsnämnden	28	25	25	29	27	24		26	30	28	18	16	08.00
Omsorgsnämnden	21	18	4, 18	15, 29	20	17		19	2,16	7, 28	18	9	08:30
Servicenämnden	28	25	25	29	27	24		26	30	28	25	16	13.30
Överförmyndarnämnden	23	20	20	17	8	5		21	25	23	20	11 (13.30)	09.00

Ks-strategi (strategimöte med bl.a. nämndernas presidier och ledningsgruppen): 3 februari *Uppstart mål och budget 2027*, 3 mars, 6 oktober, 1 december

*Kommunfullmäktige den 17 juni börjar kl. 14.00 pga. budgeten behandlas. Kommunfullmäktige sammanträder på torsdagar förutom onsdag den 17 juni pga. midsommarhelgen.

*Kommunstyrelsen den 31 mars är preliminär.



KUNGL. HOVSTATERNA

Kommunstyrelsens ordförande
Tobias Pettersson
Värnamo kommun
331 83 Värnamo

På uppdrag av Hans Majestät Konungen vill jag framföra ett varmt tack till Värnamos kommun och dess invånare för vänliga välgångsönskningar på födelsedagen.

Kungliga slottet i juni 2025

Heidi Kumlin
H.M. Konungens handsekreterare

§ 85 Dnr: KS.2025.884

Riktlinje - Markupplåtelse jordbruk

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att anta förvaltningens förslag till riktlinje för upplåtelse av jordbruksmark.

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun upplåter jordbruksarrenden på sin åker och betesmark genom att teckna arrendeavtal med lokala lantbrukare.

Enheten för Mark, exploatering och hållbar utveckling har under året genomfört en översyn av alla jordbruksarrenden i syfte att kvalitetssäkra och säkerställa en likabehandling av våra upplåtelser. Som en del i detta arbete har enheten tagit fram ett förslag på riktlinje och ny marknadsmässig taxa för upplåtelse av jordbruksarrenden.

Enheten vill med riktlinjen verka för långsiktig, rättvis och hållbar upplåtelse av jordbruksmark med lokal förankring på kommunens marker.

Det finns i nuläget ingen riktlinje för upplåtelse av jordbruksmark i Värnamo kommun.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet besluta

att anta förvaltningens förslag till riktlinje för upplåtelse av jordbruksmark.

Riktlinje - Markupplåtelse jordbruk

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun upplåter jordbruksarrenden på sin åker och betesmark genom att teckna arrendeavtal med lokala lantbrukare.

Enheten för Mark, exploatering och hållbar utveckling har under året genomfört en översyn av alla jordbruksarrenden i syfte att kvalitetssäkra och säkerställa en likabehandling av våra upplåtelser. Som en del i detta arbete har enheten tagit fram ett förslag på riktlinje och ny marknadsmässig taxa för upplåtelse av jordbruksarrenden.

Enheten vill med riktlinjen verka för långsiktig, rättvis och hållbar upplåtelse av jordbruksmark med lokal förankring på kommunens marker.

Det finns i nuläget ingen riktlinje för upplåtelse av jordbruksmark i Värnamo kommun.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att anta förvaltningens förslag till riktlinje för upplåtelse av jordbruksmark.

Jan Lindeberg
Enhetschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Riktlinje markupplåtelse för jordbruk

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: Kommunstyrelsen

Dokumentet gäller från: 2025-08-13

Dokumentet gäller för: Kommunledningsförvaltningen

Dokumentansvarig: Mark- och exploateringschef

Bakgrund

Värnamo kommun äger totalt cirka 4 600 hektar, åker, betesmark, skogsmark och övrig mark runt om i kommunen på landsbygden och i tätorterna.

Marken utgör kommunens markreserv för att vid behov kunna exploateras, byggas infrastruktur m.m. eller ha som eventuell bytesmark i de fall man behöver köpa in mark på annat håll. Kommunen får regelbundet frågor från intresserade om att upplåta utrymme för olika ändamål. Det finns inga procedurregler i kommunallagen när det gäller markupplåtelser. Lagens allmänna regler om självkostnad, likställighet och god ekonomisk hushållning är inte tillämpliga vid markupplåtelser.

