

Styrelse/Nämnd: Kommunstyrelsen**Dag, tid:** 2025-12-16, kl. 09:30**Obs samling kl. 09.00****Plats:** Wernamo Craft Brewery/Best Western Hotel Värnamo
Storgatan 28 B Värnamo**Övrigt:** Observera plats och tid.

Ledamöterna samlas **kl. 09.00** för besök och rundvandring i Wernamo Craft Brewery (Bryggeriet).

Sammanträdet kommer att hållas i konferenslokal på Best Western Hotel Värnamo (Tre liljor) kl.09.30.e/Nämnd: Kommunstyrelsen

Ärenden:**Dnr:****Sida:****Ärenden**

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

Informationsärenden

- 5 Kommundirektören informerar
- 6 Medborgarnämndens åtgärdsplan för budget i balans
- 7 Information om resultatet av medarbetarundersökning
- 8 Uppföljning arbetsmiljömålen

9	Miljöplan Värnamo kommun, lägesrapport	KS.2025.678	4 - 40
---	--	-------------	--------

Beredningsärenden

- | | | | |
|----|--|-------------|----------|
| 10 | Återbruk av möbler, återrapportering | KS.2023.875 | 41 - 90 |
| 11 | Budget för ökad trygghet och beredskap | KS.2025.926 | 91 - 93 |
| 12 | Förlängning av förordnande som kommundirektör | KS.2025.947 | 94 |
| 13 | Verksamhetsplan kommunstyrelsen 2026 samt fördelning av internbudget år 2026 | KS.2025.483 | 95 - 150 |

2025-12-16

2
2(3)

14	Revidering av styrdokument gällande evenemangsstöd och sponsring	KS.2025.937	151
15	Ansökan om evenemangsbidrag Diggiloo 2026 Värnamo	KS.2025.927	152 - 153
16	Medborgarinitiativ - Ta bort parkeringsavgifterna	KS.2025.705	154 - 156
17	Ansökan innovationspott 2026	KS.2025.930	157 - 174
18	Region Hallands remissförslag trafikförsörjningsprogram 2026-2030	KS.2025.783	175 - 266
19	Remiss av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037	KS.2025.752	267 - 274
20	Remiss av SOU 2025:58 En stärkt hästnäring – för företagande, jämställdhet, jämlikhet och folkhälsa	KS.2025.907	
21	Remittering av betänkandet Ett datalyft mot fel, fusk och frånvaro (SOU 2025:108)	KS.2025.921	275 - 283
22	Uppdrag att ta fram Värnamo kommuns större och prioriterade infrastruktursatsningar	KS.2024.915	284 - 293

Beslutsärenden

23	Taxa - Upplåtelse av jordbruksmark och övriga markupplåtelser	KS.2025.886	294 - 302
24	Riktlinje - Markupplåtelse jordbruk	KS.2025.884	303 - 310
25	Riktlinje - Övrig markupplåtelse (ej jakt eller jordbruk)	KS.2025.885	311 - 329

Anmälan delegation

26	Anmälda delegationsbeslut till kommunstyrelsen 16 december 2025	KS.2025.946	330 - 332
----	---	-------------	-----------

Informationsärenden

27	Meddelanden till kommunstyrelsen den 16 december 2025	KS.2025.913	333 - 393
28	Kommunalråden informerar		

Övrigt

29	Övrigt		
----	--------	--	--

2025-12-16

3
3(3)

Tobias Pettersson
Ordförande

Elin Alteborg
Sekreterare

Miljöplan Värnamo kommun

Ärendebeskrivning

Miljöplanen skickades på intern remiss i september och fram till remisstidens avslut i november har yttringar från flera förvaltningar inkommit. Enligt tidsplanen skulle synpunktshantering och en extern remissrunda föregå beslut och antagande av miljöplan våren 2026.

Då miljöstrateg avslutar sin tjänst i januari 2026 saknas tjänsteperson att hantera resterande process. Samtidigt pågår det parallellt en översyn av Värnamo kommuns styrmodell, där avsikten finns att dels knyta samman styrmodellen med styrdokument på ett tydligare sätt, dels finns tankar på hur hållbarhetsperspektivet bättre ska tas om hand. Detta påverkar framtagandet av miljöplanen och behovet av en paus i processen har därför uppstått.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att notera informationen.

Martina Palm
Miljöstrateg

Ulf Svensson
Kommundirektör

§ 324 Dnr: KS.2025.678

Miljöplan Värnamo kommun

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att skicka miljöplanen på remiss till samtliga nämnder och bolag med uppdraget att inkomma med synpunkter senast 28 november.

Ärendebeskrivning

En ny miljöplan har tagits fram för att ersätta Plan för Värnamo kommuns miljöarbete 2019-2035, Dnr KS2018.627.

Miljöplanen är ett strategiskt dokument och står för ett gemensamt fokus och visar på vad som systematiskt måste göras för att minska vår negativa miljöpåverkan ur ett lokalt, regionalt, nationellt och globalt perspektiv. Planens syfte är att vägleda det övergripande miljöarbetet, hitta synergier när de finns och att, när det är nödvändigt, väga olika intressen mot varandra.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta att skicka miljöplanen på remiss till samtliga förvaltningar och bolag med uppdraget att inkomma med synpunkter senast 28 november.

Beslut skickas till: samtliga nämnder och bolag

Miljöplan



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: 20xx-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder och utskott

Dokumentansvarig: Miljöstrateg, Kommunledningsförvaltningen

Inledning

I Värnamo tar vi ansvar för framtiden.

Vi vill vara en kommun som växer hållbart. För oss betyder det att beslut vi tar ska bidra till en friskare miljö och en tryggare framtid för kommande generationer.

En grön kommun är mer än vackra parker, levande skogar och rena sjöar. Det är en plats där människor och natur lever i balans. Där vi främjar klimatsmarta transporter, bygger med omtanke och låter innovation och miljö gå hand i hand. Där varje invånare kan känna stolthet över att bidra till något större och göra medvetna val.

Vi har modet att tänka nytt, viljan att gå före och kraft i vår samverkan med andra. När vi alla arbetar tillsammans kan vi visa att det är möjligt att förena tillväxt med omsorg om klimat och natur.

Miljöplanen är vår riktning och gemensamma utgångspunkt mot en grönare kommun.

Tobias Pettersson

Kommunstyrelsens ordförande

Värnamo kommuns mål

Värnamo kommuns miljöplan är direkt kopplad till det övergripande målet En grön kommun, och ska bland annat användas när målet bryts ner och formuleras på verksamhetsnivå. Hur väl miljöplanen följs är avgörande för hur Värnamo kommun lyckas uppnå målet En grön kommun.

Miljöplanen innefattar också aspekter som påverkar de andra målen. Att arbeta mer systematisk med klimatanpassning påverkar målet En trygg kommun och frågor som samhällsplanering och grönstrukturfrågor påverkar även målet En attraktiv kommun. Miljöperspektivet är således en nyckelfråga för Värnamo kommun.

Syfte

För att kunna utveckla ett hållbart Värnamo behöver vi både behålla och förbättra de värden som skapar en god livsmiljö och hög livskvalitet för våra kommuninvånare. Här behövs en tydlig ambitionsnivå i miljöplanen. Att tillgodose alla intressen och behov i ett föränderligt samhälle är inte lätt och målkonflikter kommer sannolikt att uppstå där avvägningar behöver göras. Värnamo kommuns miljöplan står för ett gemensamt fokus och visar på vad som systematiskt måste göras för att minska vår negativa miljöpåverkan ur ett lokalt, regionalt, nationellt och globalt perspektiv. Planens syfte är att vägleda det övergripande miljöarbetet, hitta synergier när de finns och att, när det är nödvändigt, väga olika intressen mot varandra. För att vi ska kunna få den effekt vi vill uppnå i Värnamo kommun behöver olika aktörer bidra aktivt i olika miljöfrågor.

Målgrupp

Miljöplanen gäller för Värnamo kommuns alla politiker och tjänstepersoner och ska vara välkänd i kommunens nämnder och förvaltningar. Beslut ska alltid tas med hänsyn till miljöplanens innehåll. När olika intressen ställs mot varandra ska de svenska miljömålen vara vägledande i beslut. Miljöplanen omfattar även områden där kommunen saknar mandat men har möjlighet att påverka, till exempel genom information, bidrag eller samarbeten. Förhoppningen är att den också ska inspirera näringsliv, organisationer och invånare.

Avgränsning

Miljöplanen är ett långsiktigt och övergripande styrdokument som sammanfattande håller ihop miljöfrågorna utifrån ett miljömålsperspektiv. Utöver detta har Värnamo kommun antagit och arbetar med flera strategiska styrdokument som mer fördjupat beskriver kommunens arbete i specifika frågor, till exempel grönstruktur, trafik eller vatten och avlopp. Tillsammans täcker dessa styrdokument en stor del av de nationella miljömålen. Miljöplanen kan därför fokusera på de ämnen och miljömål som inte andra styrdokument detaljerat tar upp.

Miljöplanen formulerar inte några lokala miljömål utan förhåller sig till de internationella, nationella och regionala miljömålen samt Värnamo kommuns övergripande mål En grön kommun. Detaljstyrning och planering av åtgärder utformas av ansvariga nämnder och kopplas till verksamhetsplaneringen.

Sammanfattning

Miljöfrågor har kommit att spela en allt större roll i takt med att vår kunskap ökar om människans påverkan på jordens ekosystem och dess begränsningar. Miljöperspektivet är brett och komplex och påverkar samhällets alla förutsättningar att skapa välfärd. Balans mellan människan och miljön är en av vår tids största utmaningar. Samtidigt ger det oss också möjligheter att visa ledarskap och agera innovativt.

Värnamo kommun vill agera föredömligt på miljöområdet och behandlar därför inte miljö-mässig hållbarhet som en isolerad fråga vid sidan om ordinarie verksamhet. Att låta miljöperspektivet genomsyra all kommunal kärnverksamhet är nödvändigt för att samhället ska kunna utvecklas hållbart, både genom att minska den negativa miljöpåverkan men också genom att öka den positiva miljöpåverkan.

För att kunna arbeta med miljöfrågor på ett effektivt sätt har ett antal fokusområden identifierats. Inom varje fokusområde finns en eller flera strategier och övergripande insatser som ska vara vägledande för vad som är viktigt att sikta på inom de närmaste åren.

Utgångspunkter

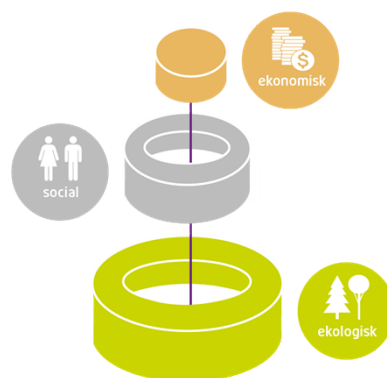
Miljöplanen utgår från vissa definierade uppfattningar och förhåller sig till såväl globala, nationella som regionala mål.

Hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling fick internationell spridning i samband med FN-rapporten *Vår gemensamma framtid*¹ och definieras av tre dimensioner:

- Den ekologiska handlar om att hushålla med naturresurser utan att skada jordklotets ekosystem på lång sikt.
- Den sociala handlar om att bygga ett samhälle där grundläggande mänskliga rättigheter uppfylls.
- Den ekonomiska handlar om att motverka fattigdom så att alla har råd att tillgodose sina grundläggande behov i relation till jordklotets ändliga resurser, det vill säga en ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för varken den ekologiska eller sociala dimensionen.

Begreppet ”hållbar utveckling” bygger på uppfattningen att den ekologiska dimensionen sätter den yttersta gränsen för vad som utgör människans handlingsutrymme. Social och ekonomisk hållbarhet är omöjlig att uppnå om dessa gränser överskrids och naturresurser överexploateras. Ekonomin behöver därför fungera som ett verktyg för samhället att utveckla välfärd utan bekostnad på vare sig människor eller planeten. Klimatförändringarna är ett tecken på att vi agerar utanför planetens säkra gränser och är ekosystemets naturliga reaktion på obalans.



Hållbarhetsprinciperna

Som medlem i Sveriges ekokommuner har Värnamo kommun förbundit sig att följa fyra grundsatser som definierar villkoren för ett hållbart samhälle. Dessa instruktioner säkerställer att vi inte systematiskt förstör de systemen som vi är beroende av.

”I ett hållbart samhälle utsätts inte naturen för systematisk...



... koncentrationer av ämnen från berggrunden. Till exempel fossilt kol, olja och metaller.



... koncentrationer av ämnen från samhällets produktion. Till exempel kväveoxider, bromerade flamskyddsmedel, freoner och hormonliknande kemikalier.



... degradering på fysiskt sätt. Till exempel överuttag av skog, utfiskning och utarmning av ekosystem.



... Och det finns inga strukturella hinder för människors hälsa, inflytande, kompetens, opartiskhet och mening

¹ World Commission on Environment and Development (1987) Oxford University Press, New York

Globala, nationella, regionala och lokala mål

Världens ledare har enats om en global agenda för hållbar utveckling, Agenda 2030, bestående av 17 mål. Dessa preciseras av 169 delmål som knyter samman de tre dimensionerna av hållbar utveckling: de ekonomiska, sociala och miljömässiga. Agenda 2030 finns med i Värnamo kommuns målstyrningsmodell som ett analysverktyg och används som underlag vid formuleringen av kommunfullmäktiges övergripande mål.

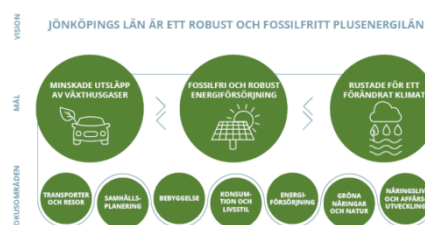


Sveriges arbete med den ekologiska dimensionen av Agenda 2030 konkretiseras genom de 16 miljö kvalitetsmålen som är beslutade av riksdagen. Målen är betydligt mer preciserade i jämförelse med de globala målen i Agenda 2030 och är ledande för Sveriges miljöarbete. Undantaget för Värnamo kommun är målen om fjäll och hav.

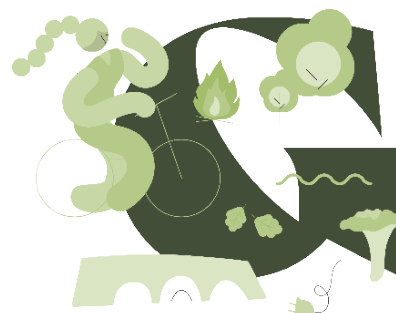
På riksnivå finns även mål inom specifika frågor, till exempel växthusgasutsläpp och energieffektivisering.



Regionalt har länets klimatråd tagit fram en klimat- och energistrategi med en vision om att Jönköpings län ska vara ett robust och fossilfritt plusenergilän till 2045. Strategin innehåller ett antal målsättningar med fokus på klimatpåverkan, energiförsörjning och klimatanpassning. Strategin innehåller även ett antal fokusområden. På regional nivå finns även andra avtal och projektmål som Värnamo kommun står bakom, till exempel Biogasöverenskommelsen.



I Värnamo kommun är ett av Kommunfullmäktiges fyra övergripande mål ”En grön kommun. Målet bryts ner från politisk nivå till verksamhetsnivå. Utöver Värnamo kommuns interna målstyrning finns även ett antal styrdokument på området. Miljöplanen anger vilket fokus vårt lokala miljöarbete ska ha i förhållande till regionala, nationella och globala mål. Genom att arbeta i enlighet med miljöplanen bidrar Värnamo kommun inte bara till den interna måluppfyllelsen utan även till ovan nämnda mål.



Fokusområden

För att på ett framgångsrikt sätt kunna arbeta med miljöperspektivet behövs riktade insatser inom många delar av samhället. Här behöver Värnamo kommun samverka för att uppnå resultat. För att konkretisera arbetet och de prioriteringar som behöver göras innehåller planen olika fokusområden.

- Minskade utsläpp av växthusgaser
- Rustad för ett förändrat klimat
- Ekosystem och biologisk mångfald
- Ansvarsfull resurshantering
- Livsmedelsproduktion

Utmaningarna som kan kopplas till miljöperspektivet är många, utsläpp som påverkar klimatet och vår närmiljö, förlusten av biologisk mångfald, en livsstil som bygger på en ohållbar resurshantering och behovet av att anpassa oss för det förändrade klimatet, är några exempel. Värnamo kommun måste jobba långsiktigt mot alla dessa faktorer, men för att agera effektivt krävs fokuserade insatser. Miljöplanens fokusområden har valts utifrån de utmaningar som bedömts som mest kritiska, men också möjliga att göra framsteg inom. Tillsammans skapar de en riktning för vårt övergripande miljöarbete de närmaste åren.

I alla fokusområden blir det tydligt att frågor hänger ihop, det som görs inom ett fokusområde är ofta till nytta även för andra fokusområden. Varje fokusområde innefattar en eller flera strategier följt av utpekade insatser som behövs för att röra sig framåt. Miljöplanen pekar inte ut några specifika åtgärder fördelat på ansvariga aktörer. Aktiviteter och indikatorer tas fram av nämnder och verksamheter i arbetet med kommunens övergripande målstyrningsarbete och verksamhetsplanering.

Minskade utsläpp av växthusgaser

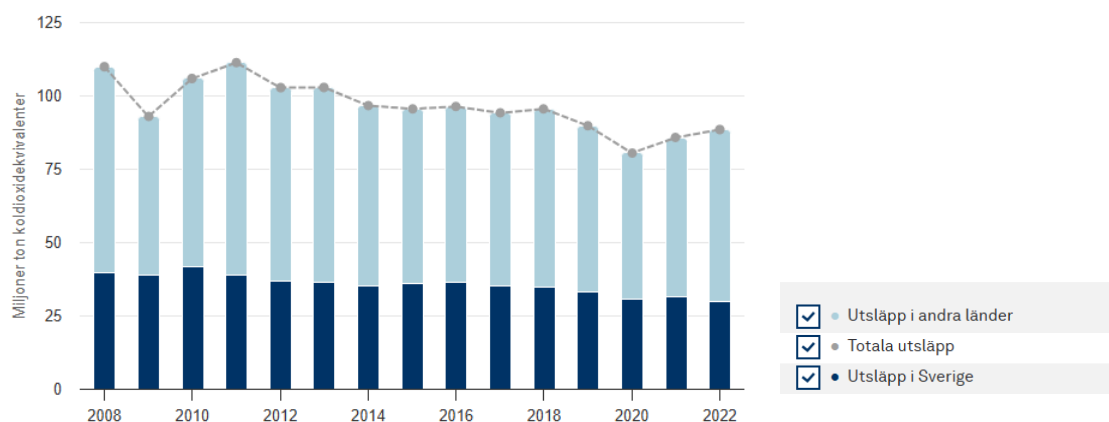


- EU ska minska sina nettoutsläpp med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års utsläpp.
- EU ska nå klimatneutralitet senast 2050 och nettonegativa utsläpp därefter.
- Sverige ska ha noll nettoutsläpp av växthusgaser år 2045.
Etappmål till 2030: 63 procent lägre än 1990 års utsläpp.
Etappmål till 2040: 75 procent lägre än 1990 års utsläpp.
- Jönköpings län ska minska sina koldioxidutsläpp i takt med länets koldioxidbudget.
- Jönköpings län ska minska växthusgasutsläppen från konsumtion till en hållbar nivå, motsvarande 1 ton per invånare senast 2045, jämfört med cirka 8 ton 2022.
- Jönköpings län ska senast 2030 ha 70 procent lägre växthusgasutsläpp från transportsektorn jämfört med 2010.

Bakgrund

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. De ökade utsläppen av växthusgaser i atmosfären leder till en global uppvärmning och måste kraftigt begränsas för att inte leda till allvarliga konsekvenser för ekosystem, vattentillgång, matproduktion, mänsklig säkerhet och hälsa. Utsläppen kommer främst av sättet vi utvinner, omvandlar och använder fossil energi genom förbränning av kol, olja och naturgas. Världens länder enades därför under ett klimatmöte i Paris 2015 om att den globala temperaturökningen ska hållas väl under två grader, med strävan att begränsa den till 1,5 grader. Sverige antog 2017 ett klimatpolitiskt ramverk bestående av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Senast 2045 ska Sverige ha nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Klimatpåverkan kan mätas på olika sätt, både genom produktion- och konsumtionsbaserade utsläpp. I Sverige ligger de direkta produktionsbaserade utsläppen på cirka fem ton per invånare. Räknar vi istället med de indirekta konsumtionsbaserade utsläppen hamnar Sverige på cirka 8 ton per invånare, varav två tredjedelar ger utsläpp i andra länder².



Bildkälla: Naturvårdsverket

² [Naturvårdsverket](#), 2025

För att ligga i linje med Parisavtalet behöver Värnamo kommun minska produktionsutsläppen i enlighet med sin koldioxidbudget. Om utsläppen inte minskar tillräckligt snabbt under ett år behöver de minska ännu snabbare kommande år för att inte den totala budgeten ska överskridas.

För att uppnå generationsmålet får vi inte orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser, vilket också är en viktig del i de globala målen för hållbar utveckling. Det krävs att vi snabbt minskar våra konsumtionsbaserade utsläpp för att kunna nå miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål om nettonollutsläpp till 2045 och Parisavtalet. Samtidigt är utsläppsminskningen till stor del beroende av nationella och internationella styrmedel. Detta gör att vi inte kan styra över alla parametrar som påverkar våra utsläpp. Därför är det viktigt att göra allt vi kan inom de områden vi förfogar över, men också genom att arbeta med mjuka insatser. För att driva en omställning mot ett hållbart samhälle räcker det inte med att bygga cykelvägar eller förenkla källsortering. Även om vi är på god väg kommer det att dröja ett tag till att det mest hållbara valet också är det mest självklara, billigaste och enklaste. Vi behöver därför komplettera de fysiska åtgärderna med aktiviteter som påverkar normer, livsstilmönster och val hos såväl kommunens medarbetare som invånare. För att vi som individer ska göra mer hållbara val är det viktigt att vi känner att det spelar roll och att alla steg leder i en hållbar riktning. För att motivera beteendeförändringar är kommunikation en nyckel till att skapa engagemang, driva förändringar, bygga trovärdighet och att inspirera.

Strategi: Resor och transporter

I Värnamo kommun kommer över 80 procent av de koldioxidutsläpp som produceras inom kommunens gränser från resor och transporter, varav drygt hälften kommer från persontransporter. Jämfört med andra kommuner ligger Värnamo över snittet på både antal registrerade bilar och genomsnittlig körsträcka³. Enligt konsumtionskompassen är transporter även den största konsumtionskategorin bland medborgare i Värnamo kommun, andelen är högre än både rikssnittet och länet.

Genom att främst fokusera på utsläppen från resor och transporter kan vi komma åt stora utsläppsvolymer på kort sikt. Inom transportsektorn behöver det ske en överflyttning till mer energieffektiva färdmedel och trafikslag men transporter behöver också effektiviseras, kortas eller ersättas helt. Möjligheten att köra på förnybara drivmedel är avgörande särskilt på landsbygden där möjlighet till alternativa transportslag är begränsad. Omställningen bland fordon bör innefatta fler drivmedel än el, för ett robustare transportsystem. Lokal produktion av fossilfria drivmedel är viktig för transportsektorns omställning och ger tryggare drivmedelsförsörjning. Betydligt mer biogas kan produceras i länet, framför allt av gödsel från djurhållande gårdar. Utifrån utbyggnaden av förnybar elproduktion kan tidvis överskott på el användas för att tillverka vätgas och elektrobränslen.

En medvetet utformad bebyggelsestruktur och transportinfrastruktur ger förutsättningar för livsmönster med betydligt lägre klimatpåverkan än idag. Planering och utveckling av strukturer behöver utgå från en framtid där klimatmålen kan nås och en klimatsmart livsstil är möjlig. Fyrstegsprincipen* bör tydligt styra trafikinfrastrukturplaneringen. En sammanhållen och tät bebyggelse som innehåller olika funktioner minskar resebehovet. Avstånden till de målpunkter vi behöver nå i vardagen har betydelse för om många kan tänka sig att välja att gå eller cykla. Det ska fungera att leva sitt vardagsliv utan att behöva använda bil för de korta resorna (under 5 km). Markanvändningen behöver nyttjas mer effektivt genom prioritering av utrymme för gående, cyklister, kollektivtrafik, grönsstruktur och andra viktiga samhällsfunktioner. Även

³ kolada, ID N07935, U07917

utformning av gång- och cykelvägar har stor betydelse för hur de används, särskilt för barn som vill cykla själva till skola och fritidsanläggningar. Efter att Nollvisionen* beslutades 1997 har trafiksäkerhetsarbetet resulterat i färre allvarliga skador och dödsantal kopplat till biltrafik och tyngre transporter. För oskyddade trafikanter har utvecklingen inte sett lika positiv ut och tydligare prioritering behövs för ett jämlikt transportsystem. Satsningar för gång- och cykel ökar inte bara trafiksäkerheten, det påverkar också tillgängligheten för ungdomar, äldre, människor med funktionsvariationer och de som inte använder eller har tillgång till bil.

Det transporteffektiva samhället leder inte bara till låga växthusgasutsläpp utan gynnar också andra samhällsmål positivt då det ger bättre luftkvalitet, minskat buller, minskad trängsel på vägar samt förbättrad folkhälsa. Störst potential för förändrade transportval finns i Värnamo stad.

Så här bidrar Värnamo kommun:

- Nyttja centrala markytor mer effektivitet. Ett högt exploateringstryck på Värnamo centrum ställer höga krav på yteffektivitet och flexibilitet. Ytor bör disponeras med störst nytta ur flera perspektiv.
- Verka för bättre tillgång till hållbara kommunikationsmöjligheter. Fokus bör ligga på stärkta pendlingsmöjligheter med hållbara transporter mellan tätorter och större arbetsplatser.
- Öka de fysiska insatserna för gång- och cykel, så att möjligheterna att transportera sig hållbart på korta avstånd blir lättare och säkrare. Gång- och cykelförbindelser mellan orter och till hållplatser behöver stärkas medan vägnätet i Värnamo stad behöver knytas samman.
- Skapa insatser för beteendeförändring och incitament för att överföra resandet från bil till kollektivtrafik, cykel och elcykel. Detta gäller särskilt kortare sträckor och riktat till grupper som i låg utsträckning nyttjar dessa transportmedel.
- Ersätt transporter, exempelvis genom digitala möten, distansarbete, gemensam distribution och konsumtionsval (till exempel närproducerade varor och tjänster).
- Ersätt fordon som går på fossila drivmedel.
- Verka för bättre tillgång till tank- och laddmöjligheter av förnybara bränslen.
- Uppmuntra en ökning av den lokala biogasproduktionen och säkerställ fortsatt efterfrågan genom offentlig upphandling av tyngre transporter, i enlighet med den regionala biogasöverenskommelsen.

Rustad för ett förändrat klimat



Bakgrund

Att minska utsläpp av växthusgaser har länge varit en aktuell fråga, men under de senaste åren har den på allvar fått sällskap av frågan hur vi anpassar oss till de klimatförändringar vi inte kan motverka. Klimatpåverkan och klimatanpassning är två sidor av samma mynt, å ena sidan hindra å andra sidan lindra. Till skillnad från hur vi ska hindra utsläppen handlar istället klimatanpassning om att lindra de skador som kan uppkomma på grund av ett förändrat klimat.

SMHI:s klimatscenarier visar allvarliga konsekvenser för Värnamo kommun till följd av ett förändrat klimat⁴. Det blir allt blötare, varmare och torrare. Värnamo kommuns geografiska position har pekats ut som den del i södra Sverige som får mest nederbörd framöver. Till år 2100 ökar enligt RCP 8,5* mängden nederbörd med upp till 13 mm/mån och antalet dygn per år med extrem nederbörd (>20mm/dygn) ökar med upp till 4,5 dygn. Även frekvensen av skyfall ökar. Fram till mitten av seklet beräknas en ökning på ca 20% men fram till år 2100 beräknas en ökning på upp emot 40%. Här faller det alltså mer vatten under tiden det regnar i jämförelse med de andra regionerna. Skyfall och oregelbundna vattenflöden leder inte bara till risk för översvämning, även risk för ras och skred och att föroreningar i mark och sediment sprids, ökar. Risken för översvämning är som störst längs med ån Lagan och Storån. I Värnamo kommun har arbetet med att förhindra översvämningar påbörjats.

Förutom ökad nederbörd förväntas högre temperaturer. Till år 2100 beräknas i RCP 8.5 antalet högsommardygn (över 25°C) öka från dagens 11 till upp emot 43 dygn per år. Antalet värmeböljor tredubblas och antalet graddagar för behov av kylning ökar från dagens 7 till upp emot 94 dagar. Värmeböljor drabbar tätorterna hårdast eftersom de i regel har en liten täckningsgrad av grönska, flera mörka hårdgjorda ytor och glaspartier som absorberar och koncentrerar värme. Tätbebyggda områden minskar även möjligheten till vindgenomdrag som annars hade gett en svalkande effekt. Högre temperaturer leder till kortare och mildare vinter med mindre snö och is, men också till längre somrar med ökad risk för torka, vattenbrist, åsk- och blixtoväder.

Klimatförändringarna innebär bland annat fara för människor och djurs hälsa, en påverkan på infrastruktur, logistik, produktion och distribution av samhällsviktiga varor och tjänster och ett ökat behov av underhåll. Skador på fastigheter och mark leder till direkt ekonomisk förlust, men kan också leda till problem i försäkringsfrågor. Nya arter och sjukdomar sprids enklare. För att lindra de negativa effekterna av ett förändrat klimat behöver vi anpassa både vårt samhälle och våra verksamheter. Vi behöver bli en mer robust kommun.

Strategi: Arbeta mer förebyggande

Att bli mer robust innebär att kunna hantera klimatförändringarna långsiktigt, effektivt och på ett samhällsekonomiskt sätt. Detta kräver en mer systematisk analys och metod applicerat på alla samhällsviktiga funktioner. I Värnamo kommun behöver vi tillsammans förbättra kännedomen om risker och sårbarheter av vad ett förändrat klimat bär med sig. Det inkluderar en generell kompetenshöjning dels bland kommunens offentliga och privata aktörer, dels hos allmänheten. Effekterna av klimatförändringarna är komplexa och behöver utifrån en helhetssyn analyseras för att undvika att bygga in oss i utsatta lägen och identifiera synergier

⁴ Länsstyrelsen Jönköpings län (2025) Klimat- och sårbarhetsanalys för Jönköpings län

som gör arbetet mer fördelaktigt och effektivt. Kunskap om klimatförändringarna behöver vara närvarande och integreras i all planering för att öka förståelsen för behovet av klimatanpassningsåtgärder och acceptansen bland annat för den mark och kostnader som åtgärderna tar i anspråk. Detta går i linje med nationell strategi och handlingsplan för klimatanpassning.

Så bidrar Värnamo kommun:

- Säkerställ att ett systematiskt tillvägagångssätt ligger till grund för kommunens arbete med klimatanpassning, i såväl strategier som beslut och planering. Detta innebär en integrering av klimatanpassning i planeringen av all nybyggnation eller ombyggnation. Görs detta väl, så säkerställer det till exempel att byggnation undviks på mark med ostabila grundförhållanden och att nya byggnader lokaliseras så att svåra konsekvenser i ett förändrat klimat kan undvikas.
- Utgå från RCP 8.5 i planeringssammanhang och fokusera på lösningar som är multifunktionella och ger störst nytta ur olika perspektiv.
- Planera i första hand för naturbaserade lösningar som kan förebygga risker och skapa mervärden och synergier mellan olika intressen. Naturbaserade lösningar som utgår ifrån platsens specifika förutsättningar är ofta kostnadseffektiva och bidrar till ett mer robust samhälle. Om detta tas med redan i planeringsstadiet kan det till exempel innebära att stora träd får stå kvar vid exploatering eller ett vattendrag behålls och förstärks istället för att dras om eller hanteras med tekniska lösningar. Centralt belägna ytor som idag bedöms ha låga biologiska värden kan fortfarande ha betydande biologiska funktioner, och kan vid stadens förtätning behöva behållas och utvecklas istället för att bebyggas.
- Arbeta för en ökad kunskap om vad klimatförändringarna innebär för Värnamo kommun och vilka konsekvenser det kan få. Beaktning ska tas till både olika tidsperspektiv och olika klimatscenarier. Satsa på kunskapshöjande insatser om behovet av lokala klimatanpassningsåtgärder. Utbildning behövs från ett brett perspektiv och måste involvera målgrupper inom såväl exploatering och planering som projektering.
- Integrera perspektiv om klimatrelaterade konsekvenser i folkhälso- och beredskapsarbetet.
- Samverka med privata markägare för åtgärder som kan hålla kvar vatten i landskapet där konsekvensen av torka och översvämning blir som störst.
- Anta en VA-plan som är klimatanpassad och som beskriver och resonera kring nyckelorden varmare, torrare, blötare, ras och skred.
- Öka utredningstakten på potentiellt förorenade områden, så att samhällsplaneringen får så korrekt kunskapsunderlag som möjligt. Med bättre underlag finns möjlighet att göra en åtgärdsplan med prioriteringar framåt.

Strategi: Klimatanpassa befintliga strukturer

Förutom att ta ett mer strategiskt grepp om klimatanpassningsfrågan bör renoveringar och anpassningar av den befintliga fysiska miljön, som byggnader, infrastruktur och grönytor ske löpande. Att använda multifunktionella lösningar är av största vikt, då anpassningsåtgärder har stor potential att vara samhällsekonomiska. Anläggning av mer grönytor istället för hårdgjorda ytor ger förbättrad dagvattenhantering och minskar översvämningens risker samtidigt som de svalkar och tillför mer estetiska element. I vissa fall kan anpassningsåtgärder samordnas med renoveringar eller underhållsarbete och på så vis göras billigare och mer resurssnålt. I Värnamo har insatser för att förhindra översvämning gjorts, men takten i genomförandet av åtgärder ur ett

bredare perspektiv behöver öka. I Värnamo kommun är arbetet inom tätorterna i störst behov av prioritering, men även uppströmsarbete i kringliggande landskap är viktigt.

Så här bidrar Värnamo kommun:

- Tillskapa, bibehåll och utveckla blå- och grönstrukturer i stadsmiljön. Säkerställ att multifunktionella och naturbaserade lösningar som gynnar många delar av samhällsstrukturen används vid ombyggnation eller när strukturella och logistiska förändringar utförs i staden. Görs detta väl, innebär det till exempel att dagvatten hanteras öppet som en naturlig del i staden och har funktionen av att tidvis ta emot och buffra vatten samt agera vattenmagasin som både ökar den biologisk mångfalden och möjliggör plats för rekreation/vila/lek.
- Säkra den mark som behövs för omvandling av hårdgjord yta så att bättre avrinning och genomsläpplighet kan tillskapas i lägen med risk för stora konsekvenser av ökad nederbörd.
- Klimatanpassa befintlig bebyggelse utefter behov och på ett effektivt sätt, till exempel i samband med renovering. Fokusera på översvämningsrisk, högre temperaturer och luftfuktighet. Görs detta väl, innebär det till exempel att det vid värmeböljor finns tillgång till sval inomhusmiljö för de som stadigvarande vistas i kommunens lokaler.
- Säkerställa tillgång till skuggiga utomhusmiljöer som möjliggör återhämtning vid värmeböljor. Långvarigt höga temperaturer drabbar socioekonomiskt svaga grupper starkare då bostäder i utsatta områden ofta har mindre växtlighet och skugga. Vikten av tillgång till parker och grönområden spelar därför en viktig roll för att utjämna skillnaden i hälsa.
- Välja att vid om- och nybyggnation använda väl beprövade byggnadsmetoder och material som är anpassade till ett föränderligt klimat över tid.
- Klimatanpassa dricksvattenförsörjningen, vilket bland annat innebär att motverka läckage på ledningsnätet, säkerställa tillgången på vatten, verka för minskad förbrukning, skydda vattentäkter och hitta reservvatten.
- Säkerställa en dagvattenhantering som är dimensionerad för en ökad nederbörd och anpassad till mer frekventa skyfall.
- Upplysa och informera allmänheten om varför klimatanpassningsåtgärder genomförs men också informera om egenansvaret kopplat till klimatanpassningsarbetet.

Ekosystem och biologisk mångfald



Bakgrund

I Sverige finns en medfödd relation till naturen och i Värnamo kommun är det aldrig långt till skogen och sjöarna. Frisk natur och rent vatten är kvaliteter som de flesta anser värt att värna, även om de kan tas för givna. Men en förändrad markanvändning, igenväxning, monokulturer och ensidigt skogsbruk, klimatförändringar och spridningen av invasiva främmande arter påverkar våra ekosystem och ökar förlusten av biologisk mångfald i vårt omgivande landskap. I Jönköpings län har bedömningen ”Uppnås ej” gjorts för målen Ett rikt växt- och djurliv, Levande skogar och Myllrande våtmarker, dessa har dessutom har en negativ trendriktning.

Med en ökad tillväxt och behov av bostäder och serviceinrättningar i framför allt Värnamo stad ställs krav på hur kommunen exploaterar och skapar bebyggelse- och naturmiljöer. När staden växer uppstår ofta en konflikt mellan att värna de ekologiska funktionerna och andra samhällsintressen. Vid förtätning finns risk att blå- och grönstrukturen som är betydelsefull för folkhälsan, de lokala ekosystemen och klimatanpassning bebyggs.

Förlusten av biologisk mångfald bedöms vara ett lika stort hot mot människan som klimatförändringarna. En rik biologisk mångfald säkerställer att vi har ekosystemtjänster, som är grunden för vår välfärd. Ett enda träd kan till exempel bidra med luftrening, vatten- och temperaturreglering, boplatser, föda till en mängd arter och är dessutom lugnande att titta på. Robusta ekosystem är nödvändiga som buffert när extrema väderhändelser blir allt vanligare och förutsättningarna för ekosystemen ändras. En utarmad biologisk mångfald påverkar dessutom klimatet i fel riktning, och kan förvärra effekterna av ett förändrat klimat. Potentialen i att använda blå- och grönstrukturen för att öka folkhälsan, lindra effekterna av klimatförändringarna, skapa mer attraktiva och jämlika miljöer för boende och besökare och att använda skogen som kolsänka gör att ekosystemtjänster måste prioriteras tydligare.

Strategi: Prioritera ekosystemtjänster

I Sverige ansvarar kommunerna för den fysiska planeringen. Utvecklingen av bebyggelse och infrastruktur styrs bland annat av kommunernas översiktsplanering och detaljplanering. Ett sådant planmonopol innebär ett stort ansvar men ger också goda möjligheter att göra prioriteringar som stödjer en hållbar utveckling. Värnamo kommuns markinnehav uppgår till ungefär 4525 ha och innefattar såväl kvarters- och ruderatmarker* som hela skogs- och jordbrukslandskap. Här finns möjligheter att värna och utveckla det ekologiska perspektivet på både blå- och grönstruktur.

Behovet av ekosystemtjänster ökar ju mer bebyggelsestrukturen ökar. För att undvika att exploatering sker på bekostnad av värdefulla ekosystemtjänster, men också för att utveckla grönytor så att de får ett högre värden, bör blå- och grönstrukturen integreras mer vid förtätning och ny bebyggelse. Att använda natur som designmoment är ett mångfunktionellt, kostnadseffektivt och hållbart sätt att säkerställa att samhällets ekologiska funktioner bibehålls och stärks även när bebyggelsen blir tätare.

Så bidrar Värnamo kommun:

- Utveckla metoden för samhällsplanering så att blå- och grönstruktur integreras tydligare vid utveckling av befintliga bebyggelsemiljöer och vid exploatering av ny mark. Detta innefattar aktuella planer för blå/grönytor även i serviceorterna.
- Säkerställ att ett strategiskt arbetssätt ligger till grund för Värnamo kommuns hantering av grönytor för att öka dess sociala och ekologiska värden. Vid projektering, anläggande och skötsel ska ekosystemtjänster främjas så att ytans totala värde ökar. På ytor med låg uttjandegrad ska ekologiska värden prioriteras.
- Utforma platser så att de gynnar inhemska arter, främst tätortsnära och i stadsmiljö. Detta innebär även skötselmetoder anpassas.
- Säkerställ att det kommunala skogsinnehavet bedrivs som ett föredöme ur hållbarhetssynpunkt. Ekonomisk avkastning ska balanseras med skogens förmåga att fungera som kolsänka och skogens möjlighet att leverera ekosystemtjänster ska stärkas. Hyggesfria metoder ska användas där förutsättningar finns och skogen ska vara certifierad enligt PEFC* och FSC*.
- Utred möjligheterna till naturrestaurering för att kunna återställa ekosystem och livsmiljöer för arter som annars riskerar att försvinna eller dö ut.
- Inventera och påbörja arbete med att ta bort och begränsa spridningen av invasiva arter på kommunal mark. Platser för tätortsnära dumpning av trädgårdsavfall är särskilt prioriterade.
- Utveckla ett strategiskt arbetssätt kring vattenvård av sjöar och vattendrag för att säkerställa en god ekologisk status.

Livsmedelsproduktion



Bakgrund

Vi står inför tydliga utmaningar kopplade till livsmedelsförsörjning, markanvändning och miljömässig hållbarhet. Sedan 80-talet har åkerarealen minskat markant, samtidigt som befolkningen har ökat. Detta har lett till ett växande glapp mellan invånarnas behov av livsmedel och den lokala jordbruksmarkens produktionsförmåga. Idag används merparten av den odlade marken i Värnamo till foderproduktion – framför allt slättervall och spannmål som går till djurhållning. Endast en mycket liten del av åkerarealen används för att odla mat som konsumeras direkt av människor. Värnamos självförsörjningsgrad är därför mycket låg, endast omkring 5 procent, vilket gör kommunen starkt beroende av det globala matsystemet⁵. I en tid av klimatförändringar och geopolitisk oro är detta beroende en växande sårbarhet. Samtidigt är det nuvarande jordbrukssystemet starkt beroende av importerade insatsmedel som kraftfoder, konstgödsel och bekämpningsmedel. Detta innebär inte bara ekonomiska och logistiska risker – det har också betydande miljöpåverkan. Markens naturliga kretslopp och ekosystemtjänster, som kvävefixering och mineralisering, nyttjas inte fullt ut, vilket underminerar både markens bördighet och långsiktiga hållbarhet.

Strategi: Ökad livsmedelsproduktion

För att möta framtidens utmaningar behövs ett mer robust, lokalt förankrat och klimatsmart matsystem. Det innebär att den lokala matproduktionen måste öka och diversifieras. Lantbrukare behöver bättre förutsättningar att starta upp, ställa om och att utveckla sina verksamheter, samtidigt som investeringar krävs i den infrastruktur som möjliggör lokal hantering, förädling och distribution av livsmedel. En nyckelfråga är att minska beroendet av fossila bränslen och importerade insatsmedel. Lösningar kan bland annat vara samodling av olika grödor, ökad biologisk mångfald på åkermarken, industriell symbios mellan lantbruk och andra verksamheter, samt övergång till lokalproducerade drivmedel som el och biogas. Även nya produktionsformer som till exempel svampodling, växthus med spillvärme från industrin och cirkulära system som akvaponi* kan bidra till en mer robust livsmedelsförsörjning.

Genom att ta tillvara lokala resurser, stärka markens naturliga funktioner och skapa ekonomiska och ekologiska kretslopp kan Värnamo minska sin sårbarhet, skydda miljön och samtidigt stärka sin livsmedelssäkerhet inför framtiden. En ökad livsmedelsproduktion leder också till arbetstillfällen, attraktivitet och tillväxt. Att bryta beroendet av insatsmedel och satsa på odling av livsmedel och förädling som passar lokala tillgångar är ett sätt att diversifiera och trygga lokal mat i balans med de naturliga förutsättningarna.

I Värnamo kommun finns en beslutad inköpsordning med prioriteringen närproducerat, svenskt och ekologiskt. Att stärka de lokala livsmedelsproducenterna är ett sätt att öka möjligheten att följa inköpsordningen.

⁵ Värnamo kommun (2024) Värnamo kommuns Försörjningsförmåga - Analys 2024

Så bidrar Värnamo kommun:

- Utredda vilken roll Värnamo kommun kan ha i arbetet med att förbättra förutsättningarna för lokala livsmedelsproducenter och förädlingsindustri, så att det lokala matsystemet stärks. Fokus ska ligga på att produktionen av livsmedel och bioenergi ökar utan att avkall på resurseffektivitet och biologisk mångfald görs.
- Stödja, initiera och stimulera samverkan och dialog mellan invånare, företag, föreningar, myndigheter, organisationer, angränsande kommuner och lärosäten. Samverkan är en förutsättning för att vi tillsammans ska kunna öka självförsörjningsgraden på ett hållbart sätt.
- Verka för att nya näringsgrenar med låg klimatpåverkan etablerar sig lokalt.
- Vara restriktiv med exploatering av jordbruksmark. Vid tillfällen när exploatering är oundvikligt för att tillgodose andra viktiga samhällsbehov ska möjlighet utredas att använda matjorden för att tillskapa ny odlingsmark eller förbättra annan odlingsmark.
- Arbeta för en ökad kunskap om vad självförsörjningsgraden innebär, vinsterna med ett lokalt matsystem och vilka möjligheter som finns att bidra lokalt och regionalt.