För att möta efterfrågan och för att uppnå ett så effektivt markutnyttjande som möjligt kan i vissa fall kommunens mark upplåtas både på kortare och längre sikt. I jordabalken finns bestämmelser om olika upplåtelseformer såsom arrende och andra nyttjanderätter.

Där mark omfattas av detaljplanebestämmelser kan ordningslagen begränsa möjligheten för markupplåtelser. När det gäller avgifter eller ersättning för markupplåtelser gäller ”marknadsvärdeprincipen”. Taxan för olika markupplåtelser redovisas i ett separat dokument.

Syfte

Denna riktlinje anger övergripande principer och villkor för markupplåtelser som avser jordbruk, övriga ändamål har separata riktlinjer. Riktlinjerna omfattar de viktigaste utgångspunkterna för upprättande av markupplåtelser för jordbruk.

Upplåtelse av kommunal jordbruksmark skall främja ett långsiktigt och hållbart brukande och bidra till en ökad självförsörjningsgrad och beredskap avseende livsmedelsproduktion inom kommunen.

Syftet med riktlinjen är att uppnå en enhetlighet så att det utrymme som lämpar sig för markupplåtelsen som avser jordbruk hanteras på ett likartat sätt och att det ger vägledning åt kommunens tjänstemän vid förfrågan, upprättande och förvaltande av markupplåtelser av detta slag.

Upplåtelseformer

Kommunen upplåter åker- och betesmark med **jordbruksarrende** (avgift) eller **bruksningsmedgivande** (gratis). Alla upplåtelser sker skriftligen och så även uppsägningar.

Jordbruksarrende

Kommunen upplåter jordbruksarrende på åker- eller betesmark inom detaljplan utlagd som kvartersmark eller på åker- och betesmark utanför detaljplan. Eftersom den berörda marken för eller senare kan komma att behövas för det ändamål den egentligen är avsedd för så tillämpar kommunen 1-åriga eller kortare jordbruksarrenden. Vid ett jordbruksarrende om högst ett år som förlängs med en eller flera 1-årsperioder får inte arrendatorn någon rätt till förlängning.

Endast i undantagsfall upplåtes jordbruksarrende på längre tid än 1 år och då utan besittningsskydd eller möjlighet till automatisk förlängning. Kommunen inhämtar arrendenämndens dispens i sådana fall.

När kommunen behöver återta marken ska uppsägning ske skriftligen. Vid uppsägning för avflyttning ska kommunen ange skälet för att jordbruksarrendet ska upphöra. Vid uppsägning för villkorsändring ska den önskade villkorsändringen anges. Vid minskning av arrendets omfång måste alltid hela arrendet sägas upp.

Med kommunens jordbruksarrenden följer ingen rätt till jakt. Kommunen förbehåller sig rätten till jakt och kan komma att upplåta jakten separat till någon annan.

I förekommande fall kan kommunen förbehålla sig rätten till tillfällig väg över jordbruksarrendet samt att kunna nyttja befintliga vägar för olika ändamål.

Kommunen ersätter ej eventuella investeringar som arrendatorn genomför på arrendestället utan att skriftlig överenskommelse har träffats särskilt om investeringen. En investering kan avse till exempel stängsling eller täckdikning.

Avgiften för jordbruksarrende ska vara utifrån regionen marknadsmässigt åker- och betesmarkens marknadsvärde, även avkastningsförmåga samt upplåtelsens syfte och omfattning påverkar avgiften. Enligt kommunallagen får inte enskilda gynnas vilket innebär att markupplåtelser ska följa rådande marknadsläge, ”marknadsvärdeprincipen” gäller. EU-rättens statsstödsregler kan vara tillämpliga.

Till avgiften tillkommer mervärdesskatt (moms) och den avtalade avgiften ska efterföljande år justeras med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI).

Ledig kommunal jordbruksmark annonseras ut via kommunens ordinarie kommunikationskanaler. Arrendet tilldelas den intressent som bedöms som lämpligast utifrån ett helhetsperspektiv med hänsyn till miljö, hållbarhet och självförsörjning.

Brukningsmedgivande

På allmän platsmark eller där åker- och betesmark berörs av en nära förestående ändrad markanvändning på grund av detaljplan kan kommunen upplåta marken genom ett brukningsmedgivande. Ett brukningsmedgivande får omfatta från några veckor upp till ett år. På ettåriga brukningsmedgivanden gäller automatisk förlängning med 3 månaders uppsägningstid. Kortare brukningsmedgivanden än ett år gäller avtalstiden ut utan rätt till förlängning.

Brukningsmedgivande utgör enligt lagens mening inget arrende då det inte utgår någon ersättning för brukandet, utan är en allmän nyttjanderätt.

Med kommunens brukningsmedgivande följer ingen rätt till jakt. Kommunen förbehåller sig rätten till jakt och kan komma att upplåta jakten separat till någon annan.

I förekommande fall kan kommunen förbehålla sig rätten till tillfällig väg samt att kunna nyttja befintliga vägar för olika ändamål.

Gällande taxa

Aktuell avgift för kommunens markupplåtelser beslutas av kommunfullmäktige och återfinns i gällande taxedokument.

Genomförande av riktlinjerna

Riktlinjerna föreslås tillämpas vid nytecknande av jordbruksarrenden eller bruknings-medgivanden.

Om en jordbruksarrendator begär omprövning eller ändring av upplåtelsevillkoren i samband med avtalsperiodens upphörande så ska riktlinjerna också tillämpas.

Om avgift eller avtalsvillkor för ett gällande jordbruksarrende avviker mot vad riktlinjerna eller taxan föreskriver förbehåller sig kommunen att vid behov göra en prövning i varje enskilt fall huruvida avtalet ska fortsätta löpa på oförändrade villkor alternativt omprövas. Arbetet kommer ske i den takt som verksamheten tillåter.

Ansvarig

Ansvarig nämnd är kommunstyrelsen och ansvarig förvaltning är kommunledningsförvaltningen. Ansvarig tjänsteman för dokumentet är chefen för Mark, exploatering och hållbar utveckling. Behörighet att fatta beslut om överenskommelse om markupplåtelser regleras i kommunstyrelsens delegationsordning.

Uppföljning

Uppföljning och eventuell uppdatering av riktlinjerna ska ske vid varje ny mandatperiod det vill säga var fjärde år.

Referenser

Jordabalken (1970:994)
Kommunallagen (2017:725)
Ordningslagen (1993:1617)
Mervärdeskattelagen (2023:200)

§ 84 Dnr: KS.2025.885

Riktlinje - Övrig markupplåtelse (ej jakt eller jordbruk)

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att anta förvaltningens förslag till riktlinje för upplåtelse av kommunal mark för olika typer av ändamål.

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun upplåter genom arrende, nyttjanderättsavtal och servitut, mark för diverse olika ändamål till privata fastighetsägare, bolag och föreningar.

Det kan vara upplåtelser för parkering, upplag, master, skyltar, koloniområden, ledningar samt mark till föreningar för idrottsändamål eller liknande m.m.

Enheten för Mark, exploatering och hållbar utveckling har under året genomfört en översyn av alla markupplåtelser i syfte att kvalitetssäkra och säkerställa en likabehandling av våra upplåtelser. Som en del i detta arbete har enheten tagit fram ett förslag på riktlinje och ny marknadsmässig taxa för olika typer av markupplåtelser.

Enheten vill med riktlinjen verka för långsiktig, rättvis och hållbar upplåtelse av kommunens mark.

Det finns i nuläget ingen riktlinje för upplåtelse av kommunal mark i Värnamo kommun.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår näringsutskottet besluta

att anta förvaltningens förslag till riktlinje för upplåtelse av kommunal mark för olika typer av ändamål.

Riktlinje - Övrig markupplåtelse (ej jakt eller jordbruk)

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun upplåter genom arrende, nyttjanderättsavtal och servitut, mark för diverse olika ändamål till privata fastighetsägare, bolag och föreningar.

Det kan vara upplåtelser för parkering, upplag, master, skyltar, koloniområden, ledningar samt mark till föreningar för idrottsändamål eller liknande m.m.