Ansvarsfull resurshantering

- Till 2030 ska det globala matsvinnet halveras per person i butik- och konsumentledet, och matsvinnet ska minska längs hela livsmedelskedjan, även förlusterna efter skörd.
- Till 2030 ska 60 procent av kommunalt avfall gå till återvinning, 65 procent till 2035.

Bakgrund

Sverige har, precis som många andra europeiska länder, sedan 1950-talet haft en stabil tillväxt och ökade inkomster, vilket fört med sig en stark köpkraft. Men all vår fysiska välfärd bygger på nyttjandet av olika sorts naturresurser, material som både kan ha fossilt eller förnybart ursprung. Varor påverkar miljön under hela livsryteln; vid tillverkning, användning, återbruk, materialåtervinning, omhändertagande av avfall och transporter i alla led. Sveriges produktion och konsumtion är till stora delar fortfarande uppbyggd kring en linjär ekonomi, vilket innebär att utvinna naturresurser, producera, konsumera och därefter bli kvitt avfallet. Detta har lett till betydande påfrestningar på miljön i form av stora mängder genererat avfall i ena änden, och samtidigt lett till en brist på naturresurser i andra änden. Vår livsstil bidrar till att vi idag konsumerar mer av planetens resurser än vad den klarar av att återskapa, vi lever som om vi hade fler än en planet. Den totala materialkonsumtionen i Sverige fortsätter att öka per person, från redan höga nivåer, vid en internationell jämförelse. Sedan 2010 har den privata konsumtionen ökat med 25 procent⁶. Den totala konsumtionen av varor behöver minska för att uttaget av värdefulla naturresurser och negativa effekter på miljön ska förhindras.

Sveriges inriktning är att gå mot en cirkulär ekonomi. Det är nödvändigt eftersom vår nuvarande konsumtion och produktion inte är hållbar. För att vi ska kunna närma oss ett mer cirkulärt system behöver vi röra oss uppåt i avfallstrappan. Vi behöver hantera material effektivt och transparent i giftfria och slutna flöden. Övergången kräver stora omställningar i allt från hur produkter designas, affärsmodeller formuleras och material hanteras. Främst av allt krävs att våra konsumtionsmönster förändras.



Bildkälla: SÅM

⁶ [Naturvårdsverket, 2024](#)

Strategi: Inköp och upphandling

De offentliga inköpen står för en stor del av den svenska klimatpåverkan. Enligt upphandlingsmyndigheten står kommunerna och de kommunala bostadsbolagen för drygt hälften av de offentliga inköpen klimatpåverkan. Med en samlad köpkraft på över 900 miljarder kronor om året, eller en sjättedel av Sveriges BNP, spelar offentlig sektor en viktig roll i att nå flera miljömål⁷. Genom att arbeta strategiskt med inköpen och ställa krav i upphandlingar kan vi minska vår miljöpåverkan. Enligt Upphandlingsmyndighetens miljöspendanalys* är svenska kommuners största utsläppskategori förknippat med bygg- och anläggningsentreprenader. Utrustning och material, där bland annat drivmedel och livsmedel ingår, står för stor klimatpåverkan men ganska liten del av inköpsvolymen.

Så bidrar Värnamo kommun:

- Utgå ifrån ett livscykelperspektiv vid byggnationer och ta direkt såväl som indirekt miljö- och klimatpåverkan i beaktning. Detta gäller vid såväl planering som i beslut om att bygga, renovera, bygga om eller riva, och inte minst i val av material och byggnadsmetoder. Görs detta väl, så säkerställer det resurseffektivitet och låg klimatpåverkan, inte minst genom val som gör att material kan återanvändas eller återvinnas i så stor utsträckning som möjligt.
- Öka inköp av hållbara livsmedel, utan bekostnad på baskvalitén. Prioriteringsordningen är närproducerat*, svenskt och ekologisk. Rättvisemärkta produkter gäller kaffe, te, bananer, kakao och med fördel andra varor som ej kan produceras inom EU.
- Öka användningen och inköpet av återbrukade möbler. Befintliga möbeluppsättningar ska ges möjlighet att renoveras och rekonditioneras. Vid behov av möbler ska den interna möbelcirkulationen först och främst nyttjas, i andra hand ska inköp ske av återbrukade möbler genom upphandlade leverantörer. Nyproducerade möbler som köps in ska likna varandra i färg och materialval för att öka attraktiviteten på den interna andra hands-marknaden. Vid tillfälligt behov ska möjligheten ges att hyra möbler, i första hand begagnat.
- Efterfråga och ge incitament för lägre miljöpåverkan i anbud samt efterfråga livscykelanalyser och/eller data om produkter/tjänsters klimatpåverkan vid upphandling.
- Ställa miljö- och etiska krav vid lämpliga upphandlingar och inköp av varor, entreprenader och tjänster. Krav som leder till avfallsminimering och lägre utsläpp prioriteras. Exempel kan vara krav på lång livslängd, reparation eller återbruk, färre förpackningar eller komponenter, tjänster istället för produkter eller flergångsartiklar istället för engångsartiklar. Kommunens arbete ska vara strategiskt så att insatserna riktas på områden där de gör största miljö- och samhällsnytta. Särskild beaktning ska tas vid inköp av give-aways samt vid catering och representation, med tanke på symbolvärdet.
- Utveckla metoder och verktyg för att följa upp och mäta kommunorganisationens klimatpåverkan, både utifrån produktions- och konsumtionsperspektiv. Analysera klimatpåverkan från organisationens inköp genom miljöspendanalys.

⁷ [Upphandlingsmyndigheten](#) a, 2025

Organisation och ansvar

Miljö kan inte behandlas som en isolerad fråga vid sidan om ordinarie verksamhet. Ett miljöperspektiv måste genomsyra all kärnverksamhet för att Värnamo kommun ska kunna utvecklas hållbart. Alla nämnder och förvaltningar har därför ett gemensamt ansvar för att miljöplanen efterföljs. Alla har ett uppdrag att utveckla sin verksamhet hållbart och att skapa åtgärder som leder till miljövinster. Alla nämnder har också möjlighet att formalisera sina ambitioner i verksamhetsspecifika styrdokument utöver miljöplanen, och formulerar sina åtgärder i sin verksamhetsplan.

Planens ekonomiska konsekvenser

För att lyckas med en omställning till ett hållbart samhälle behövs ekonomiska resurser. Det går inte att växla upp utan extra insatser. De små, enkla åtgärdernas tid är förbi och större investeringar kommer att behövas framöver. Att integrera miljöperspektivet i alla investeringsbeslut kommer att kosta. Därför behöver tillgången till och kunskapen om investerings- och projektmedel att öka.

Dokumentansvariga

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för miljöplanen. Ansvarig tjänsteperson är kommunens miljöstrateg.

Uppföljning

Eftersom omvärlden ständigt förändras och fokus på olika miljöfrågor kan skifta, behöver framför allt fokusområden och övergripande insatser revideras. Därför ses miljöplanen över i mitten av varje mandatperiod.

Referenser

Lista över styrdokument i Värnamo kommun med kopplingar till miljöplanen

- Avfallsplan 2024-2030
- Fördjupning av översiktsplan - Värnamo stad
- Kommunal vattenförsörjningsplan
- Plan för bostadsförsörjning
- Plan för grönstruktur
- Plan för kulturmiljön i Värnamo kommun
- Plan för skogsbruk
- Plan för trafik
- Plan för upphandling
- Plan för vatten och avlopp
- Policy för fordon under 3,5 ton
- Policy för kommunikation och information
- Policy för mat och måltider i Värnamo kommun
- Policy för upphandling och inköp
- Riktlinje för tjänsteresor
- Överenskommelse kring biogas i Jönköpings län
- Översiktsplan - Mitt Värnamo 2035

Revidering

Revidering senast 2028-12-31

Ordlista

Akvaponi

Ett landbaserat recirkulerande vattenbruk där växtodling och fiskodling kombineras.

Fyrstegsprincipen

Trafikverkets arbetsstrategi består av fyra enskilda steg som tillsammans täcker in olika aspekter i utvecklingen av transporterinfrastruktur. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar och går ut på att i samhällsplanering utgå från 1: Tänk om, 2: Optimera, 3: Bygg om, 4: Bygg nytt.

Miljöspendanalys

En metod som utvecklats av bland annat Upphandlingsmyndigheten för att beräkna och analysera den miljö- och klimatpåverkan som uppstår till följd av offentliga inköp.

Nollvisionen

På sikt ska ingen dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet, denna vision är grunden för Sveriges strategiska trafiksäkerhetsarbete. Med nollvisionens synsätt är omsorgen om människors liv och hälsa ett absolut krav vid vägtransportsystemets utformning och funktion.

Närproducerat

Utifrån Värnamo kommuns geografiska position definierar kommunens kostenhet livsmedel som producerats inom 100 km som närproducerat och 200 km som regionalt.

PEFC och FSC

Två internationella certifieringssystem för ansvarsfullt skogsbruk och hållbara skogsprodukter. PEFC anpassar sina krav till nationella standarder och har rötter i mindre skogsägare, medan FSC utgår ifrån globala standarder har en bredare medlemsbas.

RCP 8.5

Ett klimatscenario som beskriver en framtid med höga utsläpp av växthusgaser och därmed en betydande temperaturökning. Det är ett av fyra huvudscenarier som används för att modellera klimatförändringar och representerar ett "business-as-usual"-scenario där inga större ansträngningar görs för att minska utsläppen.

Ruderatmark

Mark i närheten av bebyggelse som ofta uppstår i mellanrum eller kantzoner och som inte anses ha ett högt värde, t.ex. avstjälningsplatser eller bangårdar.

§ 153 Dnr: ON.2025.190

Remissvar - Miljöplan Värnamo kommun

Beslut

Omsorgsnämnden beslutar

att ställa sig bakom de svar till miljöplan som samlats

under rubriken **Omsorgsnämndens remissvar**,

att i övrigt ställa sig bakom föreslagen miljöplan, samt

att överlämna svaret till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

En ny miljöplan har tagits fram för att ersätta Plan för

Värnamo kommuns miljöarbete 2019-2035, dnr KS2018.627.

Miljöplanen är ett strategiskt dokument och står för ett gemensamt fokus och visar på vad som systematiskt måste göras för att minska vår negativa miljöpåverkan ur ett lokalt, regionalt, nationellt och globalt perspektiv. Planens syfte är att vägleda det övergripande miljöarbetet, hitta synergier när de finns och att, när det är nödvändigt, väga olika intressen mot varandra.

Kommunstyrelsen beslutade den 16 september 2025 att skicka miljöplanen på remiss till samtliga nämnder och bolag med uppdraget att inkomma med synpunkter senast 28 november.

Omsorgsnämnden beslutade den 5 november, §138, att bordlägga ärendet. Detta för att ge nämndens ledamöter möjlighet att inkomma med förslag till svar.

Dessa svar har nu inkommit och sammanställts enligt nedan.

Omsorgsnämndens remissvar

Krav på utförare med avtal

För att säkerställa en hög och likvärdig miljöstandard bör alla externa utförare som har avtal med Värnamo kommun omfattas av samma miljömål och krav som kommunns egna verksamheter. Detta skapar tydlighet, förutsägbarhet och goda incitament för hållbar utveckling i hela kommunkoncernen.

Hantering av farligt gods

Det kan behövas särskilda skrivningar för verksamheter som hanterar farligt gods, såsom läkemedelsavfall och smittsamt material. Här kan specialavtal eller förtydligade rutiner bidra till att säkerställa en trygg, lagstadgad och miljömässigt ansvarsfull hantering.

Minskad användning av engångsartiklar

För att minska avfallsmängder och klimatpåverkan bör planen tydligt betona att engångsartiklar ska undvikas i största möjliga utsträckning, samt att verksamheter aktivt ska arbeta för att ersätta dem med återanvändningsbara alternativ där det är möjligt.

Kompetensutveckling inom miljö och energi

Som en del av implementeringen kan kommunen överväga att införa ett obligatoriskt digitalt ”miljökörkort” för all personal. Detta skulle säkerställa en gemensam grundkompetens inom miljöfrågor, resurshushållning och energisparrutiner, och därmed stärka möjligheten att nå planens mål.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

§ 246 Dnr: TFN.2025.375

Synpunkter på miljöplan för Värnamo kommun

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att se teknik- och fritidsförvaltningens förslag på synpunkter på miljöplanen som sitt eget,

att lämna förslag på synpunkter på miljöplanen till kommunstyrelsen samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen har 16 september 2025 beslutat att lämna miljöplan för Värnamo kommun på remiss till samtliga nämnder och bolag med uppdraget att inkomma med synpunkter senast 28 november 2025.

Teknik- och fritidsförvaltningen anser att miljöplanen är välskriven utifrån kopplingar till regionala och globala mål och i hur teknik- och fritidsnämnden ska bidra till dem utifrån nämndens grunduppdrag.

Teknik- och fritidsförvaltningen lämnar följande synpunkter;

- Miljöplanen bör utökas med en beskrivning av cirkulär masshantering under fokusområdet *Ansvarsfull resurshantering*
- Texten med förorenade områden under fokusområdet *Rustad för ett förändrat klimat* bör utökas med en text kring hur åtgärder av förorenade områden ska utvecklas med ökad utredningstakt
- Generell synpunkt är att uppföljning av strategiska styrdokument, likt miljöplanen, implementeras i kommande utveckling av Värnamo kommuns styrmodell.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att se teknik- och fritidsförvaltningens förslag på synpunkter på miljöplanen som sitt eget,

att lämna förslag på synpunkter på miljöplanen till kommunstyrelsen samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

§ 128 Dnr: BUN.2025.1670

Remiss Miljöplan

Beslut

Barn- och utbildningsnämnden beslutar

att inte lämna någon erinran efter att ha tagit del av remissversionen av Värnamo kommuns miljöplan.

Ärendebeskrivning

En ny miljöplan har tagits fram för att ersätta Plan för Värnamo kommuns miljöarbete 2019–2035, Dnr KS2018.627.

Miljöplanen ska vägleda politiker och tjänstepersoner i beslut som främjar en grön, trygg och attraktiv kommun.

Miljöplanen förhåller sig till de internationella, nationella och regionala miljömålen samt Värnamo kommuns övergripande mål En grön kommun. Detaljstyrning och planering av åtgärder utformas av ansvariga nämnder och kopplas till verksamhetsplaneringen.

Miljöplanen innefattar fem fokusområden:

- Minskade utsläpp av växthusgaser
Fokus på transporter, beteendeförändring, förnybara drivmedel och stadsplanering
- Rustad för ett förändrat klimat
Klimatanpassning i planering, byggnation och befintliga strukturer
- Ekosystem och biologisk mångfald
Bevara och utveckla naturmiljöer och grönstruktur
- Ansvarsfull resurshantering
Effektiv användning av energi, material och avfallshantering
- Livsmedelsproduktion
Främja lokal och hållbar matproduktion

Förslag till beslut

Barn- och utbildningsförvaltningen föreslår barn- och utbildningsnämnden besluta

att inte lämna någon erinran efter att ha tagit del av remissversionen av Värnamo kommuns miljöplan.

Beslut skickas till: Kommunstyrelsen

§ 65 Dnr:

Miljöplan Värnamo kommun

Beslut

Servicenämnden beslutar

att ställa sig bakom förslag till Miljöplan Värnamo kommun
samt

att överlämna ärendet till kommunstyrelsen

Ärendebeskrivning

En ny miljöplan har tagits fram för att ersätta Plan för Värnamo kommuns miljöarbete 2019-2035, Dnr KS2018.627.

Miljöplanen är ett strategiskt dokument och står för ett gemensamt fokus och visar på vad som systematiskt måste göras för att minska vår negativa miljöpåverkan ur ett lokalt, regionalt, nationellt och globalt perspektiv. Planens syfte är att vägleda det övergripande miljöarbetet, hitta synergier när de finns och att, när det är nödvändigt, väga olika intressen mot varandra.

Förslag till beslut

Serviceförvaltningen föreslår servicenämnden besluta

att ställa sig bakom förslag till Miljöplan Värnamo kommun
samt

att överlämna ärendet till kommunstyrelsen

Beslut skickas till:

Kommunledningsförvaltningen

§ 110 Dnr: KN.2025.54

Remissvar - Miljöplan Värnamo kommun

Beslut

Kulturnämnden beslutar

att godkänna remissvaret för Miljöplan Värnamo kommun, samt

att överlämna remissvaret till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

En ny miljöplan har tagits fram för att ersätta Plan för Värnamo kommuns miljöarbete 2019–2035, Dnr KS2018.627.

Miljöplanen är ett strategiskt dokument och står för ett gemensamt fokus och visar på vad som systematiskt måste göras för att minska vår negativa miljöpåverkan ur ett lokalt, regionalt, nationellt och globalt perspektiv. Planens syfte är att vägleda det övergripande miljöarbetet, hitta synergier när de finns och att, när det är nödvändigt, väga olika intressen mot varandra.

Kommunstyrelsen har beslutat att skicka miljöplanen på remiss till samtliga förvaltningar och bolag med uppdraget att inkomma med synpunkter senast 28 november.

Kulturförvaltningen har tagit del av miljöplanen och föreslår följande yttrande:

Att bevara värdefulla kulturmiljöer är en del av såväl Sveriges nationella miljömål som Agenda 2030 och revidering av Värnamo kommuns kulturmiljöplan pågår. Vikten av att bevara kulturmiljöer bör därför nämnas i miljöplanen, förslagsvis under ”Ekosystem och biologisk mångfald”.

Förslag till beslut

Kulturförvaltningen föreslår kulturnämnden besluta:

att godkänna remissvaret för Miljöplan Värnamo kommun, samt

att överlämna remissvaret till kommunstyrelsen.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Sbn § 189

Dnr ALL:2025.2716

Remiss - Miljöplan**Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att lämna följande yttrande till kommunstyrelsen gällande miljöplanen.*Kommentarer anges i kursiv text.***Synpunkter från planenheten****Sid 13**

Säkerställ att ett systematiskt tillvägagångssätt ligger till grund för kommunens arbete med klimatanpassning, i såväl strategier som beslut och planering. Detta innebär en integrering av klimatanpassning i planeringen av all nybyggnation eller ombyggnation. Görs detta väl, så säkerställer det till exempel att byggnation undviks på mark med ostabila grundförhållanden och att nya byggnader lokaliseras så att svåra konsekvenser i ett förändrat klimat kan undvikas.

Klimatanpassningsplan med tillhörande åtgärdsplan krävs för att kunna arbeta systematiskt med klimatanpassning. Förslag till textändring "Säkerställ att ett systematiskt tillvägagångssätt ligger till grund för kommunens..... uppnås genom att ta fram klimatanpassningsplan."

Sid 15

I Sverige ansvarar kommunerna för den fysiska planeringen. Utvecklingen av bebyggelse och infrastruktur styrs bland annat av kommunernas översiktsplanering och detaljplanering. Ett sådant planmonopol innebär ett stort ansvar men ger också goda möjligheter att göra prioriteringar som stödjer en hållbar utveckling. Värnamo kommuns markinnehav uppgår till ungefär 4525 ha och innefattar såväl kvarters- och ruderatmarker* som hela skogs- och jordbrukslandskap. Här finns möjligheter att värna och utveckla det ekologiska perspektivet på både blå- och grönstruktur.

forts.

Sbn § 189 forts.

Det hade varit önskvärt att ha aktuella grönstrukturplaner även för serviceorterna (Bor, Bredaryd, Forsheda och Rydaholm) för att säkerställa en långsiktig och strategisk utveckling.

Behovet av ekosystemtjänster ökar ju mer bebyggelsestrukturen ökar. För att undvika att exploatering sker på bekostnad av värdefulla ekosystemtjänster, men också för att utveckla grönytor så att de får ett högre värden, bör blå- och grönstrukturen integreras mer vid förtätning och ny bebyggelse. Att använda natur som designmoment är ett mångfunktionellt, kostnadseffektivt och hållbart sätt att säkerställa att samhällets ekologiska funktioner bibehålls och stärks även när bebyggelsen blir tätare.

Text från ÖP-n som håller på att tas fram: "För att stödja dessa värden är det viktigt att grönstrukturen bevaras och utvecklas. Vid ianspråktagande av grönytor bör kvaliteten på befintliga ytor höjas och nya grönytor anläggas, så att andelen grönyta och de ekologiska funktionerna bibehålls. En etablerad metod är att kvantifiera tillgången till olika typer av grönytor och använda detta som underlag i planeringen. Ett exempel kan vara att kommunen verkar för att alla invånare ska ha mindre än 200 meter till bostadsnära natur med tydliga värden, såsom lek, rekreation eller kulturmiljöer."

Sid 16

Utveckla metoden för samhällsplanering så att blå- och grönstruktur integreras tydligare vid utveckling av befintliga bebyggelsemiljöer och vid exploatering av ny mark. Detta innefattar aktuella planer för blå/grönytor även i serviceorterna.

Aktuella planer för serviceorterna, finns det? Vi vill dock ha det.

Text från Översiktsplanen som håller på att tas fram: "För att säkerställa en långsiktig och strategisk utveckling bör kommunen ha aktuella grönstrukturplaner för serviceorterna. Dessa planer ska utgå från översiktsplanens ställningstaganden och fungera som ett verktyg för att integrera grönstruktur och kulturlandskap i den fysiska planeringen."

Utred möjligheterna till naturrestaurering för att kunna återställa...

I Översiktsplanen som håller på att tas fram finns ställningstagande: Kommunens markinnehav ska skötas så att ekosystemtjänster bevaras eller utvecklas.

forts.

Sbn § 189 forts.

Synpunkter från miljöenheten

Klimatanpassningen har införlivats i miljöplanen till viss del. Kommunen har dock tidigare åtagit sig att anta en handlingsplan för de mest betydande klimatriskerna i enlighet med Länsstyrelsens arbete med "Anpassning till ett förändrat klimat, Åtgärdsprogram 2021-2025 Jönköpings län". Den planen finns ännu inte och bör utgöra ett komplement till miljöplanen. Det bör framgå av Miljöplanen att en klimatanpassningsplan ska tas fram separat.

Ärendebeskrivning

Remiss inkom till samhällsbyggnadsförvaltningen 23 september 2025 och har 29 september 2025 skickats till miljöhandläggare på miljöenheten, plan- och bygg, räddningstjänsten för yttrande. Kopia har skickats till förvaltningschef.

Räddningstjänsten har inga synpunkter.

Planenheten har synpunkter lämnat synpunkter enligt ovan.

Miljöenheten har lämnat synpunkter enligt ovan.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har inkommit med tjänsteskrivelse 10 november 2025.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Lis Ryberg
Miljöchef

Samhällsbyggnadsförvaltningen Sida 1 (2)
- Miljö

Remiss gällande miljöplan

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande yttrande till kommunstyrelsen gällande miljöplanen.

Kommentarer anges i kursiv text.

Synpunkter från planenheten

Sid 13

[Så bidrar Värnamo kommun:](#)

Säkerställ att ett systematiskt tillvägagångssätt ligger till grund för kommunens arbete med klimatanpassning, i såväl strategier som beslut och planering. Detta innebär en integrering av klimatanpassning i planeringen av all nybyggnation eller ombyggnation. Görs detta väl, så säkerställer det till exempel att byggnation undviks på mark med ostabila grundförhållanden och att nya byggnader lokaliseras så att svåra konsekvenser i ett förändrat klimat kan undvikas.

Klimatanpassningsplan med tillhörande åtgärdsplan krävs för att kunna arbeta systematiskt med klimatanpassning. Förslag till textändring "Säkerställ att ett systematiskt tillvägagångssätt ligger till grund för kommunens..... uppnås genom att ta fram klimatanpassningsplan."

Sid 15

I Sverige ansvarar kommunerna för den fysiska planeringen. Utvecklingen av bebyggelse och infrastruktur styrs bland annat av kommunernas översiktsplanering och detaljplanering. Ett sådant planmonopol innebär ett stort ansvar men ger också goda möjligheter att göra prioriteringar som stödjer en hållbar utveckling. Värnamo kommuns markinnehav uppgår till ungefär 4525 ha och innefattar såväl kvarters- och ruderatmarker* som hela skogs- och jordbrukslandskap. Här finns möjligheter att värna och utveckla det ekologiska perspektivet på både blå- och grönstruktur.

Det hade varit önskvärt att ha aktuella grönstrukturplaner även för serviceorterna (Bor, Bredaryd, Forsheda och Rydaholm) för att säkerställa en långsiktig och strategisk utveckling.

Behovet av ekosystemtjänster ökar ju mer bebyggelsestrukturen ökar. För att undvika att exploatering sker på bekostnad av värdefulla ekosystemtjänster, men också för att utveckla grönytor så att de får ett högre värden, bör blå- och grönstrukturen integreras mer vid förtätning och ny bebyggelse. Att använda natur som designmoment är ett mångfunktionellt, kostnadseffektivt och hållbart sätt att säkerställa att samhällets ekologiska funktioner bibehålls och stärks även när bebyggelsen blir tätare.

Text från ÖP-n som håller på att tas fram: "För att stödja dessa värden är det viktigt att grönstrukturen bevaras och utvecklas. Vid ianspråktagande av grönytor

Lis Ryberg
Miljöchef

Samhällsbyggnadsförvaltningen Sida 2 (2)
- Miljö

bör kvaliteten på befintliga ytor höjas och nya grönytor anläggas, så att andelen grönyta och de ekologiska funktionerna bibehålls. En etablerad metod är att kvantifiera tillgången till olika typer av grönytor och använda detta som underlag i planeringen. Ett exempel kan vara att kommunen verkar för att alla invånare ska ha mindre än 200 meter till bostadsnära natur med tydliga värden, såsom lek, rekreation eller kulturmiljöer."

Sid 16

Utveckla metoden för samhällsplanering så att blå- och grönstruktur integreras tydligare vid utveckling av befintliga bebyggelsemiljöer och vid exploatering av ny mark. Detta innefattar aktuella planer för blå/grönytor även i serviceorterna.

Aktuella planer för serviceorterna, finns det? Vi vill dock ha det.

Text från ÖP:n som håller på att tas fram: "För att säkerställa en långsiktig och strategisk utveckling bör kommunen ha aktuella grönstrukturplaner för serviceorterna. Dessa planer ska utgå från översiktsplanens ställningstaganden och fungera som ett verktyg för att integrera grönstruktur och kulturlandskap i den fysiska planeringen."

Utred möjligheterna till naturrestaurering för att kunna återställa...

I Öp:n som håller på att tas fram finns ställningstagande: Kommunens markinnehav ska skötas så att ekosystemtjänster bevaras eller utvecklas.

Synpunkter från miljöenheten

Klimatanpassningen har införlivats i miljöplanen till viss del. Kommunen har dock tidigare åtagit sig att anta en handlingsplan för de mest betydande klimatriskerna i enlighet med Länsstyrelsens arbete med "Anpassning till ett förändrat klimat, Åtgärdsprogram 2021-2025 Jönköpings län" Den planen finns ännu inte och bör utgöra ett komplement till miljöplanen. Det bör framgå av Miljöplanen att en klimatanpassningsplan ska tas fram separat.

Ärendebeskrivning

Remiss inkom till samhällsbyggnadsförvaltningen 2025-09-23 och har 2025-09-29 skickats till miljöhandläggare på miljöenheten, plan- och bygg, räddningstjänsten för yttrande. Kopia har skickats till förvaltningschef.

Räddningstjänsten har inga synpunkter.

Planenheten har synpunkter lämnat synpunkter enligt ovan.

Miljöenheten har lämnat synpunkter enligt ovan.

Återbruk av möbler

Ärendebeskrivning

Mellan september 2025 - maj 2026 har Värnamo kommun ett projektsamarbete med K-bemanning som fått uppdraget att cirkulera kommunens möbler och inventarier.

För att undersöka projektets förutsättningar har projektet granskats med hjälp av en LIA-student som tagit fram en rapport. Rapporten fokuserar på att utvärdera nuvarande process för cirkulering av möbler och har tagit fram förslag på utvecklingsmöjligheter.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna informationen

Martina Palm
Miljöstrateg

Ulf Svensson
Kommundirektör

Utredning

Den här rapporten har tagits fram inom ramen för ett LIA-projekt i samarbete med Värnamo kommun och K-bemanning. Författare är Emma Jensen, handledare Martina Palm (Värnamo kommun) och Oscar Lundgren (K-Bemanning).

Rapporten analyserar nyttan av att cirkulera möbler ur ett hållbarhetsperspektiv (ekonomisk, ekologiskt och socialt). Den beskriver hur projektet med K-bemanning fungerar, vilka utmaningar och vilka fördelar som finns samt vilken utvecklingspotential det finns i att cirkulera möbler i kommunen.

Underlaget bygger på intervjuer med viktiga nyckelpersoner, relevanta rapporter och jämförelser med andra kommuner.

Några av utmaningarna som har identifierats och som påverkar möbelflödet är bl.a. brist på struktur, avsaknad av ett anpassat digitalt system, begränsad kompetens och tydligt ansvar för möbelhantering. Utvärderingen visar också på stora utvecklingsmöjligheter för möbelcirkulationen, bl.a. genom att förbättra kommunikationen, skapa tydligare struktur med riktlinjer och arbetssätt och möjlighet till renovering av möbler.

Vinster som kan uppnås genom att öka återbruket av möbler är både sociala, ekologiska och ekonomiska. Här finns möjligheter att bidra till att fler individer som står utanför arbetsmarknaden får arbetsträning och kan komma närmare en anställning, lägre avfallskostnader och minskade kostnader för nyinköp samt minskade utsläpp.

Rapporten avslutas med rekommendationer för hur Värnamo kommun kan effektivisera och utveckla möbelcirkulationen för att stärka sitt hållbarhetsarbete och mer effektivt hantera sitt möbelinnehav.

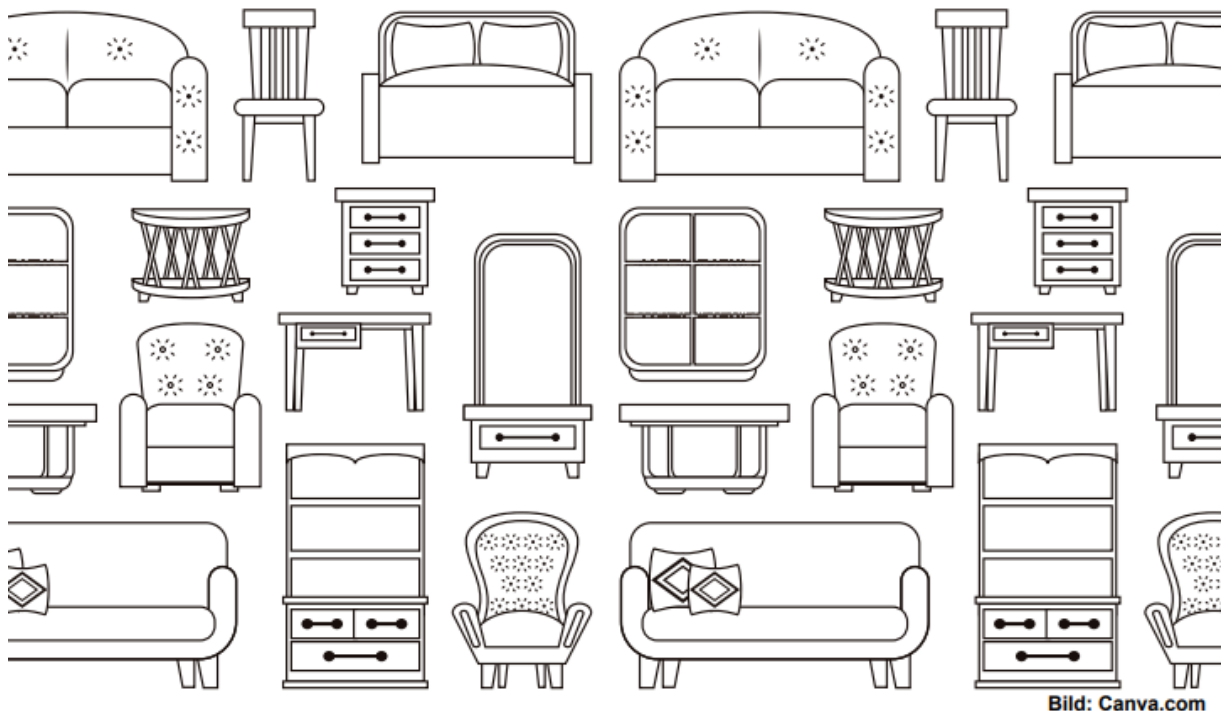
Riskbedömning

Beslut som tas rörande hanteringen av återbruk i Värnamo kommun bör ta hänsyn till förslagen i denna rapport.

Rapport 2025

Cirkulär möbelhantering i Värnamo kommun

Av Emma Jensen



Sammanfattning

I den här rapporten undersöks Värnamo kommuns möbelcirkulation. Rapporten analyserar nyttan av att cirkulera möbler ur ett hållbarhetsperspektiv (ekonomisk, ekologiskt och socialt). Den beskriver hur projektet med K-bemanning fungerar, vilka utmaningar och vilka fördelar som finns samt vilken utvecklingspotential det finns i att cirkulera möbler i kommunen.

Underlaget bygger på intervjuer med viktiga nyckelpersoner, relevanta rapporter och jämförelser med andra kommuner.

Några av utmaningarna som har identifierats och som påverkar möbelflödet är bl.a. brist på struktur, avsaknad av ett anpassat digitalt system, begränsad kompetens och tydligt ansvar för möbelhantering. Utvärderingen visar också på stora utvecklingsmöjligheter för möbelcirkulationen, bl.a. genom att förbättra kommunikationen, skapa tydligare struktur med riktlinjer och arbetssätt och möjlighet till renovering av möbler.

Vinster som kan uppnås genom att öka återbruket av möbler är både sociala, ekologiska och ekonomiska. Här finns möjligheter att bidra till att fler individer som står utanför arbetsmarknaden får arbetsträning och kan komma närmare en anställning, lägre avfallskostnader och minskade kostnader för nyinköp samt minskade utsläpp.

Rapporten avslutas med rekommendationer för hur Värnamo kommun kan effektivisera och utveckla möbelcirkulationen för att stärka sitt hållbarhetsarbete och mer effektivt hantera sitt möbelinnehav.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Innehållsförteckning	3
Inledning	6
Syfte	6
Bakgrund	6
Miljönyttan	6
Ekonomiska nyttan	7
Sociala nyttan	8
Metod	9
Avgränsning	9
Nuläge	10
Beställningsprocessen	10
Processen för möbelhantering	11
Processen för inkommande möbler	11
Processen för utgående möbler	12
Budget	13
Utvärdering	14
Fördelar med projektets nuvarande modell	14
Återbruk minskar budgeten för nyinköp	14
Samarbete med en extern aktör ökar effektiviteten	14
Samarbete med en extern aktör ökar flexibiliteten	14
Fler individer kan arbetsträna genom K-Bemanning.	15
Att använda befintliga lösningar är ekonomiskt	15
Utmaningar med projektets nuvarande modell	16
Ineffektiv hantering skapar resursslöseri och platsbrist	16
Brett inköpsansvar och många leverantörer	16
Bristande kunskap om alternativ till nyinköp	16
Secondhandmotståndet försvårar cirkulationen	16
Brett utbud skapar splittrat intryck	17
Spritt ansvar för avyttring ger onödiga avfallskostnader och förlorade resurser	17
Ekonomiska incitament och uttalad ambition saknas	17

400 enheter som gränsfall för kritiskt underlag	17
Möjligheten för extern aktör att investera och utveckla uteblir p.g.a kortsiktigt projekt	18
Otydlig rollfördelning	18
Låg möbelkompetens	18
Arbetsprocessen på möbellagret	18
Begränsade kommunikationsmöjligheter	19
Interna system påverkar kvaliteten	19
Prioriteringsordning av transporter påverkar kvaliteten	19
Utvecklingsmöjligheter	20
Potentialen att öka den ekonomiska vinsten	20
Fortsatt samarbete med K-Bemanning	21
Marknadsföring och kommunikation	21
Utbud och inköpsprocess	21
Utöka samarbete med andra	22
Möbelsamordnare/Cirkulationssamordnare	22
Riktlinje vid möbelhantering	24
Renovering & restaurering	25
Re:design	26
Kostnad vid restaurering	27
Lånemöbler vid renovering/restaurering	27
Testmöbler	27
Planering	27
Butik för allmänheten	28
Investering av ett digitalt system	28
Kort jämförelse av olika system som undersökts	29
Rekommendationer	30
Behåll kravet på social nytta	30
Behåll kostnadsfria leveranser	30
Säkerställ krav i upphandlingen	30
Undersök möjligheten till försäljning	31
Undersök andra cirkuleringsmöjligheter	31
Inventering av möbler för renovering	31

Använd kommande renoveringsprojekt som test	31
Källor	33
Webbkällor:	33
Muntliga källor:	36
Bilaga 1: Jämförelse mellan digitala möbelsystem.....	37
Gemensamma funktioner.....	37
Palats	37
Palats erbjuder bland annat:	38
Sajkla	38
Sajkla erbjuder bland annat:	39
Place2Place	40
Place2place erbjuder bland annat:	40
Palats vs Sajkla	41
Muntliga källor	42
Webbkällor	42
Bilaga 2: Inspirationsbilder	43

Inledning

Den här rapporten har tagits fram inom ramen för ett LIA-projekt i samarbete med Värnamo kommun och K-bemanning. Författare är Emma Jensen, handledare Martina Palm och Oscar Lundgren.

Under många år har medborgarförvaltningen (AME) haft ansvaret för Värnamo kommuns möbelcirkulering. Efter en översyn av sina verksamheter bestämdes att de inte längre ska ta på sig uppdrag där de själva blir uppdragsgivare åt sin egen målgrupp. Samtidigt fick alla förvaltningar ett uppdrag att identifiera arbetsuppgifter som kunde konkurrensutsättas. Detta bidrog till att uppdraget om att cirkulera kommunens möbler avvecklades på AME och istället startade ett projekt upp tillsammans med bemanningsföretaget K -bemanning. Det nuvarande projektet pågår september 2025 – maj 2026. Inget beslut finns om fortsatt uppdrag, varken i intern eller extern regi. Dock finns 800 000 SEK i servicenämndens rambudget från 2026.

Syfte

Syftet med rapporten är att utvärdera nuvarande projekt med K-Bemanning och att identifiera utvecklingsmöjligheter. Rapporten ligger till grund för politiska beslut om hur återbruk av möbler i Värnamo kommun ska hanteras efter projektets slut.

Bakgrund

Att använda de möbler som redan finns istället för att köpa nytt har stora ekonomiska och miljömässiga vinster. Att låta uppgiften hanteras inom ramen för ett arbetsmarknadsprogram kan dessutom ha social nytta. Sällan kan alla tre hållbarhetsdimensionerna i ett uppdrag uppfyllas så tydligt som i möbelcirkulering.

Miljönyttan

Jordens resurser är inte oändliga. Dagens samhälle präglas fortfarande till stor del av en linjär modell där vi utvinner, använder och slänger. Denna modell leder till onödigt resursslöseri och hög klimatpåverkan. En förändring måste ske i vårt sätt att konsumera.

Eftersom den största miljöpåverkan inom möbelindustrin uppstår redan vid råmaterialet, är det bästa sättet att minska klimatpåverkan genom att förlänga möblers livslängd. Fokus bör i första hand ligga på cirkulering av befintliga möbler, i andra hand rekonditionering av befintliga möbler, i tredje hand inköp av återbrukade möbler, och i sista hand på nyproduktion.

Studier från RISE av Bolin, Rex, Røyne, Norrblom, Swerera (2017) visar att en cirkulär affärsmodell av möbler kan minska klimatpåverkan med 20–40% jämfört med en traditionell linjär modell. En viktig anledning till detta är att möbler eller delar av dem återanvänds och repareras. Detta gör att de återförs till systemet flera

gångar under sin livscykel och ökar produktens totala användningstid samt minskar behovet av nyttillverkning. En vanlig oro när det gäller cirkulära affärsmodeller är att transporterna och lagerhållning ökar, vilket skulle bidra till att den miljömässiga vinsten minskar. Men enligt RISE av Bolin et al. (2017) har dessa faktorer mycket liten påverkan på den totala miljöprestandan. För att sätta det i perspektiv visar de en beräkning av att en stoppad trästol skulle behöva köras fram och tillbaka mellan Malmö och Barcelona innan klimatvinsten av en tredubblad livslängd gick förlorad. För en mer komplex kontorsstol motsvarar miljövinsten av renovering snarare en resa tur och retur mellan Sverige och Kapstaden.

Enligt RISE visar forskning av Costa et al. (2015) dessutom att om man tillhandahåller ett möblerat kontor som en tjänst istället för att köpa möbler på traditionellt vis, kan koldioxidavtrycket minska med upp till 50 %. En uppskattning från RISE av Bolin et al. (2017) visar att det finns potential att spara cirka 45 000 ton koldioxidekvivalenter per år om alla kontorsmöbler som produceras i Sverige i stället skulle säljas enligt en cirkulär affärsmodell. Detta kan jämföras med nyttillverkning av 450 000 kontorsstolar.

Ekonomiska nyttan

Forskning från IVL Andersson, Gerhardsson, Stenmarck, Holm (2018) visar att cirkulära arbetssätt kan leda till betydande kostnadsbesparingar, särskilt när produkter används längre och ges förlängd livslängd. Ett exempel är ett kontor på 2 000 m² där åtta vanliga kontorsprodukter som valts ut kan spara ca 2 miljoner kronor genom att välja återbruk istället för nyinköp.

Ett annat exempel på ekonomisk besparing är en flytt av ett kontor på RISE med 100 anställda och yta på 1 600 m², där möbler köptes begagnade eller flyttades med, gav en besparing på 850 000 kronor jämfört med nyinköp (RISE, 2020).

Att investera i möbler av hög kvalitet med lång livslängd, designade för enkel renovering, eller genom att köpa/hyra återbrukade möbler kan de totala kostnaderna minska över tid. Även om kostnaderna för transport, flytt eller rekonditionering kan vara högre initialt enligt IVL Andersson et al. (2018).

Exempel på den ekonomiska effekten av att återbruka möbler och byggmaterial när kontor renoveras eller vid ombyggnation i stället för att köpa nytt har undersökt av IVL Andersson et al. (2018). Undersökningen visar att Sverige skulle kunna spara cirka 1,3 miljarder kronor varje år, minska avfallet med 25 000 ton och minska koldioxidutsläppen med omkring 43 000 ton genom att återbruka dessa produkter.

Sociala nyttan

Enligt forskning från RISE av Bolin et al. (2017) kan cirkulära möbelflöden skapa fler arbetstillfällen. När fokus flyttas från nyproduktion till renovering och återbruk blir arbetet ofta mindre monotont, vilket kan bidra till förbättrad arbetsmiljö för individer i

arbetsmarknadsprogram eller arbetsträning. I rapporten menar man att efterfrågan på yrkeskompetenser inom tapetsering, möbeltillverkning och reparation kan öka. Även inom IT och logistik kan nya verksamheter växa fram, vilket i sin tur kan bidra till ökad tillväxt och inflyttning i mindre orter där produktionssystem och verkstäder finns. Offentliga verksamheters agerande kan bidra till ökad medvetenhet hos allmänheten och inspirera andra branscher att utveckla cirkulära lösningar vilket bidrar till en bredare samhällseffekt och stärker spridningen av cirkulära affärsmodeller.

Offentlig upphandling kan även bidra till att politiska hållbarhetsmål uppnås, samtidigt som skattemedel används mer effektivt. Upphandlingsdialog Dalarna (2025) lyfter fram exempel på aktörer inom social ekonomi som exempelvis ideella föreningar, stiftelser, kooperativ och sociala företag. Genom att köpa tjänster eller varor från dessa aktörer skapas både ekonomiska och sociala värden. Detta bidrar till att fler får arbete, samhällsnytta ökar och lokala aktörer stärks. Detta visar hur offentlig upphandling kan fungera som en drivkraft för inkludering, hållbarhet och samhällsekonomiska vinster. Några exempel som nämns i rapporten *En dalamodell för socialt hållbar upphandling*:

- Ökad sysselsättning för människor som står utanför arbetsmarknaden
- Integration och ökad delaktighet
- Tillgänglighet för alla
- Jämlika och jämställda möjligheter
- Motverkad diskriminering
- Schyssta arbetsvillkor som uppfyller arbetstagarnas rättigheter
- Etisk handel med hållbara leveranskedjor och CSR (Corporate Social Responsibility)

Offentliga aktörer arbetar allt oftare med sysselsättningsfrämjande krav i upphandlingar för att bidra till att individer utanför arbetsmarknaden får möjlighet till praktik, anställning eller traineeplats. Ett exempel är Samhall, vars verksamhet visar på stora samhällsekonomiska vinster när individer med funktionsnedsättning får möjlighet att komma in på arbetsmarknaden. Enligt Samhall skapas ett samhällsekonomiskt värde på minst 160 000 kr per anställd och år. Om individen sen går vidare till ett arbete på arbetsmarknaden kan den positiva effekten uppgå till flera miljoner kronor, motsvarande mer än 20 gånger samhällets investering. För de individer som analyserats varierar de positiva effekterna mellan 4-60 miljoner kronor fram till pensionsåldern (Samhall, 2025). Som Albin Falkmer (direktör på Samhall) uttrycker det: *"När fler personer med funktionsnedsättning får arbete, tjänar hela samhället på det – både ekonomiskt och socialt."*

Metod

Informationen i den här rapporten har samlats in genom intervjuer med nyckelpersoner inom Värnamo kommun, bland annat ekonomichef, inköpschef, projektledare för nya skolor & förskolor samt kommunstyrelsens ordförande. Syftet med intervjuerna har varit att få en bred förståelse för hur inköp, budget, upphandling och verksamhetsbehov påverkar möbelcirkulationen i kommunen.

Intervju för kartläggning av nuläget har gjorts med de anställda på K-Bemanning och möbellagret. Detta för att få en tydlig bild av rutinerna och processen i dagsläget.

För att undersöka hur andra kommuner organiserar sitt återbruk har dialog förts med bland annat Jönköpings kommuns "Möbelcirkeln" och Marks kommuns "Returlagret". Detta har möjliggjort jämförelser av arbetssätt, framgångsfaktorer och eventuella hinder. Marks kommun har valts ut eftersom de är jämförbara i storlek med Värnamo, medan Jönköpings kommun är större men fungerar som ett positivt exempel på en utvecklad och fungerande möbelcirkulation.

Relevanta rapporter och webinarium inom möbelcirkulation har undersökts. Bland annat från Göteborg stad, Hjo-, Karlstad-, Härryda och Marks kommun.

Samt olika relevanta forskningsbaserade rapporter inom området.

Avgränsning

Studien fokuserar på cirkulering av kommunala möbler och annan lös inredning inom Värnamo kommun. Undersökningen omfattar de rutiner, processer och aktörer som är direkt involverade i hanteringen av befintliga möbler inom kommunens verksamheter. Studien behandlar inte fast inredning eller byggnadsrelaterade föremål.

Tidsramen för studien sträcker sig från projektets start den 2 september 2025 till att rapporten ska vara klar den 7 december 2025.

Nuläge

K-Bemanning är ett bemanningsföretag som grundades 2004 och har kontor i Gislaved, Jönköping och Värnamo. Företagets affärsidé är att på lokal nivå möta företags bemanningsbehov genom att hyra ut och rekrytera erfaren och kompetent personal.

K-Bemanning är dessutom *R-licensierat* som innebär att företaget uppfyller en etisk kvalitetsmärkning som ges till verksamheter som aktivt arbetar med och uppmärksammar etiska riktlinjer inom organisationen. De är även ett *Auktoriserat Bemanningsföretag* vilket är kompetensföretagets kvalitetsstämpel för att säkerställa att medlemmar arbetar seriöst och uppfyller deras höga krav. Auktorisationen innebär också en trygghet för kunder och medarbetare.

Som en utveckling av bemanningsverksamheten har de idén om en "plantskola" där tanken är att individer som av olika anledningar står utanför arbetsmarknaden ska kunna öva och få möjlighet att visa sina kompetenser innan de matchas till jobb. Detta görs i samarbete med Arbetsförmedlingen. För att starta upp denna plantskola söker därför K-bemanning enklare uppdrag. Samarbetet med Värnamo kommun är ett sådant uppdrag. Avtalet innebär bland annat att K-bemanning inom projektet åtar sig att anställa två individer på 50 %. De anställda ska ta emot inredning, utföra enklare reparationer, fotografera och dokumentera möbler samt förbereda inredning för lastning. Möblerna ska sedan publiceras för visning på en gemensamt vald plattform (Nettan). Målet är att hantera ca 400 enskilda artiklar. För detta uppdrag får K-bemanning en ersättning på 40 000 SEK/mån. Tillägg i avtalet från 2026 är dessutom att själva hantera leveranserna, för detta uppdrag får K-bemanning en ersättning på 12 500 SEK/mån.

Värnamo kommun står under projektet för plattform och kostnaderna kopplat till lokal.

Beställningsprocessen

Alla anställda i Värnamo kommun har tillgång kommunens intranät (Nettan) och sidan Kommunmöbler. Sidansvarig är kommunens miljöstrateg. På sidan finns all information om möbelcirkulationen och en "bibliotekslösning" där man kan se alla möbler som finns tillgängliga på möbellagret. Varje möbel har ett artikelnummer. För beställning av en möbel läggs e-post till kommunmobler@k-bemanning.se och namn, förvaltning, verksamhetsnamn, referensnummer, telefonnummer och möbelns artikelnummer anges. Lagerpersonalen bekräftar beställningen inom 24 timmar och meddelar om leverans inom 2 veckor. Leveranserna sker innan kl. 12.00 på vardagar.

För avyttring av möbler kontaktar den anställda möbellagret via samma e-postadress och uppger var det finns möbler att hämta och vilka möbler det handlar om. Lagerpersonalen bekräftar beställningen inom 24 timmar och meddelar om upphämtning inom 2 veckor.

Processen för möbelhantering

På möbellagret finns en skylt där lagerpersonalen sätter upp lappar under två kategorier. Skyltningen används som ett visuellt stöd för att hålla ordning på flödet av möbler som hämtas och lämnas. Kategorierna är:

- "Möbler på väg ut"
- "Möbler på väg in"

Processen för inkommande möbler

När en beställning för avyttring inkommit skrivs en lapp för hand med relevant information som sätts upp under "möbler på väg in" på anslagstavlan. När möbler levereras till lagret ställs de i mitten av lokalen för att inte blandas ihop med de redan inventerade möblerna. Det finns sedan en tydlig arbetsbeskrivning på hur möblerna ska gås igenom:

Steg 1 – Kontroll och förberedelse

- Möblerna kontrolleras och skick bedöms.
- De tvättas och enklare skador åtgärdas.

Steg 2 – Registrering

- Möblerna mäts och kategoriseras.
- Varje möbel får ett artikelnummer.
- En lapp med ett artikelnummer märks på möbeln.
- Informationen noteras för hand i en intern artikelkatalog. Uppdelad i vilken typ av möbel det är, det finns en mapp för stolar, skrivbord o.s.v.

Steg 3 – Dokumentation

- Möblerna fotograferas med systemkamera, inklusive eventuella skador eller brister.
- Bilderna förs över till datorn genom att kameran kopplas in, och bilderna sparas för vidare uppladdning i systemet.

Steg 4 – Publicering

- Bilder, artikelnummer och skick läggs upp på möbelsidan på Nettan.

Arbetsuppgifterna kan variera i komplexitet. De enklare uppgifterna kan till exempel bestå av att ta bort tuggummi från bord, rengöra möbler eller flytta dem mellan olika verksamheter. Mer avancerade uppgifter kan innefatta digitalt arbete, såsom att svara på mail eller registrera möbler i systemet där varje möbel mäts upp och dess skick dokumenteras. När detta är gjort flyttas de nyinkomna möblerna till bestämda

platser i lagret, till exempel stolar på ett ställe, skrivbord på ett annat och övriga möbler på ett tredje.

Processen för utgående möbler

För möbler som ska skickas ut skriver lagerpersonalen en lapp för hand med bland annat möbelns artikelnummer och övriga relevanta uppgifter. Lappen placeras sedan under kategorin "Möbler på väg ut" på anslagstavlan. Möbeln letas sedan upp i lokalen och ställs på ett "upphämtningsställe" som är på samma plats i lokalen som ankomna möbler hamnar på. Om flera möbler ska till samma beställare ställs de på samma plats.

Beställning av transport görs genom Pondus som är Värnamo kommuns interna system för att kunna lägga arbetsorder till verksamhetsservice som hanterar leveranserna. Fram till årsskiftet är det Värnamo kommuns verksamhetsservice som hämtar och lämnar möblerna. Möbler levereras vanligtvis mellan kl. 8–12 inom en vecka men kan ta längre tid beroende på arbetsbelastning. Delbetalning av transport tas under 2025, verksamheten betalar då halva fraktkostnaden på leveransen.

Budget

Projektets totala tilldelade budget är 800 000 SEK/år. I den ingår:

Kostnadsslag	Summa	Kommentar
Lokalhyra (Bangårdsgatan 39, Värnamo)	75 000 SEK/år	
Fastighetskatt	3 468 SEK/år	
Drift (el, vatten, avlopp)	99 000 SEK/år	Driftkostnaden är en uppskattning och justeras vid årsskiftet.
Internet	18 180 SEK/år	
K-Bemannings tjänster	480 000 SEK/år	
K-Bemannings logistik	150 000 SEK/år	
Summa årlig kostnad	825 648 SEK/år	
Engångskostnad golv	35 000 SEK	
Kostnad 2026	860 648 SEK	

Utvärdering

Projektet mellan Värnamo kommun och K-bemanning bidrar till hållbar utveckling ur alla tre perspektiv: social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Det stärker den sociala hållbarheten genom att hjälpa individer ut i arbetslivet, den ekonomiska genom effektiv resursanvändning, samt den ekologiska genom att tillvarata befintliga resurser istället för att utvinna nya vilket har en minskad miljöpåverkan.

Fördelar med projektets nuvarande modell

I detta kapitel samlas de fördelar som framkommit genom granskningen av projektets nuvarande sätt att cirkulera Värnamo kommuns möbler.

Återbruk minskar budgeten för nyinköp

Värnamo kommun köper idag in möbler för cirka 7 miljoner kronor per år. Genom att återbruka möbler istället för att köpa nytt minskar kostnaderna för nyinköp avsevärt. Värnamo kommun har som mål att 400 enheter ska cirkuleras under ett verksamhetsår, något som ser ut att lyckas utifrån de månader som projektet med K-bemanning pågår. Inom cirkulationen är det främst stolar och bord för kontor och sällskapsytor som efterfrågas. Med ett uppskattat medelvärde på ca 1 500kr per möbel (exempelvis stol från ca 1 000 kr och skrivbord från ca 2 500 kr, vilket är lågt räknat), skulle summan uppgå till omkring 600 000 kr. Ett alternativ hade varit att köpa dessa 400 enheter återbrukade istället för nyproducerade. Enligt ett utvecklingsprojekt som Adda Inköpscentral deltog i (2019) skulle detta ha minskat priset med 30–50%. När möbler återanvänds minskar även behovet av att slänga, vilket direkt reducerar kommunens kostnader för avfallshantering.

Samarbete med en extern aktör ökar effektiviteten

Genom att överlämna hanteringen av möbelcirkuleringen till en extern part frigörs kommunens personal som istället för enkla och praktiska uppgifter kan fokusera på uppgifter kopplat till sitt grunduppdrag. Genom upphandling säkerställs konkurrenskraftiga priser.

Samarbete med en extern aktör ökar flexibiliteten

Upplägget med en extern part ger Värnamo kommun möjlighet att byta eller ändra aktör vid behov utan att vara bunden till egna resurser, vilket gör upplägget mer flexibelt. En extern aktör kan dessutom utveckla cirkuleringen utifrån ett företagsperspektiv och effektivisera enligt en affärsmodell där de t.ex. kan utföra liknande tjänster för flera företag och kommuner. Möjligheten att då tillföra någon med spetskompetens inom möbelrestaurering ökar. En extern aktör har dessutom fler utvecklingsmöjligheter med t.ex. sponsring eller samarbeten än när kommunens sköter cirkuleringen i egen regi. Externa aktörer kan köpa in möbler mer fritt och strategiskt, exempelvis utifrån projektbehov och utnyttja hela landet,

konkursauktioner eller andrahandsmarknader. Vid eventuella förändringar i mängden möbler (ökning eller minskning) tar den externa aktören risken och inte kommunen.

Fler individer kan arbetsträna genom K-Bemanning.

Genom att lägga uppdraget på K-Bemanning istället för AME kan fler individer arbetsträna, vilket ökar antalet individer i omlopp. K-bemannings målgrupp står oftast närmare arbetsmarknaden än kommunens målgrupp och deras upplägg med plantskolan når därmed fler som med rätt stöttning kan komma i sysselsättning.

Att använda befintliga lösningar är ekonomiskt

För att enkelt kunna se vilka möbler som finns tillgängliga i möbellagret byggde Enheten för kansli och hållbar utveckling, tillsammans med AME, lösningen av möbelbibliotek på Nettan. Nettan är Värnamo kommuns gemensamma kommunikationskanal för alla anställda.

Syftet var att testa och se vad som kunde göras med egna interna medel. Befintliga funktioner i webbpubliceringsverktyget användes för att undvika kostnader för utveckling. Inom ramen av detta togs sidor, arkiv, mallar och instruktioner fram. Denna lösning har fortsatt användas av K-bemanning. Lösningen fungerar, men det finns samtidigt särskilda system specialiserade på att inventera och cirkulera möbler och inredning.

Utmaningar med projektets nuvarande modell

I detta kapitel samlas de utmaningar som framkommit genom granskningen av projektets nuvarande sätt att cirkulera Värnamo kommuns möbler.

Ineffektiv hantering skapar resursslöseri och platsbrist

I Värnamo kommun förvaras fullt fungerande möbler i olika utrymmen som skyddsrum och förråd. Samtidigt uppstår behov av möbler hela tiden. Resultatet blir att det totala möbelinnehavet inte nyttjas effektivt. Fullt fungerande möbler används inte, underlaget att cirkulera blir mindre än det hade behövt vara och samtidigt görs onödiga inköp.

Alla verksamheter hade behövt rensa ut och lämna in möbler till möbellagret, men K-bemanning saknar kontaktvägar in i verksamheterna och mandat att agera. Eftersom budgeten för möbelinköp ligger hos förvaltningarna själva finns också en känsla av ägandeskap i förvaltningen. Detta bidrar till att verksamheterna inte vill "släppa" ifrån sig sina möbler till cirkulationen, även om de inte används.

Brett inköpsansvar och många leverantörer

Möjligheten för Värnamo kommuns anställda att köpa nyproducerade möbler till sin verksamhet är idag stor. De upphandlade leverantörerna för möbler är lång och antal anställda med behörigheten för inköp är utbrett. Det finns heller inget i inköpssystemet som hindrar en beställning. Även invanda sätt och gamla vanor gör att nyinköpen oreflekterat fortsätter.

Bristande kunskap om alternativ till nyinköp

I dagsläget är kunskapen låg om vilka alternativ som finns till att köpa nyproducerade möbler. Det krävs mycket av en beställare i organisationen för att hitta möbelsidan på Nettan, att själv göra bedömningen om möbler kan renoveras/ repareras och att börja köpa eller hyra återbrukade möbler. Kunskapen på Värnamo kommuns inköpsenhet är relativt hög, men dialog med dem förs oftast bara vid större inköpsprojekt.

Secondhandmotståndet försvårar cirkulationen

Det finns bland anställda i Värnamo kommun en uppfattning om att återbrukade möbler är smutsiga, slitna och ofräscha, vilket försvårar möjligheten att sälja in möbelcirkulation som tjänst. Det behövs tydligt visas att möblerna är i bra skick och någon som kan säkerställa kvaliteten på inkommande möbler i cirkulationen.

Brett utbud skapar splittrat intryck

De möbler som finns i möbelcirkulationen idag har en stor variation vad gäller modeller och stil, vilket försvårar möjligheterna att hitta matchningar som oftast

efterfrågas. Även om det skulle finnas fyra konferensstolar från samma serie/företag så kan tyget eller färgen på stommen skilja. Detta minska viljan att välja konferensstolarna. Ett mer enhetligt intryck i design och uttryck hade höjt attraktivitetsfaktorn.

Det breda utbudet som finns tillgängligt vid inköp gör det inte bara svårt att likrikta utseendet på möblerna, det försvårar också kvalitetssäkringen. Urvalet är inte upphandlat för att delar ska kunna tas isär eller renoveras, och med så olika preferenser bland beställarna är det svårt att ha möbelns livscykel i åtanke.

Spritt ansvar för avyttring ger onödiga avfallskostnader och förlorade resurser

Ansvaret för avyttring av möbler är idag vida spritt i organisationen, vilket innebär att beslut om vad som ska slängas baseras på personliga bedömningar. Detta leder exempelvis till att fullt fungerande möbler inte tas tillvara då färger eller material upplevs som omoderna, eller att hela bestånd av möbler slängs för att några enheter är trasiga. Problemet finns både löpande med enstaka möbler, men det slängs också containernvis med större partier. Avgiftskostnaderna blir med detta onödigt dyra och resurser som annars hade kunnat återbrukas går förlorade.

Ekonomiska incitament och uttalad ambition saknas

Eftersom varje förvaltning vanligtvis har samma inköpsutrymme i budgeten varje år uppstår ofta situationen att medel för investeringarna inte alltid används. Då detta är en oönskad situation har förvaltningar en tendens att hellre göra onödiga inköp än att låta pengarna "brinna inne". En ökning av återbruk skulle dessutom minska utgifterna för nyinköp ytterligare, vilket bidrar än mer till att budgeten inte alltid används behovenligt.

Signalen att återbruk är prioriterat över nyinköp uppfattas idag som oerhört svag. Det räcker inte att det finns en omskrivning i Värnamo kommuns miljöplan. När styrsignalerna om återbruk är svaga, faller det på varje enskild verksamhet att ta ställning till sina möbelinköp.

400 enheter som gränsfall för kritiskt underlag

Värnamo kommuns mål att cirkulera minst 400 enheter årligen är baserat på verksamheten som AME bedrev innan uppdraget lämnades över till K-bemanning. Då möbelcirkuleringen endast var ett av AME:s uppdrag var antalet enheter inte avgörande för verksamhetens ändamål. Däremot blir det mer känsligt för K-bemanning, som precis är i uppstarten av plantskolan. 400 enheter är på gränsen för vad som kan räknas som sysselsättning för en individ i plantskolan och en handledare. För att kunna fortsätta med uppdraget i syfte att få fler utanför arbetsmarknaden i arbetsträning och med tiden ut i arbetslivet hade underlaget behövt öka, eller uppdraget utökas med fler uppgifter. Arbetsuppgifterna behöver

variera i komplexitet för att ge möjlighet för individen att öva på och utveckla olika kompetenser.

Möjligheten för extern aktör att investera och utveckla uteblir p.g.a kortsiktigt projekt

Möjligheten att testa rekonditionering eller liknande utvecklingsuppgifter är svårt med nuvarande projektbudget. K-Bemanning kan inte göra för stora investeringar av utrustning, verktyg eller maskiner eftersom det behövs ett långsiktigt avtal och en utökad budget för att kunna satsa. Detta i sin tur gör att det blir svårt att veta vilka uppgifter som skulle passa i en eventuell utveckling av cirkulationsuppdraget. Möjligheterna att lägga till uppgifter över tid via optioner finns dock om uppdraget skulle upphandlas.

Under projektiden står Värnamo kommun som hyresgäst i den lokal som möbellagret finns i. Möjligheten för K-bemanning att utveckla verksamheten i denna lokal begränsas därför, och de har svårighet att ta in andra uppdrag så länge de själv inte står på hyreskontraktet.

Otydlig rollfördelning

Värnamo kommun saknar en tydlig kontaktperson och utvecklingsansvarig gentemot K-bemanning, som under projektet har behövt ha dialog med kommunens AME, verksamhetsservice, miljöstrateg, IT, fastighet, kommunikation m.fl. vilket inte har varit lätt. En tydligare rollfördelning gällande kostnader, ansvar, uppgifter och långsiktiga ambitioner hade underlättat uppdraget.

Låg möbelkompetens

Hos K-Bemanning är möbelkompetensen på samma låga nivå som hos AME, då fokus främst ligger på att stötta individerna som arbetstränar snarare än på att optimera hanteringen och kvaliteten på möblerna.

Arbetsprocessen på möbellagret

Hur arbetsprocessen ser ut i dag på möbellagret behöver ses över för att förenkla för de arbetstränande och för att kvalitetssäkra möblerna. Det är många moment, varav flera är manuella, vilket ökar risken för fel och missar. De arbetstränande behöver tydlighet för att inte blanda samman möbler, särskilt när flera liknande objekt hanteras samtidigt. Det blir också lätt att missa viktiga delar i dokumentationen. Det saknas t.ex. tydliga instruktioner för bedömningen och dokumentationen av slitage på möbler. Vid fotografering används en digitalkamera vars upplösning gör att fotona får relativt dålig bildkvalitet av möblerna. Detta bidrar till att man på Nettans möbelsida har svårt att upptäcka eventuella skador och märken eller annat som kan vara viktigt för beställaren.

Begränsade kommunikationsmöjligheter

Eftersom en extern aktör inte gärna får tillgång till kommunens interna kanaler är det svårt för K-bemanning att t.ex. marknadsföra möbelcirkulationen på egen hand. Här är man i händerna på kommunens interna kommunikationsavdelning i de fall man vill göra en nyhet, komma med tips eller visa goda exempel.

Interna system påverkar kvaliteten

Idag bygger möbelcirkulationen på två av Värnamo kommuns interna system, Nettan och Pondus. På Nettan finns all information om möbellagret och beställningsförfarandet och i Pondus lägger K-bemanning beställningar av transport till verksamhetsservice. Brister i användarvänlighet och arbetsprocesser gör dock att cirkulationsflödet inte fungerar optimalt för varken beställande personal, verksamhetsservice eller de arbetstränande på möbellagret. Förhoppningsvis förbättras situationen efter årsskiftet när K-Bemanning tar över ansvaret för transporterna och äger hela cirkulationsflödet. För att minska osmidigheten med Nettan skulle dock ett systemskifte behövas.

Prioriteringsordning av transporter påverkar kvaliteten

Att hämta och lämna möbler är ett uppdrag som inte är högst prioriterat av kommunens verksamhetsservice. Transporterna ses snarare som en "stressig bisyssla" i dagsläget. Det uppstår därför situationer där möbler varken hämtas eller lämnas särskilt snabbt efter att beställningen är gjord, vilket skapar irritation i verksamheterna. Den nuvarande beställningsprocessen upplevs dessutom som krånglig, delvis på grund av att flera aktörer är inblandade i flödet. Förhoppningsvis förbättras situationen efter årsskiftet när K-Bemanning tar över ansvaret för transporterna och äger hela cirkulationsflödet.

Utvecklingsmöjligheter

Utvärderingen i denna rapport visar att möbelcirkuleringen har både miljömässiga, sociala och ekonomiska vinster, men att det finns utmaningar. För att öka nyttan med cirkuleringen och återbruket av möbler krävs dock en tydlig ambition, en etablerad struktur, ett fungerande system, en ökad kunskap om återbrukets möjligheter och mer samverkan. I detta kapitel samlas därför de utvecklingsmöjligheter som identifierats under projektet hittills.

Potentialen att öka den ekonomiska vinsten

Jämfört med andra kommuner finns ytterligare besparingspotential från möbelcirkulering att hämta hem. Nedan följer några exempel på andra kommuners resultat:

	Marks kommun (ca 35 000 invånare) Returlagret*	Jönköpings kommun (ca 145 000 invånare) Möbelcirkeln**	Härryda kommun (ca 40 000 invånare) Möbelåterbruket
Antal cirkulerade enheter:	2024: 487 st	2024: 5 693 st 2025: Ca 3 500 st	2024: 1 767 st 2025: 2 431 st
Koldioxid-besparing	2024: Ca 23 000 kg	2024: Ca 216 000 kg 2025: 181 910 kg	2024: 35 000 kg 2025: ca 41 785 kg
Ekonomisk besparing	2024: 1,2 mn kr	2024: 21 mn kr 2025: 13 391 208 kr	2024: 5,5 mn kr 2025: ca 6,4 mn kr

Göteborg kommun uppger i ett webinarium kopplat till systemlösningen Palats att de sparat över 100 miljoner kronor och 2 500 ton koldioxid sedan starten 2013. Detta är jämförbart med tillverkningen av 80 000 nya elbilar.

* Returlagret i Mark uppges ha en budget på ca 3.3 miljoner kronor för att täcka löner, bilar, systemlösning och rörliga kostnader.

** Möbelcirkeln i Jönköping uppges ha en budget på ca 4,3 miljoner kronor för att täcka löner, bilar, systemlösning och rörliga kostnader.

Fortsatt samarbete med K-Bemanning

K-Bemanning ser positivt på möjligheten att samarbeta med Värnamo kommun för att utveckla idén om en plantskola. De är flexibla, har en hög ambitionsnivå och vill fortsätta satsa framåt men för att driva verksamheten på ett effektivt sätt ser de gärna att fler kommunala uppdrag inkommer, även om de också tittar på enklare uppdrag från externa företag för att utveckla verksamheten ytterligare. Möjlighet att utöka cirkuleringen till fler produkt- och materialkategorier finns, exempelvis olika typer av byggmaterial och fast inredning. De är även öppna för möjligheten att renovera och reparera möbler framöver.

Marknadsföring och kommunikation

För att återbruk ska bli en mer använd metod vid inköp och för att möbelcirkulationen ska bli mer synlig och etablerad i Värnamo kommun krävs bättre marknadsföring och riktade kommunikationsinsatser. För att fler ska veta om att möbelcirkuleringen finns behöver den marknadsföras mer på Nettan. Nyheter behöver publiceras relativt ofta under de första åren, exempelvis ett inlägg i månaden. Nyheterna kan användas för att lyfta goda exempel från verksamheter som inrett med återbruk, visa upp nyinkomna möbler i cirkulationen eller möbler som har renoverats eller restaurerats. Andra exempel kan vara att presentera de som arbetar på möbellagret eller intervjuar någon som gör sin sista dag där för att gå vidare till en anställning. Kommunikationen kan även innehålla inlägg som förklarar hur möbelcirkuleringen fungerar, samt beskriver den miljömässiga, ekonomiska och sociala nyttan som tjänsten bidrar med. Detta synliggör återbrukets resultat och skapar både engagemang och förståelse för verksamhetens betydelse.

I varje förvaltning finns det anställda med inköpsbehörighet som sällan eller ofta beställer möbler. Genom att arbeta med fler kommunikationsinsatser riktade till inköparna, som utbildningar som lyfter fördelarna med återbruk eller hur man ska tänka vid möbelinköp, är en effektiv åtgärd. Detta kan bidra till att inköpsgrupperna få ökad kunskap och trygghet i frågan. Kunskapen kan de i sin tur föra vidare till sina medarbetare i respektive verksamhet, vilket skapar en bredare förståelse och ökar användningen av möbelcirkuleringen i hela organisationen.

Utbud och inköpsprocess

Alla avtal för möbelinköp och möbelrenovering är i dagsläget upphandlade via ADDA. Utbudet av leverantörer är stort, även om renovering- och återbruksleverantörer inte finns i närheten av Värnamo kommun. Nackdelen med många leverantörer är att det blir svårt att arbeta effektivt med återbruk och renovering. Färre leverantörer och smalare utbud skulle göra det enklare för Värnamo kommun att styra upp nyinköpen. Exempelvis skulle det gå att skapa egna avtal och dela upp dem efter möbelkategori och låta upphandla t.ex. kontorsmöbler

och skolmöbler för sig. För att möjliggöra renovering skulle avtal med mer lokala leverantörer upphandlas. Lokala hantverkare och firmor som erbjuder rekonditionering av möbler finns i Värnamo kommuns omnejd, men dessa används sällan i dagsläget. Sådana samarbeten bidrar till att stödja och stärka det lokala näringslivet.

Genom att använda en grafisk manual kan Värnamo kommun upphandla ett mer likriktat utbud av möbler. Manualen kan visa vilka material och färger som ska väljas, exempelvis färg på skrivbordsben och trä till skrivbordsskivor. Ett striktare utbud gör det mer accepterat att flytta runt möbler mellan verksamheter men underlättar också renovering och rekonditionering. Samtidigt ger detta Värnamo kommun en möjlighet att profilera sig och skapa ett enhetligt uttryck i offentliga lokaler.

Utöka samarbete med andra

Om kommunen vill öka nyttjandet av möbelinnehavet kan ett sätt vara att bjuda in besläktade aktörer till möbelcirkulationen. På det här sättet får fler tillgång till utbudet i möbellagret men kan också bidra med fler möbler till möbelcirkulationen. Exempel på besläktade aktörer kan vara koncernbolagen och Regionen, till exempel Stora Segerstad. Genom att flera aktörer får tillgång till möblerna ökar möjligheten att möblerna faktiskt används och ger ökad aktivitet i möbelcirkulationen. Detta i sin tur ökar möjligheten att fler individer kan erbjudas arbetsträning.

Möbelsamordnare/Cirkulationssamordnare

Flera kommuner har valt att satsa på en särskild roll som möbel- eller cirkulationssamordnare för att driva arbetet med återbruk framåt. En sådan tjänst har en central roll i utvecklingen av återbruk, inte bara som dialogpartner gentemot möbelcirkulationen, utan också gentemot inköpsenheten, projektledare för renovering och nyproduktion samt inköpsansvariga på respektive förvaltning för att säkerställa en effektiv, hållbar och kostnadseffektiv användning av möbelbeståndet. Beroende på ambitionsnivå i anställningsgrad så kostar en möbel/cirkulationssamordnare upp till 600 000-700 000 SEK/år.

Rollen som möbel/cirkulationssamordnare kan innefatta:

- **Ansvarar för befintliga möbler**
Vilka möbler som används, vilka som står i förråd och vilka som kan återbrukas.
- **Ansvarar för möbelbiblioteket**
samt för eventuell drift eller samordning av möbelcirkuleringsajt.
- **Hantering av enklare renoveringar / rekonditionering**
För att ge möblerna längre livslängd och därigenom utnyttja resurser bättre.
- **Fungera som stöd för verksamheterna vid förändringsbehov.**
Exempelvis när verksamheter ska flytta eller ändras, nya lokaler öppnas, inredning ska bytas ut, då kan möbelsamordnaren vara den som håller ihop processens möbel-/inredningsdel.
- **Involverad vid större projekt**
Till exempel nyetablering av lokaler, kan inredningsarkitekt anlitas för att bidra med gestaltning och helhetslösningar i samarbete med möbelsamordnaren.
- **Kartlägga möbler samt projektleda inventering**
Projektleda inventering av alla möbler i kommunen samt kartlägga vilket skick de är i.
- **Besvara frågor**
Bland annat kring möbelcirkulering, renovering och restaurering.
- **Ta fram prisuppgifter samt förslag på lösningar**
För att möjliggöra återbruk före nyinköp.

Likvärdiga kommuners satsningar på möbelsamordnare, både ekonomiska och miljömässiga vinster:

- **Trollhättan**
Har anställt möbelsamordnare och sparade cirka 100 000 kronor genom att renovera möbler på ett omsorgsboende istället för att köpa nya. Kommunens möbelåterbruk startade våren 2023 och integreras fullt ut i ordinarie verksamhet från januari 2025 (Trollhättans kommun, 2023, *Blåvingen sparade 100 000 kronor genom återbruket*)
- **Härryda kommun**
Finansierar sin möbelsamordnare via teknik- och fastighetssektorn och har byggt upp en tydlig struktur för inventering, renovering och intern fördelning av möbler. (Henderson Rybrink, J, 2025, Planeringsledare för cirkulära möbelflöden i Härryda kommun)
- **Hjo kommun**
Har anställt en möbelsamordnare i arbetsgruppen för möbelcirkulering (Carter, Annica, (2021), *Rapport om arbetet med cirkulära möbelflöden*)

- **Falkenbergs kommun**

Har en ansvarig som projektleder möbelcirkulationen. (Sajkla, 2022, *Tre nya kommuner tecknar flerårigt avtal med Sajkla*)

Dessa exempel visar att en möbel/cirkulationssamordnare kan vara en strategiskt viktig funktion som stöttar hållbarhetsarbetet, skapar ordning, sparar pengar och underlättar för verksamheterna att ta vara på resurser som redan finns.

Riktlinje vid möbelhantering

För att förtydliga ambitionen som Värnamo kommun har vad gäller återbruk är det viktigt att det finns en tydlig plan och strategi. Bland Värnamo kommuns olika typer av styrdokument skulle en riktlinje, beslutade av ansvarig ledning, passa.

En riktlinje hade inte bara haft möjlighet att stärka fokuset på återbruk, utan också ge direkt hänvisning till hur processer för möbelhantering ska gå till. Riktlinjen bör tydliggöras dessa:

- **Kommunens möbler är en gemensam resurs**

Möblerna ska användas inte lagras. Oanvända möbler ska därför göras tillgängliga för återbruk i hela organisationen genom att lämnas in till lagret för möbelcirkulation. På lagret tas beslut av ansvariga för vad som ska göras med möblerna.

- **Hantering vid behov av möbler**

Riktlinjerna bör också tydligt beskriva i vilken ordning man ska tänka vid behov av möbler. Exempelvis:

1. Cirkulera befintliga möbler
2. Renovera befintliga möbler
3. Hyr/köp återbrukade möbler
4. Hyr/köp nytt

- **Avyttring av möbler**

Möbler som inte längre går att använda ska avyttras på ett strukturerat sätt för att säkerställa att möbler tas tillvara på bästa sätt, antingen genom återbruk, reservdelar eller korrekt avyttring.

För att säkerställa korrekt hantering kan följande rutiner tillämpas:

- Lagerpersonal åker vid behov ut till verksamheterna och bedömer vilka möbler som går att återbruka eller avyttras.
- Vissa möbler kan tas om hand för reservdelar.
- Ett beslut om avyttring tas alltid av kompetent personal för att undvika att möbler slängs utan noggrant övervägande.

- **Inventering**

Kommunen bör regelbundet inventera sitt möbelbestånd. Detta underlättar vid flyttar och större projekt genom att man får en tydlig bild av vilka möbler som finns och vilka som kan återbrukas.

- **Riktlinjer vid nyinköp av möbler**

Vid inköp av möbler bör man i högsta grad beakta kostnaden över tid snarare än enbart priset vid inköpstillfället. Genom att välja möbler som har lång livslängd, hög kvalitet och som kan renoveras eller uppgraderas i stället för att behöva ersättas, skapar ett långsiktigt perspektiv med både ekonomiska och hållbarhetsmässiga fördelar.

Välj möbler av:

- Hög kvalitet
- Helst med utbytbara delar
- Robust konstruktion
- Helst tillverkade av återvunna material.

Renovering & restaurering

Att renovera möbler förlänger möbelns livslängd och genom att restaurera möbler kan man antingen återställa dem till ursprungskick eller ge dem nytt utseende. Att göra detta på befintliga möbler i stället för att köpa nya förlänger deras livslängd, bidrar till ekonomiska besparingar på sikt och bevarar samtidigt deras kulturhistoriska värde som många i Värnamo kommun är stolta över. Det hjälper också verksamheterna att se att äldre möbler kan bli som nya igen, vilket i sin tur minskar det secondhandmotstånd som ibland finns och ökar acceptansen för cirkulära arbetssätt. Det bidrar även till en mer hållbar och resurseffektiv möbelhantering.

I dagsläget har K-bemanning inte möjlighet att göra restaureringar och renovering då budgeten inte är tillräcklig för att de ska kunna inhandla nödvändig utrustning, verktyg och maskiner som krävs. När möjligheterna till rekonditionering är begränsad blir också utbudet lidande, trots att man med relativt enkla medel hade kunnat göra mycket för att fräscha upp vissa möbler.

Möbler tas ibland inte tillvara på eftersom färgerna eller materialet inte längre upplevs som moderna, eller inte passar ihop med nyare inredning. Genom att göra enklare åtgärder som att måla om möbelben i en enhetlig färg, kan dessa möbler återanvändas. Ett gott exempel är Härryda kommun, som har infört gemensamma färgkoder (svart och grå) för möbelben. Detta underlättar matchning mellan gamla och nya möbler.

Om ambitionen är högre kan kommunen anställa personal med materialkunskap som möbelsnickare eller möbeltapetserare, då skapas förutsättningar för att en större del av arbetet kan göras internt. Yrkesroller som dessa kan både utföra kvalificerade renoverings- och reparationsmoment samt handleda övriga medarbetare, vilket stärker kompetensen inom organisationen och gör processen mer kostnadseffektiv på sikt jämfört med att köpa in renoveringstjänster. Samtidigt får de arbetstränande ta del av varierande uppgifter med olika svårighetsgrader, vilket skapar möjlighet till kompetensutveckling och gör det lättare att hitta en lämplig arbetsmatchning.

Se bilaga 2 för inspirationsbilder.

Re:design

Genom re:design kan man exempelvis använda delar eller bygga ihop möbler och ge gamla möbler nytt liv. Det gäller att tänka nytt vilket främjar även de anställdas kreativitet. Detta kan göras av äldre eller oattraktiva möbler och kan skapa kreativa och meningsfulla uppgifter för arbetstränande. Möbelcirkeln i Jönköping gör detta med framgång. Dom ser att de arbetstränade växer genom kreativ frihet. Det kan till exempel handla om att omvandla en rumsavdelare till en lekvägg i form av ett café för en förskola eller liknande verksamhet. Ett sådant projekt kan ge praktisk övning i både måleri, snickeri och sömnad. Man kan även använda sig av olika spillmaterial för att bygga eller sy nya produkter.

Kostnad vid restaurering

En fråga kan vara hur man bör ta betalt för restaurering. Ett kostnadseffektivt sätt är genom att enbart ta betalt för materialkostnader, vilket bland annat görs på Möbelcirkeln i Jönköping samt Returlagret i Marks kommun. Genom att hålla låga kostnader blir de restaurerade möblerna mer attraktiva för verksamheterna och främjar återbruk.

Lånemöbler vid renovering/restaurering

För att renovering av större partier möbler ska vara möjlig krävs att ersättningsmöbler finns tillgängliga. Detta förutsätter god framförhållning inom kommunens verksamheter, så att ansvariga på lagret hinner planera och ta fram lånemöbler i rätt omfattning. Med hjälp av lånemöbler kan renovering genomföras effektivt utan att verksamheterna står utan möbler under processen.

Möjliga strategier för renovering av större partier:

- **Renovera vid låg aktivitet:**
Genomföra större renoveringar under sommaren när det är färre personer på plats och fler är på semester.
- **Dela upp partierna:**
Renovera ett begränsat antal åt gången istället för alla samtidigt.
 - **Exempel:** Om 100 stolar ska renoveras kan man ta 10 stolar åt gången. På så sätt behövs färre lånemöbler och verksamheten påverkas mindre.
- **Hyr möbler tillfälligt:**
Under tiden de andra möblerna renoveras kan ett sätt vara att hyra möbler tillfälligt. Kostnaden blir fortfarande lägre än att köpa nya, samtidigt så minskar man på klimatutsläppen genom att undvika nyproduktion.

Testmöbler

Vid stora partier renovering kan ett alternativ vara att skicka iväg exempelvis två möbler som får test-renoveras. Detta för att sen enkelt kunna se resultat och veta kostnad av renoveringen.

Planering

Att välja återbruk istället för nyinköp innebär långa ledtider. Om möblerna behöver rekonditioneras måste offerter ska tas in. Detta kräver god framförhållning från verksamheterna.

Butik för allmänheten

En utvecklingsmöjlighet för kommunen skulle vara att starta en butik med försäljning till allmänheten. Butiken kan innefatta allt från renoverade eller re:designade möbler, kläder, prylar eller byggåterbruk. Ett effektivt samarbete skulle kunna ske tillsammans med kommunens återvinningscentral (ÅVC). Där är inflödet av material

stort med mycket i fortfarande gott skick och kan tas till vara. Det skulle stärka kommunens hållbarhetsarbete och skapa nya möjligheter för cirkulära flöden.

Några exempel på kommuner som arbetar med butiker:

Marks kommun- Returlagret

Returlaget - säljer byggmaterial och möbler och är en del av Marks kommuns arbetsmarknadsenhet och drivs utan vinstsyfte. Butiken samarbetar med kommunens ÅVC. Alla intäkter går till att driva verksamheten och skapa möjligheter för individer som arbetstränar.

Trollhättan- Returen Secondhand & Rebruket

Returen secondhand - säljer allt från möbler, kläder och husgeråd.

Rebruket - säljer återbrukat byggmaterial allt från som dörrar, fönster, garderober, stuprännor osv.

Båda butikerna är en arbetsmarknadsåtgärd som genom sin återvinningsdel gör insatser för Trollhättan kommuns miljö. Båda samarbetar också med Emmaus Björkä för människor i tredje världen.

Åre- Återbruket

Återbruket - säljer man allt från möbler, kläder och prylar. Återbruket är Åre kommuns cirkulära satsning i samarbete med kommunens ÅVC. Butiken ligger också i anslutning till den. Butikens syfte är att skapa sysselsättning för människor utanför arbetsmarknaden samt minska kommunens avfall.

Investering av ett digitalt system

Dagens system på Nettan och Pondus är inte tillräckligt användarvänligt och inte anpassat för behovet. Genom att investera i ett digitalt system som är byggt för möbelcirkulation, inventering och med en intern webbshop så kan kommunens möbler användas mer effektivt och hållbart. Anställda inom kommunen kan snabbt hitta lediga möbler med bilder, mått och skick. Beställningar görs enkelt direkt i systemet och så även bokning för upphämtning av möbler de själva inte längre behöver. Ett modernt system som möjliggör snabbt arbetsflöde och god förståelse för användarna.

Ett digitalt system skulle underlätta arbetet för de arbetstränade på lagret, eftersom alla moment kan hanteras direkt i en mobil eller surfplatta. I dag utförs flera manuella steg, som fotografering, registrering och överföring av bilder. Med ett modernt system samlas allt på ett ställe, vilket gör processen både enklare och mer effektiv samt säkerställer en korrekt och konsekvent registrering av möbler.

Ett modernt digitalt system gör det enkelt att följa upp statistik över cirkulerade möbler, ekonomiska besparingar och minskade utsläpp. Tidigare krävdes omfattande manuellt arbete. I Jönköping tog det flera dagar för en person att räkna

ut statistiken. Med ett digitalt system kan samma information tas fram med ett klick, vilket sparar tid och minskar risken för fel.

För mer information se bifogad bilaga 1 "Jämförelse mellan digitala möbelsystem"

Kort jämförelse av olika system som undersökts

System som har undersökts i denna rapport är Palats, Place2Place och Sajkla. Samtliga är användarvänliga och erbjuder liknande funktioner. Systemen är framtagna för just inventering, återbruk och cirkulering av möbler. Det finns även enkel tillgång till statistik, vilket gör det enkelt att följa upp hur mycket återbruk som sker och vilka besparingar som uppnås över tid.

Palats är en av Sveriges största plattformar för återbruk av möbler i offentlig miljö. Tjänsten har en högre prislapp men erbjuder samtidigt bland annat högre utvecklingstakt, avancerad AI, snabb kundtjänst och gott användarstöd. Palats har lämnat en offert på 8 333 kr per månad (99 996 kr/år).

Sajkla som också är en av de större plattformarna och ligger likvärdigt i pris med Palats erbjuder projektledning, utbildningar, samarbetar med inredningsarkitekter samt specialiserar sig på rekond. (Prisjämförelsen baseras på information från Arno Willemse, enhetschef för Möbelcirkeln i Jönköpings kommun.)

Place2place är enklare än både Sajkla och Palats och därmed mycket billigare. Trots det har plattformen de funktioner som behövs, med möjlighet till anpassningsbar startsida och bloggfunktion. Allt i tydlig struktur och användarvänligt. Ingen exakt offert än men uppskattning

- Månadskostnad: 2 000–3 000 kr (ca 36 000 kr/år)
- Uppstartskostnad: 10 000 kr
- Engångskostnad för SSO: 5 000 kr

Rekommendationer

I detta kapitel samlas de rekommendationer som rapporten kan ge framåt.

Behåll kravet på social nytta

Många kommuner har någon form av möbelcirkulering, men inte alla bedriver det i formen av ett arbetsmarknadsprogram med krav på social nytta. I ett sådant här projekt där individer utanför arbetsmarknaden får arbetsträna på möbellagret bidrar man till att minska kostnaderna för sociala insatser och försörjningsstöd genom att fler människor får möjlighet att komma ut i arbetslivet. Det har även ett viktigt socialt

värde då dessa individer får känna sig delaktiga och behövda. Detta kan i sin tur påverka en hel familj positivt, exempelvis genom att barnen får se sin förälder gå till ett arbete, ta ansvar och bidra till samhället. Detta skapar stolthet och känslan av sammanhang. Av denna anledning är det viktigt att värna om kravet på social nytta, oavsett vilken aktör som bedriver möbelcirkuleringen.