Enheten för Mark, exploatering och hållbar utveckling har under året genomfört en översyn av alla markupplåtelser i syfte att kvalitetssäkra och säkerställa en likabehandling av våra upplåtelser. Som en del i detta arbete har enheten tagit fram ett förslag på riktlinje och ny marknadsmässig taxa för olika typer av markupplåtelser.

Enheten vill med riktlinjen verka för långsiktig, rättvis och hållbar upplåtelse av kommunens mark.

Det finns i nuläget ingen riktlinje för upplåtelse av kommunal mark i Värnamo kommun.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att anta förvaltningens förslag till riktlinje för upplåtelse av kommunal mark för olika typer av ändamål.

Jan Lindeberg
Enhetschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Riktlinje för övriga markupplåtelser

Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ågardirektiv, 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: Kommunstyrelsen

Dokumentet gäller från: 2025-08-13

Dokumentet gäller för: Kommunledningsförvaltningen

Dokumentansvarig: Mark- och exploateringschef

Bakgrund

Värnamo kommun äger totalt cirka 4 600 hektar, åker, betesmark, skogsmark och övrig mark runt om i kommunen på landsbygden och i tätorterna.

Marken utgör kommunens markreserv för att vid behov kunna exploateras, byggas infrastruktur m.m. eller ha som eventuell bytesmark i de fall man behöver köpa in mark på annat håll. Kommunen får regelbundet frågor från intresserade om att upplåta utrymme för olika ändamål. Det finns inga procedurregler i kommunallagen när det gäller markupplåtelser. Lagens allmänna regler om självkostnad, likställighet och god ekonomisk hushållning är inte tillämpliga vid markupplåtelser.

För att möta efterfrågan och för att uppnå ett så effektivt markutnyttjande som möjligt kan i vissa fall kommunens mark upplåtas både på kortare och längre sikt. I jordabalken finns bestämmelser om olika upplåtelseformer såsom arrende och andra nyttjanderätter.

Där mark omfattas av detaljplanebestämmelser kan ordningslagen begränsa möjligheten för markupplåtelser. När det gäller avgifter eller ersättning för markupplåtelser gäller ”marknadsvärdeprincipen”. Taxan för olika markupplåtelser redovisas i ett separat dokument.

Syfte

Denna riktlinje anger övergripande principer och villkor för alla övriga markupplåtelser som inte avser tillfälliga upplåtelser på allmän platsmark inom detaljplan, jordbruk eller jakt vilka har separata riktlinjer. Riktlinjerna omfattar de viktigaste utgångspunkterna för upprättande av övriga markupplåtelser.

Syftet med riktlinjen är att uppnå en enhetlighet så att det utrymme som lämpar sig för markupplåtelsen hanteras på ett likartat sätt och att det ger vägledning åt kommunens tjänstemän vid förfrågan, upprättande och förvaltande av markupplåtelser av detta slag.

Upplåtelseformer

Kommunen upplåter mark genom arrende, nyttjanderätt, servitut och ledningsrätt. Vilken typ av avtal som tecknas bestäms av ändamålet för upplåtelsen och bestämmelserna i jordabalken. Denna riktlinje omfattar upplåtelseformerna anläggningsarrende, bostadsarrende, lägenhetsarrende, avtalsservitut, ledningsrätt och allmän nyttjanderätt. Jakt och jordbruksarrende hanteras i egna riktlinjer.

Alla upplåtelser sker skriftligen och så även uppsägningar. Kommunen upplåter inte mark muntligen.

Anläggningsarrende

Anläggningsarrende är en upplåtelse av jord med rätt för arrendatorn att uppföra eller behålla en byggnad på arrendestället. Byggnaden ska användas i förvärvsverksamhet. Det kan exempelvis handla om en mobilmast, transformatorkiosk, en bensinmack, ett vindkraftverk eller en solcellspark.

Kommunen tillämpar en arrendetid om 1–10 år och villkorar vid avtalsskrivandet att arrendet upphör vid arrendetidens utgång alternativt, där det är lämpligt, att avtalet får förlängas med ett år i taget och har en uppsägningstid om 6 månader.