Behåll kostnadsfria leveranser

Transporten för möbelcirkuleringen bör hållas gratis för beställande verksamhet. För att cirkulerade möbler ska vara konkurrenskraftiga mot nyinköp behöver kostnaderna för dem hållas nere. Har möbeln renoverats kan eventuellt möbeln kosta, men leveransen bör fortfarande vara kostnadsfri. I de fall transporterna debiteras bör ett enhetligt belopp tas för att inte missgynna verksamheter som ligger långt ifrån möbellagret. På så sätt säkerställs rättvisa villkor. Få kommuner med en cirkulationstjänst tar en leveranskostnad, då det dels sänder fel signaler och dels för att det är ett onödigt krångligt fakturamoment. Av denna anledning är det viktigt att värna om kravet på kostnadsfria leveranser, oavsett vilken aktör som bedriver möbelcirkuleringen.

Säkerställ krav i upphandlingen

Om uppdraget att cirkulera Värnamo kommuns möbler ska upphandlas, bör krav finnas på tillgång till statistik som

- antal cirkulerade produkter
- koldioxidutsläpp
- kostnadsbesparing

Denna statistik bör kunna tillhandahållas direkt på begäran. För att enkelt kunna tillhandahålla denna information bör aktören använda sig av ett mer avancerat system designade för dessa syften.

Undersök möjligheten till försäljning

På möbellagret finns möbler som av olika anledningar blivit kvar väldigt länge, vissa sedan möbelcirkulationen startade för många år sedan. Då det inte är något fel på möblerna är det svårt att motivera varför de ska kasseras, men uppgiften att försöka sälja enheter via t.ex. auktionsfirma är inte prioriterad såvida det inte är större uppsättningar. Särskilt inte när cirkulationsuppdraget, och därmed kontrollen av innehavet, har lämnats över till extern part. Möjligheten att låta den externa aktören även hantera försäljning av möbler från cirkulationen bör undersökas.

Undersök andra cirkuleringsmöjligheter

I dagsläget cirkulerar Värnamo kommun redan vissa resurser, såsom datorer, fordon och SRS-backar. Möjligheten att utöka cirkulering av fler kategorier bör undersökas för att öka resurseffektiviteten. Ett tydligt exempel är byggmaterial och fast inredning. Varje verksamhet bör därför identifiera potentiella resurser för att kartlägga de material som kan återanvändas eller cirkuleras internt. Detta kan ge nya möjligheter att minska nyinköp och optimera användningen av befintliga resurser.

Inventering av möbler för renovering

Eftersom kommunens möbellager inte används så flitigt av verksamheterna på grund av att många av möblerna är slitna, oattraktiva eller skadade. För att nyttjandet ska öka bör en inventering av befintliga möbler göras. Där möblerna kan kategoriseras efter deras skick och potential för renovering.

Förslagsvis kan ett projekt startas upp med syfte att förvandla möblerna till attraktiva och funktionella igen. Möbler som kan återanvändas i cirkulationen. Detta skulle minska behovet av nyinköp och bidrar till en mer hållbar möbelhantering. Samt öka användandet av den cirkulära möbeltjänsten.

Använd kommande renoveringsprojekt som test

Finnvedens gymnasium och lokaler på Exposkolan ska renoveras år 2027. Detta bör ses som en möjlighet att tidigt i projektet sätta upp tydliga mål för möbelåterbruk redan vid upphandlingen. Exempelvis:

- Att en viss procent av möblerna ska vara återbrukade. Ett realistiskt mål kan vara att 50 % av möblerna ska cirkuleras istället för att köpas nya.
- Att vissa rum ska inredas helt med återbrukade möbler.

Då skolan kommer att renoveras under sommarlovet och det är därför viktigt att göra en inventering av befintliga möbler i god tid.

Inventeringen bör innehålla:

- En överblick av skolans möbler.
- Bedömning av vilka möbler som kan återbrukas.
- Identifiering av delar som kan återanvändas i andra möbler och sen lämnas till lagret för möbelcirkulation.

Detta arbete kan skötas av en möbelsamordnare, för att skapa en tydlig struktur och översikt inför renoveringen.

De upphandlade leverantörerna för återbruk erbjuder i dagsläget främst kontorsmöbler och sällan skolmöbler. Det kan därför vara aktuellt att undersöka avtal med lokala externa aktörer. Exempelvis lackerare eller möbeltapetserare. Detta för att möjliggöra återbruk av även skolmöbler. Samt främja de lokalt arbete och lokala hantverkare.

För att arbetet med återbruk vid renoveringen ska fungera behövs god planering i tid, bland annat genom att:

- Ha en tydlig plan för återbruk och om möbler kan renoveras eller cirkuleras.
- Undersöka goda exempel på hur man hanterar större volymer återbrukade möbler vid renovering till exempel skolor.

Målet är att skapa en hållbar, kostnadseffektiv samt socialt hållbar lösning som minimerar behovet av nyinköp samtidigt som befintliga möbler får nytt liv samt minska användandet av resurser. Detta i sin tur bidrar till att Värnamo kommun växer som grön kommun.

Finnvedens gymnasium eller Expo kan förslagsvis användas som testprojekt för storskaligt återbruk genom att:

- Ställa krav och sätta mål för återbruk i kommande upphandlingar
- Genomföra inventering av befintliga möbler för att identifiera vilka som kan renoveras eller återbrukas.
- Testa systemstöd för projektet, fler av systemen erbjuder kostnadsfri testperiod vid större projekt.

Källor

Webbkällor:

- Bolin et al, (2017), *Hållbarhetsanalys av cirkulära möbelflöden*
<https://cirkularitet.se/wp-content/uploads/2019/02/H%C3%A5llbarhetsanalys-av-cirkul%C3%A4ra-m%C3%B6belfl%C3%B6den.pdf>
- Carter, Annica, (2021), *Rapport om arbetet med cirkulära möbelflöden*
<https://hjo.se/globalassets/dokument/stab/kansli/hallbarhet/rapport-cirkulara-mobelfloden-slutlig.pdf>
- Cirkuläritet, (2020), *Affärsmodeller för cirkulära möbelflöden*
https://cirkularitet.se/wp-content/uploads/2020/02/Snabbfakta_%C3%84r-det-l%C3%B6nsamt-att-%C3%A5terbruka.pdf
- Grönt samhällsbyggande, (2025), *Återbrukskluster är Palats nästa stora satsning*
<https://www.grontsamhallsbyggande.se/2025/09/24/palats-leder-vagen-for-aterbruk-i-stor-skala/>
- Halmstad kommun, (2024), *Palats har sparat miljoner genom återbruk av möbler*
<https://www.halmstad.se/nyheter/nyhetsarkiv/palatsharsparatmiljonergenomat-erbrukavmobler.15970.html?>
- IVL Svenska miljöinstitutet, (2018), *Potential och lösningar för återbruk på svenska kontor*
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1549634/FULLTEXT01.pdf>
- Karlström, Alice, (2023), Härryda kommun, *Tusende möbeln återbrukad i unikt Härrydaprojekt*,
<https://www.harryda.se/nyheter/nyheterkommunochpolitik/tusendemobelnaterbrukadiuniktharrydaprojekt.5.467799a7186a19d729a3b61.html>
- Marks kommun, (2025), *Nu öppnar Returlagets webbutik med möbler och byggmaterial - för alla markbor!*
<https://www.mark.se/nyheter/nyhetsarkiv---mark.se/2025-03-17-nu-oppnar-returlagets-webbutik-med-mobler-och-byggmaterial---for-alla-markbor?>
- Palats, (2024), *Tunabyggen rekordstartar återbruket*
<https://www.palats.io/sv-se/blogg/tunabyggen-aterbruk-byggmaterial?redirected=true>

- Palats, (2025), *Webinar om Karlstad kommuns återbruk*
<https://www.palats.io/sv-se/blogg/webinar-om-karlstads-kommuns-aterbruk>
- Palats, (2024), *Webinar: Marks kommun och Göteborgs stad berättar om hur de arbetar med cirkulära möbelflöden*
<https://www.palats.io/sv-se/blogg/palats-webinar-kommun>
- RISE, (2020), *Snabbfakta: Är det lönsamt att återbruka?*
https://cirkularitet.se/wp-content/uploads/2020/02/Snabbfakta_%C3%84r-det-l%C3%B6nsamt-att-%C3%A5terbruka.pdf
- Sajkla, (2024) *Steg för steg - organisation för cirkulära möbelflöden*
<https://sajkla.se/nyheter/steg-fr-steg---organisation-fr-cirkulr-mbelhantering/>
- Sajkla, (2022), *Tre nya kommuner tecknar flerårigt avtal med Sajkla*
<https://sajkla.se/nyheter/tre-nya-kommuner-tecknar-flerariga-avtal-med-sajkla/>
- Sajkla, (2025), *Succé i Falköping: Cirkulär möbelhantering skapar jobb*
<https://sajkla.se/nyheter/sajkla-succ-i-falkping-terbruk-av-mbler-skapar-jobb/>
- Sajkla, (2025), *Enköping maximerar återbruk med hjälp av Norconsult och Sajkla* <https://sajkla.se/nyheter/enkoping-maximerar-aterbruk-med-hjalp-av-norconsult-och-sajkla/>
- Sajkla, (2025), *Stenungsund möblerar om och sparar miljoner*
<https://sajkla.se/nyheter/stenungsund-moblerar-om-och-sparar-miljoner/>
- Samhall, (2025)
https://samhall.se/kunskap-inspiration/aktuellt-pa-samhall/sa-mycket-tjanar-samhallet-nar-fler-personer-med-funktionsnedsattning-far-arbete/?utm_campaign=ss25&utm_source=mail-link&utm_medium=email&utm_content=textlink
- Svenska kommuner och regioner, (2025), *Återanvändning av möbler bidrar till både ekonomisk och miljömässig hållbarhet*
<https://extra.skr.se/skr/tjanster/larandeexempel/allalarandeexempel/ateranvan-dningavmoblerbidrartillbadeekonomiskochmiljomassighallbarhet.69521.html>
- Trollhättans Stad, (2023) *Återbruk möbler, inredning och inventarier*
<https://www.trollhattan.se/contentassets/cf17b25b6f57449ebce8f4d56890c384/forstudie-aterbruk-i-trollhattan-23-01-25.pdf>

- Trollhättans stad, (2023), *Blåvingen sparade 100 000 kr genom återbruket*
<https://www.trollhattan.se/startside/nyheter/aktuella-nyheter/blavingen-sparade-100-000-kronor-genom-aterbruket/>
- Trollhättans stad, (2025), *Secondhandbutik Returen*
<https://www.trollhattan.se/secondhandbutikreturen?>
- Trollhättans stad, (2025), *Returbruket*
<https://www.trollhattan.se/startside/jobbochforetagande/arbetsmarknad/praktik-och-arbetstraning/returbruket/>
- Upphandlingsdialog Dalarna, (2025), *En dalamodell för socialt hållbar upphandling*
<https://www.upphandlingsdialogdalarna.se/wp-content/uploads/Dalamodell-for-socialt-hallbar-upphandling-slutversion.pdf>
- Västra Götalandsregionen, (2020), *Metod för att öka cirkuläritet och återbruk inom inredningsprojekt för offentlig miljö*
<https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/mru12270-1695024462-3/native/DMO%202.0-Metod%20cirkul%C3%A4rt%20inredningsprojekt.pdf>
- Åre kommun, (2025), *Återbruket*
<https://www.are.se/bygga-bo-och-miljo/avfall-och-atervinning/aterbruk/aterbruket?>

Muntliga källor:

- **Larsson, M.** (2025). Enhetschef, Returlagret, Marks kommun. Personlig kommunikation.
- **Willemse, A.** (2025). Enhetschef, Arbetsmarknadsavdelningen, Jönköpings kommun. Personlig kommunikation.
- **Henderson Rybrink, J.** (2025). Planeringsledare för cirkulära möbelflöden, Härryda kommun. Personlig kommunikation.
- **Fogelberg, D.** (2025). Möbelsamordnare, Trollhättans kommun. Personlig kommunikation.
- **Porseryd, S.** (2025). Miljöstrateg, Järfälla kommun. Personlig kommunikation.
- **Olausson, H.** (2025). CEO, Palats. Personlig kommunikation.
- **Stridh, D.** (2025). Co-founder, Place2Place. Personlig kommunikation.

Bilaga 1: Jämförelse mellan digitala möbelsystem

För att underlätta samt stärka kommunens arbete med möbelcirkulering har tre digitala system: Palats, Place2Place och Sajkla.

Gemensamma funktioner

Systemen erbjuder samtliga gemensamma funktioner:

- Molnbaserad digital plattform
- Affärsmodell för cirkulering.
- Byggda för extern och intern återanvändning av möbler.
- Digitalt möbelbibliotek.
- Där alla möbler är samlade.
- Inventering.
- Underlättande system vid inventering av möbler och kartlägga befintliga möbler.
- QR-kodmärkning på möbler.
- I alla systemen finns tillgång till QR-kod som ger möjlighet att spåra möbler, vissa av systemen använder det mer frekvent än andra.
- Digital marknadsplats.
- För att enkelt kunna boka möbler för hämtning eller lämning.
- Enkel tillgång till statistik.
- Samtliga system erbjuder enkel uppföljning av statistik för ekonomiska och miljömässiga besparingar.
- SSO-inloggning via kommunens interna system

Palats

Palats är en digital plattform för återbruk av möbler och byggmaterial. Tjänsten lanserades för fem år sedan och sedan dess har haft en snabb tillväxt. Plattformen har hög användarvänlighet, snabb utveckling och bred funktionalitet. Många kommuner har valt tjänsten på grund av det. Palats beskrivs idag som Sveriges största plattform för återbruk inom fastighets- och företagsvärlden.

Kommuner som använder Palats idag är bland annat Karlstad, Mark, Göteborg och Halmstad. Tjänsten har över 130 organisationer anslutna till plattformen.

Utvärdering av Palats från kommuner som använder tjänsten

Enligt Borlänge har Palats blivit avgörande för att effektivisera och skala upp arbetet och struktureringen av deras byggåterbruk.

Huddinge lyfter att Palats fungerar väl både för möbler och byggmaterial, särskilt tack vare schabloner för det. Dom använder Palats för deras möbelcirkulering, fastighetsbolag och för ny- och ombyggnadsprojekt.

Marks kommun jämförde flera system men valde Palats på grund av enkelheten och ett rimligt mellanpris.

Palats erbjuder bland annat:

- Schablonvärde som systemet räknar ut på möbler.
- AI hjälper till att katalogisera möbler efter fotografering.
- Möjlighet för användarna att bevaka möbler.
- Möjlighet att skapa specialannonser vid större inflöden
- Stöd för att sätta pris på möbler i annonser (dock ingen inbyggd betalningslösning)
- Har 10 utvecklare, bidrar till att systemet utvecklas snabbt.

Palats har beräknat den förväntade besparingen om Värnamo kommun skulle cirkulera fler möbler, med möjlighet att utöka verksamheten i takt med andra kommuner som använder Palats-systemet.

Beräkningen utgår från 3 575 medarbetare och bygger på data från Palats-organisationer som återbrukar möbler. Den visar hur många nyinköp (SEK) som kan undvikas och hur mycket koldioxid (CO₂e) som sparas. Utifrån detta har medelbesparingen per månad och medarbetare tagits fram. Siffran multipliceras sedan med antalet medarbetare i Värnamo kommun för att uppskatta den totala månadsbesparingen.

- Värnamo kommun kan göra en besparing på ca:
 - Kostnadsbesparing på **4 549 654 SEK/år**
 - Miljövinst på **72 679 kg CO₂e/år**.

Siffrorna inkluderar inte ekonomiska effekter såsom minskade avfallskostnader eller förbättrad arbetsmiljö/nöjdare medarbetare tack vare snabbare service och tydligare hållbarhetsarbete.

Sajkla

Sajkla är en digital plattformsleverantör för återbruk av möbler och har funnits sen 2019. Dom är i nuläget en av de största återförsäljarna av liknande tjänster.

Kommuner som använder Sajkla idag är bland annat Hjo kommun, Falköpings kommun, Skövde kommun, Tibro kommun, Stenungsunds kommun, Lerums kommun, Bengtfors kommun, Enköpings kommun och Burlövs kommun.

Utvärdering av Sajkla från kommuner som använder tjänsten

Falköpings kommun anser att Sajkla är väldigt användarvänlig och gör processen smidig vid möbelcirkulering. Tjänsten ger en snabb överblick över deras möbler och bokningar.

När Enköpings kommun skulle planera för sitt nya kommunhus tog de hjälp av Sajkla och Norconsults inredningsarkitekter. Visionen var att använda sig av 30% återbruk men det landade på 70%. En användare säger: "Projektet visar hur väl utvecklade digitala lösningar kan förändra traditionella arbetsmetoder i branschen för att skapa en mer hållbar framtid."

Stenungsund valde att investera i Sajkla istället för att ställa ut en container och slänga möbler. Vilket resulterade i en kostnadsbesparing på 3 miljoner kronor och miljöbesparing på 27 ton CO₂e under ett år. Användarna säger att det var enkelt och smidigt att använda sig av plattformen samt funktionellt att hantera bokningar och lätt att inventera möbler.

Sajkla erbjuder bland annat:

- Samarbetar med leverantörer för rekond av möbler med hjälp av möbelfakta och Svanenmärkning för offentlig miljö.
- Erbjuder rådgivning och projektledning.
- Erbjuder utbildningar med fokus på kunskap och nätverk
- Samarbetar med inredningsarkitekter
- Har 1 utvecklare

Place2Place

Place2Place Tjänsten fungerar som en webbshop som fokuserar på enkelhet och användarvänlighet.

Kommuner som använder Place2Place idag är cirka 11–12st. Bland annat Gislaved, Trelleborg, Lindesberg, Trollhättan och Stockholm.

Utvärdering av Place2Place från kommuner som använder tjänsten

En användare på Sollentuna kommun säger: "Place2place är bra och användarvänlig för målgruppen. Plattformens enkelhet möjliggör ett snabbt arbetsflöde och god förståelse för användarna. Stilrent och en lagom nivå för målgruppen att hantera"

Trollhättan valde mellan Place2Place och Palats och prisfrågan avgjorde valet då Place2Place är betydligt billigare än Palats. Dom har även fått vara med och utveckla plattformen så att den passar bättre för en kommunal verksamhet.

Järfälla använde off2off i flera år som är en liknande tjänst. Men har gått över till Place2place då dom var ute efter ett uppdaterat system och utseende än vad off2off erbjuder. Och saknade viss statistik som man enkelt kan se i Place2place.

Alla i verksamheten får tillgång till plattformen via intranätet med SSO-inloggning. Antalet administratörer bestäms av användaren.

Uppger att Stockholms stad har sparat 10 gånger så mycket som de lägger på nyinköp. De har varit aktiva ett år, men "på riktigt" det senaste halvåret.

Place2place erbjuder bland annat:

- Möjlighet att låta verksamheter lägga upp annonser direkt, eller att lagret hanterat allt. Allt hamnar i slutändan på samma webbshop.
- Anpassningsbar startsida med bilder, text och logotyp efter vad man vill.
- Bloggfunktion finns möjlig (med text och bild).
- Anpassningsbar kassa med möjlighet att lägga till priser och leveranskostnader.
- Leveransbekräftelse skickas till både säljare och köpare.
- Max fem bilder per annons; möjlighet att sälja grupper eller styckvis.
- Automatisk påminnelse via mail när annonsens tid går ut, med möjlighet till förlängning.
- Användare kan bevaka produkt.

Palats vs Sajkla

Enligt Arne Willemse, Möbelcirkeln i Jönköping som har testat båda tjänsterna.

- Palats upplevs som smidigare och snabbare.

- Palats har 10 utvecklare, medan Sajkla bara har 1. Vilket innebär snabb utveckling av Palats tjänst.
- Palats innehåller mer AI-funktioner.
- Det går snabbare att lägga upp produkter på Palats.
- Statistikhantering är enklare i Palats – datasystemet är mer användarvänligt.
- Digitaliseringen har gjort att omsättningen fördubblats.

Muntliga källor

Willemse, A. (2025). Enhetschef, Arbetsmarknadsavdelningen, Jönköpings kommun. Personlig kommunikation.

Olausson, H. (2025). CEO, Palats. Personlig kommunikation.

Stridh, D. (2025). Co-founder, Place2Place. Personlig kommunikation.

Ekman, J. (2025). CEO, Sajkla. Försäljning, plattform och marknad.

Webbkällor

- Palats, (2024), *Tunabyggen rekordstartar återbruket*
<https://www.palats.io/sv-se/blogg/tunabyggen-aterbruk-byggmaterial?redirected=true>
- Palats, (2025), *Webinar om Karlstad kommuns återbruk*
<https://www.palats.io/sv-se/blogg/webinar-om-karlstads-kommuns-aterbruk>
- Palats, (2024), *Webinar: Marks kommun och Göteborgs stad berättar om hur de arbetar med cirkulära möbelflöden*
<https://www.palats.io/sv-se/blogg/palats-webinar-kommun>
- Sajkla, (2024) *Steg för steg - organisation för cirkulära möbelflöden*
<https://sajkla.se/nyheter/steg-fr-steg---organisation-fr-cirkulr-mbelhantering/>
- Sajkla, (2022), *Tre nya kommuner tecknar flerårigt avtal med Sajkla*
<https://sajkla.se/nyheter/tre-nya-kommuner-tecknar-flerariga-avtal-med-sajkla/?>
- Sajkla, (2025), *Succé i Falköping: Cirkulär möbelhantering skapar jobb*
<https://sajkla.se/nyheter/sajkla-succ-i-falkping-terbruk-av-mbler-skapar-jobb/>
- Sajkla, (2025), *Enköping maximerar återbruk med hjälp av Norconsult och Sajkla*
<https://sajkla.se/nyheter/enkoping-maximerar-aterbruk-med-hjalp-av-norconsult-och-sajkla/>
- Sajkla, (2025), *Stenungsund möblerar om och sparar miljoner*
<https://sajkla.se/nyheter/stenungsund-moblerar-om-och-sparar-miljoner/>

Bilaga 2: Inspirationsbilder

För att visuellt illustrera hur möblerna kan förändras genom renoveringsåtgärder som lackering och omtapetsering av tyg, har AI-genererade bilder tagits fram med hjälp av ChatGPT. Bilderna baseras på ursprungsmöbler som fotograferats på möbellagret. Tyg som har valts till möblerna kommer från leverantören Nevotex och är anpassade för offentlig miljö.

Före-efter

(Ai-genererad efterbild)



Nevotex- Tyg Pod CS 3090 Saffron

Miljömärkt med Eco Label & OEKO-TEX®
Möbiltyg passande för offentlig miljö.



414:-/meter



Miljöbilder

(Ai-genererade bilder)



Före-efter

(Ai-genererad efterbild)



Nevotex - Tyg Studio CS 9707 Fern

Studio CS är en mångsidig design med lekfulla färgkombinationer. Miljömärkt med OEKO-TEX®-certifiering. Chenillegärnet visar många uttryck beroende på vinklar och ljus. Tillsammans med hög teknisk prestanda är den perfekt för de flesta miljöer både offentliga och bostäder.



789:-/m



Miljöbilder

(Ai-genererade bilder)



Före-efter

(Ai-genererad efterbild)



Nevotex - Tyg Studio CS 9707 Fern
 Studio CS är en mångsidig design med lekfulla färgkombinationer. Miljömärkt med OEKO-TEX®-certifiering. Chenillegarnet visar många uttryck beroende på vinklar och ljus. Tillsammans med hög teknisk prestanda är den perfekt för de flesta miljöer både offentliga och bostäder.



789:-/m



Miljöbilder

(Ai-genererade bilder)



Före-efter

(Ai-genererad efterbild)



Lackering av sits och ben

Stolen är målad i en senapsgul RAL-kulör, sitsen är lackad i en matchande ton



Före-efter

(Ai-genererad efterbild)



Läderinlindat mässingshandtag

Svenskt läder. "It" s design.se"
302:-/st



Före-efter

(Ai-genererad efterbild)



Nevotex - Tyg Lido Trend 339 Avalon

Ett populärt möbeltyg passande offentlig miljö. Miljömärkt med OEKO-TEX®-certifiering. Tyget är belagt med fleece vilket ger en extra mjuk och härlig känsla samt en mycket bra finish på sömmar.



499:-/m



Ansökan om medel ur kommunstyrelsens pott för medel för civil beredskap och trygghet

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade den 18 juni 2025 att anta det budgetförslag som Alliansen presenterat för år 2026. Budgeten innehåller ekonomiska medel om totalt 10 miljoner kronor för att stärka tryggheten och den civila beredskapen. Av dessa är 3 miljoner avsatt för drift och resterande 7 miljoner kronor för investeringar. Kommunledningsförvaltningen föreslår att kvarstående drift och investeringsmedel i potten för år 2026 fördelas mellan teknik- och fritidsförvaltningen, serviceförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och kommunledningsförvaltningen

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att för år 2026 anslå 100 000 kronor för investeringar och 800 000 kronor för driftskostnader till teknik- och fritidsnämnden för beredskapshöjande åtgärder för reservkraft.

att för år 2026 anslå 2 miljoner kronor till servicenämnden för investering i beredskapslager för måltider.

att för år 2026 anslå 650 000 kronor till samhällsbyggnadsnämnden för investering i beredskapslager för räddningstjänsten.

att för år 2026 anslå 151 000 kronor för driftskostnader och 4 250 000 till kommunstyrelsen för beredskaps- och trygghetshöjande investeringar inom kommunen.

att driftkostnader om 951 000 kronor finansieras ur kommunstyrelsens centrala driftmedel för civil beredskap och ökad trygghet,

att investeringsutgifter om 7 000 000 kronor finansieras ur kommunstyrelsens centrala investeringsmedel för civil beredskap och ökad trygghet,

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.926

att kommunledningsförvaltningen under 2026 ansvarar för återrapportering till kommunstyrelsen av tilldelade medel.

Marcus Skytt
Säkerhetschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Utredning

Kommunfullmäktige beslutade den 18 juni 2025 att anta det budgetförslag som Alliansen presenterat för år 2026. Budgeten innehåller utökade ekonomiska medel om totalt 10 miljoner kronor för att stärka den civila beredskapen och öka tryggheten i kommunen. Av dessa är 3 miljoner kronor avsatt för drift, resterande 7 för investeringar. Hur medlen bör användas samordnas av trygghets- och säkerhetsenheten, genom dialog med förvaltningarna. Detta har skett utifrån uppföljning av åtgärdsplan civil beredskap och samtal om övriga behov av trygghetsskapande åtgärder. Utifrån respektive förvaltningsbehov har ett kommunövergripande perspektiv beaktats, vilket har varit styrande i planeringen för bedömningen kring vilka investeringar som bör samt när. Planeringen framgår av bilagan som följer med denna skrivelse.

Förvaltningen förespråkar att delar av medlen tilldelas specifika förvaltningar, för att dessa på ett enkelt sätt ska ha handlingsutrymme att driva på arbetet med drift och investeringar som de ansvarar för. Det gäller åtgärder som teknik- och fritidsförvaltningen ansvarar för kopplat till reservkraft. Vidare gäller det investeringsmedel kopplat till utökad lagerhållning av livsmedel vid serviceförvaltningen samt materiel vid räddningstjänsten. Övriga kostnader rör investeringar och driftmedel som ska komma flera olika delar av kommunen till gagn, varför förvaltningen förespråkar att dessa medel tilldelas kommunledningsförvaltningen för fortsatt samordning av inköp. Det handlar om inköp för ökad robusthet i händelse av olika bortfallsscenarioer samt införande av varnings- och larmsystem för säkerhetshändelser som ställer krav på att snabb kommunikation.

I september 2025 utkom Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Försvarsmakten med publikationen ”Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030”. Planerade satsningarna i Värnamo kommun ligger väl i linje med dessa utgångspunkter. Planeringsinriktningen är att civila aktörer ska klara två veckor utan externt stöd eller leveranser. Upprustningen av Sveriges totalförsvaret innebär signaler från regeringen och statliga myndigheter att det kan komma att utlysas flera statsbidrag för beredskapshöjande åtgärder. Om statsbidrag tilldelas kommunen för motsvarande satsningar som medel vigs åt kan det generera ett överskott i kommunens avsatta budget och omplanering av avsatta medel kan komma att ske. Återredovisning till kommunstyrelsen kring hur medlen har använts bör ske från kommunledningsförvaltningen årligen.

Förlängning av förordnande som kommundirektör

Ärendebeskrivning

Med anledning av att kommundirektören Ulf Svensson går i pension våren 2026 har en rekryteringsprocess av ny kommundirektör pågått under hösten.

Kommunstyrelsen beslutade den 10 november 2025 § 428 att anställa Emma Gröndahl som kommundirektör med tillträde den 23 mars 2026. I samma beslut fick HR-chefen i uppdrag att samverka en förlängning av kommundirektörens Ulf Svenssons förordnande till och med den 17 april 2026.

HR- chefen har samverkat en förlängning av förordnandet.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att förlänga Ulf Svenssons förordnande som kommundirektör till och med den 17 april 2026,

att fram till och med den 17 april 2026 innehar Ulf Svensson det ansvar och den beslutanderätt som framgår av kommunens uppdragsbeskrivning för kommundirektör samt kommunstyrelsens delegationsordning. Vid Ulf Svenssons frånvaro ersätts han av Emma Gröndahl.

Elin Alteborg
Kommunsekreterare

Åsa Johansson
HR-chef

Verksamhetsplan kommunstyrelsen 2026 samt fördelning av internbudget år 2026

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade den 21 oktober 2025 § 371 att godkänna kommunstyrelsens verksamhetsplan år 2026.

Den 27 november 2025 fastställde kommunfullmäktige investeringsbudgeten samt reviderad verksamhets- och driftbudget 2026. Utifrån kommunfullmäktiges budgetbeslut har kommunledningsförvaltningen reviderat kommunstyrelsens verksamhetsplan genom en uppdatering under punkt 6.1 Nämndens Ekonomi/Driftbudget 2026 samt plan 2027 - 2028. Reviderad verksamhetsplan bifogas.

Kommunledningsförvaltningens driftbudgetram för år 2026 är 111,1 miljoner kronor, internbudgeten har fördelats enligt följande:

KOMMUNLEDNINGSFÖRVALTNINGEN, Klf (Ks)	Budget 2026, miljoner kronor
Driftbudget 2026	Netto/ram
Kommunfullmäktige	3,2
Kommunstyrelse inkl näringsutskott	6,4
Valnämnd	0,9
Kommundirektör och övergripande kostnader Klf	28,6
Avdelning för kansli- och hållbar utveckling	28,0
Trygghet och säkerhet	5,2
Ekonomiavdelning	18,5
HR-avdelning	20,2
Summa Kommunledningsförvaltningen, klf	111,1

Campus driftbudgetram för år 2026 är 27,0 miljoner kronor, internbudgeten har fördelats enligt följande:

CAMPUS (Ks)	Budget 2026, miljoner kronor
Driftbudget 2026	Netto/ram
Campus Utveckling	8,3
Campus Utbildning	11,7
Campus Kompetensutveckling	7,0
Summa Campus	27,0

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.483

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen
besluta

att godkänna reviderad verksamhetsplan för kommunstyrelsen
2026 samt

att godkänna fördelningen av kommunstyrelsens
(kommunledningsförvaltningen/campus) internbudget för år 2026

Monica Karlsson
Budgetsamordnare

Ulf Svensson
Kommundirektör

Verksamhetsplan för kommunstyrelsen 2026 - 2028



Antagen av nämnd: Kommunstyrelsen

Datum: 2025MMDD, § x

Dokumentet gäller från: 2026-01-01

Dokumentansvarig: ordf. Tobias Pettersson, förvaltningschef Ulf Svensson

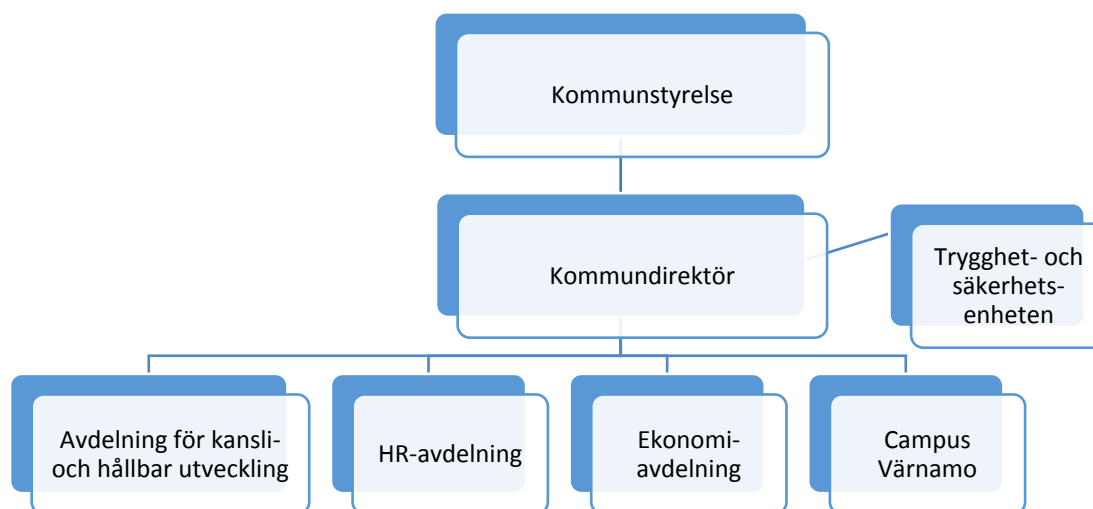
Innehåll

Innehåll	2
1. Nämndens uppdrag enligt reglemente	3
1.1 Organisationsbeskrivning	3
1.2 Uppdragets omfattning	3
2. Verksamhetsåren 2026 – 2028	5
2.1 Strategier och metoder	6
3. Utmaningar och framtida utveckling	9
3.1 Effektiviseringskrav	11
4. Nämndens mål	12
4.1 En stark kommun	12
4.2 En attraktiv kommun	13
4.3 En grön kommun	14
4.4 En trygg kommun	15
5. Uppdrag utifrån politiska beslut	16
5.1 Uppdrag utifrån kommunfullmäktiges beslutade budget	16
5.2 Tillkommande Uppdrag (nämnd/ks/kf)	19
6. Nämndens Ekonomi	21
6.1 Driftbudget 2026 samt plan 2027-2028	21
6.2 Investeringsbudget 2026 samt –plan 2027-2030	22
7. Nämndens HR	24
7.1 Åtgärder för att trygga kompetensförsörjningen	24
8. Omsättningstal och nyckeltal	25
9. Sammanfattning	26

1. Nämndens uppdrag enligt reglemente

Kommunstyrelsen är kommunens ledande politiska förvaltningsorgan. Den har ett helhetsansvar att leda, styra och följa upp kommunens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Kommunstyrelsen har uppsiktsplikt över nämnder, kommunala bolag och kommunförbund. Kommunstyrelsen ska övervaka den ekonomiska förvaltningen, att verksamheten bedrivs enligt de mål och riktlinjer som kommunfullmäktige har bestämt, att lagar och förordningar följs samt att medlen används på ett ändamålsenligt sätt.

1.1 Organisationsbeskrivning



1.2 Uppdragets omfattning

Avdelningen för kansli- och hållbar utveckling

Avdelningen för kansli- och hållbar utveckling har som uppdrag att stödja, stötta, följa upp och säkerställa att politik, kommuninvånare, näringsliv, civilsamhälle och förvaltningarna har rätt förutsättningar att fatta beslut samt att verksamheten sker rättssäkert. I uppdraget ingår även att utveckla destinationen. Avdelningen består av fem enheter; enheten för mark, exploatering och hållbar utveckling, överförmyndarenheten, kommunikations- och destinationsenheten samt kanslienheten.

Enheten för mark, exploatering och hållbar utveckling ansvarar bland annat för att erbjuda mark- och exploateringstjänster samt fastighetsjuridisk kompetens. Vidare samordnar och driver enheten frågor inom tillväxt, landsbygdsutveckling, övergripande infrastrukturfrågor och hållbarhetsfrågor främst kopplat till miljö samt energirådgivning. Överförmyndarenheten är tillsynsmyndighet över gode män, förvaltare och förmyndare (ställföreträdare). Kanslienheten ansvarar för administrativ service till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige samt att samordna det strategiska arbetet i kommunen kopplat till social hållbarhet. Den från 2026 sammanslagna enheten för kommunikation och destination kommer att ansvara för kommunens övergripande kommunikation samt samordna, utveckla och marknadsföra Värnamo som en attraktiv och hållbar destination.

Ekonomiavdelningen

Ekonomiavdelningen verkar rådgivande i ekonomiska frågor till kommunstyrelsen och förvaltningarna. Större processer som ingår i ekonomiavdelningens ansvarsområde är inköps- och

upphandlingsverksamhet, avtalsuppföljning, e-handel, finans, planering och uppföljning av mål och ekonomiskt utfall samt ekonomiadministration. Ekonomiavdelningen ansvarar också för kommunens ekonomisystem, e-handelssystem, inköpsanalyssystem och beslutsstödsystem. Avdelningen är uppdelad i tre enheter, inköpsenhet, redovisningsenhet och enhet för budget och uppföljning.

HR-avdelningen

HR-avdelningen leder och samordnar utformningen av styrande dokument inom HR-området, samt har ett övergripande ansvar för kommunens HR-system. Avdelningen är uppdelad i två enheter, löneenheten och HR-enheten. Löneenhetens uppdrag är att ge administratörer och chefer förutsättningar så att rätt lön betalas ut i rätt tid till kommunens medarbetare. HR-enhetens uppdrag är att stödja chefer genom strategiskt HR-arbete samt tolka lagar och avtal inom området.

Campus Värnamo

Campus Värnamo anordnar utbildningar på högskole- och yrkeshögskolenivå som leder till arbete. Verksamheten anordnar också kompetensutveckling på olika nivåer för både privatpersoner och anställda i privat eller offentlig sektor. Alla kurser och utbildningar styrs av efterfrågan och bygger på nära samverkan mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor. Samarbete sker även inom olika forsknings- och utvecklingsprojekt. Teknikcenter bidrar till näringslivets långsiktiga kompetensförsörjning genom ökat teknikintresse bland barn och ungdomar.

Trygghet- och säkerhetsenheten

Trygghet- och säkerhetsenheten leder och samordnar det kommunövergripande trygghets- och säkerhetsarbetet. Uppdraget omfattas av brottsförebyggande arbete, säkerhetsskydd, informationssäkerhet, intern säkerhet, försäkringar och civil beredskap. Enhetens uppdrag är att utarbeta övergripande styrdokument, utveckla metoder inom ansvarsområdet, bedriva omvärldsbevakning och utgöra ett stöd till verksamheterna.

2. Verksamhetsåren 2026 – 2028

I september 2026 är de allmänna valen till riksdag, regionfullmäktige och kommunfullmäktige. Detta är en stor uppgift för valnämnden men också för kommunkansliet som bistår i planering och genomförande. För att undvika att processen blir personbunden har ett nytt arbetssätt arbetats fram och testades i samband med EU-valet 2024 vilket kommer att följas även detta val. Även efter valdagen 13 september återstår mycket arbete kopplat till valet. Det kan bli aktuellt med ny nämndsorganisation och allt tillhörande arbete med det, samt utbildning för alla förtroendevalda och utlämnande av IT-utrustning.

Avdelningen för kansli och hållbarhet kommer på olika sätt vara involverad i många stora etableringar och projekt som påbörjas under planperioden såsom anstaltsetableringen, byggnation av polishus samt utbyggnad av verksamhetsområde Bredasten Östra (Bor) och verksamhetsområde Stomsjö. Dessa etableringar och projekt kommer ställa stora krav på samverkan över förvaltningsgränserna i form av ett kommunövergripande förhållningssätt och en öppen och transparant kommunikation med stora kommunikationsinsatser. Avdelningen har varit på inspirationsresa tillsammans med samhällsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen för att ta del av hur man kan säkerställa att man arbetar synkroniserat och kommer under planperioden arbeta för att ta fram en Värnamo-modell och implementera den. I detta arbete kommer enheten för mark, exploatering och hållbar tillväxt ha en viktig samordnade roll.

Under planperioden måste kommunen ha identifierat och fattat beslut om var nästa och nästnästa verksamhetsområde ska tillskapas. Detta på grund av att kommunen står inför att inte ha någon verksamhetsmark kring Värnamo stad att erbjuda. För att möjliggöra detta behöver fokus vara på strategiska markförvärv. Detta kommer innebära att ytterligare medel behöver avsättas för ändamålet.

Att hitta bra sätt att följa upp kommunorganisationens klimatpåverkan inom ordinarie måluppföljning på nämndnivå kommer vara av vikt framöver. Allt som bidrar till en ökad förståelse för, och engagemang kring, det gröna övergripande målet behövs då fokuset och kraven på detta ökar utifrån och är en förutsättning för att skapa en hållbar och attraktiv utveckling.

HR-avdelningen har ett lednings- och samordningsansvar. För att kunna ta detta ansvar och samtidigt vara ett bra stöd till chefer och administratörer i kommunens alla förvaltningar krävs att avdelningen arbetar proaktivt och ligger före övriga verksamheter. Detta är en utmaning då förväntningarna på och efterfrågan av avdelningens stöd till chefer ökar. Denna efterfrågan är bra då det är en viktig del i arbetet med chefers förutsättningar att man får rätt stöd från HR, ekonomi, IT med flera funktioner. För att stärka samverkan krävs ett gemensamt arbete kring roller och uppdrag för att hitta rätt.

Fokus på ekonomiavdelningen kommande år är att utveckla kommunens ekonomi- och inköpsprocesser där systemstödet är en viktig del. Nya funktioner och moduler kommer att implementeras på ett flertal områden där beslutsstödet och leverantörsstödet är de största projekten. Processer för planering och uppföljning behöver utvecklas i takt med ökade omvärldskrav, både vad gäller målstyrning, kvalitetsarbete och ekonomistyrning. Ett arbete pågår också med att utveckla kommunens inköpsprocess genom bland annat tydligare roller och organisation. Nya lagkrav och regleringar ställer också krav på inköps- och ekonomirutiner.

För att kunna leverera rätt utbildad personal inom regionens olika branscher krävs det välplanerat och långsiktigt arbete med fokus på omvärldsbevakning, timing, marknadsföring och rätt leverans. Allt detta kräver kompetent och engagerad personal samt ett strukturerat och kvalitetssäkrat arbetssätt.

Därför har Campus Värnamos ledningsgrupp arbetat fram strategier kring personal, leverans, marknadsföring och tillväxt.

Trygghets- och säkerhetsenheten kommer under 2026 att påbörja arbetet med att genomföra en ny risk- och sårbarhetsanalys för kommande mandatperiod. Enheten kommer under perioden att samordna flertalet arbetsgrupper med fokus på investeringar för att höja kommunens robusthet och säkerhet, exempel på detta är reservkraft och implementering av ett gemensamt ledningssystem för informationssäkerhet.

2.1 Strategier och metoder

Med tanke på de stora etableringar och det kompetensbehov dessa kommer att medföra är det av yttersta vikt att kommunen arbetar för en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik, för att underlätta kompetensförsörjningen. För att lyckas med detta är en funktion som samordnar och driver detta arbete gentemot Trafikverket och Regionen avgörande. I och med effektiviseringsuppdraget som åligger kommunledningsförvaltningen och utifrån att rollen som strateg för tillväxt och expansion inte har återbesatts finns det i dagsläget begränsningar i att utföra detta uppdrag.

Säkerställandet av tillgänglighet inom kommunikation, vilket inbegriper att se över så väl digitala publiceringar som att jobba med ett enkelt och begripligt språk, har påbörjats och behöver prioriteras. Det kommer behövas kompetenshöjande insatser för att skapa tillgängliga dokument samt vidareutveckla arbetet med grafik och animeringar för att undvika använda personer på bilder samt för att förenkla information som kan vara svår att ta till sig enbart i text.

Det pågående arbete med kommunens energiplan tar mycket tid under hösten 2025 samt våren 2026. Även införandet av effekttaxa kommer vara resurskrävande för att informera och kommunicera kring vad det är och vad det innebär.