Kommunen avtalar alltid bort det indirekta besittningsskyddet genom att villkoret i 11 kap 5-6a§§ jordabalken inte gäller för avtalet.

Både villkorsändring och uppsägning av avtalet ska ske skriftligen.

Mast med teknikbod

Allmänt gäller att kommunen förväntar sig mastägaren i första hand samlokalisera sig i andra aktörers master. När detta inte är möjligt ska kommunen försöka erbjuda lämpligt utrymme genom ett avtal om anläggningsarrende.

En förutsättning för mastupplåtelse är att mastägaren erhållit bygglov och andra eventuella erforderliga tillstånd.

Arrendeområdet avser den yta som mast, med anordningar det vill säga tillhörande fundament och eventuella stag och teknikbod tillsammans upptar på kommunens mark. Yta för serviceväg och parkering av servicefordon ska också räknas in i arrendeområdet.

Arrendetiden ska tecknas på bestämd tid och ska stå i proportion till investeringen och får avgöras utifrån varje enskilt fall, upp till 10 års arrendetid.

Vid andrahandsupplåtelse krävs kommunens skriftliga godkännande. Arrendatorn skall till kommunen betala en ersättning motsvarande 10% av arrendatorns tillkommande hyresintäkt.

Transformatorkiosk

Allmänt gäller att anläggningen ska lokaliseras till mark som inte behövs för bebyggelse. En förutsättning är att kioskägaren erhållit bygglov och andra eventuella erforderliga tillstånd.

Arrendeområdet avser den yta som kiosken med anordningar upptar på kommunens mark. Yta för serviceväg och parkering av servicefordon ska också räknas in i arrendeområdet.

Arrendetiden ska tecknas på bestämd tid och ska stå i proportion till investeringen och får avgöras utifrån varje enskilt fall, upp till 10 års arrendetid.

Större batterilager

Här avses större batterilager (mer än 20 kWh) som behöver placeras i en separat brandcell med brandklassade väggar och dörrar för att förhindra brandspridning. För upplåtelse av utrymmet förutsättes att ägaren har erforderliga tillstånd innan ett avtal om anläggningsarrende upprättas.

Camping med byggnader

Ett utrymme för en campingplats upplåtes med anläggningsarrende om det finns byggnad som ägs av arrendatorn. Finns det kommunala byggnader upplåtes byggnader med mark genom arrendeavtal.

Solceller

För solcellsanläggningar upplåtes marken med anläggningsarrende.

Laddstationer

För laddstationer upplåtes marken med anläggningsarrende.

Lägenhetsarrende

Lägenhetsarrende är alla sådana arrenden som inte tillhör någon av de andra tre arrendeformerna (jordbruksarrende, bostadsarrende, anläggningsarrende).

Kommunen tillämpar en arrendetid från någon vecka upp till 10 år beroende på användning. Kortare tid tillämpas för till exempel byggplatsetableringar, parkering, informationsskyltar och bryggor medan längre tid kan vara aktuellt för exempelvis koloniområde, camping och fritids/idrottsanläggning. Vid avtalsskrivandet villkoras att arrendet upphör vid arrendetidens utgång alternativt, där det är lämpligt, att avtalet får förlängas med ett år i taget och har en uppsägningstid om 6 månader.

Både villkorsändring och uppsägning av avtalet ska ske skriftligen.

Byggplatsetablering

Utrymme för etablering på allmän platsmark inom detaljplanelagt område regleras via ordningslagen och berörs inte av riktlinjerna. På övriga utrymmen och för kortare etablering utan byggnader upplåtes marken med lägenhetsarrende. Ingår byggnader i verksamheten och upplåtelseiden är längre än ett år eller mer så upplåtes marken med anläggningsarrende alternativt en allmän nyttjanderätt. En container räknas inte som byggnad.

Båtplats, marina bryggor, båthamn, båtuppställningsplats

Utrymmet kan omfatta både mark- och vattenområde som upplåtes med lägenhetsarrende. Arrendator kan vara en ideell förening eller privatperson. Ingen kommersiell verksamhet bedrivs och arrendatorn har ensamrätt till det upplåtna området.