I början av plantiden behöver den grafiska profilen ses över. För detta bör en extern resurs anlitas. Att ta fram en ny grafisk profil och implementera den är en omfattande insats och ett kostsamt arbete. Att skapa stolthet bland kommunens invånare och att locka besökare till kommunen är av största vikt för att skapa förutsättningar för en hållbar tillväxt. Som ett led i detta arbetas det med många aktiviteter och insatser. Ett sätt att marknadsföra kommunen, och allt som är på gång, är de digitala skyltarna utmed E4:an. Dessa har varit i gång sedan 2011 och beskedet från leverantör är att deras livslängd närmar sig sitt slut. Medel för detta finns inte i kommunledningsförvaltningens budget idag utan kommer behöva tillföras.

Från och med januari 2026 kommer kommunikationsfunktionen samt destinationsenheten slås samman till en enhet, en ny kommunikationschef kommer att anställas. Förutom att arbeta ihop de två funktionerna kommer den nya chefen också få i uppdrag att se över hur kommunen ska arbeta med decentraliserade kommunikationsfunktioner.

Utifrån området social hållbarhet, som nära samverkar med ekologisk och ekonomisk hållbarhet, kommer primärt fokus att vara på att ta fram en kommunövergripande riktning för arbetet. Detta kommer ske tillsammans med politik och kommunledning och fortsatt förankras i organisationen med hjälp av strategigrupp Bästa platsen. I planperiodens början handlar arbetet om att samordna arbetet med social hållbarhet dels om att implementera paraply-begreppet Bästa platsen och den omställning som välfärdsarbetet behöver genomgå, dels om att etablera en kommunövergripande uppföljning för att kunna följa om arbetet ger önskad effekt.

Nytt ärendehanteringssystem behöver upphandlas då förlängning av avtal inte är möjligt. Upphandling och införande av nytt system är både tids- och resurskrävande och kommer startas upp under 2027 men genomföras fullt ut 2028. I detta arbete kommer det behövas tas in ytterligare någon resurs då utrymme för detta arbete inte finns för nuvarande arkivarie eller kommunsekreterare.

Trygghets- och säkerhetsenheten har som ambition att genomföra en samlad analys tillsammans med verksamheterna som berör enhetens samtliga ansvarområden. Detta görs med motivet att förenkla arbetet för verksamheterna.

Vad gäller ekonomiprocesser pågår och planeras ett flertal större initiativ för systemstödet med syfte att uppnå en ökad digitalisering och ett utökat användarstöd. En ny leverantörsmodul kommer att implementeras i ekonomisystemet. Den nya funktionen erbjuder en modern och flexibel lösning med möjlighet till AI-stöd för användaren. En personlig inloggningssida ingår i lösningen som förväntas ge en bättre överblick för chefer och administratörer. Kommunens beslutsstödsystem ska konkurrensutsättas och en upphandling är planerad till våren 2026. Målsättningen är att hitta en optimal och användarvänlig lösning. I samband med detta görs en översyn av hela målstyrningsmodellen i syfte att hitta en effektiv process med relevant data och information till beslutsfattare i verksamheten. För att i grunden få effektivitet i system och tillhörande processer är det viktigt att grunddata håller en god kvalitet. En ständig översyn pågår därför av strukturer för exempelvis kodplaner, organisationsträd, integrationer, mappning och utformning av rapporter och olika användargränssnitt.

2025 kommer Värnamo Stadshus presentera kommunkoncernens första hållbarhetsrapport. Ett fortsatt arbete planeras med att ta fram rutiner för att säkerställa att inrapportering, analys, beslutsunderlag och rapportering blir ett stöd i styrningen av bolagens hållbarhetsarbete.

Under 2026 fortsätter arbetet med införande av IA som ett stöd i arbetsmiljöarbetet och den 1 januari lanseras digital anställningsprocess i Heroma. Utifrån verksamheternas behov så finns det mera att göra både inom ramen för nuvarande system och en efterfrågan av integrationer med andra system. Tillsammans med IT behövs ett arbete för att hitta rätt i detta arbete och prioritera utifrån budget och personella resurser. För att ta nästa steg behövs också en dialog framåt kring organisationen kring digitalisering av HR-systemet och utveckla de integrationer och kopplingar som finns till och från HR-systemet. Avtalet med leverantören går ut 2027 och arbetet inför en eventuell förlängning kommer vara viktigt.

SKR lanserade hösten 2024 Action plan för kompetensförsörjning under 2025 har ett arbete gjorts i Värnamo kommun utifrån detta, vilket resulterat i en rad uppdrag i budgetbeslutet som ska stärka arbetet med att trygga kompetensförsörjning. Utöver det fortsätter under 2026 arbetet med att hitta en modell för tidig omställning och kompetensförsörjningsplaner. Action Plan utgår från ett hållbart arbetsliv och en omställning från att arbeta med sjukfrånvaro till att arbeta främjande och förebyggande har påbörjats. Det arbetet tillsammans med resultatet av medarbetarundersökningen som presenteras i december 2025 kommer att ligga till grund för den fortsatta planeringen. Det kan konstateras att arbete med arbetsmiljöfrågor inklusive arbete med chefers förutsättningar kommer vara fortsatt viktigt för att fortsätta arbetet med ett hållbart arbetsliv.

Arbetet på en HR-avdelningen innehåller ständiga översyner av rutiner, manualer och riktlinjer för att följa lag och regler samt för att ge rätt stöd till verksamheten, 2026 är sista året på denna mandatperiod och flera riktlinjer återstår att se över. Under 2026 kommer också lönetransparensdirektivet börja

tillämpas, detta ställer krav på Värnamo kommun som arbetsgivare. Det arbetet kommer påverka HR-avdelningens uppdrag och möjligheter att ta sig an arbetsuppgifter.

Trygghet och säkerhetsarbetet i Värnamo kommun har tagit viktiga steg framåt. I nästa steg påverkas även HR-avdelningens arbete och tillsammans behövs en strategi för hur det arbetet ska se ut och hur det ska prioriteras.

Utbildningsverksamheten har vuxit mycket de senaste åren. Hösten 2025 erbjöds 12 programutbildningar, varav 11 startade. Genom fortsatt aktivt arbete med det systematiska kvalitetsarbetet vidareutvecklas de metoder och rutiner som arbetats fram och implementerats för att främja ökad genomströmning och att aktivt stödja utvecklingen av de studerandes anställbarhet (Ansvarstagande, Drivkraft, Samarbetsförmåga och Lösningfokus). I samverkan med lärare/konsulter sker fortsatt utveckling av flexibla utbildningsupplägg samt vidareutveckling av samarbetet med andra utbildningsanordnare. Vidare kommer särskilda insatser att läggas på marknadsföring och breddad rekrytering för att få nya målgrupper att se karriärmöjligheterna i de olika yrkesroller som utbildningarna på Campus Värnamo leder till.

Bra möjlighet till kompetensförsörjning var en viktig faktor när Kriminalvården valde att förlägga sin anläggning i Värnamo och framöver är Kompetensakademin samordnare kring möten med Kriminalvården och övriga utbildningsaktörer i Värnamo.

Offentlig sektor står för stora utmaningar där kompetensbrist är ett ständigt ämne. Behovet av utbildningar för att hantera hot och våld ökar och med moderna VR-lösningar skulle medarbetare kunna erbjudas en betydligt mer verklighetsnära upplevelse än traditionella kurser. Inom digitala verktyg som Infocaption samt Microsoft 365 med fokus på Teams och användning av AI-verktyg är utbildningsbehovet stort. Under 2026 – 2027 har verksamhetsområdet utökats med en IT-pedagog på halvtid. Planering pågår också för en start av arbetsterapeututbildningen i samarbete med Hälsohögskolan i Jönköping med möjlig start HT 2026.

Kompetensförsörjning och inte minst kompetensutveckling av befintlig personal är fortsatt högprioriterat område hos många företag. Det gör att Campus Värnamo även fortsättningsvis kommer att söka projektmedel för att kunna utveckla och växla upp befintlig verksamhet. Partnerskapet med tillverkande företag kommer att fortsätta sin utvecklingsresa. Strategiskt arbete fortsätter med branschorganisationer, Handelskammaren, näringslivsbolag, Teknikcollage och andra näringslivsorienterade organisationer. Vidareutveckling av Campus Värnamo som ackrediterat testcenter för FAVAL (Fastighetsbranschens valideringssystem) som en del i att utveckla kompetensutvecklingsmöjligheter för fastighetsbranschen. Fortsatt arbete med att ansöka om nya yrkeshögskoleutbildningar utifrån arbetslivets behov.

Arbetet med NTA-teman och Teknikcenters skolprogram utvecklas vidare för att bidra till en likvärdig teknikundervisning i Värnamo kommun. Skolprogrammen förnyas och anpassas kontinuerligt för att möta skolornas behov och följa läroplanen. Utvecklingen möjliggörs bland annat genom ett internt projekt under 2025 - 2026, som syftar till att stärka både Teknikcenters verksamhet och NTA-satsningen i kommunen. Projektet fokuserar på att fördjupa samarbetet med BUF och förhoppningsvis bidra till att utveckla arbetet med AI, näringslivets koppling med skolorna samt pedagogernas kompetensutveckling. Teknikcenter satsar på att knyta lokala företag närmare verksamheten genom satsningar som "Månadens kändis", där en lokal produkt och dess företag lyfts fram för att inspirera barn och unga till framtidens möjligheter.

Kvällskurser och lovaktiviteter via KomTek (Kommunal teknik- och entreprenörsskolan) vidareutvecklas i syfte att väcka barns teknikintresse för områden som CAD-ritning, programmering och skapande.

Förskollärarytbildningen i samverkan med Högskolan för lärande och kommunikation planeras för intag även år 2027 och 2029. Detta är förknippat med en kostnad. Till utbildningen är en doktorand kopplad som sedan tidigare är finansierad.

Campus Värnamos ökade uppdrag, antal utbildningar och kompetensutvecklingsinsatser ger ett ökat behov av både lokaler och bemanning på sikt. Fler utbildningssalar kommer att behövas redan under 2027.

3. Utmaningar och framtida utveckling

Välfärden står inför stora demografiska förändringar som medför utökade behov av kommunal service inom äldreomsorgen men också mindre barngrupper i skola och barnomsorg. Detta ställer krav på att ekonomimodeller utvecklas för att understödja en ändamålsenlig budget och verksamhetsplanering. En utökning av analys och utredningar kommer att behövas för att kunna leverera relevanta beslutsunderlag. Även kompetensförsörjningen påverkas av demografin vilket innebär att det kommer vara svårt att behålla samma personaltäthet som idag. Den ekonomiska analysen behöver utvecklas för att säkerställa att resurser används optimalt och effektivt.

Digitaliseringen är en viktig faktor för att säkerställa effektiva processer. Det är viktigt att kommunens övergripande stödsystem utvecklas i takt med att lösningar finns tillgängliga. Kommunledningsförvaltningen har också uppdraget att säkerställa att användare upplever att utvecklingen är ett stöd i vardagen och inte ett störningsmoment i den verksamhet som bedrivs.

Arbetet med att få till e-handel har stor inverkan på flera plan i kommunens ekonomi- och inköpsprocesser bland annat en mer träffsäker inköp- och avtalsuppföljning men också minimering av fakturaadministration och förenkling av beställningar och leveranshantering.

Välfärdsbrottslighet är ett växande samhällsproblem som blir alltmer strukturerat och organiserat. Under 2025 görs en riskanalys av större risker och en inventering av de åtgärder som finns som en del av kommunens rutiner för intern kontroll. En handlingsplan med fördjupade aktiviteter för att motverka välfärdsbrottslighet kommer att presenteras under hösten. Detta arbete behöver fortsätta och intensifieras under kommande verksamhetsår.

För att skapa förutsättningar för Värnamo kommun att växa behöver kommunen på sikt utöka sitt markinnehav genom strategiska markförvärv i hela kommunen. En utmaning är att hålla ihop stadens utbyggnad och låta den växa inifrån och ut. Detta för att skapa attraktiva bostäder med god tillgänglighet till ny och befintlig infrastruktur.

En viktig faktor att beakta i utformningen och vägvalet för Värnamo stad är hur man förhåller sig till trafikflöden och parkeringsmöjligheter då Värnamo kommun är och ska förbli en kommun med en levande landsbygd. Som en del i detta kommer det även vara viktigt med fungerande förbindelser över såväl Lagan som järnvägen.

För Värnamo kommuns del är det viktigt att fortsätta utveckla och förbättra samverkan mellan olika externa aktörer som påverkar utvecklingen av kommunen så som Jönköpings länstrafik avseende kollektivtrafik men även med Trafikverket för att säkerställa att infrastrukturen är på plats för att kunna växa. Samverkan med Regionen är också av största vikt.

Arbetet med att skapa god samverkan såväl med näringsliv och civilsamhälle som internt inom kommunen kommer vara avgörande för att skapa förutsättningar för att såväl företag som nya kommuninvånare ska vilja etablera och bosätta sig i Värnamo kommun. I detta arbete ingår också att

skapa engagemang och delaktighet bland medborgarna i Värnamo kommun. Här är det även viktigt att arbeta för att öka förtroendet och tilliten till beslutsfattarna i samhället så väl som att öka intresset för, samt insyn i, demokratiska frågor.

Klimatanpassningsansvaret i organisationen behöver växa. Krav på att klimatanpassning gäller fler aspekter än vatten och avlopp behöver adresseras tydligare i flera verksamheter.

Den övergripande strategiska ledningen/styrningen behöver stärkas för att miljöfrågorna inte ska ses som ett valbart extra arbete. Resurser behöver avsättas för att få styrmodell och verktyg för uppföljning att fungera, samt att tid behöver läggas på att personal och politiker utbildas. Risken finns annars att miljöperspektivet fortsätter att nedprioriteras.

En högre ambitionsnivå och en växande insikt om att upphandling är en nyckelfråga för kommuners miljöarbete ökar kraven på miljöperspektivet i inköp och upphandling. Detta ställer krav på utökning eller omprioritering av resurser.

En stor utmaning framåt är osäkerheten kring hur finansieringen av energi- och klimatrådgivningen kommer att se ut på längre sikt, då statliga medel kan komma att dras in. Det gör det svårt att planera och bygga upp ett arbete som håller över tid. Även budgeten i stort är osäker, vilket gör att det kan bli svårt att sätta upp mål och följa dem.

Utvecklingen i omvärlden ställer allt högre krav på Värnamo kommun gällande insatser inom totalförsvaret och fler verksamheter kommer involveras. Att fortsätta utveckla säkerhetsskyddsarbetet är av vikt. Samtidigt ska övriga säkerhetsfrågor hanteras, exempel på detta är förebyggande arbete mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, informationssäkerhet, internt skydd, förebygga hot och våldssituationer, stå emot organiserad brottslighet, otillåten påverkan och korruption. De närmsta åren kommer det genomföras flertalet investeringar inom områdena.

Att vara en attraktiv arbetsgivare för att trygga kompetensförsörjningen är fortsatt en viktig utmaning. Demografin påverkar både vilka kompetenser som behövs framåt och det faktum att antal i arbetsför ålder minskar. Nyetableringar av verksamheter i kommunen kommer också påverka möjligheten att rekrytera personal. Sammantaget visar det på vikten av att arbeta med ett hållbart arbetsliv. Detta kommer ge förutsättningar till ett förlängt arbetsliv och att fler medarbetare arbetar heltid. Det ger också förutsättningar för att medarbetarna vill stanna kvar i Värnamo kommun. Att hitta rätt i samordningen av arbetet med kompetensförsörjningsfrågor är en utmaning. Att stötta förvaltningarnas arbete och samtidigt samordna för att uppnå effektiva processer är en ständig avvägning.

Att ha ett hållbart och modernt HR-system är en del i att vara en attraktiv arbetsgivare. Utvecklingen går snabbt och det är svårt att hinna med i alla delar och att ligga steget före verksamheten. En hög grad av samverkan kring utvecklingen behövs också med bland annat IT-center. Utvecklingen behöver också anpassas till vad förvaltningarna klarar av att ta emot. Detta är en balansgång som behöver hanteras. Andra delar som utmanar är de anpassningarna som förvaltningarna kontinuerligt gör av sina verksamheter, vilket innebär större och mindre omorganisationer. Detta medför arbete i bland annat HR-systemet men också utökad grad av samverkan då integrationer och andra verksamhetssystem påverkas. Det kan konstateras att HR-systemet är en del i digitaliseringsresan, att hitta rätt i den resan är en utmaning. Styrning och prioriteringar behöver bli tydligare och samordnas mera. HR-systemet är en nyckel i flera digitaliseringar framåt och att säkerställa kompetens för förvaltning och utveckling är i dag en utmaning.

Förändringar i de centrala kollektivavtalen som Sveriges kommuner och regioner (SKR) tecknar med de fackliga organisationerna och i lagstiftning sker i dag ofta snabbt, detta innebär krav på både HR-systemet och på stödet till förvaltningarna vid implementeringen.

Farhågor och hot mot Campus Värnamos fortsatta utveckling är framför allt kopplade till nationella politiska beslut. Eventuella beslut om minskade medel till högskolor och yrkeshögskoleverksamheter skulle ge negativa effekter på Campus Värnamos verksamhet.

Både den privata och den offentliga sektorn har fortsatt stora utmaningar gällande kompetensbrist. Pågående digitalisering och teknikutveckling kräver allt fler anställda med teknisk kompetens på alla nivåer. Dessa förutsättningar pekar mot stora behov av kompetensutveckling. Osäkerhet kring finansiering av kompetensutvecklingsinsatser är kopplade till lågkonjunkturen och därför är projektmedel ett viktigt tillskott.

Konkurrensen mellan utbildningar som Myndigheten för yrkeshögskolan beviljar är mycket hög. Dessutom är många utbildningar inom tekniksektorn väldigt svåra att rekrytera till. Detta ger en osäkerhet kring planering och de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten på campus.

3.1 Effektiviseringskrav

Kommunfullmäktige har beslutat om ett effektiviseringskrav på kommunledningsförvaltningen om totalt 2,5 miljoner kronor. En första anpassning gjordes i budgeten för 2025 med 1,5 miljoner kronor. Resterande belopp ska hanteras i budget 2026 och 2027 med 500 tusen kronor per år. Arbete med effektiviseringskrav och budgetanpassningar inför 2026 pågår under hösten 2025.

4. Nämndens mål

4.1 En stark kommun

En stark ekonomi säkrar välfärden

Värnamo går in i en utmanade tid och många invånare och verksamheter får det tuffare ekonomiskt på grund av omvärldsläget. Värnamo kommunkoncern har en välskött ekonomi och ska fortsätta att utveckla en effektiv förvaltning, med klok användning av resurserna, för att klara kommunens uppdrag kring välfärd, samhällsplanering och demokrati. En av förutsättningarna och utmaningarna för att klara välfärdsuppdraget är kompetensförsörjningen.

Underrubriker: God ekonomisk hushållning, Välfärd, Tillgänglig och effektiv, Attraktiv arbetsgivare



	Tidigare år	2025-08-31		
Indikator			2026	2027
Andel inkomna ärenden som är återkopplade inom två arbetsdagar (Artwise)*	35%	37%	38%	40%
Andel lösta ärenden av KC	53,9%	51,6%	52 %	53 %
Personalomsättning exkl. pensionsavgångar	14,1%	5,0%	Max 8 %	Max 7,5 %
Hållbart medarbetarengagemang (HME)	-	Mäts under hösten	Mäts vartannat år	89
Sjukfrånvaro	2,8%	3,3%	3 %	3 %
Antal deltagare inom kompetensutvecklingsinsatser via kompetensakademin	2 868	3 361	2 500 (helår)	2 500 (helår)
Har utbildningsinsatsen varit väl använd tid	94%	92%	95%	95%
Antal inkomna medborgarinitiativ	42	25**	-	-
Medborgarundersökningen – invånarnas möjligheter till insyn	-	Resultat kommer 2025-12	-	38 %
Budgetföljsamhet KS (Campus och KLF)	Positiv avvikelse	Positiv avvikelse	Noll eller positiv avv	Noll eller positiv avv

*Indikator "Andel ärende som är återkopplade inom två arbetsdagar" uttrycktes tidigare som "svarstid på frågor inkomna i Artwise inom två dagar". Denna data finns inte längre tillgänglig varvid definitionen har uppdaterats. Innebörd är i princip den samma som tidigare men målnivån har setts över.

** 7 av dessa har inte publicerats. Av de 18 som publicerats har 6 fått tillräckligt många röster för politisk behandling, 5 är under omröstning och 7 har inte fått tillräckligt med röster.

4.2 En attraktiv kommun

En attraktiv kommun med välmående näringsliv och hållbar tillväxt

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

Underrubriker: *Företagande och jobb, Kultur och fritid, Stad och land, Kunskapskommunen, Omvärld och samarbete*



	2024-12-31	2025-08-31		
Indikator			2026	2027
Antal deltagare inom kompetensutvecklingsinsatser via Campus näringslivssamverkan	1 377	934	900	900
Har utbildningsinsatsen varit väl använd tid	96%	98%	95%	95%
Antal nyutbildade inom högskola/yrkeshögskola hos Campus Värnamo	110	147	140	150
Antal orter där landsbygdsdialoger genomförts	4	2	4	4
Gästnattsstatistik	94 432 (tom 2411)	65 365 (tom 2507)	Öka	Öka
Antal företagsbesök för att främja dialog och utveckling	50	26	50	50
Antal företagare i partnerskap med Campus Värnamo	45	46	50	50
Tillgänglig industrimark för försäljning	270 000 kvm Värnamo stad * 287 000 kvm övriga **	208 000 kvm Värnamo stad* 270 000 kvm övriga orter	100 000 m2 Vmo 250 000 m2 övr	100 000 m2 Vmo 250 000 m2 övr
Tillgängliga bostadstomter till försäljning	45 Värnamo stad 87 övriga	44 st Värnamo Stad 87 st övriga	15 i Vmo stad 25 övr	15 i Vmo stad 25 övr

* Arealen är högre än vid föregående redovisning, då muntligt överenskomna reservationer var borträknade.

** I övriga orter har arealen däremot minskat då en bedömning gjorts av vad som faktiskt är tillgängligt och kan erbjudas idag. Exempelvis har "Ängarna" i Bredaryd tagits bort då budget inte finns för att iordningställa området.

Målnivå för antal deltagare inom kompetensutvecklingsinsatser är en ambitiös målnivå utifrån budgetramen. Under 2024-2025 tillkommer externa projektmedel vilket gör att målen överträffas.

4.3 En grön kommun

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

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

Underrubriker: *Klimatpåverkan, Lätt att göra rätt, Anpassning till ett förändrat klimat, Ekosystem och biologisk mångfald*



	2024-12-31	2025-08-31	2026	2027
Indikator			2026	2027
Antal upphandlade avtal med krav på avfallsminimering ska öka (exempelvis kaffemaskiner, skrivare, mobiltelefoner)	4	4	9	11
Andel av KLF:s nyanställda medarbetare som genomfört den webbaserade miljöutbildningen	0 (ny utbildning lanseras 2025)	75%, sista andelen planerat att gå i höst	100 %	100 %
Användandet av egen bil i tjänsten, KLF/årsarbetare	9 133 km	Mäts på helår	6000 km	5500 km

4.4 En trygg kommun

Där varje invånare ges goda möjligheter att leva utifrån sina förutsättningar och att leva livet hela livet.

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

Underrubriker: *Välkomnande, tillgänglig och inkluderande, Barnens bästa först, En äldrevänlig kommun, Kris och säkerhet*



	2024-12-31	2025-08-31		
Indikatorer			2026	2027
Handläggningstid för hantering av inkomna medborgarinitiativ	4 mån	2 mån*	<i>Bibehålla</i>	<i>Bibehålla</i>
Antal sent tillagda ärenden KS	5	5	<i>Minska</i>	<i>Minska</i>
Strategiska brottsförebyggande frågor ska hanteras i ett särskilt forum: antal genomförda lokalt Brå	4	2	<i>4 st</i>	<i>4 st</i>
Medborgarundersökningen – låg oro att det kommer ske en allvarlig samhällsstörning	Ingen mätning	Resultat kommer 2025-12	<i>Öka</i>	<i>Öka</i>
Upprätthålla och utveckla strukturer som främjar samarbete, samordning och utveckling inom trygghet och säkerhet: Antal genomförda samverkansmöten	8 st	4 st	12 st	12 st

**6 har fått tillräckligt många röster och handläggningen av ärendena har därmed påbörjats. Endast 1 av dessa 6 medborgarinitiativ har avslutats med en handläggningstid på två månader. Resterande 5 medborgarinitiativ är inte färdigbehandlade.*

5. Uppdrag utifrån politiska beslut

5.1 Uppdrag utifrån kommunfullmäktiges beslutade budget

Kommunfullmäktige ger uppdrag till en eller flera nämnder. Uppdragen ges för en begränsad tid. De som fått uppdragen följer upp dem i nämnd vid delår och helår. I uppföljningen beskrivs vilka åtgärder och aktiviteter som gjorts för att genomföra uppdraget.

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Översyn av Policy Värnamo kommun som arbetsgivare
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att göra en översyn av Policy Värnamo kommun som arbetsgivare i syfte att säkerställa att den stödjer arbetet med SKR:s koncept Action plan. Redovisas till kommunstyrelsen senast december 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-12-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Flytta ansvaret för beslut kring undantag från heltidsanställning
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att flytta ansvaret för beslut kring undantag från heltidsanställning från HR-avdelningen till ansvarig chef. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Se över möjligheter och incitament för att förlänga arbetslivet
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att se över möjligheter och incitament för att förlänga arbetslivet för de som uppnått pensionsålder. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Översyn av kommunens målstyrning
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att göra en översyn av kommunens målstyrning med syfte att förtydliga och förenkla modellen. Redovisas till kommunstyrelsen senast april 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-04-30

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Samordna praktikplatser inom kommunens verksamheter
Beslutsformulering:	att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med kommunens samtliga nämnder samordna praktikplatser inom kommunens verksamheter i syftet att få fler att gå från bidrag till arbete. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med samtliga nämnder
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Kartläggning av hederskultur i Värnamo kommun
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med medborgarnämnden och andra relevanta aktörer göra en kartläggning av hederskultur i Värnamo kommun samt utreda behovet av eventuella riktlinjer eller rutinförtydliganden inom området. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med medborgarnämnden
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Ta fram finansieringsmodell för cirkulering av möbler och annan inredning
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med servicenämnden ta fram finansieringsmodell för cirkulering av möbler och annan inredning i syfte att öka återanvändning och minska nyinköp. Redovisas till kommunstyrelsen senast januari 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med servicenämnden
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-01-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Fastställa mål för energieffektivisering per kommunal fastighet
Beslutsformulering:	Att uppdra till teknik- och fritidsnämnden i samverkan med kommunstyrelsen fastställa mål för energieffektivisering per kommunal fastighet. Redovisas till kommunstyrelsen senast maj 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med teknik- och fritidsnämnden
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-05-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Utreda förutsättningarna för ökad samverkan mellan GGVV-kommunerna gällande specialboenden
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen i samverkan med omsorgsnämnden att utreda förutsättningarna för ökad samverkan mellan GGVV-kommunerna gällande specialboenden, exempelvis med psykiatrisk inriktning, möjliga samordningsvinster och kvalitetsförbättringar. Redovisas till kommunstyrelsen senast juni 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med omsorgsnämnden
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-06-30

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Se över befintliga rutiner för chefsrekrytering
Beslutsformulering:	Att ge kommunstyrelsen i uppdrag att se över befintliga rutiner för chefsrekrytering i syfte att erfarenhet och lämplighet ska väga tyngre än formella kvalifikationer. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 2024-06-19 §95
Uppdragets benämning:	Avyttra byggnader
Beslutsformulering:	Uppdrag att i samverkan med teknik- och fritidsnämnden avyttra byggnader som inte används för kommunal kärnverksamhet eller i så kallat strategiskt läge
Status:	Pågår
Startdatum:	2024-06-19
Återrapporteras senast:	-
Kommentar:	Arbetet fortgår. Lista med objekt är framtagen och upphandling av mäklare kommer att startas upp under hösten 2025.

Uppdragsgivare:	Kommunstyrelsen
Uppdragets benämning:	Övriga uppdrag budget 2024
Beslutsformulering:	Uppdra till kommunstyrelsen i samarbete med Värnamo näringsliv genomlys kommunens verksamheter i syfte att säkerställa att ingen osund konkurrens förekommer.
Status:	Hanteras genom uppdrag åtgärder för ett bättre företagsklimat
Startdatum:	2023-11-30
Återrapporteras senast:	Datum ej satt
Kommentar:	En inventering av säljverksamhet är genomförd där bedömningar ska kvalitetssäkras med extern part.

5.2 Tillkommande Uppdrag (nämnd/ks/kf)

Utöver att kommunfullmäktige ger uppdrag i samband med budgetbeslutet kan övriga uppdrag tillkomma. För att få en samlad bild av nämndens uppdrag så finns möjlighet att även redovisa dessa här.

Uppdragsgivare:	Personalutskottet
Uppdragets benämning:	Semesterväxling som förmån
Beslutsformulering:	att ge förhandlingschefen i uppdrag att ta fram lokala kollektivavtal med målsättning att införa semesterväxling som förmån från och med 1 januari 2026
Status:	Förhandlingar kommer genomföras i september
Startdatum:	2024-06-12
Återrapporteras senast:	Återrapporteras kontinuerligt till personalutskottet
Kommentar:	För att förmånen ska kunna införas krävs lokala kollektivavtal med de fackliga organisationerna. Förhandlingarna har fått skjutas fram på grund av att förhandlingar om centrala avtal har pågått under våren.

Uppdragsgivare:	Personalutskottet
Uppdragets benämning:	Förmånscykel
Beslutsformulering:	att ge HR-avdelningen i uppdrag att gå vidare med införandet av förmånscykel samt att återkomma med detaljer inför en upphandling
Status:	Upphandling genomförd, erbjudande planeras att gå ut till medarbetarna under hösten
Startdatum:	2023-10-04
Återrapporteras senast:	Återrapporteras kontinuerligt till personalutskottet
Kommentar:	Har dragit ut på tiden då personalutskottet valt att avvakta besked om förändringar i skatteregler samt utvärdering av dess konsekvenser.

Uppdragsgivare:	Kommunstyrelsen
Uppdragets benämning:	Utmaningsrätt
Beslutsformulering:	att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till modell för införande av utmaningsrätt
Status:	Arbetet pågår utifrån beslut i kommunstyrelsen från 2025-04-15 att återremittera ärendet till kommunledningsförvaltningen för att ta fram ett underlag inför beslut om införande av utmaningsrätt, att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att beakta inkomna synpunkter från nämnderna samt ändra föreslagen modell så att utmaningen prövas och beslutas av den nämnd som ansvarar för den utmanande verksamheten, samt att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag på styrdokument med regler för utmaning av kommunala verksamheter och i dokumentet införliva

	framtagen modell. Arbetet pågår utifrån beslut i kommunstyrelsen från 2025-04-15 att återremittera ärendet till kommunledningsförvaltningen för att ta fram ett underlag inför beslut om införande av utmaningsrätt, att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att beakta inkomna synpunkter från nämnderna samt ändra föreslagen modell så att utmaningen prövas och beslutas av den nämnd som ansvarar för den utmanande verksamheten, samt att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag på styrdokument med regler för utmaning av kommunala verksamheter och i dokumentet införliva framtagen modell
Startdatum:	2024-04-16
Återrapporteras senast:	Datum ej satt
Kommentar:	En arbetsgrupp arbetar med underlagen och kommer under hösten presentera detta.

Uppdragsgivare:	Kommunstyrelsen
Uppdragets benämning:	Åtgärder för ett bättre företagsklimat
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att ta fram en policy för kommunens säljverksamhet, Att uppdrag 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.
Status:	Pågår
Startdatum:	2024-09-03
Återrapporteras senast:	Datum ej satt
Kommentar:	En policy för kommunens säljverksamhet är under framtagande och kommer att presenteras för beslut under hösten. En inventering av säljverksamhet är genomförd där bedömningar ska kvalitetssäkras med extern part. Detta arbete kommer att färdigställas så snart kommunfullmäktige tagit beslut om en policy.

6. Nämndens Ekonomi

6.1 Driftbudget 2026 samt plan 2027-2028

Kommunstyrelsen/kommunledningsförvaltningens driftbudgetramar för år 2026 är 111,1 miljoner kronor samt plan för år 2027 111,8 miljoner kronor samt för år 2028 109,9 miljoner kronor.

DRIFTVERKSAMHET	Bokslut 2023	Bokslut 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget Plan 2027	Budget Plan 2028
<i>Nettobelopp i miljoner kronor med en decimal</i>						
Nämnd- och styrelseverksamhet	8,3	7,8	8,3			
Stöd till politiska partier	1,2	1,2	1,2			
Övrig politisk verksamhet	1,3	1,4	1,8			
Allmänna val	0,0	0,7	0,0			
Fysisk/tekn planering	5,8	4,7	4,2			
Bredbandsbidrag till enskilda	0,2	0,1	0,0			
Näringslivsinsatser	3,7	3,7	3,7			
Turistverksamhet	2,2	2,4	2,7			
Infrastruktursatsningar	0,3	0,4	0,0			
Totalförsvar och samhällsskydd	0,3	0,3	0,3			
Bidrag fritidsverksamhet	0,5	0,4	0,4			
Övriga insatser till vuxna	0,2	0,8	1,0			
Kommersiell verksamhet, Lantegendomar	-0,7	-0,8	-0,8			
Kollektiv- och länstrafik	0,0	0,0	0,0			
Gemensamma lokaler, övrigt	11,3	11,9	12,0			
Kommunledningsverksamhet Administration	46,7	49,6	52,3			
Kommunikation och marknadsföring	2,0	2,4	1,9			
Överförmyndarverksamhet	1,5	1,6	1,9			
Kommunledn vsh övr, kommunöverg	10,6	10,0	10,0			
Personalbefrämjande åtgärder	5,5	4,7	5,7			
Facklig verksamhet	2,2	2,2	2,3			
TOTAL NETTOKOSTNAD	103,1	105,6	108,8	111,1	111,8	109,9

Campus Värnamos driftbudgetramar för år 2026 är 27,0 miljoner kronor samt plan för år 2027 27,1 miljoner kronor och för år 2028 26,8 miljoner kronor.

DRIFTVERKSAMHET	Bokslut 2023	Bokslut 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget Plan 2027	Budget Plan 2028
<i>Nettobelopp i miljoner kronor med en decimal</i>						
Campus Värnamo bas	4,2	3,0	3,0			
Utbildning	13,4	13,5	13,4			
Näringslivssamverkan	1,5	1,6	1,8			
Kompetensakademin	2,0	3,0	3,2			
Teknikcenter	3,7	4,2	4,3			
TOTAL NETTOKOSTNAD	24,8	25,3	25,7	27,0	27,1	26,8

6.2 Investeringsbudget 2026 samt –plan 2027-2030

Kommunstyrelsen/kommunledningsförvaltningens investeringsbudget (exkl mark och exploatering) för år 2026 är 15,2 miljoner kronor. Investeringsplan för år 2027-2030 är totalt 51,4 miljoner kronor

Kommunledningsförvaltningen exkl Mark- och exploatering						
Projektnamn/Projektgruppering	Projektblad nr	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
<i>Belopp i miljoner kronor med en decimal</i>						
Kommunstyrelsens anslag för investeringsavvikelse och mindre tillkommande investeringar	100001	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Kommunstyrelsens anslag för förstudier, förprojektering. Fördelas efter beslut i ks.	100002	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Anslag civil beredskap och ökad trygghet	100003	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Budgetram 2030, ej utfördelad till nämnderna						1,7
Inventarier och it-utrustning till kommunledningsförvaltningen	100100/ 100101	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Läsplattor till förtroendevalda, samtliga nämnder	100102	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
HR-system	100126	0,7	0,3			
	100120- 100122, 100124, 100128	1,5	1,0	1,0	0,8	0,6
Kommunövergripande IT-system						
Webbplats utveckling, upphandling	100130	0,2	0,9	0,9		
Ärendehanteringssystem, upphandling	100131		1,5	0,7		
Valmyndigheten, digitalisering	100133	0,4				
Beslutsstöd/Utdata, upphandling	100132	2,0	2,0			
SUMMA INVESTERINGAR		15,2	15,6	12,4	10,7	12,7

Kommunstyrelsen/mark- och exploaterings investeringsbudget för år 2026 är 95,5 miljoner kronor, samt inkomster i anslutning till investeringar för år 2026 är -53,0 miljoner kronor.

Kommunstyrelsen/mark- och exploaterings investeringsplan för åren 2027-2030 är 297,8 miljoner kronor samt inkomster i anslutning till investeringar för åren 2027 - 2030 är -187,5 miljoner kronor.

Mark- och exploatering						
Projektnamn/Projektgruppering		Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
<i>Belopp i miljoner kronor med en decimal</i>						
Mark och exploatering utgifter		95,5	64,7	91,8	93,3	48,0
Mark och exploatering inkomster		-53,0	-53,0	-38,5	-48,0	-48,0
SUMMA INVESTERINGAR		42,5	11,7	53,3	45,3	0,0

Campus Värnamos investeringsbudget för år 2026 är 1,0 miljoner kronor.

Campus Värnamos investeringsplan för åren 2027-2030 är totalt 2,5 miljoner kronor.

Campus Värnamo						
Projektnamn/Projektgruppering		Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
<i>Belopp i miljoner kronor med en decimal</i>	<i>Projektblad nr</i>					
<i>Inventarier och teknisk utrustning</i>						
<i>Campus Värnamo</i>	<i>KS 101</i>	1,0	0,6	0,5	0,8	0,6
SUMMA INVESTERINGAR		1,0	0,6	0,5	0,8	0,6

7. Nämndens HR

Kommunstyrelsen har i målet för en stark kommun angivet att förvaltningen ska vara en attraktiv arbetsgivare att arbeta på. Detta innebär att man ska kunna behålla, utveckla och rekrytera medarbetare. En nyckel är att alla medarbetare har rätt förutsättningar för att göra ett bra arbete. Nämnden vill med värdegrunden i fokus, bidra till ett hållbart arbetsliv för förvaltningens medarbetare.

7.1 Åtgärder för att trygga kompetensförsörjningen

Tidigare års medarbetarundersökningen och de dialoger som förs inom förvaltningen visar på att medarbetarskapet och uppdraget fortsatt är i fokus. I december 2025 kommer resultatet av den nya medarbetarundersökningen och den kommer vara viktig att följa upp och arbeta med. Det kan konstateras att ett fortsatt arbete med att hitta balansen i uppdragen är viktigt och kommer påverka så väl personalomsättning, sjukfrånvaro och kvalitet i utförda uppdrag på sikt. Ett fortsatt arbete med att stärka förvaltningens chefer och skapa goda förutsättningar för dem att utföra sina uppdrag är viktiga steg för att hantera detta framåt. Detta innebär bland annat att gemensamma chefsträffar kommer utvecklas ytterligare.

	2023-12-31	2024-12-31	Förändring
Tillsvidareanställda, antal	96	100	+4
Tillsvidareanställda, årsarbetare	95	99,6	+4,6
Tillsvidareanställda, genomsnittligt antal årsarbetare under året	95	98	+3
Tidsbegränsat månadsanställda, antal	9	3	-6
Tidsbegränsat månadsanställda, årsarbetare	8	3	-5
Tidsbegränsat månadsanställda, genomsnittligt antal årsarbetare under året	5	3	-2
Andel kvinnor, %	61,5	59,0	-2,5 <i>procentenheter</i>
Sysselsättningsgrad, %	99,5	99,6	+0,1 <i>procentenheter</i>

	2023-12-31	2024-12-31	Förändring
Övertid exklusive PO, tkr*	52	11	-41
Övertid, timmar**	115	35	-80
Fyllnadstid exklusive PO, tkr*	1	0	-1
Fyllnadstid, timmar**	3	2	-1
Timlön exklusive PO, tkr*	512	309	-203
Timlön, timmar**	3 381	1 998	-1 383
Personalkostnad inklusive PO, exklusive pension och övriga lönejusteringar, tkr*	80 232	86 676	+6 444
Kostnader för inhyrd personal, tkr	1 631	1 270	-361

*Kostnader enligt bokföringen 2024-12-31 avser timmar utförda december 2023 - november 2024 (12 månader). Inklusive deltidbrandmän.

I personalkostnadspåslägget (PO) ingår lagstadgade arbetsgivaravgifter samt avgifter till avtalspensioner och försäkringar.

**Timmar utförda december 2023 - november 2024 (12 månader). Exklusive deltidbrandmän.

	2023-12-31	2024-12-31	Förändring
Sjukfrånvaro, % *	3,32	2,77	-0,55 <i>procentenheter</i>
Andel sjukfrånvaro längre än 60 dagar, % *	58,61	51,35	-7,26 <i>procentenheter</i>
Sjuklön exklusive PO (månadsavlönade, timavlönade), tkr **	405	349	-56

*Sjukfrånvarotid januari 2024 - november 2024.

**Kostnader enligt bokföringen 2024-12-31. I personalkostnadspåslägget (PO) ingår lagstadgade arbetsgivaravgifter samt avgifter till avtalspensioner och försäkringar.

	2023-12-31	2024-12-31	Förändring
Personalomsättning, %	14,4	16,3	+1,9 procentenheter
Personalomsättning exkl. pensionsavgångar, %	9,9	14,1	+4,2 procentenheter
Pensionsavgångar, antal faktiska	4	2	-2

Avser tillsvidareanställda.

Pensionsavgångar prognos (beräknat vid 65 års ålder)	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Antal	2	3	5	0	7

Avser tillsvidareanställda.

8. Omsättningstal och nyckeltal

Omsättningstal och nyckeltal	2022	2023	2024	2025-08
Beräknade löner, genomsnitt per månad	4 354	4 300	4 322	4 269
Antal anbud i genomsnitt per upphandling	4,5	4,6	4,1	3,7
Avtalstrohet (andel i procent)	84	90	87	88
Andel elektroniska leverantörsfakturor (andel i procent)	96	96	97	97
Andel elektroniska kundfakturor (andel i procent)	59	60	69	72

Campus Värnamos viktigaste nyckeltal	2022	2023	2024
Andel studenter från GGVV/Jkpg-området	63%	51%	66%
Andel studenter som flyttar till Värnamo	10%	12%	9%
Andel studenter som fullföljt utbildningen	66%	59%	61%
Andel studenter med arbete eller studier efter genomgången utbildning	82%	88%	51%
Antal aktiviteter inom Kompetensakademin	61	94	95
Antal personer som genomgått kompetensutveckling inom Kompetensakademin	2583	3447	2868
Antal YH-ansökningar	4	5	3
Antal aktiviteter inom Näringslivssamverkan	229	153	114
Antal deltagare i aktiviteter inom Näringslivssamverkan	2376	1657	1377
Antal aktiviteter i Teknikcenter	265	303	276
Antal besökare i Teknikcenter	3611	4148	3895
Andel flickor i Teknikcenteraktiviteterna	47%	47%	46%

9. Sammanfattning

2026 kommer många involveras i arbetet kring valet. Fokus kommer också fortsätta kring utmaningen med kompetensförsörjning och att skapa förutsättningar för ett hållbart arbetsliv.

Kompetensförsörjning fortsätter att vara en strategiskt viktig fråga för kommunen både internt och externt.

Ett viktigt arbete kommer också vara översynen av styrmodellen för att säkerställa en effektiv process med relevant data och information till beslutsfattare i verksamheten. En viktig del är också att säkerställa att uppföljning av kommunorganisationens klimatpåverkan ingår i den ordinarie planering- och uppföljningsprocessen.

På Campus Värnamo kommer särskilda insatser att läggas på marknadsföring och breddad rekrytering för att få nya målgrupper att se karriärmöjligheterna i de olika yrkesroller som utbildningarna på Campus Värnamo leder till. Campus Värnamos ökade uppdrag, antal utbildningar och kompetensutvecklingsinsatser ger ett ökat behov av både lokaler och bemanning på sikt.

Inom ekonomi, HR och kansli planeras flera insatser för att uppnå en ökad digitalisering och ett utökat användarstöd. Mycket arbete kommer krävas för att säkerställa effektiva arbetsprocesser med passande systemstöd.

Fokus under planperioden kommer också ligga på strategiska markförvärv för att säkerställa verksamhetsmark kring Värnamo stad.

Arbetet fortgår också inom flertalet områden inom trygghet och säkerhet, så som förebyggande arbete mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, informationssäkerhet, internt skydd, förebygga hot och våldssituationer, stå emot organiserad brottslighet, otillåten påverkan och korruption. De närmsta åren kommer det genomföras flertalet investeringar inom områdena.

§ 371 Dnr: KS.2025.483

Verksamhetsplan kommunstyrelsen 2026

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna upprättade verksamhetsplan för kommunstyrelsen 2026.

Ärendebeskrivning

Kommunledningsförvaltningen har i tjänsteskrivelse den 10 oktober 2025 anfört följande.