Camping utan byggnader

Ett utrymme för en campingplats upplåtes med lägenhetsarrende om det saknas byggnader.

Koloniområde och odlingslotter

Upplåtelse av koloniområde sker i genom lägenhetsarrende till förening med föreningens rätt att upplåta de enskilda kolonilotterna i andra hand till föreningens medlemmar.

Föreningen skall ansvara för drift och underhåll av vägar och gemensamma ytor inom koloniområdet och stängsling av området.

För eventuella tillfartsvägar tecknas separat avtal eller villkoras i arrendeavtalet för vägen drift och underhåll.

Kommunen tillåter inte uppsättning av gemensamma lekanordningar/lekplatser inom koloniområdet.

Upplåtelse av odlingslotter sker i första hand till förening, men kan i undantagsfall upplåtas till privatperson. På odlingslott får ej byggnad uppföras.

Medlemmar i koloni- eller odlingsförening måste vara folkbokförda i kommunen.

Parkering

Ej detaljplanelagd mark och kvartersmark kan upplåtas för parkering med lägenhetsarrende.

För upplåtelse till privatpersoner tillämpas en arrendetid på max ett år med möjlighet till ettårig förlängning.

Informationstavlor /digitala skyltar

För informationstavlor och digitala skyltar upplåtes marken med lägenhetsarrende. Bygglov kan krävas.

Fritids- och idrottsanläggningar för ideell verksamhet

Ett markområde för till exempel en fotbollsplan, skjutbana, ridanläggning eller motorbana upplåtes med lägenhetsarrende.

Upplag

För upplag upplåtes marken med lägenhetsarrende.

Upplag på allmän platsmark inom detaljplanelagt område regleras via ordningslagen och berörs inte av riktlinjerna.

Bostadsarrende

Arrendetomter upplåtes med bostadsarrende.

Kommunen har några få arrendetomter för fritidsboende och har inte för avsikt att upprätta nya.

Allmän nyttjanderätt

Allmän nyttjanderätt är ett samlingsbegrepp för alla nyttjanderätter som inte är hyra eller arrende. Det kan även röra sig om ett avtal som inte uppfyller formkraven för hyra eller arrende.

Bikupor

Utrymme för bikupor upplåtes huvudsakligen som partiell nyttjanderätt. Nyttjanderättshavaren har vanligen inte ensamrätt till det upplåtna området.

Skötselmedgivande

Genom ett skötselmedgivande tillåts nyttjanderättshavaren att vårda ett område genom gräsklippning och slyröjning. Berört markområde kan vara beläget inom eller utom detaljplan.

Ingen ersättning utgår för markupplåtelsen. Skötselmedgivanden utformas som avtal om partiell nyttjanderätt för att förtydliga att det är en markupplåtelse och inte ett uppdrag om att utföra en tjänst.

Ett skötselmedgivande får omfatta en avtalstid från några veckor upp till ett år. På ettåriga skötselmedgivanden gäller automatisk förlängning med 3 månaders uppsägningstid. Kortare skötselmedgivanden än ett år gäller avtalstiden ut utan rätt till förlängning.

Allmänheten får inte förhindras att vistas på den upplåtna ytan och byggnader eller anläggningar är inte tillåtna.

Ledningar

Kommunen upprättar markavtal (partiell nyttjanderätt) eller avtalsservitut för underjordiska ledningar om inte marken utgör allmän platsmark enligt gällande detaljplan.

Avtalsservitut

Avtalsservitut skrivs mellan två fastighetsägare där den ena fastigheten ges rätt att använda något specifikt på den andra fastigheten, till exempel en väg, en brunn eller en ledning.

Avtalsservitut är giltigt från det att överenskommelsen har undertecknats och kan skrivas in i fastighetsregistret som belastning på den tjänande fastigheten.

När det gäller ersättning tillämpar kommunen samma regler som vid upprättande av officialservitut (servitut bildat genom beslut myndighet tex en lantmäteriförrättning).