Verksamhetsplanen 2026 för kommunstyrelsen sammanslås för första gången med Campus Värnamos verksamhetsplan, vilket ger en komplett plan för hela kommunstyrelsens uppdrag. 2026 kommer många involveras i arbetet kring valet. Fokus kommer också fortsätta kring utmaningen med kompetensförsörjning och att skapa förutsättningar för ett hållbart arbetsliv. Kompetensförsörjning fortsätter att vara en strategiskt viktig fråga för kommunen både internt och externt. Ett viktigt arbete kommer också vara översynen av styrmodellen för att säkerställa en effektiv process med relevant data och information till beslutsfattare i verksamheten. En viktig del är också att säkerställa att uppföljning av kommunorganisationens klimatpåverkan ingår i den ordinarie planering- och uppföljningsprocessen.

På Campus Värnamo kommer särskilda insatser att läggas på marknadsföring och breddad rekrytering för att få nya målgrupper att se karriärmöjligheterna i de olika yrkesroller som utbildningarna på Campus Värnamo leder till. Campus Värnamos ökade uppdrag, antal utbildningar och kompetensutvecklingsinsatser ger ett ökat behov av både lokaler och bemanning på sikt.

Inom ekonomi, HR och kansli planeras flera insatser för att uppnå en ökad digitalisering och ett utökat användarstöd. Mycket arbete kommer krävas för att säkerställa effektiva arbetsprocesser med passande systemstöd.

Fokus under planperioden kommer också ligga på strategiska markförvärv för att säkerställa verksamhetsmark kring Värnamo stad. Arbetet fortgår också inom flertalet områden inom trygghet och säkerhet, så som förebyggande arbete mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, informationssäkerhet, internt skydd, förebygga hot och våldssituationer, stå emot organiserad brottslighet, otillåten påverkan och korruption. De närmsta åren kommer det genomföras flertalet investeringar inom områdena.

Forts.

KS § 371 (forts.)

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta
att godkänna upprättad verksamhetsplan för kommunstyrelsen 2026.

Yrkanden

Ordföranden yrkar i enlighet med
kommunledningsförvaltningens förslag.

Beslut skickas till:

Verksamhetsplan för kommunstyrelsen 2026 - 2028



Antagen av nämnd: Kommunstyrelsen

Datum: 2025MMDD, § x

Dokumentet gäller från: 2026-01-01

Dokumentansvarig: ordf. Tobias Pettersson, förvaltningschef Ulf Svensson

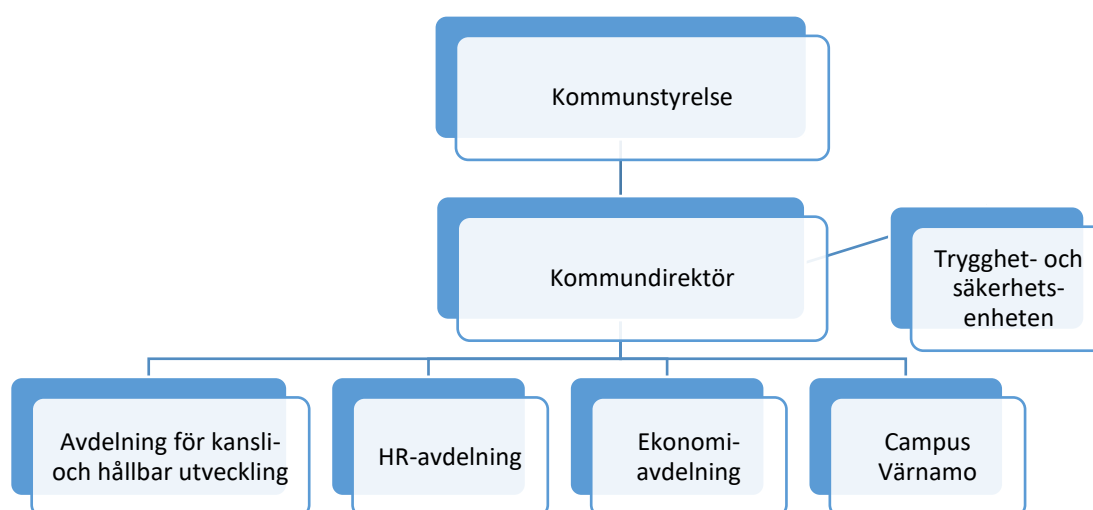
Innehåll

Innehåll	2
1. Nämndens uppdrag enligt reglemente	3
1.1 Organisationsbeskrivning	3
1.2 Uppdragets omfattning	3
2. Verksamhetsåren 2026 – 2028	5
2.1 Strategier och metoder	6
3. Utmaningar och framtida utveckling	9
3.1 Effektiviseringskrav	11
4. Nämndens mål	12
4.1 En stark kommun	12
4.2 En attraktiv kommun	13
4.3 En grön kommun	14
4.4 En trygg kommun	15
5. Uppdrag utifrån politiska beslut	16
5.1 Uppdrag utifrån kommunfullmäktiges beslutade budget	16
5.2 Tillkommande Uppdrag (nämnd/ks/kf)	19
6. Nämndens Ekonomi	21
6.1 Driftbudget 2026 samt plan 2027-2028	21
6.2 Investeringsbudget 2026 samt –plan 2027-2030	22
7. Nämndens HR	24
7.1 Åtgärder för att trygga kompetensförsörjningen	24
8. Omsättningstal och nyckeltal	25
9. Sammanfattning	26

1. Nämndens uppdrag enligt reglemente

Kommunstyrelsen är kommunens ledande politiska förvaltningsorgan. Den har ett helhetsansvar att leda, styra och följa upp kommunens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Kommunstyrelsen har uppsiktsplikt över nämnder, kommunala bolag och kommunförbund. Kommunstyrelsen ska övervaka den ekonomiska förvaltningen, att verksamheten bedrivs enligt de mål och riktlinjer som kommunfullmäktige har bestämt, att lagar och förordningar följs samt att medlen används på ett ändamålsenligt sätt.

1.1 Organisationsbeskrivning



1.2 Uppdragets omfattning

Avdelningen för kansli- och hållbar utveckling

Avdelningen för kansli- och hållbar utveckling har som uppdrag att stödja, stötta, följa upp och säkerställa att politik, kommuninvånare, näringsliv, civilsamhälle och förvaltningarna har rätt förutsättningar att fatta beslut samt att verksamheten sker rättssäkert. I uppdraget ingår även att utveckla destinationen. Avdelningen består av fem enheter; enheten för mark, exploatering och hållbar utveckling, överförmyndarenheten, kommunikations- och destinationsenheten samt kanslienheten.

Enheten för mark, exploatering och hållbar utveckling ansvarar bland annat för att erbjuda mark- och exploateringstjänster samt fastighetsjuridisk kompetens. Vidare samordnar och driver enheten frågor inom tillväxt, landsbygdsutveckling, övergripande infrastrukturfrågor och hållbarhetsfrågor främst kopplat till miljö samt energirådgivning. Överförmyndarenheten är tillsynsmyndighet över gode män, förvaltare och förmyndare (ställföreträdare). Kanslienheten ansvarar för administrativ service till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige samt att samordna det strategiska arbetet i kommunen kopplat till social hållbarhet. Den från 2026 sammanslagna enheten för kommunikation och destination kommer att ansvara för kommunens övergripande kommunikation samt samordna, utveckla och marknadsföra Värnamo som en attraktiv och hållbar destination.

Ekonomiavdelningen

Ekonomiavdelningen verkar rådgivande i ekonomiska frågor till kommunstyrelsen och förvaltningarna. Större processer som ingår i ekonomiavdelningens ansvarsområde är inköps- och

upphandlingsverksamhet, avtalsuppföljning, e-handel, finans, planering och uppföljning av mål och ekonomiskt utfall samt ekonomiadministration. Ekonomiavdelningen ansvarar också för kommunens ekonomisystem, e-handelssystem, inköpsanalyssystem och beslutsstödsystem. Avdelningen är uppdelad i tre enheter, inköpsenhet, redovisningsenhet och enhet för budget och uppföljning.

HR-avdelningen

HR-avdelningen leder och samordnar utformningen av styrande dokument inom HR-området, samt har ett övergripande ansvar för kommunens HR-system. Avdelningen är uppdelad i två enheter, löneenheten och HR-enheten. Löneenhetens uppdrag är att ge administratörer och chefer förutsättningar så att rätt lön betalas ut i rätt tid till kommunens medarbetare. HR-enhetens uppdrag är att stödja chefer genom strategiskt HR-arbete samt tolka lagar och avtal inom området.

Campus Värnamo

Campus Värnamo anordnar utbildningar på högskole- och yrkeshögskolenivå som leder till arbete. Verksamheten anordnar också kompetensutveckling på olika nivåer för både privatpersoner och anställda i privat eller offentlig sektor. Alla kurser och utbildningar styrs av efterfrågan och bygger på nära samverkan mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor. Samarbete sker även inom olika forsknings- och utvecklingsprojekt. Teknikcenter bidrar till näringslivets långsiktiga kompetensförsörjning genom ökat teknikintresse bland barn och ungdomar.

Trygghet- och säkerhetsenheten

Trygghet- och säkerhetsenheten leder och samordnar det kommunövergripande trygghets- och säkerhetsarbetet. Uppdraget omfattas av brottsförebyggande arbete, säkerhetsskydd, informationssäkerhet, intern säkerhet, försäkringar och civil beredskap. Enhetens uppdrag är att utarbeta övergripande styrdokument, utveckla metoder inom ansvarsområdet, bedriva omvärldsbevakning och utgöra ett stöd till verksamheterna.

2. Verksamhetsåren 2026 – 2028

I september 2026 är de allmänna valen till riksdag, regionfullmäktige och kommunfullmäktige. Detta är en stor uppgift för valnämnden men också för kommunkansliet som bistår i planering och genomförande. För att undvika att processen blir personbunden har ett nytt arbetssätt arbetats fram och testades i samband med EU-valet 2024 vilket kommer att följas även detta val. Även efter valdagen 13 september återstår mycket arbete kopplat till valet. Det kan bli aktuellt med ny nämndsorganisation och allt tillhörande arbete med det, samt utbildning för alla förtroendevalda och utlämnande av IT-utrusning.

Avdelningen för kansli och hållbarhet kommer på olika sätt vara involverad i många stora etableringar och projekt som påbörjas under planperioden såsom anstaltsetableringen, byggnation av polishus samt utbyggnad av verksamhetsområde Bredasten Östra (Bor) och verksamhetsområde Stomsjö. Dessa etableringar och projekt kommer ställa stora krav på samverkan över förvaltningsgränserna i form av ett kommunövergripande förhållningssätt och en öppen och transparant kommunikation med stora kommunikationsinsatser. Avdelningen har varit på inspirationsresa tillsammans med samhällsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen för att ta del av hur man kan säkerställa att man arbetar synkroniserat och kommer under planperioden arbeta för att ta fram en Värnamo-modell och implementera den. I detta arbete kommer enheten för mark, exploatering och hållbar tillväxt ha en viktig samordnade roll.

Under planperioden måste kommunen ha identifierat och fattat beslut om var nästa och nästnästa verksamhetsområde ska tillskapas. Detta på grund av att kommunen står inför att inte ha någon verksamhetsmark kring Värnamo stad att erbjuda. För att möjliggöra detta behöver fokus vara på strategiska markförvärv. Detta kommer innebära att ytterligare medel behöver avsättas för ändamålet.

Att hitta bra sätt att följa upp kommunorganisationens klimatpåverkan inom ordinarie måluppföljning på nämndnivå kommer vara av vikt framöver. Allt som bidrar till en ökad förståelse för, och engagemang kring, det gröna övergripande målet behövs då fokuset och kraven på detta ökar utifrån och är en förutsättning för att skapa en hållbar och attraktiv utveckling.

HR-avdelningen har ett lednings- och samordningsansvar. För att kunna ta detta ansvar och samtidigt vara ett bra stöd till chefer och administratörer i kommunens alla förvaltningar krävs att avdelningen arbetar proaktivt och ligger före övriga verksamheter. Detta är en utmaning då förväntningarna på och efterfrågan av avdelningens stöd till chefer ökar. Denna efterfrågan är bra då det är en viktig del i arbetet med chefers förutsättningar att man får rätt stöd från HR, ekonomi, IT med flera funktioner. För att stärka samverkan krävs ett gemensamt arbete kring roller och uppdrag för att hitta rätt.

Fokus på ekonomiavdelningen kommande år är att utveckla kommunens ekonomi- och inköpsprocesser där systemstödet är en viktig del. Nya funktioner och moduler kommer att implementeras på ett flertal områden där beslutsstödet och leverantörsstödet är de största projekten. Processer för planering och uppföljning behöver utvecklas i takt med utökade omvärldskrav, både vad gäller målstyrning, kvalitetsarbete och ekonomistyrning. Ett arbete pågår också med att utveckla kommunens inköpsprocess genom bland annat tydligare roller och organisation. Nya lagkrav och regleringar ställer också krav på inköps- och ekonomirutiner.

För att kunna leverera rätt utbildad personal inom regionens olika branscher krävs det välplanerat och långsiktigt arbete med fokus på omvärldsbevakning, timing, marknadsföring och rätt leverans. Allt detta kräver kompetent och engagerad personal samt ett strukturerat och kvalitetssäkrat arbetssätt.

Därför har Campus Värnamos ledningsgrupp arbetat fram strategier kring personal, leverans, marknadsföring och tillväxt.

Trygghets- och säkerhetsenheten kommer under 2026 att påbörja arbetet med att genomföra en ny risk- och sårbarhetsanalys för kommande mandatperiod. Enheten kommer under perioden att samordna flertalet arbetsgrupper med fokus på investeringar för att höja kommunens robusthet och säkerhet, exempel på detta är reservkraft och implementering av ett gemensamt ledningssystem för informationssäkerhet.

2.1 Strategier och metoder

Med tanke på de stora etableringar och det kompetensbehov dessa kommer att medföra är det av yttersta vikt att kommunen arbetar för en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik, för att underlätta kompetensförsörjningen. För att lyckas med detta är en funktion som samordnar och driver detta arbete gentemot Trafikverket och Regionen avgörande. I och med effektiviseringsuppdraget som åligger kommunledningsförvaltningen och utifrån att rollen som strateg för tillväxt och expansion inte har återbesatts finns det i dagsläget begränsningar i att utföra detta uppdrag.

Säkerställandet av tillgänglighet inom kommunikation, vilket inbegriper att se över så väl digitala publiceringar som att jobba med ett enkelt och begripligt språk, har påbörjats och behöver prioriteras. Det kommer behövas kompetenshöjande insatser för att skapa tillgängliga dokument samt vidareutveckla arbetet med grafik och animeringar för att undvika använda personer på bilder samt för att förenkla information som kan vara svår att ta till sig enbart i text.

Det pågående arbete med kommunens energiplan tar mycket tid under hösten 2025 samt våren 2026. Även införandet av effekttaxa kommer vara resurskrävande för att informera och kommunicera kring vad det är och vad det innebär.

I början av plantiden behöver den grafiska profilen ses över. För detta bör en extern resurs anlitas. Att ta fram en ny grafisk profil och implementera den är en omfattande insats och ett kostsamt arbete. Att skapa stolthet bland kommunens invånare och att locka besökare till kommunen är av största vikt för att skapa förutsättningar för en hållbar tillväxt. Som ett led i detta arbetas det med många aktiviteter och insatser. Ett sätt att marknadsföra kommunen, och allt som är på gång, är de digitala skyltarna utmed E4:an. Dessa har varit i gång sedan 2011 och beskedet från leverantör är att deras livslängd närmar sig sitt slut. Medel för detta finns inte i kommunledningsförvaltningens budget idag utan kommer behöva tillföras.

Från och med januari 2026 kommer kommunikationsfunktionen samt destinationsenheten slås samman till en enhet, en ny kommunikationschef kommer att anställas. Förutom att arbeta ihop de två funktionerna kommer den nya chefen också få i uppdrag att se över hur kommunen ska arbeta med decentraliserade kommunikationsfunktioner.

Utifrån området social hållbarhet, som nära samverkar med ekologisk och ekonomisk hållbarhet, kommer primärt fokus att vara på att ta fram en kommunövergripande riktning för arbetet. Detta kommer ske tillsammans med politik och kommunledning och fortsatt förankras i organisationen med hjälp av strategigrupp Bästa platsen. I planperiodens början handlar arbetet om att samordna arbetet med social hållbarhet dels om att implementera paraply-begreppet Bästa platsen och den omställning som välfärdsarbetet behöver genomgå, dels om att etablera en kommunövergripande uppföljning för att kunna följa om arbetet ger önskad effekt.

Nytt ärendehanteringssystem behöver upphandlas då förlängning av avtal inte är möjligt. Upphandling och införande av nytt system är både tids- och resurskrävande och kommer startas upp under 2027 men genomföras fullt ut 2028. I detta arbete kommer det behövas tas in ytterligare någon resurs då utrymme för detta arbete inte finns för nuvarande arkivarie eller kommunsekreterare.

Trygghets- och säkerhetsenheten har som ambition att genomföra en samlad analys tillsammans med verksamheterna som berör enhetens samtliga ansvarområden. Detta görs med motivet att förenkla arbetet för verksamheterna.

Vad gäller ekonomiprocesser pågår och planeras ett flertal större initiativ för systemstödet med syfte att uppnå en ökad digitalisering och ett utökat användarstöd. En ny leverantörsmodul kommer att implementeras i ekonomisystemet. Den nya funktionen erbjuder en modern och flexibel lösning med möjlighet till AI-stöd för användaren. En personlig inloggningssida ingår i lösningen som förväntas ge en bättre överblick för chefer och administratörer. Kommunens beslutsstödsystem ska konkurrensutsättas och en upphandling är planerad till våren 2026. Målsättningen är att hitta en optimal och användarvänlig lösning. I samband med detta görs en översyn av hela målstyrningsmodellen i syfte att hitta en effektiv process med relevant data och information till beslutsfattare i verksamheten. För att i grunden få effektivitet i system och tillhörande processer är det viktigt att grunddata håller en god kvalitet. En ständig översyn pågår därför av strukturer för exempelvis kodplaner, organisationsträd, integrationer, mappning och utformning av rapporter och olika användargränssnitt.

2025 kommer Värnamo Stadshus presentera kommunkoncernens första hållbarhetsrapport. Ett fortsatt arbete planeras med att ta fram rutiner för att säkerställa att inrapportering, analys, beslutsunderlag och rapportering blir ett stöd i styrningen av bolagens hållbarhetsarbete.

Under 2026 fortsätter arbetet med införande av IA som ett stöd i arbetsmiljöarbetet och den 1 januari lanseras digital anställningsprocess i Heroma. Utifrån verksamheternas behov så finns det mera att göra både inom ramen för nuvarande system och en efterfrågan av integrationer med andra system. Tillsammans med IT behövs ett arbete för att hitta rätt i detta arbete och prioritera utifrån budget och personella resurser. För att ta nästa steg behövs också en dialog framåt kring organisationen kring digitalisering av HR-systemet och utveckla de integrationer och kopplingar som finns till och från HR-systemet. Avtalet med leverantören går ut 2027 och arbetet inför en eventuell förlängning kommer vara viktigt.

SKR lanserade hösten 2024 Action plan för kompetensförsörjning under 2025 har ett arbete gjorts i Värnamo kommun utifrån detta, vilket resulterat i en rad uppdrag i budgetbeslutet som ska stärka arbetet med att trygga kompetensförsörjning. Utöver det fortsätter under 2026 arbetet med att hitta en modell för tidig omställning och kompetensförsörjningsplaner. Action Plan utgår från ett hållbart arbetsliv och en omställning från att arbeta med sjukfrånvaro till att arbeta främjande och förebyggande har påbörjats. Det arbetet tillsammans med resultatet av medarbetarundersökningen som presenteras i december 2025 kommer att ligga till grund för den fortsatta planeringen. Det kan konstateras att arbete med arbetsmiljöfrågor inklusive arbete med chefers förutsättningar kommer vara fortsatt viktigt för att fortsätta arbetet med ett hållbart arbetsliv.

Arbetet på en HR-avdelningen innehåller ständiga översyner av rutiner, manualer och riktlinjer för att följa lag och regler samt för att ge rätt stöd till verksamheten, 2026 är sista året på denna mandatperiod och flera riktlinjer återstår att se över. Under 2026 kommer också lönetransparensdirektivet börja

tillämpas, detta ställer krav på Värnamo kommun som arbetsgivare. Det arbetet kommer påverka HR-avdelningens uppdrag och möjligheter att ta sig an arbetsuppgifter.

Trygghet och säkerhetsarbetet i Värnamo kommun har tagit viktiga steg framåt. I nästa steg påverkas även HR-avdelningens arbete och tillsammans behövs en strategi för hur det arbetet ska se ut och hur det ska prioriteras.

Utbildningsverksamheten har vuxit mycket de senaste åren. Hösten 2025 erbjöds 12 programutbildningar, varav 11 startade. Genom fortsatt aktivt arbete med det systematiska kvalitetsarbetet vidareutvecklas de metoder och rutiner som arbetats fram och implementerats för att främja ökad genomströmning och att aktivt stödja utvecklingen av de studerandes anställbarhet (Ansvarstagande, Drivkraft, Samarbetsförmåga och Lösningssfokus). I samverkan med lärare/konsulter sker fortsatt utveckling av flexibla utbildningsupplägg samt vidareutveckling av samarbetet med andra utbildningsanordnare. Vidare kommer särskilda insatser att läggas på marknadsföring och breddad rekrytering för att få nya målgrupper att se karriärmöjligheterna i de olika yrkesroller som utbildningarna på Campus Värnamo leder till.

Bra möjlighet till kompetensförsörjning var en viktig faktor när Kriminalvården valde att förlägga sin anläggning i Värnamo och framöver är Kompetensakademien samordnare kring möten med Kriminalvården och övriga utbildningsaktörer i Värnamo.

Offentlig sektor står för stora utmaningar där kompetensbrist är ett ständigt ämne. Behovet av utbildningar för att hantera hot och våld ökar och med moderna VR-lösningar skulle medarbetare kunna erbjudas en betydligt mer verklighetsnära upplevelse än traditionella kurser. Inom digitala verktyg som Infocaption samt Microsoft 365 med fokus på Teams och användning av AI-verktyg är utbildningsbehovet stort. Under 2026 – 2027 har verksamhetsområdet utökats med en IT-pedagog på halvtid. Planering pågår också för en start av arbetsterapeututbildningen i samarbete med Hälsohögskolan i Jönköping med möjlig start HT 2026.

Kompetensförsörjning och inte minst kompetensutveckling av befintlig personal är fortsatt högprioriterat område hos många företag. Det gör att Campus Värnamo även fortsättningsvis kommer att söka projektmedel för att kunna utveckla och växla upp befintlig verksamhet. Partnerskapet med tillverkande företag kommer att fortsätta sin utvecklingsresa. Strategiskt arbete fortsätter med branschorganisationer, Handelskammaren, näringslivsbolag, Teknikcollage och andra näringslivsorienterade organisationer. Vidareutveckling av Campus Värnamo som ackrediterat testcenter för FAVAL (Fastighetsbranschens valideringssystem) som en del i att utveckla kompetensutvecklingsmöjligheter för fastighetsbranschen. Fortsatt arbete med att ansöka om nya yrkeshögskoleutbildningar utifrån arbetslivets behov.

Arbetet med NTA-teman och Teknikcenters skolprogram utvecklas vidare för att bidra till en likvärdig teknikundervisning i Värnamo kommun. Skolprogrammen förnyas och anpassas kontinuerligt för att möta skolornas behov och följa läroplanen. Utvecklingen möjliggörs bland annat genom ett internt projekt under 2025 - 2026, som syftar till att stärka både Teknikcenters verksamhet och NTA-satsningen i kommunen. Projektet fokuserar på att fördjupa samarbetet med BUF och förhoppningsvis bidra till att utveckla arbetet med AI, näringslivets koppling med skolorna samt pedagogernas kompetensutveckling. Teknikcenter satsar på att knyta lokala företag närmare verksamheten genom satsningar som "Månadens kändis", där en lokal produkt och dess företag lyfts fram för att inspirera barn och unga till framtidens möjligheter.

Kvällskurser och lovaktiviteter via KomTek (Kommunal teknik- och entreprenörsskolan) vidareutvecklas i syfte att väcka barns teknikintresse för områden som CAD-ritning, programmering och skapande.

Förskollärarytbildningen i samverkan med Högskolan för lärande och kommunikation planeras för intag även år 2027 och 2029. Detta är förknippat med en kostnad. Till utbildningen är en doktorand kopplad som sedan tidigare är finansierad.

Campus Värnamos ökade uppdrag, antal utbildningar och kompetensutvecklingsinsatser ger ett ökat behov av både lokaler och bemanning på sikt. Fler utbildningssalar kommer att behövas redan under 2027.

3. Utmaningar och framtida utveckling

Välfärden står inför stora demografiska förändringar som medför utökade behov av kommunal service inom äldreomsorgen men också mindre barngrupper i skola och barnomsorg. Detta ställer krav på att ekonomimodeller utvecklas för att understödja en ändamålsenlig budget och verksamhetsplanering. En utökning av analys och utredningar kommer att behövas för att kunna leverera relevanta beslutsunderlag. Även kompetensförsörjningen påverkas av demografin vilket innebär att det kommer vara svårt att behålla samma personaltäthet som idag. Den ekonomiska analysen behöver utvecklas för att säkerställa att resurser används optimalt och effektivt.

Digitaliseringen är en viktig faktor för att säkerställa effektiva processer. Det är viktigt att kommunens övergripande stödsystem utvecklas i takt med att lösningar finns tillgängliga. Kommunledningsförvaltningen har också uppdraget att säkerställa att användare upplever att utvecklingen är ett stöd i vardagen och inte ett störningsmoment i den verksamhet som bedrivs.

Arbetet med att få till e-handel har stor inverkan på flera plan i kommunens ekonomi- och inköpsprocesser bland annat en mer träffsäker inköp- och avtalsuppföljning men också minimering av fakturaadministration och förenkling av beställningar och leveranshantering.

Välfärdsbrottslighet är ett växande samhällsproblem som blir alltmer strukturerat och organiserat. Under 2025 görs en riskanalys av större risker och en inventering av de åtgärder som finns som en del av kommunens rutiner för intern kontroll. En handlingsplan med fördjupade aktiviteter för att motverka välfärdsbrottslighet kommer att presenteras under hösten. Detta arbete behöver fortsätta och intensifieras under kommande verksamhetsår.

För att skapa förutsättningar för Värnamo kommun att växa behöver kommunen på sikt utöka sitt markinnehav genom strategiska markförvärv i hela kommunen. En utmaning är att hålla ihop stadens utbyggnad och låta den växa inifrån och ut. Detta för att skapa attraktiva bostäder med god tillgänglighet till ny och befintlig infrastruktur.

En viktig faktor att beakta i utformningen och vägvalet för Värnamo stad är hur man förhåller sig till trafikflöden och parkeringsmöjligheter då Värnamo kommun är och ska förbli en kommun med en levande landsbygd. Som en del i detta kommer det även vara viktigt med fungerande förbindelser över såväl Lagan som järnvägen.

För Värnamo kommuns del är det viktigt att fortsätta utveckla och förbättra samverkan mellan olika externa aktörer som påverkar utvecklingen av kommunen så som Jönköpings länstrafik avseende kollektivtrafik men även med Trafikverket för att säkerställa att infrastrukturen är på plats för att kunna växa. Samverkan med Regionen är också av största vikt.

Arbetet med att skapa god samverkan såväl med näringsliv och civilsamhälle som internt inom kommunen kommer vara avgörande för att skapa förutsättningar för att såväl företag som nya kommuninvånare ska vilja etablera och bosätta sig i Värnamo kommun. I detta arbete ingår också att

skapa engagemang och delaktighet bland medborgarna i Värnamo kommun. Här är det även viktigt att arbeta för att öka förtroendet och tilliten till beslutsfattarna i samhället så väl som att öka intresset för, samt insyn i, demokratiska frågor.

Klimatanpassningsansvaret i organisationen behöver växa. Krav på att klimatanpassning gäller fler aspekter än vatten och avlopp behöver adresseras tydligare i flera verksamheter.

Den övergripande strategiska ledningen/styrningen behöver stärkas för att miljöfrågorna inte ska ses som ett valbart extra arbete. Resurser behöver avsättas för att få styrmodell och verktyg för uppföljning att fungera, samt att tid behöver läggas på att personal och politiker utbildas. Risken finns annars att miljöperspektivet fortsätter att nedprioriteras.

En högre ambitionsnivå och en växande insikt om att upphandling är en nyckelfråga för kommuners miljöarbete ökar kraven på miljöperspektivet i inköp och upphandling. Detta ställer krav på utökning eller omprioritering av resurser.

En stor utmaning framåt är osäkerheten kring hur finansieringen av energi- och klimatrådgivningen kommer att se ut på längre sikt, då statliga medel kan komma att dras in. Det gör det svårt att planera och bygga upp ett arbete som håller över tid. Även budgeten i stort är osäker, vilket gör att det kan bli svårt att sätta upp mål och följa dem.

Utvecklingen i omvärlden ställer allt högre krav på Värnamo kommun gällande insatser inom totalförsvaret och fler verksamheter kommer involveras. Att fortsätta utveckla säkerhetsskyddsarbetet är av vikt. Samtidigt ska övriga säkerhetsfrågor hanteras, exempel på detta är förebyggande arbete mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, informationssäkerhet, internt skydd, förebygga hot och våldssituationer, stå emot organiserad brottslighet, otillåten påverkan och korruption. De närmsta åren kommer det genomföras flertalet investeringar inom områdena.

Att vara en attraktiv arbetsgivare för att trygga kompetensförsörjningen är fortsatt en viktig utmaning. Demografin påverkar både vilka kompetenser som behövs framåt och det faktum att antal i arbetsför ålder minskar. Nyetableringar av verksamheter i kommunen kommer också påverka möjligheten att rekrytera personal. Sammantaget visar det på vikten av att arbeta med ett hållbart arbetsliv. Detta kommer ge förutsättningar till ett förlängt arbetsliv och att fler medarbetare arbetar heltid. Det ger också förutsättningar för att medarbetarna vill stanna kvar i Värnamo kommun. Att hitta rätt i samordningen av arbetet med kompetensförsörjningsfrågor är en utmaning. Att stötta förvaltningarnas arbete och samtidigt samordna för att uppnå effektiva processer är en ständig avvägning.

Att ha ett hållbart och modernt HR-system är en del i att vara en attraktiv arbetsgivare. Utvecklingen går snabbt och det är svårt att hinna med i alla delar och att ligga steget före verksamheten. En hög grad av samverkan kring utvecklingen behövs också med bland annat IT-center. Utvecklingen behöver också anpassas till vad förvaltningarna klarar av att ta emot. Detta är en balansgång som behöver hanteras. Andra delar som utmanar är de anpassningarna som förvaltningarna kontinuerligt gör av sina verksamheter, vilket innebär större och mindre omorganisationer. Detta medför arbete i bland annat HR-systemet men också utökad grad av samverkan då integrationer och andra verksamhetssystem påverkas. Det kan konstateras att HR-systemet är en del i digitaliseringsresan, att hitta rätt i den resan är en utmaning. Styrning och prioriteringar behöver bli tydligare och samordnas mera. HR-systemet är en nyckel i flera digitaliseringar framåt och att säkerställa kompetens för förvaltning och utveckling är i dag en utmaning.

Förändringar i de centrala kollektivavtalen som Sveriges kommuner och regioner (SKR) tecknar med de fackliga organisationerna och i lagstiftning sker i dag ofta snabbt, detta innebär krav på både HR-systemet och på stödet till förvaltningarna vid implementeringen.

Farhågor och hot mot Campus Värnamos fortsatta utveckling är framför allt kopplade till nationella politiska beslut. Eventuella beslut om minskade medel till högskolor och yrkeshögskoleverksamheter skulle ge negativa effekter på Campus Värnamos verksamhet.

Både den privata och den offentliga sektorn har fortsatt stora utmaningar gällande kompetensbrist. Pågående digitalisering och teknikutveckling kräver allt fler anställda med teknisk kompetens på alla nivåer. Dessa förutsättningar pekar mot stora behov av kompetensutveckling. Osäkerhet kring finansiering av kompetensutvecklingsinsatser är kopplade till lågkonjunkturen och därför är projektmedel ett viktigt tillskott.

Konkurrensen mellan utbildningar som Myndigheten för yrkeshögskolan beviljar är mycket hög. Dessutom är många utbildningar inom tekniksektorn väldigt svåra att rekrytera till. Detta ger en osäkerhet kring planering och de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten på campus.

3.1 Effektiviseringskrav

Kommunfullmäktige har beslutat om ett effektiviseringskrav på kommunledningsförvaltningen om totalt 2,5 miljoner kronor. En första anpassning gjordes i budgeten för 2025 med 1,5 miljoner kronor. Resterande belopp ska hanteras i budget 2026 och 2027 med 500 tusen kronor per år. Arbete med effektiviseringskrav och budgetanpassningar inför 2026 pågår under hösten 2025.

4. Nämndens mål

4.1 En stark kommun

En stark ekonomi säkrar välfärden

Värnamo går in i en utmanade tid och många invånare och verksamheter får det tuffare ekonomiskt på grund av omvärldsläget. Värnamo kommunkoncern har en välskött ekonomi och ska fortsätta att utveckla en effektiv förvaltning, med klok användning av resurserna, för att klara kommunens uppdrag kring välfärd, samhällsplanering och demokrati. En av förutsättningarna och utmaningarna för att klara välfärdsuppdraget är kompetensförsörjningen.

Underrubriker: God ekonomisk hushållning, Välfärd, Tillgänglig och effektiv, Attraktiv arbetsgivare



	Tidigare år	2025-08-31		
Indikator			2026	2027
Andel inkomna ärenden som är återkopplade inom två arbetsdagar (Artvise)*	35%	37%	38%	40%
Andel lösta ärenden av KC	53,9%	51,6%	52 %	53 %
Personalomsättning exkl. pensionsavgångar	14,1%	5,0%	Max 8 %	Max 7,5 %
Hållbart medarbetarengagemang (HME)	-	Mäts under hösten	Mäts vartannat år	89
Sjukfrånvaro	2,8%	3,3%	3 %	3 %
Antal deltagare inom kompetensutvecklingsinsatser via kompetensakademin	2 868	3 361	2 500 (helår)	2 500 (helår)
Har utbildningsinsatsen varit väl använd tid	94%	92%	95%	95%
Antal inkomna medborgarinitiativ	42	25**	-	-
Medborgarundersökningen – invånarnas möjligheter till insyn	-	Resultat kommer 2025-12	-	38 %
Budgetföljsamhet KS (Campus och KLF)	Positiv avvikelse	Positiv avvikelse	Noll eller positiv avv	Noll eller positiv avv

*Indikator "Andel ärende som är återkopplade inom två arbetsdagar" uttrycktes tidigare som "svarstid på frågor inkomna i Artvise inom två dagar". Denna data finns inte längre tillgänglig varvid definitionen har uppdaterats. Innebörd är i princip den samma som tidigare men målnivån har setts över.

** 7 av dessa har inte publicerats. Av de 18 som publicerats har 6 fått tillräckligt många röster för politisk behandling, 5 är under omröstning och 7 har inte fått tillräckligt med röster.

4.2 En attraktiv kommun

En attraktiv kommun med välmående näringsliv och hållbar tillväxt

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

Underrubriker: *Företagande och jobb, Kultur och fritid, Stad och land, Kunskapskommunen, Omvärld och samarbete*



	2024-12-31	2025-08-31		
Indikator			2026	2027
Antal deltagare inom kompetensutvecklingsinsatser via Campus näringslivssamverkan	1 377	934	900	900
Har utbildningsinsatsen varit väl använd tid	96%	98%	95%	95%
Antal nyutbildade inom högskola/yrkeshögskola hos Campus Värnamo	110	147	140	150
Antal orter där landsbygdsdialoger genomförts	4	2	4	4
Gästnattsstatistik	94 432 (tom 2411)	65 365 (tom 2507)	Öka	Öka
Antal företagsbesök för att främja dialog och utveckling	50	26	50	50
Antal företagare i partnerskap med Campus Värnamo	45	46	50	50
Tillgänglig industrimark för försäljning	270 000 kvm Värnamo stad * 287 000 kvm övriga **	208 000 kvm Värnamo stad* 270 000 kvm övriga orter	100 000 m2 Vmo 250 000 m2 övr	100 000 m2 Vmo 250 000 m2 övr
Tillgängliga bostadstomter till försäljning	45 Värnamo stad 87 övriga	44 st Värnamo Stad 87 st övriga	15 i Vmo stad 25 övr	15 i Vmo stad 25 övr

* Arealen är högre än vid föregående redovisning, då muntligt överenskomna reservationer var borträknade.

** I övriga orter har arealen däremot minskat då en bedömning gjorts av vad som faktiskt är tillgängligt och kan erbjudas idag. Exempelvis har "Ängarna" i Bredaryd tagits bort då budget inte finns för att iordningställa området.

Målnivå för antal deltagare inom kompetensutvecklingsinsatser är en ambitiös målnivå utifrån budgetramen. Under 2024-2025 tillkommer externa projektmedel vilket gör att målen överträffas.

4.3 En grön kommun

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

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

Underrubriker: *Klimatpåverkan, Lätt att göra rätt, Anpassning till ett förändrat klimat, Ekosystem och biologisk mångfald*



	2024-12-31	2025-08-31		
Indikator			2026	2027
Antal upphandlade avtal med krav på avfallsminimering ska öka (exempelvis kaffemaskiner, skrivare, mobiltelefoner)	4	4	9	11
Andel av KLF:s nyanställda medarbetare som genomfört den webbaserade miljöutbildningen	0 (ny utbildning lanseras 2025)	75%, sista andelen planerat att gå i höst	100 %	100 %
Användandet av egen bil i tjänsten, KLF/årsarbetare	9 133 km	Mäts på helår	6000 km	5500 km

4.4 En trygg kommun

Där varje invånare ges goda möjligheter att leva utifrån sina förutsättningar och att leva livet hela livet.

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

Underrubriker: *Välkomnande, tillgänglig och inkluderande, Barnens bästa först, En äldrevänlig kommun, Kris och säkerhet*



	2024-12-31	2025-08-31	2026	2027
Indikatorer				
Handläggningstid för hantering av inkomna medborgarinitiativ	4 mån	2 mån*	<i>Bibehålla</i>	<i>Bibehålla</i>
Antal sent tillagda ärenden KS	5	5	<i>Minska</i>	<i>Minska</i>
Strategiska brottsförebyggande frågor ska hanteras i ett särskilt forum: antal genomförda lokalt Brå	4	2	<i>4 st</i>	<i>4 st</i>
Medborgarundersökningen – låg oro att det kommer ske en allvarlig samhällsstörning	Ingen mätning	Resultat kommer 2025-12	<i>Öka</i>	<i>Öka</i>
Upprätthålla och utveckla strukturer som främjar samarbete, samordning och utveckling inom trygghet och säkerhet: Antal genomförda samverkansmöten	8 st	4 st	12 st	12 st

**6 har fått tillräckligt många röster och handläggningen av ärendena har därmed påbörjats. Endast 1 av dessa 6 medborgarinitiativ har avslutats med en handläggningstid på två månader. Resterande 5 medborgarinitiativ är inte färdigbehandlade.*

5. Uppdrag utifrån politiska beslut

5.1 Uppdrag utifrån kommunfullmäktiges beslutade budget

Kommunfullmäktige ger uppdrag till en eller flera nämnder. Uppdragen ges för en begränsad tid. De som fått uppdragen följer upp dem i nämnd vid delår och helår. I uppföljningen beskrivs vilka åtgärder och aktiviteter som gjorts för att genomföra uppdraget.

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Översyn av Policy Värnamo kommun som arbetsgivare
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att göra en översyn av Policy Värnamo kommun som arbetsgivare i syfte att säkerställa att den stödjer arbetet med SKR:s koncept Action plan. Redovisas till kommunstyrelsen senast december 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-12-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Flytta ansvaret för beslut kring undantag från heltidsanställning
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att flytta ansvaret för beslut kring undantag från heltidsanställning från HR-avdelningen till ansvarig chef. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Se över möjligheter och incitament för att förlänga arbetslivet
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att se över möjligheter och incitament för att förlänga arbetslivet för de som uppnått pensionsålder. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Översyn av kommunens målstyrning
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att göra en översyn av kommunens målstyrning med syfte att förtydliga och förenkla modellen. Redovisas till kommunstyrelsen senast april 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-04-30

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Samordna praktikplatser inom kommunens verksamheter
Beslutsformulering:	att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med kommunens samtliga nämnder samordna praktikplatser inom kommunens verksamheter i syftet att få fler att gå från bidrag till arbete. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med samtliga nämnder
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Kartläggning av hederskultur i Värnamo kommun
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med medborgarnämnden och andra relevanta aktörer göra en kartläggning av hederskultur i Värnamo kommun samt utreda behovet av eventuella riktlinjer eller rutinförtydliganden inom området. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med medborgarnämnden
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Ta fram finansieringsmodell för cirkulering av möbler och annan inredning
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med servicenämnden ta fram finansieringsmodell för cirkulering av möbler och annan inredning i syfte att öka återanvändning och minska nyinköp. Redovisas till kommunstyrelsen senast januari 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med servicenämnden
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-01-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Fastställa mål för energieffektivisering per kommunal fastighet
Beslutsformulering:	Att uppdra till teknik- och fritidsnämnden i samverkan med kommunstyrelsen fastställa mål för energieffektivisering per kommunal fastighet. Redovisas till kommunstyrelsen senast maj 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med teknik- och fritidsnämnden
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-05-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Utreda förutsättningarna för ökad samverkan mellan GGVV-kommunerna gällande specialboenden
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunstyrelsen i samverkan med omsorgsnämnden att utreda förutsättningarna för ökad samverkan mellan GGVV-kommunerna gällande specialboenden, exempelvis med psykiatrisk inriktning, möjliga samordningsvinster och kvalitetsförbättringar. Redovisas till kommunstyrelsen senast juni 2026.
Eventuell kommentar:	Samverkan med omsorgsnämnden
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-06-30

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 250618 §111
Uppdragets benämning:	Se över befintliga rutiner för chefsrekrytering
Beslutsformulering:	Att ge kommunstyrelsen i uppdrag att se över befintliga rutiner för chefsrekrytering i syfte att erfarenhet och lämplighet ska väga tyngre än formella kvalifikationer. Redovisas till kommunstyrelsen senast mars 2026.
Eventuell kommentar:	
Startdatum:	2025-06-18
Återrapporteras senast:	2026-03-31

Uppdragsgivare:	Kommunfullmäktige 2024-06-19 §95
Uppdragets benämning:	Avyttra byggnader
Beslutsformulering:	Uppdrag att i samverkan med teknik- och fritidsnämnden avyttra byggnader som inte används för kommunal kärnverksamhet eller i så kallat strategiskt läge
Status:	Pågår
Startdatum:	2024-06-19
Återrapporteras senast:	-
Kommentar:	Arbetet fortgår. Lista med objekt är framtagen och upphandling av mäklare kommer att startas upp under hösten 2025.

Uppdragsgivare:	Kommunstyrelsen
Uppdragets benämning:	Övriga uppdrag budget 2024
Beslutsformulering:	Uppdra till kommunstyrelsen i samarbete med Värnamo näringsliv genomlys kommunens verksamheter i syfte att säkerställa att ingen osund konkurrens förekommer.
Status:	Hanteras genom uppdrag åtgärder för ett bättre företagsklimat
Startdatum:	2023-11-30
Återrapporteras senast:	Datum ej satt
Kommentar:	En inventering av säljverksamhet är genomförd där bedömningar ska kvalitetssäkras med extern part.

5.2 Tillkommande Uppdrag (nämnd/ks/kf)

Utöver att kommunfullmäktige ger uppdrag i samband med budgetbeslutet kan övriga uppdrag tillkomma. För att få en samlad bild av nämndens uppdrag så finns möjlighet att även redovisa dessa här.

Uppdragsgivare:	Personalutskottet
Uppdragets benämning:	Semesterväxling som förmån
Beslutsformulering:	att ge förhandlingschefen i uppdrag att ta fram lokala kollektivavtal med målsättning att införa semesterväxling som förmån från och med 1 januari 2026
Status:	Förhandlingar kommer genomföras i september
Startdatum:	2024-06-12
Återrapporteras senast:	Återrapporteras kontinuerligt till personalutskottet
Kommentar:	För att förmånen ska kunna införas krävs lokala kollektivavtal med de fackliga organisationerna. Förhandlingarna har fått skjutas fram på grund av att förhandlingar om centrala avtal har pågått under våren.

Uppdragsgivare:	Personalutskottet
Uppdragets benämning:	Förmånscykel
Beslutsformulering:	att ge HR-avdelningen i uppdrag att gå vidare med införandet av förmånscykel samt att återkomma med detaljer inför en upphandling
Status:	Upphandling genomförd, erbjudande planeras att gå ut till medarbetarna under hösten
Startdatum:	2023-10-04
Återrapporteras senast:	Återrapporteras kontinuerligt till personalutskottet
Kommentar:	Har dragit ut på tiden då personalutskottet valt att avvakta besked om förändringar i skatteregler samt utvärdering av dess konsekvenser.

Uppdragsgivare:	Kommunstyrelsen
Uppdragets benämning:	Utmaningsrätt
Beslutsformulering:	att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till modell för införande av utmaningsrätt
Status:	Arbetet pågår utifrån beslut i kommunstyrelsen från 2025-04-15 att återremittera ärendet till kommunledningsförvaltningen för att ta fram ett underlag inför beslut om införande av utmaningsrätt, att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att beakta inkomna synpunkter från nämnderna samt ändra föreslagen modell så att utmaningen prövas och beslutas av den nämnd som ansvarar för den utmanande verksamheten, samt att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag på styrdokument med regler för utmaning av kommunala verksamheter och i dokumentet införliva

	framtagen modell. Arbetet pågår utifrån beslut i kommunstyrelsen från 2025-04-15 att återremittera ärendet till kommunledningsförvaltningen för att ta fram ett underlag inför beslut om införande av utmaningsrätt, att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att beakta inkomna synpunkter från nämnderna samt ändra föreslagen modell så att utmaningen prövas och beslutas av den nämnd som ansvarar för den utmanande verksamheten, samt att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag på styrdokument med regler för utmaning av kommunala verksamheter och i dokumentet införliva framtagen modell
Startdatum:	2024-04-16
Återrapporteras senast:	Datum ej satt
Kommentar:	En arbetsgrupp arbetar med underlagen och kommer under hösten presentera detta.

Uppdragsgivare:	Kommunstyrelsen
Uppdragets benämning:	Åtgärder för ett bättre företagsklimat
Beslutsformulering:	Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att ta fram en policy för kommunens säljverksamhet, Att uppdrag 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.
Status:	Pågår
Startdatum:	2024-09-03
Återrapporteras senast:	Datum ej satt
Kommentar:	En policy för kommunens säljverksamhet är under framtagande och kommer att presenteras för beslut under hösten. En inventering av säljverksamhet är genomförd där bedömningar ska kvalitetssäkras med extern part. Detta arbete kommer att färdigställas så snart kommunfullmäktige tagit beslut om en policy.

6. Nämndens Ekonomi

6.1 Driftbudget 2026 samt plan 2027-2028

Kommunstyrelsen/kommunledningsförvaltningens driftbudgetramar för år 2026 är 107,7 miljoner kronor samt plan för år 2027 108,2 miljoner kronor samt för år 2028 106,3 miljoner kronor.

DRIFTVERKSAMHET	Bokslut 2023	Bokslut 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget Plan 2027	Budget Plan 2028
<i>Nettobelopp i miljoner kronor med en decimal</i>						
Nämnd- och styrelseverksamhet	8,3	7,8	8,3			
Stöd till politiska partier	1,2	1,2	1,2			
Övrig politisk verksamhet	1,3	1,4	1,8			
Allmänna val	0,0	0,7	0,0			
Fysisk/tekn planering	5,8	4,7	4,2			
Bredbandsbidrag till enskilda	0,2	0,1	0,0			
Näringslivsinsatser	3,7	3,7	3,7			
Turistverksamhet	2,2	2,4	2,7			
Infrastruktursatsningar	0,3	0,4	0,0			
Totalförsvar och samhällsskydd	0,3	0,3	0,3			
Bidrag fritidsverksamhet	0,5	0,4	0,4			
Övriga insatser till vuxna	0,2	0,8	1,0			
Kommersiell verksamhet, Lantegendomar	-0,7	-0,8	-0,8			
Kollektiv- och länstrafik	0,0	0,0	0,0			
Gemensamma lokaler, övrigt	11,3	11,9	12,0			
Kommunledningsverksamhet Administration	46,7	49,6	52,3			
Kommunikation och marknadsföring	2,0	2,4	1,9			
Överförmyndarverksamhet	1,5	1,6	1,9			
Kommunledn vsh övr, kommunöverg	10,6	10,0	10,0			
Personalbefrämjande åtgärder	5,5	4,7	5,7			
Facklig verksamhet	2,2	2,2	2,3			
TOTAL NETTOKOSTNAD	103,1	105,6	108,8	107,7	108,2	106,3

Campus Värnamos driftbudgetramar för år 2026 är 26,2 miljoner kronor samt plan för år 2027 26,3 miljoner kronor och för år 2028 26,0 miljoner kronor.

DRIFTVERKSAMHET	Bokslut 2023	Bokslut 2024	Budget 2025	Budget 2026	Budget Plan 2027	Budget Plan 2028
<i>Nettobelopp i miljoner kronor med en decimal</i>						
Campus Värnamo bas	4,2	3,0	3,0			
Utbildning	13,4	13,5	13,4			
Näringslivssamverkan	1,5	1,6	1,8			
Kompetensakademin	2,0	3,0	3,2			
Teknikcenter	3,7	4,2	4,3			
TOTAL NETTOKOSTNAD	24,8	25,3	25,7	26,2	26,3	26,0

6.2 Investeringsbudget 2026 samt –plan 2027-2030

Kommunstyrelsen/kommunledningsförvaltningens investeringsbudget (exkl mark och exploatering) för år 2026 är 15,2 miljoner kronor. Investeringsplan för år 2027-2030 är totalt 51,4 miljoner kronor

Kommunledningsförvaltningen exkl Mark- och exploatering						
Projektnamn/Projektgruppering	Projektblad nr	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
<i>Belopp i miljoner kronor med en decimal</i>						
Kommunstyrelsens anslag för investeringsavvikelse och mindre tillkommande investeringar	100001	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Kommunstyrelsens anslag för förstudier, förprojektering. Fördelas efter beslut i ks.	100002	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Anslag civil beredskap och ökad trygghet	100003	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Budgetram 2030, ej utfördelad till nämnderna						1,7
Inventarier och it-utrustning till kommunledningsförvaltningen	100100/ 100101	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Läsplattor till förtroendevalda, samtliga nämnder	100102	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
HR-system	100126	0,7	0,3			
Kommunövergripande IT-system	100120- 100122, 100124, 100128	1,5	1,0	1,0	0,8	0,6
Webbplats utveckling, upphandling	100130	0,2	0,9	0,9		
Ärendehanteringssystem, upphandling	100131		1,5	0,7		
Valmyndigheten, digitalisering	100133	0,4				
Beslutsstöd/Utdata, upphandling	100132	2,0	2,0			
SUMMA INVESTERINGAR		15,2	15,6	12,4	10,7	12,7

Kommunstyrelsen/mark- och exploaterings investeringsbudget för år 2026 är 95,5 miljoner kronor, samt inkomster i anslutning till investeringar för år 2026 är -53,0 miljoner kronor.

Kommunstyrelsen/mark- och exploaterings investeringsplan för åren 2027-2030 är 297,8 miljoner kronor samt inkomster i anslutning till investeringar för åren 2027 - 2030 är -187,5 miljoner kronor.

Mark- och exploatering						
Projektnamn/Projektgruppering		Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
<i>Belopp i miljoner kronor med en decimal</i>						
Mark och exploatering utgifter		95,5	64,7	91,8	93,3	48,0
Mark och exploatering inkomster		-53,0	-53,0	-38,5	-48,0	-48,0
SUMMA INVESTERINGAR		42,5	11,7	53,3	45,3	0,0

Campus Värnamos investeringsbudget för år 2026 är 1,0 miljoner kronor.

Campus Värnamos investeringsplan för åren 2027-2030 är totalt 2,5 miljoner kronor.

Campus Värnamo						
Projektnamn/Projektgruppering		Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
<i>Belopp i miljoner kronor med en decimal</i>	<i>Projektblad nr</i>					
<i>Inventarier och teknisk utrustning</i>						
<i>Campus Värnamo</i>	<i>KS 101</i>	1,0	0,6	0,5	0,8	0,6
SUMMA INVESTERINGAR		1,0	0,6	0,5	0,8	0,6

7. Nämndens HR

Kommunstyrelsen har i målet för en stark kommun angivet att förvaltningen ska vara en attraktiv arbetsgivare att arbeta på. Detta innebär att man ska kunna behålla, utveckla och rekrytera medarbetare. En nyckel är att alla medarbetare har rätt förutsättningar för att göra ett bra arbete. Nämnden vill med värdegrunden i fokus, bidra till ett hållbart arbetsliv för förvaltningens medarbetare.

7.1 Åtgärder för att trygga kompetensförsörjningen

Tidigare års medarbetarundersökningen och de dialoger som förs inom förvaltningen visar på att medarbetarskapet och uppdraget fortsatt är i fokus. I december 2025 kommer resultatet av den nya medarbetarundersökningen och den kommer vara viktig att följa upp och arbeta med. Det kan konstateras att ett fortsatt arbete med att hitta balansen i uppdragen är viktigt och kommer påverka så väl personalomsättning, sjukfrånvaro och kvalitet i utförda uppdrag på sikt. Ett fortsatt arbete med att stärka förvaltningens chefer och skapa goda förutsättningar för dem att utföra sina uppdrag är viktiga steg för att hantera detta framåt. Detta innebär bland annat att gemensamma chefsträffar kommer utvecklas ytterligare.

	2023-12-31	2024-12-31	Förändring
Tillsvidareanställda, antal	96	100	+4
Tillsvidareanställda, årsarbetare	95	99,6	+4,6
Tillsvidareanställda, genomsnittligt antal årsarbetare under året	95	98	+3
Tidsbegränsat månadsanställda, antal	9	3	-6
Tidsbegränsat månadsanställda, årsarbetare	8	3	-5
Tidsbegränsat månadsanställda, genomsnittligt antal årsarbetare under året	5	3	-2
Andel kvinnor, %	61,5	59,0	-2,5 <i>procentenheter</i>
Sysselsättningsgrad, %	99,5	99,6	+0,1 <i>procentenheter</i>

	2023-12-31	2024-12-31	Förändring
Övertid exklusive PO, tkr*	52	11	-41
Övertid, timmar**	115	35	-80
Fyllnadstid exklusive PO, tkr*	1	0	-1
Fyllnadstid, timmar**	3	2	-1
Timlön exklusive PO, tkr*	512	309	-203
Timlön, timmar**	3 381	1 998	-1 383
Personalkostnad inklusive PO, exklusive pension och övriga lönejusteringar, tkr*	80 232	86 676	+6 444
Kostnader för inhyrd personal, tkr	1 631	1 270	-361

*Kostnader enligt bokföringen 2024-12-31 avser timmar utförda december 2023 - november 2024 (12 månader). Inklusive deltidbrandmän. I personalkostnadspåslägget (PO) ingår lagstadgade arbetsgivaravgifter samt avgifter till avtalspensioner och försäkringar.

**Timmar utförda december 2023 - november 2024 (12 månader). Exklusive deltidbrandmän.

	2023-12-31	2024-12-31	Förändring
Sjukfrånvaro, % *	3,32	2,77	-0,55 <i>procentenheter</i>
Andel sjukfrånvaro längre än 60 dagar, % *	58,61	51,35	-7,26 <i>procentenheter</i>
Sjuklön exklusive PO (månadsavlönade, timavlönade), tkr **	405	349	-56

*Sjukfrånvarotid januari 2024 - november 2024.

**Kostnader enligt bokföringen 2024-12-31. I personalkostnadspåslägget (PO) ingår lagstadgade arbetsgivaravgifter samt avgifter till avtalspensioner och försäkringar.

	2023-12-31	2024-12-31	Förändring
Personalomsättning, %	14,4	16,3	+1,9 procentenheter
Personalomsättning exkl. pensionsavgångar, %	9,9	14,1	+4,2 procentenheter
Pensionsavgångar, antal faktiska	4	2	-2

Avser tillsvidareanställda.

Pensionsavgångar prognos (beräknat vid 65 års ålder)	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Antal	2	3	5	0	7

Avser tillsvidareanställda.

8. Omsättningstal och nyckeltal

Omsättningstal och nyckeltal	2022	2023	2024	2025-08
Beräknade löner, genomsnitt per månad	4 354	4 300	4 322	4 269
Antal anbud i genomsnitt per upphandling	4,5	4,6	4,1	3,7
Avtalstrohet (andel i procent)	84	90	87	88
Andel elektroniska leverantörsfakturor (andel i procent)	96	96	97	97
Andel elektroniska kundfakturor (andel i procent)	59	60	69	72

Campus Värnamos viktigaste nyckeltal	2022	2023	2024
Andel studenter från GGVV/Jkpg-området	63%	51%	66%
Andel studenter som flyttar till Värnamo	10%	12%	9%
Andel studenter som fullföljt utbildningen	66%	59%	61%
Andel studenter med arbete eller studier efter genomgången utbildning	82%	88%	51%
Antal aktiviteter inom Kompetensakademin	61	94	95
Antal personer som genomgått kompetensutveckling inom Kompetensakademin	2583	3447	2868
Antal YH-ansökningar	4	5	3
Antal aktiviteter inom Näringslivssamverkan	229	153	114
Antal deltagare i aktiviteter inom Näringslivssamverkan	2376	1657	1377
Antal aktiviteter i Teknikcenter	265	303	276
Antal besökare i Teknikcenter	3611	4148	3895
Andel flickor i Teknikcenteraktiviteterna	47%	47%	46%

9. Sammanfattning

2026 kommer många involveras i arbetet kring valet. Fokus kommer också fortsätta kring utmaningen med kompetensförsörjning och att skapa förutsättningar för ett hållbart arbetsliv.

Kompetensförsörjning fortsätter att vara en strategiskt viktig fråga för kommunen både internt och externt.

Ett viktigt arbete kommer också vara översynen av styrmodellen för att säkerställa en effektiv process med relevant data och information till beslutsfattare i verksamheten. En viktig del är också att säkerställa att uppföljning av kommunorganisationens klimatpåverkan ingår i den ordinarie planering- och uppföljningsprocessen.

På Campus Värnamo kommer särskilda insatser att läggas på marknadsföring och breddad rekrytering för att få nya målgrupper att se karriärmöjligheterna i de olika yrkesroller som utbildningarna på Campus Värnamo leder till. Campus Värnamos ökade uppdrag, antal utbildningar och kompetensutvecklingsinsatser ger ett ökat behov av både lokaler och bemanning på sikt.

Inom ekonomi, HR och kansli planeras flera insatser för att uppnå en ökad digitalisering och ett utökat användarstöd. Mycket arbete kommer krävas för att säkerställa effektiva arbetsprocesser med passande systemstöd.

Fokus under planperioden kommer också ligga på strategiska markförvärv för att säkerställa verksamhetsmark kring Värnamo stad.

Arbetet fortgår också inom flertalet områden inom trygghet och säkerhet, så som förebyggande arbete mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar, informationssäkerhet, internt skydd, förebygga hot och våldssituationer, stå emot organiserad brottslighet, otillåten påverkan och korruption. De närmsta åren kommer det genomföras flertalet investeringar inom områdena.

Revidering av styrdokument gällande evenemangsstöd och sponsring

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige antog Policy för evenemangsstöd och sponsring i november 2016. Policyn har inte reviderats sedan antagandet.

Den 17 juni 2025 beslutade kommunstyrelsen att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att återkomma med reviderat styrdokument gällande evenemangsstöd och sponsring senast 30 november 2025.

Kommunledningsförvaltning önskar förlängd tid för återrapportering av uppdrag.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att förlänga tiden för återrapportering av uppdraget till den 30 maj 2026.

Heidi Skov Ragnar
Kanslichef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Ansökan om evenemangsbidrag Diggiloo 2026 Värnamo

Ärendebeskrivning

Den 7 augusti 2026 kommer evenemanget Diggiloo tillbaka till Värnamo. Evenemanget, där en mängd artister och musiker tar plats på scen, är en folkfest som sträcker sig över generationsgränser och lockar en bred målgrupp.

Arrangören för arrangemanget, Krall Entertainment AB, har inkommit med en ansökan om 120 000 kr till omkostnader för arrangemanget samt marknadsföring, som tas fram i samråd med kommunen

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att avsätta 120 000 kr till evenemanget Diggiloo för arrangemang och marknadsföring,

att 70 000 kr finansieras ur kommunstyrelsens medel för evenemang och mindre sponsring för föreningar,

att övriga 50 000 kr hanteras inom destinationsenhetens budgetram.

Karin Fritz
Teamledare destinationsenheten

Ulf Svensson
Kommundirektör

Utredning

Ansökan om bidrag för Diggiloo inkom den 14 november 2025.
Krall Entertainment AB ansöker om 120 000 kr i bidrag.

Krall Entertainment AB:s ansökan uppfyller de kriterier som finns beskrivna i policyn för evenemangsstöd och sponsring.

Att få Diggiloo till Värnamo genererar marknadsföring för Värnamo kommun som plats, både inför och under evenemanget. Diggiloo skapar bra möjligheter för Värnamo kommun, gärna i samverkan med andra aktörer, att synas under evenemanget. Arrangemanget är en folkfest som vänder sig till en bred målgrupp och bidrar till att kommunen uppfattas som en attraktiv plats att leva och bo på. Diggiloo bidrar på ett positivt sätt till besöksnäring och handel. Platsen för evenemanget är Tinas Ö, vilket ger en möjlighet att än en gång testa Tinas Ö som arena för evenemang. Det kan möjliggöra för fortsatta evenemang och för ett fortsatt gott samarbete med arrangören och andra arrangörer.

I samråd med evenemangsgruppen har teamledaren på destinationsenheten beslutat att föreslå kommunstyrelsen att bevilja 120 000 kr i evenemangsbidrag, samt att 70 000 kr finansieras ur kommunstyrelsens medel för evenemang och mindre sponsring för föreningar och att 50 000 kr hanteras inom destinationsenhetens övriga budgetram.

Skulle evenemanget utebli helt ska bidraget återbetalas till Värnamo kommun.

§ 169 Dnr: KS.2025.705

**Inkommet medborgarinitiativ - Ta bort
parkeringsavgifterna**

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att remittera medborgarinitiativet till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Ett medborgarinitiativ angående parkeringsavgifter har skickats in till kommunen.

Medborgarinitiativ

Rubrik som sammanfattar ditt förslag:

Ta bort p-avgifterna

Beskriv ditt förslag och vad du vill ska hända:

Vet inte hur det har gått till eller vilka partier som röstat igenom att ha P-avgifter utanför kommunhuset Storgatan/Tännögatan/Lagmansgatan
Hur som så var det inte så genomtänkt.

Nu parkerar alla inne på Öster och går till Arbetsplatserna.

Detta har medfört att vi boende inte kan komma ut eller in med bilar med tillkopplade släp ifrån fastigheterna.

Bilar kör fort utanför fastigheterna i bägge riktningar men på en trång yta.

Detta medför även att det upplevs farligare för barn och ungdomar som går/cyklar till skolan.

Välj hur lång tid förslaget ska gå att rösta på:

En månad

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 förstoringsglasat.
2. Klicka först på den röda nålen och klicka sedan i kartan.

[Länk till karta](#)

Adress: Storgatan 54, 331 31 Värnamo, Sverige

Koordinater: (57.18271118212453, 14.050497816102858)

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

Dina kontaktuppgifter

Förnamn Emanuel	Efternamn Strand
--------------------	---------------------

E-post

emanuel.strand@outlook.com

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

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

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

Adress Tännögatan 14	
Postnummer 33132	Postort 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.

Ansökan innovationspott 2026

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige har avsatt 2 000 000 kronor år 2025 tillika 2026 i centrala medel för att stimulera förändrade arbetssätt och innovativa idéer som bidrar till en effektivare förvaltning. Kommunstyrelsen beslutade 2024 §277 att ansökan från central innovationspott ska beredas av kommunens ledningsgrupp, under ledning av kommundirektören, samt att kommunstyrelsen i nästa steg beslutar om anslag från innovationspotten.

Nedan görs en redovisning av tilldelade medel 2025. Kommunens ledningsgrupp föreslår inför 2026 att satsningar görs på utveckling av nya funktioner inom HR-systemet, utbildning i förändringsledning samt deltagande i HR-program för digitalisering.

Redovisning av tilldelade medel 2025

För 2025 har tilldelning gjorts från innovationspotten med 730 000 kronor för att införa en lösning för säker digital kommunikation (2025-04-15 § 145). Avtalssignering gjordes först i november 2025. Detta innebär att endast en etableringskostnad för den tekniska lösningen utfaller 2025 vilket uppgår till 200 000 kronor. Återlämning görs därmed med 530 000 kronor.

Vidare har tilldelning gjorts med 276 000 kronor för utbildning i förändringsledning (2025-04-15 § 145). Till följd av att förvaltningarna önskade skjuta upp deltagandet i utbildningen till 2026 blev det ett lägre antal deltagare än beräknat. Återlämning görs därför med 218 000 kronor.

För år 2025 har även tilldelning gjorts för finansiering av projekt ”gemensam informationsförsörjning ekonomiskt bistånd” med 38 000 kronor (2025-10-07 §352).

Ansökan från innovationspotten 2026

Kommunstyrelsen har sedan tidigare beslutat om följande utvecklingsprojekt med finansiering från innovationspotten 2026: standardisering av verksamhetssystem för socialtjänsten, gemensam informationsförsörjning ekonomiskt bistånd samt gymnasieantagningssystemet Indra (KS 2025-10-07 §352). Tillkommande satsningar beskrivs nedan.

Nya funktioner inom HR-systemet

Digitalisering av HR-systemet är en viktig satsning som underlättar för alla kommunens verksamheter. Ledningsgruppen har prioriterat följande satsningar 2026: digital anställningsprocess med elektronisk signering, digital referenstagning, AI-schema som underlättar schemaläggning samt automatisering av processer för att reducera administration. Total kostnad för dessa åtgärder beräknas uppgå till 395 000 kronor. Från 2027 förväntas den årliga driftkostnaden uppgå till 660 000 kronor. För en mer detaljerad beskrivning se bilaga ”Återlämning och ansökan om medel från innovationspott”.

Förändringsledning och HR program för digitalisering

Digitalisering innebär ofta eller alltid förändrade arbetssätt och rutiner i verksamheten. För att säkerställa en effektiv implementering behöver chefer, verksamhetsutvecklare, projektledare och andra förändringsledare utbildas i metoder och arbetssätt. Adda har tagit fram en grundkurs för att stärka kompetensen kring förändringsledning. Ett tiotal medarbetare fick möjlighet att gå kursen under 2025. För 2026 planeras utbildning av ytterligare 25 personer vilket kostar 198 000 kronor. Adda erbjuder också ett HR-program för stöd i digitalisering och bidrag till organisationens utveckling. Deltagaravgift för kommunens HR-enhet uppgår till 127 000 kronor. Sammantaget innebär satsningen en engångskostnad om 325 000 kronor, se även bilaga ”Återlämning och ansökan om medel från innovationspott”.

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.930

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att godkänna redovisning av tilldelade medel 2025,

Att anslå 395 000 kronor 2026 till servicenämnden för utveckling av nya funktioner inom HR-systemet,

Att utökad driftkostnad från 2027 hänskjuts till budgetberedningen,

Att anslå 198 000 kronor 2026 till servicenämnden för samordning av utbildning i förändringsledning,

Att anslå 127 000 kronor 2026 till kommunledningsförvaltningen för deltagande i HR programmet,

Att finansiering görs från kommunstyrelsens pott för innovation 2026.

Johanna Svensson
Ekonomichef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Digitalisering och effektivisering av processer

***Återlämning till innovationspotten 2025
och ansökan om finansiering 2026***

Till KLG 2025-11-27

Anne-Mette Rønning

Verksamhetschef IT-center



Inledning



- Kommunfullmäktige har avsatt 2 000 000 kronor år 2025 och 2026 i centrala medel för att stimulera förändrade arbetssätt och innovativa idéer som bidrar till en effektivare förvaltning
- I KS2024.588 beslutades rutin för ansökan
- Ansökan från central innovationspott bereds av kommunens ledningsgrupp under ledning av kommundirektören
- Kommunstyrelsen beslutar om anslag från innovationspotten.

Bakgrund

- Tilldelat från innovationspotten 2025
 - Budgetram kr 730 000 för att införa lösning säker digital kommunikation
 - Budgetram kr 276 000 för utbildning i förändringsledning
 - Utfall lägre än budgetram
- Nya behov 2026
 - Nya funktioner inom HR-system
 - Etablera åtkomst till information som finns i personalsystemet Heroma hos CGI
 - Förändringsledning och HR-program digitalisering

Återlämning innovationspotten 2025

Tilldelat från innovationspotten och uppdaterat finansieringsbehov 2025

Säker digital kommunikation

164

Kostnadsområde	Kostnader	Finansieringsbehov 2025	Uppdaterat finansieringsbehov 2025
Total finansieringsbehov i 2025 och tilldelat från innovationspotten	• Införande och årlig driftskostnad	Kr 730 000	*) kr 200 000
Återlämnas		Kr 530 000	

**) Avtalssignering november 2025, enbart etableringskostnad teknisk lösning i 2025.*

Förändringsledning

- Förändringsledning – för effektiv implementering

Kostnadsområdet	Kostnad	Finansieringsbehov 2025	Uppdaterat finansieringsbehov 2025
Total finansieringsbehov i 2025 och tilldelat från innovationspotten	Deltagelseavgift Addas grundkurs förändringsledning	Kr 276 000	*) kr 57 300
Återlämnas		Kr 218 700	

**) 7 deltagare i 2025 mot uppskattat 40 deltagare.*

Förvaltningar önskar skjuta upp deltagelse till 2026, uppskattningsvis 25 personer.

BUF och TFF har återkopplat de genomför eget upplägg.

Nya behov 2026

Nuläge och nyläge

167

Nuläge ->	Nyläge	System	Effekt	Budgetbehov 2026	Budgetbehov 2027 och framöver
Manuell anställningsprocess med anställningsavtal på papper och signering med penna.	Digital anställningsprocess med elektronisk signering	HR- system Heroma	Reducera paper, mer säker process, mer attraktiv arbetsgivare och mer kostnadseffektiv förvaltning	Kr 141 100	Kr 146 750
Manuell referenstagning vid rekrytering	Digital referenstagning	HR-system Varbi	Mer säker och kostnadseffektiv förvaltning	Kr 62 650	Kr 65 200
Tid och resurskrävande schemaläggning inom verksamheter	AI-schema som underlättar schemaläggning för alla verksamheter	HR-system Heroma	Frigöra tid inom alla verksamheter och ökande kvalitet	Kr 81 200	Kr 337 800
Chefer måste manuellt beställa registrering av tilldelning och borttag av behörigheter för medarbetare	Automatiserade processer som reducerar administration för verksamheter och säkerställa kvalitet på registrering av nödvändig information	HR-system Heroma	Frigör tid och energi som kan användas mer värdeskapande för invånare. Ökande kvalitet.	Kr 110 000	Kr 110 000
Manuell registrering av organisationsinformation för att påbörja hantering av tillbud och arbetsskador på arbetsplatsen med IA-systemet					
Chefer måste manuellt beställa filstruktur och delade brevlådor för medarbetare					
				Kr 394 950	Kr 659 750

Ett axplock fångad potential

– mindre administration för verksamheter

- Medarbetare får åtkomst till rätt saker i rätt tid och mindre administration för chefer och administratörer
- Undvika manuell registrering av organisationsinformation för att påbörja hantering av tillbud och arbetsskador på arbetsplatsen med IA-systemet
- Minimera manuell registrering av organisationsinformation för att uppnå automatisk tilldelning och borttag av behörigheter samt förenklad användning
 - Combine - omsorgsförvaltningen och medborgarförvaltningen
 - Speedadmin – kulturskolan
 - Prorenata – elevhälsan
 - Varbi - HR och för de som rekryterar
 - Sysarb – HR
 - Bilpoolen – Medarbetare i alla verksamheter
 - Infracontrol – Alla som behöver felanmäla till fastigheter
- Reducera behov för att chefer ska beställa behörigheter hos IT
 - Filstruktur
 - Delade brevlådor

Ett axplock fångad potential

- automation

- Uppdatering av intern telefonkatalog och adressbok i outlook
- Skapande av e-postsignatur
- Användaruppgifter hämtas automatisk för interna e-tjänster (och även för ett nytt ärendehanteringssystem)
- Skapande av medlemmar i team i Microsoft teams
- Mer relevant informationsdistribution via Nettan till medarbetare och chefer kopplat till verksamhet, roll eller arbetsplats
- Bättre kvalitet i fakturering av utskrifter från skrivare baserat på vart i organisationen användaren arbetar

Förbereda för datadriven utveckling och beslutsstöd via centralt datalager

- Flera APIer från HR-system för att gå mot målbild
- Kr 6000/månad dvs en årskostnad kr 72 000 + indexreglering uppskattningsvis från 2027
- Inte inkluderat i denna ansökan

Finansieringsbehov 2026 förändringsledning och HR-program

171

Kostnadsområdet	Kostnad	Finansierings- behov 2026
Förändringsledning	Deltagelseavgift för 25 personer Addas grundkurs	Kr 198 000
HR-program	Deltagelsesavgift för hela HR	Kr 126 500
Total kostnad förändringsledning och HR-program digitalisering		Kr 324 500

Förändringsledning Adda i 2026

29 jan 2026 - 16 apr 2026	 Utbildningen hålls digitalt	 10:00 - 12:00	 Platser kvar
14 apr 2026 - 09 juni 2026	 Utbildningen hålls digitalt	 10:00 - 12:00	 Platser kvar

5 träffar – självstudier, distans

HR-program för välfärdens digitalisering

- För dig som är anställd i offentlig sektor och jobbar inom HR, till exempel som HR-chef/-direktör, HR-partner, HR-strateg, HR-konsult eller liknande.
- Kr 11 500/deltagare
- 5 träffar a 2,5 t + självstudier, distans
- 17 mars – 12 maj 2025
- HR-program för välfärdens digitalisering

Ansökan innovationspotten 2026

Kostnadsområdet	Kostnad	Finansieringsbehov 2026
Nya behov kopplat till HR-system	Årliga licenskostnad	Kr 394 950
Total kostnad förändringsledning och HR-program digitalisering	Deltagelsesavgifter	Kr 324 500
Ansökan finansiering från innovationspotten 2026		Kr 719 450

I tillägg årlig finansieringsbehov kr 659 750 från och med 2027 hänskjuts till budgetberedningen.

Kommunledningsförvaltningen
KS.2025.783

Region Jönköpings Län

Yttrande över förslag till trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Ärendebeskrivning

Region Hallands trafikförsörjningsprogram har genomgått en revidering och har skickats på remiss. Programperioden för det reviderade trafikförsörjningsprogrammet är 2026-2030 med långsiktig utblick till mot 2050. Värnamo kommun har fått förslaget till trafikförsörjningsprogram på remiss.

Sammanfattning av förslaget

Region Halland är regional kollektivtrafikmyndighet. Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har ansvar för den allmänna kollektivtrafiken och för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. I förslaget till trafikförsörjningsprogram skriver Halland att det långsiktiga målet för kollektivtrafiken är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet utgör en övergripande ambition för kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen. Det kortsiktiga målet är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt

Synpunkter på förslaget till trafikförsörjningsprogram

Värnamo kommun i sina remissyttranden över Trafikförsörjningsprogram och Regional transportplan för region Jönköpings län samt i sitt yttrande över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen poängterat vikten av järnvägsförbindelsen mellan Nässjö/Jönköping-Värnamo till Halmstad. Värnamo kommun anser att järnvägssträckan Halmstad-Nässjö (HNJ) är strategiskt viktig då den knyter ihop region Jönköping med hamnen i Halmstad. HNJ är också viktig för

PostadressKommunledningsförvaltningen
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

persontrafik då den ger möjlighet till arbets- och fritidsresor samt resor till och från högskolan i Halmstad.

Det investeringsprojekt som är pågående med elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på järnvägssträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö behöver få en fortsättning på sträckan Värnamo-Halmstad. Det är därför bra att region Halland har som målsättning att på sikt reducera restiden till 90 minuter på sträckan Halmstad-Värnamo. För att nå detta är det viktigt att även Region Halland lyfter behovet av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på sträckan Halmstad-Värnamo i den regionala infrastrukturplanen för Halland och lyfter behovet i det förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen som nu är ute på remiss.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta förvaltningens skrivelse som eget yttrande över Region Hallands förslag till Trafikförsörjningsprogram perioden 2026-2030.

I tjänsten

Conny Eskilson
Kvalificerad utredare

§ 411 Dnr: KS.2025.783

Region Hallands remiss av trafikförsörjningsprogram 2026-2030

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar
att remittera ärendet till kommunledningsförvaltningen för yttrande
senast den 4 december 2025.

Ärendebeskrivning

Region Halland har skickat ut förslag på
Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030 på remiss. Kommunen
ges möjlighet att lämna synpunkter senast 14 januari 2026.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att ärendet remitteras till
kommunledningsförvaltningen för yttrande senast den 4
december 2025.

Beslut skickas till:
Kommunledningsförvaltningen

Datum
2025-09-18

Diarienummer
RS230670

Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

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

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

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

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

Programmets innehåll

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

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

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

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

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

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

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

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

Praktisk information

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

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

Remissversionen av nytt trafikförsörjningsprogram finns på:

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

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

Remissinstanser

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

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

Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030



Innehållsförteckning

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

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

1 Bakgrund och ramverk

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

1.1 Organisation, uppdrag och styrdokument

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

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

Region Halland

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

Regional kollektivtrafikmyndighet

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Regional fysisk plan

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

Strategi för hållbar tillväxt

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram

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

Kommersiell kollektivtrafik

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

Allmän trafikplikt

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

Hallandstrafiken

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

Kollektivtrafikplan

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

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

Samarbete för utveckling av kollektivtrafiken

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

Trafikverket

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

Kommunerna i Halland

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

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

Angränsande regioner

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

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

Regionsamverkan Sydsverige

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

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

Greater Copenhagen och STRING

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

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

1.2 Kollektivtrafiklagen - 2 kap. Regional kollektivtrafik

Kollektivtrafiklagen i sammandrag

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

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

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

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

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

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

Övriga uppgifter för den regionala kollektivtrafikmyndigheten

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

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

Närmare om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram

10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av:

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

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

2 Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik

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

2.1 Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland

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

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

Framgångsfaktorer

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

Förkorta restider

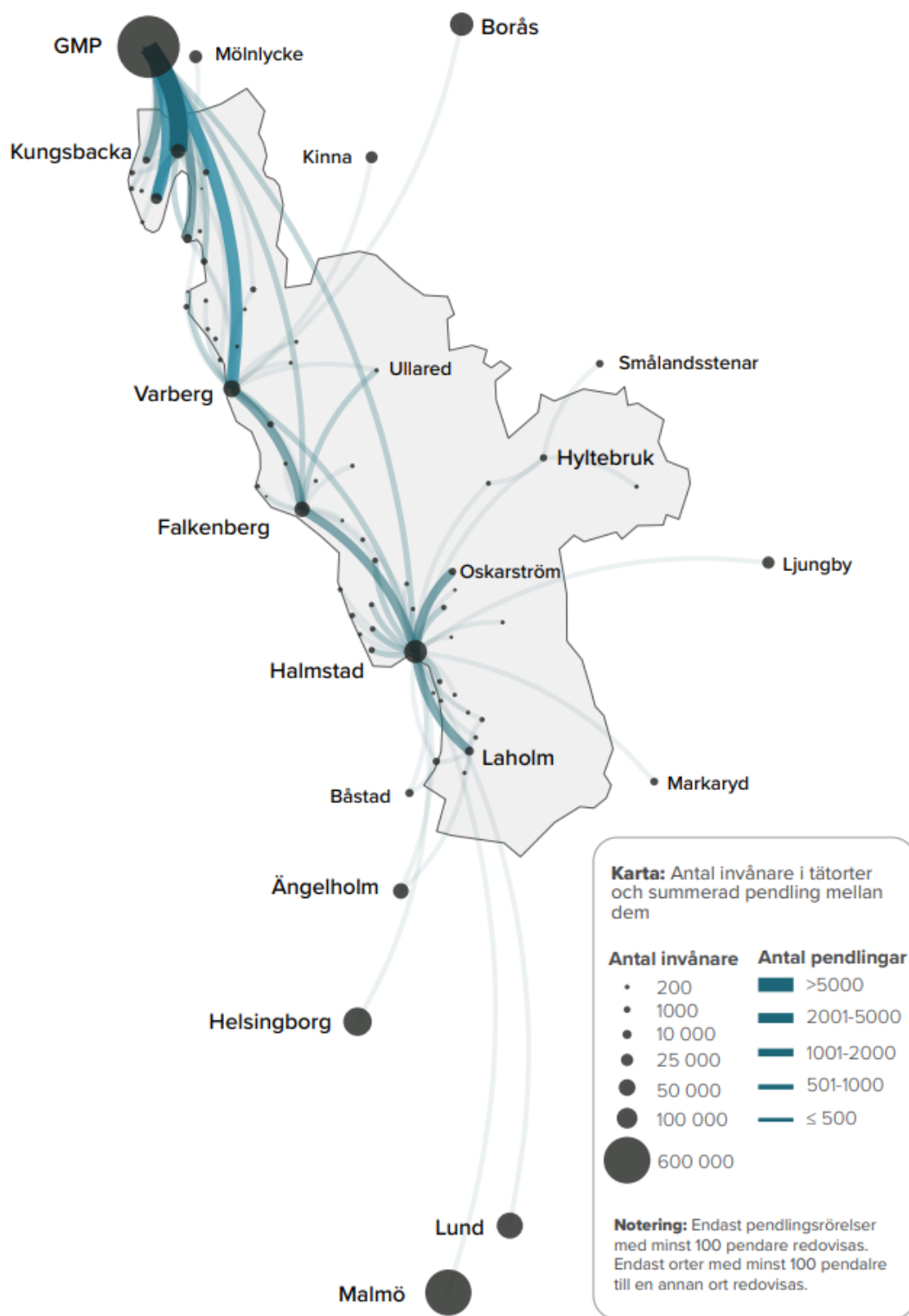
För att skapa goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i Halland är det viktigt att förkorta restiderna. Åtgärder i infrastrukturen för ökad framkomlighet

och kapacitet, eller översyn av uppehållsbilder och körsträckor är sätt på vilka detta kan åstadkommas. I det löpande arbetet behöver en större andel av resandet flyttas över till kollektivtrafik, gång och cykel i strävan mot ett hållbart och mer yteffektivt transportsystem.

Hallands geografi möjliggör för korta restider mellan orterna längs kusten och inlandet och har historiskt inneburit att arbetsmarknaderna vuxit. Länet är flerkärnt med Halmstad och Varberg som regionala tillväxtmotorer, Falkenberg och Kungsbacka som regionala kärnor samt Laholm och Hylte som lokala kärnor. Den starka tillväxten i Halland har historiskt fördelats mellan flera orter snarare än koncentrerats till en dominerande kärna. Geografin präglas av starka funktionella samband på flera nivåer och regionen är en del av flera lokala och regionala arbets-, bostads- och studiemarknader.

De största pendlingsströmmarna inom länet löper i nord-sydlig riktning mellan de regionala kärnorna längs kusten och mellan de regionala kärnorna och deras omland. I de östra delarna av regionen sker pendling dels till kuststäderna, dels till större arbetsmarknader inåt landet. De länsöverskridande pendlingsströmmarna går i huvudsak norrut till Göteborgs och Mölndals kommuner. Arbetspendlingen över Hallands norra länsgräns är den näst största regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige och medför att en stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Söderut är flödena inte lika stora. Mellan södra Halland och nordvästra Skåne finns det däremot potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan orterna. Resandet över länsgränserna

mot Smålandslänen och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning.



Figur 1. Inomregionala och mellanregionala pendlingsflöden. GMP avser Göteborg, Mölndal, Partille.

För att hela Halland ska kunna fortsätta växa är det viktigt att arbetsmarknaderna både inom Halland och i angränsande regioner fortsätter att tillgängliggöras för så många som möjligt. Snabba och hållbara transporter med ett utbud som motsvarar resbehovet i Halland är därför en grundförutsättning för den halländska utvecklingen. Det behövs även information om vilket utbud som faktiskt erbjuds. Här blir marknads- och informationsinsatser gentemot resenärerna viktiga att genomföra. Kommande år behöver tågtrafiken på Västkustbanan och kollektivtrafiken som förbinder kusten med inlandet utvecklas för att korta ner restider och öka dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Enkelhet, tillgänglighet och trygghet

När kollektivtrafiken utvecklas och blir tillgänglig för fler ökar tillgången till arbete, studier, nöjen, fritidsaktiviteter, rekreation samt offentlig- och privat service. Kollektivtrafiken kan på så sätt skapa förutsättningar för integration genom att minska sociala och fysiska barriärer för socioekonomiskt sårbara grupper, samtidigt som den kan skapa en rättvisare tillgänglighet då barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar kan nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning för sin mobilitet. Vidare kan en utvecklad och attraktiv kollektivtrafik bidra till ett ökat resande inom de socioekonomiskt starka grupperna som i mindre utsträckning nyttjar kollektivtrafiken i jämförelse.

Genom att arbeta för enkelhet, trygghet och tillgänglighet skapas en attraktiv och inkluderande kollektivtrafik. Det innebär tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer, tydliga och enkla resevillkor, ännu bättre komfort i fordonen, ett gemensamt användarvänligt biljettsystem med grannlänen samt att tillskapa upplysta och trygga hållplatser för resenärerna. Även trafiksäkra och upplysta gång- och cykelvägar till och från hållplatserna utgör ett viktigt led i arbetet med en attraktiv kollektivtrafik. Viktigt är också tillskapandet av parkeringar för cykel och bil i anslutning till välplanerade bytespunkter på landsbygden. Det ger invånarna bättre möjligheter att kunna resa med kollektivtrafiken till arbete, studier, service, kultur- och fritidsaktiviteter som ofta är koncentrerade till större tätorter.

I Halland väntas grupperna barn och unga samt personer äldre än 65 år att öka i snabbare takt än antalet personer i arbetsför ålder. Redan idag utgör grupperna en stor del av befolkningen i länet. Gruppen i åldern 80+ år väntas samtidigt fördubblas fram till 2050. Detta kan medföra ett ökat behov av kollektivtrafik och infrastruktur som är anpassad och tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättningar. Det ökar behovet av tydliga målsättningar och strategier för den anpassade kollektivtrafiken och behovet av en anpassad och en för alla tillgänglig allmän kollektivtrafik.

Infrastrukturinvesteringar

Att det finns tillräckligt med kapacitet i järnvägssystemet och att kollektivtrafiken har god framkomlighet i länets tätorter är viktigt för Hallands utveckling och för kollektivtrafikens attraktivitet. Under en längre tid har en investeringsskuld byggts

upp för transportinfrastrukturen. Samhällsförändringar kopplat till demografi, klimat, digitalisering och beredskap leder till ökade krav på den fysiska infrastrukturen. Behovet av infrastrukturinvesteringar är därför stort och kommer att vara så även framöver. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, särskilt på Väst kustbanan, men även i andra delar av trafiksystemet.

Att Halland växer gör att mängden trafik i länets tätorter ökar och belastar vägnätens kapacitet. Infrastrukturinsatser i gaturummet som innebär att kollektivtrafikens restider prioriteras är viktigt för att öka dess framkomlighet. En god och fortsatt förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken skapar förutsättningar för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. För att stärka det hållbara resandet i stort är det viktigt att även främja gång- och cykeltrafiken. I detta sammanhang är trafiksäkerheten en betydelsefull faktor att ta hänsyn till. Placeringen av hållplatser och de anslutande vägarna för gång- och cykeltrafik måste planeras och utformas på ett trafiksäkert sätt. Faktorer som omgivande fordons hastigheter, trafiktäthet, utrymme och belysning behöver därutöver beaktas. Infrastruktur i form av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister utgör åtgärder som kan öka färdslagets attraktivitet och underlätta det kombinerade resandet med kollektivtrafiken.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken och dess infrastruktur behöver ske i samverkande former och samplaneras gemensamt mellan Trafikverket, Region Halland, grannregionerna och kommunerna.