Ledningsrätt

Bestämmelser om ledningsrätt återfinns i ledningsrättslagen. Ledningsrätt bildas genom beslut av lantmäterimyndigheten vid en ledningsrättsförrättning och beslutet kan ske med stöd av en överenskommelse mellan fastighetsägaren och ledningshavaren. Exempel på ledningsrätt är kommunens upplåtelse av mark för underjordiska fjärrvärmeledningar. Ledningsrätten gäller mot en ny fastighetsägare och obegränsat i tid tills den omprövas eller upphävs vid ett nytt myndighetsbeslut.

Vid upplåtelse av ledningsrätt finns viss avtalsfrihet men ersättningsreglerna i expropriationslagen gäller om en engångsersättning som täcker den ekonomiska skadan inkluderande marknadsvärdeminskning och övrig skada.

Kommunens målsättning är att komma överens med ledningshavaren och teckna en överenskommelse om ledningsrätt. Kommunen eftersträvar att arrende eller markavtal i första hand upprättas där ändrad markanvändning planeras, särskilt på allmän platsmark inom detaljplan.

Gällande taxa

Aktuell avgift för kommunens markupplåtelser beslutas av kommunfullmäktige och återfinns i gällande taxedokument.

Genomförande av riktlinjerna

Riktlinjerna föreslås tillämpas vid nytecknande av avtal.

Om en arrendator eller nyttjanderättshavare begär omprövning eller ändring av upplåtelsevillkoren i samband med avtalsperiodens upphörande så ska riktlinjerna också tillämpas.

Om avgift eller avtalsvillkor för ett gällande arrende eller nyttjanderätt avviker mot vad riktlinjerna eller taxan föreskriver förbehåller sig kommunen att vid behov göra en prövning i varje enskilt fall huruvida avtalet ska fortsätta löpa på oförändrade villkor alternativt omprövas. Arbetet kommer ske i den takt som verksamheten tillåter.

Ansvarig

Ansvarig nämnd är kommunstyrelsen och ansvarig förvaltning är kommunledningsförvaltningen. Ansvarig tjänsteman för dokumentet är chefen för Mark, exploatering och hållbar utveckling. Behörighet att fatta beslut om överenskommelse om markupplåtelser regleras i kommunstyrelsens delegationsordning.

Uppföljning

Uppföljning och eventuell uppdatering av riktlinjerna ska ske vid uppstarten av varje ny mandatperiod det vill säga var fjärde år.

Referenser

Jordabalken (1970:994)
Kommunallagen (2017:725)
Ordningslagen (1993:1617)
Mervärdeskattelagen (2023:200)
Ledningsrättslagen (1973:1144)
Fastighetsbildningslagen (1970:988)

§ 86 Dnr: KS.2025.886

Taxa - Markupplåtelser, jordbruk och övriga markupplåtelser.

Beslut

Näringsutskottet beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige

att anta förslag till taxa för upplåtelser av jordbruksmark och övriga markupplåtelser men att man undantar taxan för fritid, taxan börja gälla från och med 2026-01-01.

Näringsutskottet beslutar

att uppdra till mark och exploatering att i samråd med teknik och fritidsnämnden arbeta vidare med taxan för fritid.

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun upplåter mark för jordbruk och övriga ändamål till lantbrukare, privatpersoner, bolag och föreningar genom att teckna arrende, nyttjanderättsavtal eller servitut.

Enheten för Mark, exploatering och hållbar utveckling har genomfört en översyn av alla typer av markupplåtelser i syfte att kvalitetssäkra och säkerställa en likabehandling av våra upplåtelser.

Som en del i detta arbete har enheten tagit fram förslag på riktlinjer och ny marknadsmässig taxa för upplåtelse av jordbruksmark och mark för övriga upplåtelser.

Enheten för Mark, exploatering och hållbar utveckling har gjort en marknadsmässig bedömning och jämförelse av prisnivån med omkringliggande grannkommuner där det varit möjligt.

Förslag på taxa för markupplåtelser enligt dokumentet:

Taxa för upplåtelse av jordbruksmark och övriga markupplåtelser från och med 2026-01-01.

Under mötet föreslår Näringsutskottet att den delen i taxan som berör fritidsverksamheter plockas ut ur taxan för upplåtelse av jordbruksmark och övrig platsupplåtelse. Den delen som berör fritid blir i stället en egen taxa.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen att föreslå Kommunfullmäktige besluta

att anta förslag till taxa för upplåtelser av jordbruksmark och övriga markupplåtelser att börja gälla från och med 2026-01-01.

Taxa - Markupplåtelser, jordbruk och övriga markupplåtelser.

Ärendebeskrivning

Värnamo kommun upplåter mark för jordbruk och övriga ändamål till lantbrukare, privatpersoner, bolag och föreningar genom att teckna arrende, nyttjanderättsavtal eller servitut.

Enheten för Mark, exploatering och hållbar utveckling har genomfört en översyn av alla typer av markupplåtelser i syfte att kvalitetssäkra och säkerställa en likabehandling av våra upplåtelser.

Som en del i detta arbete har enheten tagit fram förslag på riktlinjer och ny marknadsmässig taxa för upplåtelse av jordbruksmark och mark för övriga upplåtelser.

Enheten för Mark, exploatering och hållbar utveckling har gjort en marknadsmässig bedömning och jämförelse av prisnivån med omkringliggande grannkommuner där det varit möjligt.

Förslag på taxa för markupplåtelser enligt dokumentet:

Taxa för upplåtelse av jordbruksmark och övriga markupplåtelser från och med 2026-01-01.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen att föreslå Kommunfullmäktige besluta

att: anta förslag till taxa för upplåtelser av jordbruksmark och övriga markupplåtelser att börja gälla från och med 2026-01-01.

Jan Lindeberg
Enhetschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING

Antagen av kommunfullmäktige 2025-xx-xx § xxx

Förslag till taxa för upplåtelse av jordbruksmark och övriga markupplåtelser

Taxa för upplåtelse av jordbruksmark och övriga markupplåtelser från och med 2026-01-01

Kommersiell verksamhet		
Batterilager		12 kr/m ² och år
Solceller		3 kr/m ² och år
Mast		18 000 kr/mast och år
Teknikbod		7 000 kr/teknikbod och år
Transformatorkiosk		7 000 kr/kiosk och år
Byggplatsetablering		7 kr/m ² /dag <i>Lägsta avgift 1 500 kr</i>
		30 kr/m ² /månad <i>Lägsta avgift 2 500 kr</i> <i>Högsta avgift 200 000 kr</i>
		175 kr/m ² /år <i>Högsta avgift 200 000 kr</i>
Upplag		3 kr/m ² och månad
Digital skylt max 5m ²		11 000 kr/sida/år
Digital skylt över 5m ²		11 000 kr/sida/år + 1 000 kr/m ² /sida/år
Informationstavla/skylt		7 500 kr/sida/år
Camping		2 kr/m ² och år
Jordbruk		
Åkermark		1 500 kr/ha och år
Betesmark		500 kr/ha och år
Brukningssmedgivande		Ingen avgift
Odling		
Kolonilott; koloniområde		750 kr/lott och år
Odlingslott		250 kr/lott och år
Bikupor (max 10 kupor)		500 kr, engångsavgift

Ledningar förlagda i allmän platsmark			388
El		3 kr/lpm och år	
Gas fjärrvärme och opto		3 kr/lpm och år	
Ledningar i kvartersmark eller oplanerad mark		**	
*Parkering			
Parkering Värnamo Zon 1		20000 kr/plats och år	
Parkering Värnamo Zon 2		8000 kr/plats och år	
Parkering Värnamo övrig		4000 kr/plats och år, 50% av zon 2	
Parkering serviceorter		2000 kr/plats och år, 25% av zon 2	
Parkering övriga orter		800 kr/plats och år, 10% av zon 2	
Skötselmedgivande allmän plats			
Skötselmedgivanden (kan avse rätt att röja sly, klippa gräs eller ta vallskörd på grönytor vid torka för lantbrukare)		Ingen avgift (mot skötselåtaganden)	
Arrendetomt		12 000 kr/år	

*Taxa för upplåtelse av parkeringsplats ska följa beslutad parkeringstaxa och zonindelning.

** För ledningar vilka förläggs i kvartersmark eller ej planlagd mark görs en marknadsmässig bedömning av ersättningen i varje enskilt fall.