Hela resan-perspektivet

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken och få fler att välja den för hela eller delar av sina resor behöver den ses utifrån ett Hela resan-perspektiv. Planeringen behöver inriktas på att skapa lösningar och goda förutsättningar för resenärerna att kombinera olika färdmedel. Genom att kollektivtrafiken kompletteras med andra färdmedel kan upptagningsområdet för kollektivtrafiken öka och restiderna från dörr till dörr minska i såväl städer som på landsbygden. Åtgärder som kan främja kombinationsresor utgörs bland annat av trygga och säkra pendlarparkeringar för bil och cykel vid kollektivtrafikens bytespunkter, god anslutning till bytespunkter genom gång- och cykelstråk och utveckling av digitala verktyg för att underlätta byten mellan färdslag. Pendlarparkeringar för bil blir särskilt viktigt vid bytespunkter på landsbygden då behovet av bilen som transportmedel är större i länets glesare geografier. Möjligheten att kombinera olika färdmedel utifrån behov kan föra med sig att hela eller delar av resan kan ske med ett hållbart transportmedel.

En styrka som kollektivtrafiken har är möjligheten för resenären att nyttja restiden till annat, exempelvis till att arbeta och studera. Att resenärer har en fullt fungerande uppkoppling ombord på kollektivtrafikens fordon är en viktig del i att göra kollektivtrafiken attraktiv. I dagens flexibla arbetsliv där fler helt eller delvis arbetar

på distans och många pendlar längre avstånd blir en god uppkoppling ett attraktivt erbjudande från kollektivtrafiken och ett led i att stärka hela resan.

Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB)

Kollektivtrafik är inte bara en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutveckling. Genom att väga in kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringen kan både kollektivtrafikens attraktions- och konkurrenskraft och invånarnas närhet till olika samhällsfunktioner öka. Ett sätt att sammanföra kollektivtrafiken och bebyggelseplanering är att fokusera på KOB och använda den halländska samplaneringsmodellen för att åstadkomma en sådan utveckling. KOB innebär att skapa en tätare och mer stadsmässig bebyggelse kring kollektivtrafikens noder och stråk för att få fler att välja kollektivtrafiken. Genom att förtäta och blanda bostadsbebyggelse, arbetsplatser, servicefunktioner och grönområden ges invånarna närhet till olika aktiviteter och fler ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken.

Ett acceptabelt avstånd till kollektivtrafikens hållplatser i tätorterna är cirka 400 meter och utanför tätorterna cirka 2 kilometer. Av befolkningen i Hallands tätorter har cirka 79 procent tillgång till en kollektivtrafikstation eller hållplats från sina bostäder. Utanför tätort är motsvarande siffra 62 procent. Det är en relativt låg andel jämfört med riket och Halland placerar sig under medianen för riket som helhet. Här krävs bland annat en samplanering som främjar förtätning runt tågstationer, utvecklingen av attraktiva bytespunkter i strategiska kollektivtrafiknoderna på landsbygden och sammanhängande bebyggelse i kollektivtrafikstråken.

Nybyggnation av bostäder i närheten av kollektivtrafikens noder och stråk skapar ett ökat underlag för kollektivtrafiken vilket i sin tur kan motivera ytterligare satsningar på kollektivtrafiken. Vetskapen om var i Halland det kommer att gå kollektivtrafik utgör ett viktigt planeringsunderlag i den kommunala översiktsplaneringen. Kollektivtrafikstråken i detta program kan också ge en hänvisning till vad som behövs i form av nybyggnation och ökat befolkningsunderlag för att nya områden eller stråk ska klassas som kollektivtrafikstråk. Det kan på sikt leda till ett ökat utbud av kollektivtrafik.

2.2 Kollektivtrafik som ett medel att uppnå samhällsnyttor

Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, studier, fritidsaktiviteter och service. Genom att utveckla kollektivtrafiken i linje med framgångsfaktorerna som beskrivits ovan skapas förutsättningar att uppnå flertalet samhällsnyttor till gagn för invånarna.

En väl utvecklad kollektivtrafik kan exempelvis bidra till att vidga arbetsmarknadsregionerna, yteffektivisera transportsystemet, förbättra folkhälsan och minska klimatutsläppen. Men för att uppnå samhällsnyttor behöver

kollektivtrafiken också samplaneras tillsammans med andra områden i samhällsplaneringen.

Yteffektivare transportsystem

I städer kan ett ökat kollektivtrafikresande ge tydliga fördelar. Kollektivtrafiken är betydligt mer yteffektiv och kapacitetsstark än biltrafiken. Genom att öka kollektivtrafikens framkomlighet och få fler att nyttja den som sitt transportmedel frigörs ytor i stadsrummet som kan omvandlas till mer trivsamma, tillgängliga och säkra trafikmiljöer. Ett transportsystem med större kapacitet för de hållbara färdmedlen skapar förutsättningar för ett Halland som är mer anpassat för människan, mer jämlikt och mer tillgängligt.

Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt för att kunna möta demografiska förändringar, urbanisering och hållbarhetsutmaningar. Det innebär att fler av Hallands invånare kommer att behöva åka kollektivt, cykla eller gå. Bilen kommer fortsatt ha en roll i transportsystemet och ska ges förutsättningar där den behövs. Däremot kommer trängsel- och bullerproblematik kvarstå i städerna om inte fler väljer de yteffektiva färdmedlen. Fortsatt utveckling av transportalternativen blir därför viktigt. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

Förbättrad jämställdhet och ökad tillgänglighet för sårbara grupper

Den ökade tillgängligheten blir särskilt viktigt för sårbara grupper såsom barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Barn är i större utsträckning beroende av kollektivtrafiken eller av att resa ihop med en vuxen för att ta sig till skola, service och aktiviteter. Om den vuxnes möjlighet att resa kollektivt ökar gör även barnens möjligheter det. Äldre och personer med funktionsnedsättning är på samma sätt beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande. En förbättrad kollektivtrafik kan samtidigt öka jämställdheten mellan kvinnor och män vad gäller tillgänglighet till olika aktiviteter i samhället. Resmönster skiljer sig åt mellan könen, särskilt valet av färdmedel och reslängden. Män väljer gärna bil och flyg. Kvinnor tenderar att i högre utsträckning använda kollektivtrafiken för kortare resor. Därutöver har fler kvinnor än män kollektivtrafiken som sitt enda resalternativ och skulle därför få en förbättrad tillgänglighet om kollektivtrafiken får en bättre framkomlighet.

Bättre folkhälsa

För samhället är stora kostnader och vinster kopplade till folkhälsan. Fysisk aktivitet från cykel, gång samt förflyttningar till och från kollektivtrafik medför en positiv folkhälsoeffekt. Genom att få fler av Hallands invånare att nyttja kollektivtrafiken och andra hållbara transportmedel för sina vardagsresor kan folkhälsan påverkas positivt. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer regelbundet jämfört med bilister. Därigenom bidrar ett ökat kollektivtrafikresande till människors vardagsmotion när fysisk rörelse blir en naturlig del av hela resan. Vidare minskar exponeringen för buller och luftföroreningar om en större andel av invånarnas resor

sker med kapacitetsstarka och hållbara transportalternativ så som kollektivtrafik, gång och cykel.

Minskade klimatutsläpp från transporter

Kollektivtrafiken är avgörande för att minska klimatpåverkan från transportsystemet. Den Halländska transportsektorn står för en stor del av regionens koldioxidutsläpp. Samtidigt har den snabba befolkningstillväxten ökat trafikmängden. Trots minskade utsläpp från personbilar är nivåerna fortfarande höga jämfört med andra regioner. I Halland drivs kollektivtrafiken till 99,5% med fossilfria drivmedel. Genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv kan den bidra till ett hållbart transportsystem med minskade utsläpp. Elektrifiering av personbilsflottan kommer inte räcka för att hinna ersätta bensin- och diesebilarna i tillräcklig utsträckning och kunna nå klimatmålen till 2030. Därför behöver en större andel av resorna ske med hållbara och kapacitetsstarka alternativ där så är möjligt.

Vidgade arbetsmarknadsregioner

En utbyggd och effektiv kollektivtrafik som är attraktiv att använda gör det möjligt för människor att förflytta sig snabbare och längre sträckor. Därigenom bidrar kollektivtrafiken till att vidga arbetsmarknader så att människor kan nå fler arbetsplatser. Samtidigt underlättar den för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Resultatet av en sådan utveckling är i förlängningen ökad produktivitet, sysselsättning och tillväxt. När människor får fler arbetsplatser att välja mellan uppstår en matchningseffekt mellan arbetstagare och arbetsgivare som gör arbetsplatser mer produktiva och genomsnittslönen högre än om människor hade haft tillgång till färre arbetsplatser. Effekten gynnar särskilt grupper i samhället som har en svagare ställning på arbetsmarknaden. Dessutom kan en sådan utveckling öka kommunernas, regionernas och statens skatteintäkter.

3 Mål och vision – Halland bästa livsplatsen

Detta kapitel beskriver ett urval av mål och riktlinjer som har bäring på ramverket för programmet. Mot bakgrund av ramverket har strategiska mål för kollektivtrafiken arbetats fram.

3.1 Globala och nationella mål med bäring på Trafikförsörjningsprogrammet

Transportpolitiska målen

Kollektivtrafiklagen bygger på nationella transportpolitiska mål. Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet. *Funktionsmålet*- innebär att

transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. *Hänsynsmålet*- innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att kollektivtrafiksystemet i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa.

Agenda 2030

Trafikförsörjningsprogrammet ska också bidra till att uppnå de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030. Agenda 2030 innehåller 17 mål som lyfter behovet av att se hur sociala, ekologiska och ekonomiska frågor hänger samman. Hur vi planerar, bygger och utvecklar våra städer och samhällen påverkar i stor utsträckning ett stort antal delmål i Agenda 2030 där kollektivtrafiken har en viktig roll.

Svenska miljömål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål med preciseringar samt etappmål. Där ingår även Generationsmålet. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den också kallas, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Konventionen innehåller 54 rättigheter (artiklar) Som barn räknas varje människa under 18 år. Barnkonventionen är svensk lag sedan 1 januari 2020. Eftersom barn inte alltid har möjlighet att påverka var de vistas, är det viktigt att samhällsplaneringen tar hänsyn till deras behov.

3.2 Kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen

Halland är en växande region med en flerkärnig ortstruktur och med starka funktionella samband både inom och utanför länets gränser. Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för att knyta samman arbetsmarknader, utbildningsmöjligheter och samhällsservice. Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafiken har en viktig roll för att nå visionen i den regionala utvecklingsstrategin: *Halland bästa livsplatsen*.

Koppling till Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Strategi för Hållbar tillväxt

Trafikförsörjningsprogrammets mål och inriktning är nära kopplade till Hallands regionala utvecklingsstrategi (RUS) och Strategi för Hållbar tillväxt. RUS betonar

vikten av hållbar samhällsutveckling med minskad klimatpåverkan och god tillgänglighet i hela regionen. Genom att utgå från RUS och Strategi för Hållbar tillväxt i utvecklingen av kollektivtrafiken säkerställs att kollektivtrafiken stödjer regionens långsiktiga ambitioner inom bland annat näringslivsutveckling, attraktiva livsmiljöer och omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

Koppling till Regional fysisk plan Halland 2050* (RFP)

**Regional fysisk plan för Halland är under framtagande. Beslut om antagande är planerat i juni 2026. Trafikförsörjningsprogrammet revideras parallellt med att Regional fysisk plan tas fram. I samband med detta är det viktigt att säkerställa kopplingen mellan de båda dokumenten i remissförfarandet.*

Den Regionala Fysiska Planen pekar i målområde 1 ut att Halland ska vara en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. För att uppnå detta krävs ett transportsystem som är robust, sammanlänkat och hållbart - där kollektivtrafiken är ett centralt verktyg. Kollektivtrafiken ska bidra till ökad tillgänglighet, minskad sårbarhet och möjliggöra att invånare kan välja hållbara resor.

Regional Fysisk Plan lyfter i målområde 2 vikten av en flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer. För att uppnå detta krävs en samordnad planering där bebyggelse lokaliseras på ett sätt som stärker kollektivtrafikens förutsättningar. Genom kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering kan kollektivtrafikens konkurrenskraft öka samtidigt som klimatpåverkan minskar. Det innebär att nya bostäder, verksamheter och samhällsfunktioner lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och mobilitets/kollektivtrafiknoder. Detta stärker kopplingen mellan kollektivtrafikförsörjning och fysisk planering och bidrar till en sammanhållen, flerkärnig regional struktur.

Jämlika livsmiljöer, folkhälsa och delaktighet

Regional fysisk plan tydliggör fyra grupper i samhället att ha extra fokus på i samhällsplaneringen: barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Oavsett behov, förutsättningar och boendeplats ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Goda hälsovanor grundas under uppväxten. Satsningar på uppväxtmiljöer som främjar fysisk aktivitet för barn och unga gynnar även vardagsrörelser för vuxna och äldre. Skapas bra miljöer för vardagsrörelse kommer det att påverka folkhälsan. Vid all form av planering är det också viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs.

3.3 Målstruktur för Trafikförsörjningsprogram

Med utgångspunkt i globala, nationella och regionala mål har en målstruktur arbetats fram. Målstrukturen i Trafikförsörjningsprogrammet bygger på en logisk kedja från långsiktig vision till mer konkreta och uppföljningsbara delmål. Målen nedan hanterar den allmänna kollektivtrafiken. Mål för den anpassade kollektivtrafiken beskrivs i kapitel 8.

Det långsiktiga målet:

Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

Målet uttrycker den övergripande ambitionen för programmets roll i samhällsutvecklingen. Detta mål är starkt kopplat till RUS och Regional fysisk plan.

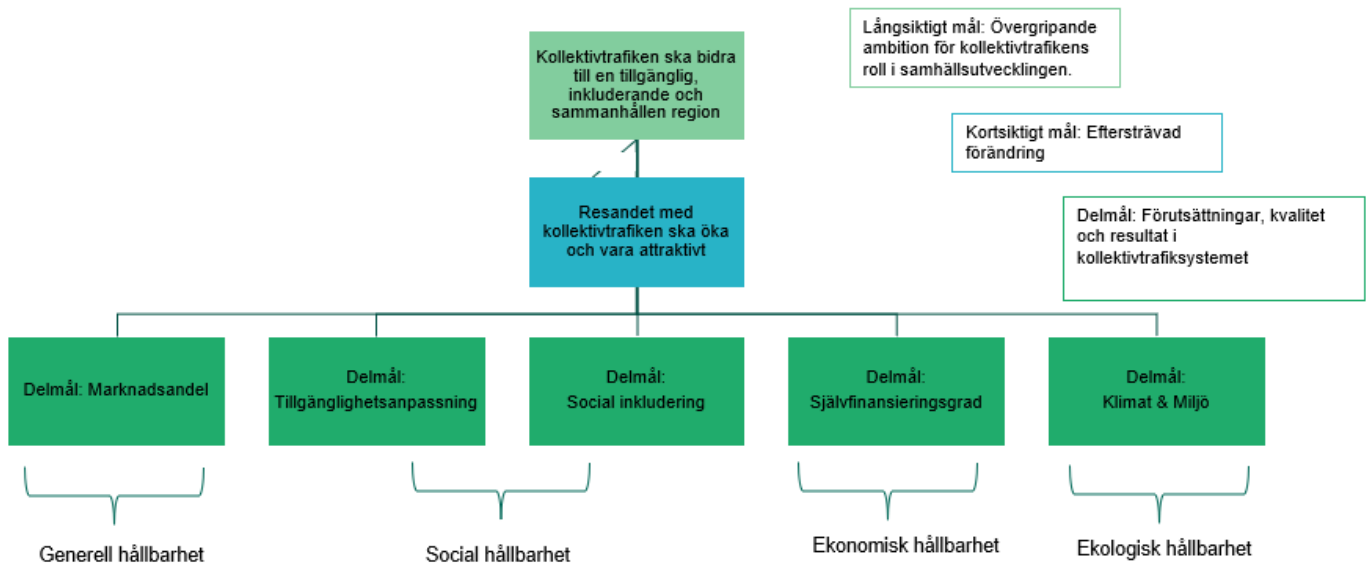
För att uppnå det långsiktiga målet krävs ett förändrat resmönster där fler väljer kollektivtrafik. Därför har ett kortsiktigt mål formulerats.

Kortsiktigt mål:

Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt.

De mätbara delmålen bryter sedan ner denna utveckling i specifika insatsområden. Delmålen är både kvantitativa och kvalitativa och fungerar som verktyg för att systematiskt följa upp och styra utvecklingen mot det kortsiktiga och långsiktiga målet. Dessa delmål är inte isolerade utan samverkar.

På så sätt skapas en strategisk röd tråd genom målstrukturen: från vision och övergripande ambition (långsiktigt mål), till eftersträvad förändring (kortsiktigt mål), till konkreta, uppföljningsbara delmål som fokuserar på förutsättningar, kvalitet och resultat i kollektivtrafiksystemet. Enligt lag om kollektivtrafik ska Trafikförsörjningsprogrammet följas upp årligen. Denna uppföljning görs som en del av regionala styrdokumentens uppföljning. Nedan beskrivs förutsättningar för måluppfyllelse för marknadsandelsmålet. I tabell 2 presenteras uppföljning inkluderat övriga delmål.



Figur 2 Schematisk bild över trafikförsörjningsprogrammets målstruktur.

3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel:

-Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna)

Förutsättningar för måluppfyllelse om marknadsandel 30% år 2050

Marknadsandelen för kollektivtrafik definieras som andelen resor med kollektivtrafik i förhållande till samtliga motoriserade resor i länet. Detta nyckeltal påverkas av två huvudfaktorer: antal kollektivtrafikresor och totalt antal motoriserade resor (kollektivtrafik plus privata motorfordon).

Marknadsandelen kan förändras även om antalet kollektivtrafikresor förblir oförändrat eftersom den påverkas av hur bilresandet utvecklas. Exempelvis om fler börjar gå och cykla i stället för att köra bil minskar antalet motoriserade resor medan kollektivtrafikresandet kan förbli konstant – vilket ger en högre marknadsandel för kollektivtrafiken.

För att nå målet krävs samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Marknadsandelsmålet bör därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en transporteffektiv och hållbar utveckling. Målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30% år 2050 är ett ambitiöst men nåbart mål som ligger i linje med nationella och regionala transport- och miljömål.

Idag görs ungefär 19 miljoner påstigningar i Hallands kollektivtrafik, vilket motsvarar en marknadsandel på 16,2 procent av alla motoriserade resor. Målet är att öka denna andel till 30 procent år 2050, med etappmål på 20 procent till 2030 och 25 procent till 2040.

Till 2050 förväntas Hallands befolkning öka med cirka 40 000 invånare. Om dagens resmönster kvarstår kommer det totala antalet motoriserade resor öka proportionellt med befolkningstillväxten. För att nå målet om 30 procents marknadsandel behöver kollektivtrafikresandet mer än fördubblas från dagens nivå. Samtidigt skulle bilresandet behöva minska något jämfört med nuläget.

Detta är endast ett scenario baserat på dagens förhållanden. Framtida förändringar i resmönster, demografisk sammansättning, bosättningsmönster och teknisk utveckling kommer att påverka det faktiska utfallet. Målet innebär en inriktning mot att kollektivtrafiken behöver vara ett förstahandsval i vardagsresandet, särskilt i de starka stråken, regionala tillväxtmotorerna och kärnorna. Men också att det görs åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet i tillväxtmotorer och kärnor.

Tabell 1. Graf över möjlig utveckling av kollektivtrafikens marknadsandel fram till 2050, med etappmål 2030 och 2040.



3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet

Social hållbarhet

Det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Det är också

viktigt att planera för en tillgänglighet som ska främja en god och jämlik hälsa. Det innebär att få tillgång till kultur, natur, idrott, utbildningar och arbetsmarknaden på jämlika villkor. En välplanerad kollektivtrafik behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter. Utbudet av kollektivtrafik skiljer sig åt i länet men grundläggande resmöjligheter ska erbjudas alla invånarna i Halland. Utifrån tillgången till kollektivtrafiken måste både markanvändningen och transportsystemet samspela. För att människor ska välja ett kollektivt färdssätt i stället för bilen krävs därför god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång avses både fysisk närhet till en station och avgångar som svarar mot resbehoven.

Det är viktigt att inom varje område av kollektivtrafikens utformning beakta olika perspektiv och hur lösningar och beslut kan påverka olika grupper i samhället. Det kan handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet. För att möjliggöra detta är det viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs. Det är viktigt att Kollektivtrafikmyndigheten fortsätter att verka för att, så långt som det är möjligt, tillgänglighetsanpassa den kommersiella kollektivtrafiken.

Delmål tillgänglighetsanpassning:

- Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030.¹
- Samtliga hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030 med en långsiktig ambition att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats.
- Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade.

Delmål social inkludering:

- Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker.
- Beakta särskilt barn och ungas, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov.
- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka.

¹ En bedömning ska göras i nära dialog med berörda kommuner och samsyn ska gälla.

- Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka

Ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företagsekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken.

En välutbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten till arbetsplatser och service, vilket stärker arbetsmarknaden och främjar ekonomisk tillväxt. Detta är särskilt viktigt i växande regioner där en effektiv transportlösning är avgörande för hållbar utveckling.

Ökad efterfrågan på resor genererar fler avgångar och fler fordon, vilket leder till ökade driftkostnader. Samtidigt ökar antalet resenärer vilket möjliggör en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik. Behovet av en ökad budgetram ökar när fler väljer att resa med kollektivtrafiken. Detta förklaras av att drygt hälften av kollektivtrafikens kostnader belastar resenären och resterande hälft Region Halland.

Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat. Hallands kollektivtrafik ska ses som ett system där resbehoven är styrande. Målet att uppnå 55% procents självfinansieringsgrad handlar om hur mycket skattemedel Region Halland är beredd att satsa i kollektivtrafiksystemet.

Delmål Självfinansieringsgrad:

- Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafikkostnaderna.

Ekologisk hållbarhet

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll i att skapa ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Genom att erbjuda effektiva och miljövänliga transportalternativ bidrar kollektivtrafiken till att minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten. Kollektivtrafik kan transportera betydligt fler personer per ytenhet än biltrafik, vilket minskar trängsel och frigör utrymme i städerna. Detta möjliggör en mer effektiv användning av infrastrukturen och bidrar till en bättre stadsmiljö.

Genom att fler reser kollektivt minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar per personkilometer, vilket är avgörande för att nå klimatmålen och förbättra folkhälsan. Det förbättrar livskvaliteten för invånarna och skapar mer attraktiva livsmiljöer. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar

krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt motiverat att bedriva trafiken. För att förbättra resurs- och energieffektiviteten behöver därför beläggningen i fordonen inom den linjelagda kollektivtrafiken vara hög och framkomlighetsåtgärder i busstråk bör prioriteras i form av bussgator/filer, signalprioritering med mera.

Delmål klimat och miljö:

- Kollektivtrafikens ska vara fossilfri.
- Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.

Tabell 2. Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammets mål och delmål.

Nivå	Målformulering	Etappmål/Indikatorer	Uppföljning
Långsiktigt mål	Kollektivtrafiken bidrar till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region	Effektmål i uppföljning av Regional fysisk plan	Regional fysisk plan
Kortsiktigt mål	Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt	Resandeökning årligen, nöjd kundindex	Kollektivtrafikplan
Delmål: Marknadsandel	-Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna)	Kollektivtrafikbarometern	Regional fysisk plan Strategi för hållbar tillväxt Kollektivtrafikplan
Delmål: Tillgänglighetsanpassning	Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030.	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser	Kollektivtrafikplan, Hållplatsregister
	Hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn ska vara tillgänglighetsanpassade 2030	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser	Kollektivtrafikplan, Hållplatsregister
	Alla fordon ska vara tillgänglighetsanpassade	Tillgänglighetsstatus fordon	Kollektivtrafikplan,
Delmål: Självfinansieringsgrad	Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafik kostnaderna.	Självfinansieringsgrad,	Kollektivtrafikplan
Delmål: Klimat & Miljö	Kollektivtrafiken ska vara fossilfri	Utsläppsnivåer enligt fordonsdatabas FRIDA	Kollektivtrafikplan
	Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk	Dialog med kommunerna, Åtgärder för bussfiler, signalprioritering etc.	Kollektivtrafikplan
Delmål: social inkludering	Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
	Beakta särskilt barns, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov	Kvalitativa analyser, socialkonsekvensanalys	Trafikförsörjningsprogrammets revidering
	Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka	SCB-Andel nybyggnation i kollektivtrafiknära lägen.	Regional fysisk plan, Kollektivtrafikplan
	Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka	SCB	Regional fysisk plan, Kollektivtrafikplan

4 Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken – principer och riktlinjer

Detta kapitel beskriver strategi och principer för den allmänna kollektivtrafikens utveckling i riktning mot de mål som fastslagits i programmet.

4.1 Trafikeringsstrategi

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Strategin bidrar till det långsiktiga målet för kollektivtrafiken: Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region.

Västkustbanan har högst prioritet i det Halländska kollektivtrafiksystemet. Banans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling är identifierad i Regional fysisk plan för Halland. Utvecklingen av Västkustbanan är därför ett prioriterat område. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra.

TRAFIKERINGSSTRATEGI

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

4.2 Principer för trafikutveckling

Principerna för trafikutveckling beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas med grund i trafikeringsstrategin. Principerna är de samma för tåg, regionbuss och stadsbuss.

PRINCIPER FÖR TRAFIKUTVECKLING

- Resbehoven styr utvecklingen av kollektivtrafiken.
- Lågfrekvent resande.
- Grundläggande resmöjlighet.
- Snabba restider ska prioriteras i de starka stråken.
- Förenklat resande över länsgränser.
- Arbeta med marknads- och informationsinsatser.

Resbehov är styrande

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. Principen innebär att stråk och tider med stort resande prioriteras. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen vilket kopplar an till riktlinjerna för lågfrekvent resande. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Lågfrekvent resande

Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per busstur, ska vara föremål för översyn. Denna översyn ska beakta strukturen på dagens kollektivtrafik som ska ses som ett sammanhängande system. Indragningar eller omförflyttning av turer från linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken ska undvikas. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Vid införande av ny trafik tar det ofta något år innan resenärerna upptäcker de nya resmöjligheterna och detta ska tas i beaktande när analyser för lågfrekvent resande görs.

Grundläggande resmöjlighet

Alla invånare i Halland ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik. Som lägstanivå erbjuds ett basutbud av kollektivtrafiken som omfattar busstrafik, närtrafik och anropsstyrd trafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i landsbygden kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.

Snabba restider

För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Resan med kollektivtrafik som utförs med buss bör inte ta mer än 50 procent längre tid än med bil, det vill säga en restidskvot under 1,5 ska eftersträvas. För vissa relationer och trafikkoncept bör målsättningen vara högre än så. I tågtrafiken bör restiden vara 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil, det vill säga en restidskvot på 0,8 eller lägre. En förutsättning för att kunna sänka restiden är investeringar i infrastruktur, översyn av linjesträckningar och körvägar samt översyn av antalet uppehåll. Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i tätort är

cirka 400 meter och utanför tätort cirka 2 kilometer. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Förenklat resande över länsgränser

Att utveckla och förenkla kollektivtrafikresandet över länsgränser är en viktig del i att skapa ett mer hållbart och effektivt transportsystem för såväl Hallands invånare som för de invånare i grannregioner som reser in och ut i Halland. Genom att underlätta för människor att resa sömlöst och effektivt med kollektivtrafiken kan trängseln på vägarna minska, utsläppen reduceras och kollektivtrafiken göras mer attraktiv. Det stärker inte bara den regionala utvecklingen, utan bidrar också till en ökad tillgång till jobb, utbildning och fritidsmöjligheter, och främjar social integration genom att skapa ett mer sammanhållet och rättvist transportsystem.

Marknads-och informationsinsatser

En viktig aspekt är också att synliggöra kollektivtrafiken som ett attraktivt resalternativ. Det handlar om beteendepåverkan mobilitetsåtgärder som påverkar resebeteende och val av färdstätt. Syftet är att skapa en överflyttning till hållbara färdmedel så som gång, cykel och kollektivtrafik och öka kollektivtrafikens marknadsandel. Mobilitetsåtgärderna kan exempelvis vara kampanjer för att främja gång, cykel och kollektivtrafik, informationskampanjer, prova-på-erbjudanden med mera. Det handlar också om att förenkla köpflöden i Hallandstrafikens försäljningskanaler, samt att göra biljettsortimentet mer attraktivt.

4.3 Metod för trafikutveckling

Metoden för trafikutveckling har tagits fram i syfte att systematisera arbetssättet kring utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken med koppling till övergripande strategi och principerna för trafikutveckling. Metoden bygger på att resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Metoden ska bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft.

Metoden består av fyra steg vilka beskrivs nedan.

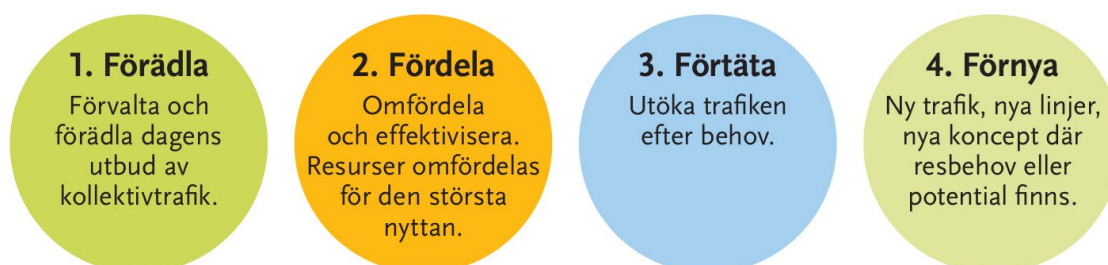
Förädla innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i större utsträckning. Till exempel kan marknads- och informationsinsatser genomföras för att visa på fördelarna med att åka kollektivt. Att justera avgångs- och ankomsttider, linjedragningar, förbättra omstigningsmöjligheter till andra linjer samt att öka enkelheten är sätt att öka relevansen av befintligt utbud, vilket är viktigt i detta första steg.

Fördela innebär att resurser omfördelas och linjer effektiviseras. Om arbetet med att förädla och förvalta inte ger resultat behöver resurser förflyttas från linjer med

långt resande till linjer som har en potential för ett ökat resande. Resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan och användningen bedöms vara större.

Förtäta innebär att utöka antalet turer. Här finns ett identifierat resbehov eller att linjen har en potential för ett ökat resande. Även här är marknads- och informationsinsatser en viktig del av trafikutvecklingen.

Förnya innebär att resbehov finns och att det finns utrymme för att utveckla och införa nya trafikeringskoncept för att ytterligare höja attraktiviteten. Det ska finnas en potential i att få fler att välja att åka kollektivt och fördelarna gentemot bilen ska vara stora. Detta steg är nära knutet till samhällsbyggande och infrastruktur och ska ses som ett ömsesidigt åtagande från väghållare och ägare av kollektivtrafiken. Vid större projekt bör avtal eller avsiktsförklaring tecknas mellan väghållare och ägare. Även i detta steg är behovet av marknads- och informationsinsatser stort.



4.4 Basutbud av kollektivtrafik

Utbudet av kollektivtrafik planeras utifrån principen om att resbehovet är styrande, det vill säga efterfrågan och resandepotential i olika områden, stråk och reserelationer. Områden med hög efterfrågan och stort resandeunderlag får ett större utbud med fler turer och linjer. I områden med lägre efterfrågan erbjuds färre resmöjligheter. Tillgängligheten säkerställs i form av ett grundutbud, ett så kallat *basutbud*. Som del av basutbudet erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik eller beställningstrafik.

Basutbudet och dess funktion

Basutbudet syftar till att ge alla invånare i Halland en basnivå av tillgänglighet med kollektivtrafik, vilket skapar en tydlighet kring vilken form av kollektivtrafik som kan förväntas i olika delar av regionen. Detta är särskilt viktigt för att främja ett inkluderande samhälle och möjliggöra för att kunna bo och leva även utanför de större orterna. Basutbudet omfattar busstrafik och anropsstyrd trafik, anpassat efter efterfrågan och de geografiska och demografiska förutsättningarna.

I områden med högre efterfrågan kan utbudet utöver basnivån anpassas och utökas för att möta invånarnas behov. Mindre orter belägna i stråken och mellan större orter kan också få ett högre utbud genom att dra nytta av stråkens övergripande tillgänglighet. Det förväntade utbudet i kollektivtrafikstråken avser den trafik som

Region Halland har ambitionen att upprätthålla en högre turtäthet för än vad som gäller för basutbudet. Detta beskrivs i kapitel 5 ”Kollektivtrafikstråk i Halland”. I stråk som går över länsgränser krävs samarbete och samfinansiering med andra regioner för att säkerställa en sammanhängande trafik. Oavsett dignitet eller storlek för ett område, och hur stort utbud av kollektivtrafiken som erbjuds, är det en förutsättning att vägarna är tillgängliga för bussar med trafik i båda riktningar och att vändmöjligheter finns.

Flexibilitet och resurseffektivitet

Kollektivtrafiken ska vara resurseffektiv, och majoriteten av invånarna ska ha möjlighet att använda den för sina arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Samtidigt ska det skapas resmöjligheter för andra ändamål, såsom fritids- och serviceärenden. Med fokus på funktionell geografi snarare än administrativ geografi ska utvecklingen av kollektivtrafik i Halland bidra till att förenkla resandet för invånarna och göra hållbara transporter tillgängliga för fler.

I nedanstående tabell beskrivs önskvärt trafikutbud utifrån invånarantal inom respektive tätort.

Tabell 3. Basutbud för orter utefter invånarantal. Antal turer/resmöjligheter per dag i båda riktningarna. Antal turer i stadstrafiken bestäms enligt efterfrågan samt stråk i stadstrafiken.

Tätort-inv.antal	Mån-fre	Lör	Sön
<300	Närtrafik/Anropsstyrd trafik	-	-
300–499	5	-	-
500–999	7	-	-
1000–2999	10	6	5
>3000	18	10	6

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning samt är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer. Det är av stor vikt att ha med ”hela resan”-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till bytespunkter oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Anslutande gång- och cykelvägar till kollektivtrafikens bytespunkter behöver vara trygga och utformas på ett trafiksäkert sätt. Goda möjligheter att kunna parkera cykel och bil bör i så stor utsträckning som möjligt finnas vid kollektivtrafikens bytespunkter för att underlätta hela resan.

För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken genom till exempel eget körfält eller signalljusprioritet får bättre framkomlighet än biltrafiken, ökar både konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafiken.

Framkomlighetsåtgärder är viktiga för att kunna implementera attraktiva kollektivtrafikkoncept så som Bus rapid transit (BRT). Konceptets grundidé är att försöka efterlikna spårtrafik. Det kännetecknas av dess fordonstyp, hög framkomlighet i stadsrummet, särskilt anpassad infrastruktur och säregen design. Införandet av BRT är ett sätt att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Busstrafikens hållplatser

Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Standarden på hållplatserna runt om i länet varierar men sammanfattningsvis kan det konstateras att den till vissa delar är god samtidigt som andra delar behöver förbättras. Fokus ligger på att i första hand förbättra de delar där nyttan är som störst. Hållplatshandboken beskriver att åtgärder ska prioriteras utifrån följande kriterier:

- Antal påstigande.
- Ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk.
- Trafiksäkerhet.

I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel för att bland annat förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Åtgärder på regionalt vägnät finansieras till 100 procent med medel från den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering upp till 50 procent för åtgärder på kommunalt vägnät. Åtgärderna för om- och nybyggnation av bytespunkter prioriteras i huvudsak till kollektivtrafikstråken.

Trafikförsörjningsprogrammet sätter följande mål för utbyggnaden av hållplatser och bytespunkter:

- Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. (En bedömning ska göras i nära dialog med berörda kommuner och samsyn ska gälla).
- Samtliga hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030, med en långsiktig ambition om att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats.

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga och trygga hållplatser, bytespunkter och stationer

utgör en viktig del i möjligheten för dessa grupper att åka med kollektivtrafiken. Hållplatserna och dess placering samt gångvägar till och från hållplatsen ska vara väl utformade och planerade på ett trafiksäkert sätt. Hållplatserna ska uppfattas som ljusa och inbjudande och inge trygghet för resenären, oavsett tid på dygnet. Fordon som trafikerar i den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade enligt de branschgemensamma rekommendationer som finns utarbetade. Utöver de branschgemensamma rekommendationerna kan ytterligare krav tillkomma och denna avvägning hanteras i kommande upphandling.

Region Halland har som mål att samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade. Utifrån ovanstående kriterier och målbild för utbyggnaden samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter kommer tillgänglighetsanpassning av hållplatser i regionbusstrafiken i första hand ske i de utpekade kollektivtrafikstråken. Anpassningen ska föregås av en behovsbedömning, vilket kan innebära att även enstaka hållplatser utanför stråken tillgänglighetsanpassas. För stadsbusstrafiken är utgångspunkten att tillgänglighetsanpassningen kommer ske i de utpekade lokala kollektivtrafikstråken. Undantag kan göras om samsyn nås ihop med berörd kommun. Kollektivtrafikstråken beskrivs i programmets kapitel 5.

Framkomlighet

Då principerna för utveckling av kollektivtrafiken i länet prioriterar minskad restid är trafikförändringar ibland avhängigt om- eller nybyggnation av hållplatser. Att räta ut och snabba upp linjer innebär att antalet hållplatser kan behöva minskas vilket också innebär att de kvarvarande hållplatserna blir viktigare då de får ett större upptagningsområde. Ökad framkomlighet och prioritet för busstrafiken är en identifierad framgångsfaktor för att stärka busstrafikens konkurrenskraft. Med framkomlighetsåtgärder kan punktligheten förbättras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.

Bus rapid transit (BRT)

BRT-konceptet handlar om att skapa ett högklassigt bussystem som kännetecknas av hög framkomlighet, god komfort, tydlighet, egen identitet samt har strukturbildande funktion. Grundidén är att försöka efterlikna spårtrafik utan att behöva bygga spårinfrastruktur. BRT omfattar en kombination av åtgärder inom infrastruktur, stadsplanering, fordonsutformning och informationsteknik. Det kan handla om infrastruktur i form av särskilda busskörfält eller bussgator och en

trafikering som används för att åstadkomma en snabb, pålitlig och attraktiv kollektivtrafik.

BRT-systemet ska ha gena linjesträckningar vilket ger en mjuk färd med få krängningar och sidoförflyttningar. Körvägen ska vara jämn och väl synlig i stadsmiljön. För att möjliggöra korta restider och ostörd färd är det viktigt att bussen ges prioritet genom exempelvis signalljusreglering och egna busskörfält. Det är av vikt att turtätheten är hög under stora delar av dygnet med relativt få stopp. Hållplatserna ska hålla en hög standard med till exempel pendlarparkering för cykel och bil, samt ha realtidsinformation. En förutsättning är också att hållplatserna har goda kopplingar till gång och cykel.

För de av stadsbusstrafikens lokala kollektivtrafikstråk som i programmet klassificeras som mycket starka kan det vara aktuellt att införa nya trafikeringskoncept. Inspiration för nya trafikeringskoncept kan hämtas från BRT-systemet. Även utvecklingen av linjerna i de starka lokala kollektivtrafikstråken kan inspireras av BRT.

I de regionala kollektivtrafikstråken kan regionbusstrafiken utvecklas ytterligare. Ett sätt att öka regionbusstrafikens konkurrenskraft är att trafikera med snabbare expresturer eller renodlade expresslinjer. Regional BRT kan då användas som trafikeringskoncept eller som inspiration till nya lösningar för att utveckla regionbusstrafiken i stråken.

Bytespunkt med utökad resenärsservice i strategiska kollektivtrafiknoder

Attraktiva och välfungerande bytespunkter utgör viktiga delar av resenärernas resekedjor och har därför en stor betydelse för ett ökat kollektivtrafikresande. Bytespunkternas tillgänglighet och dess utformning påverkar bland annat restider, trygghet och den allmänna upplevelsen av att resa med kollektivtrafiken.

Ett led i öka kollektivtrafikens attraktivitet utanför de Halländska städerna och stärka hela resan är tillskapandet av bytespunkter med utökad resenärsservice i de strategiska kollektivtrafiknoder som finns utpekade i Regional fysisk plan och i trafikförsörjningsprogrammets stråkkarta. Noderna utgörs i huvudsak av tätorter som är belägna i de utpekade kollektivtrafikstråken. En bytespunkt med utökad resenärsservice karaktäriseras av att den har en högre standard än en ordinarie bytespunkt. Standarden avspeglas i dess utrustningsnivå. Utöver högre standard ska utvecklingen av bytespunkter med utökad resenärsservice kopplas ihop med samhälls- och centrumutvecklingen i de strategiska kollektivtrafiknoderna. Därigenom kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumfunktioner i tätorter och utgöra ett positivt ansikte utåt för kollektivtrafiken.

Att utveckla bytespunkter med utökad resenärsservice kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. Bytespunkterna innebär att den omgivande geografin kopplas ihop med kollektivtrafikstråken. Utbyggnaden av bytespunkterna är avhängigt att kommunerna tar initiativ till att utveckla dem då

konceptet är kopplat till en bredare platsutveckling i de strategiska kollektivtrafiknoderna.

Tågtrafik

En ort med tågstation har goda förutsättningar för utveckling genom att locka både nya invånare och företag. Det är dock inte själva stationen som ensam avgör ortens attraktivitet. Flera faktorer spelar in, såsom tillgången till service och bostäder, avståndet till större arbetsmarknader, tågförbindelserna samt restiden i förhållande till bilen. Potentialen för ett ökat tågresande finns framför allt på längre sträckor där tåget är ett snabbare alternativ än bilen. Tågets konkurrenskraft kan också påverkas av till exempel tillgången till parkeringsplatser och trängselproblem för biltrafik. Utvecklingen av tågtrafiken och dess infrastruktur beskrivs ingående i programmets kapitel 6 ”Trafikeringsbehov tåg 2028-2050”.

5 Kollektivtrafikstråk i Halland

5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats.

Kollektivtrafik för regionala resor

Avgränsningen för denna typ av resor är tidsåtgången för resan. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för en utökad arbets- och studiependling.

Kollektivtrafiksystemet i Halland är uppbyggt kring tågtrafiken på Väst kustbanan. Denna tågtrafik tillgodoser behovet av arbets- och studieresor mellan kommunhuvudorterna i Halland. Undantaget är Hyltebruk som inte ligger utmed Väst kustbanan. Att tågtrafiken på Väst kustbanan tillgodoser resbehov mellan kommunhuvudorterna innebär att den parallella busstrafiken mellan kommunhuvudorterna har som huvuduppgift att tillgodose resbehov från de mindre tätorterna utanför städerna in till just kommunhuvudorten. Befolkningsunderlaget mellan kommunhuvudorterna är betydligt mindre och därmed är också underlaget för de busslinjer som trafikerar mellan kommunhuvudorterna mindre. I analyserna av de regionala kollektivtrafikstråken har även de korta resorna inom städerna uteslutits, vilket innebär att städernas befolkningsunderlag inte ingår som underlag i stråkanalyserna för regionbussarna. Anledningen är att regionbussarna inte har som syfte att tillgodose resbehovet för korta resor inom städer.

Nedan följer en förklaring av de kategorier som resbehoven delas in i.

Regionala resor: Huvudsyftet med regionala resor är att tillgodose resbehovet för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. En snabb och effektiv kollektivtrafik bidrar till arbetsmarknadsförstoring. Det är av vikt att arbeta för minskade restider för de regionala resorna. Om restiden uppgår till mer än 45-60 minuter så minskar andelen pendlare drastiskt. När stråken för de regionala resorna pekas ut är det funktionella regioner snarare än region- och/eller kommungränser som i huvudsak ligger till grund för utpekande av stråk.

Lokala resor: Med denna kategori avses kortare resor i staden, det vill säga resor som kan utföras med stadsbuss. Även här är fokus på arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Resorna med stadsbussarna är ofta en del av en längre reskedja. Det kan vara en anslutande tåg-, gång- eller cykelresa som ska göras i relation till resan med stadsbussen.

Interregionala resor: Interregionala resor ska tillgodose funktionen fjärresor, det vill säga längre resor. Här ingår till exempel tjänsteresor, längre fritidsresor och semesterresor. Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. Det handlar om vilka svenska eller internationella städer som Halland bör ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framför allt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling. Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer. Denna aspekt är dock viktig och därför inkluderas denna typ av resor även i detta Trafikförsörjningsprogram. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn.

5.2 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån ovanstående tre kategorier av resor: regionala, lokala och interregionala har kollektivtrafikstråk identifieras. Under följande avsnitt kommer kollektivtrafikstråken i Halland att redovisas utifrån dessa kategorier. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken kommer det att finnas kollektivtrafik men med en annan karaktär och ett annat syfte.

För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas. Trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Långsiktiga bedömningar och mål bör alltid ligga till grund för prioriteringar, ställningstaganden och beslut om nya satsningar. Avvägningen mellan marknadsorientering och bra trafikförsörjning är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnaderna i det förväntade utbudet. Genom att klassificera stråken påvisas potentialen i att utveckla kollektivtrafiken. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig

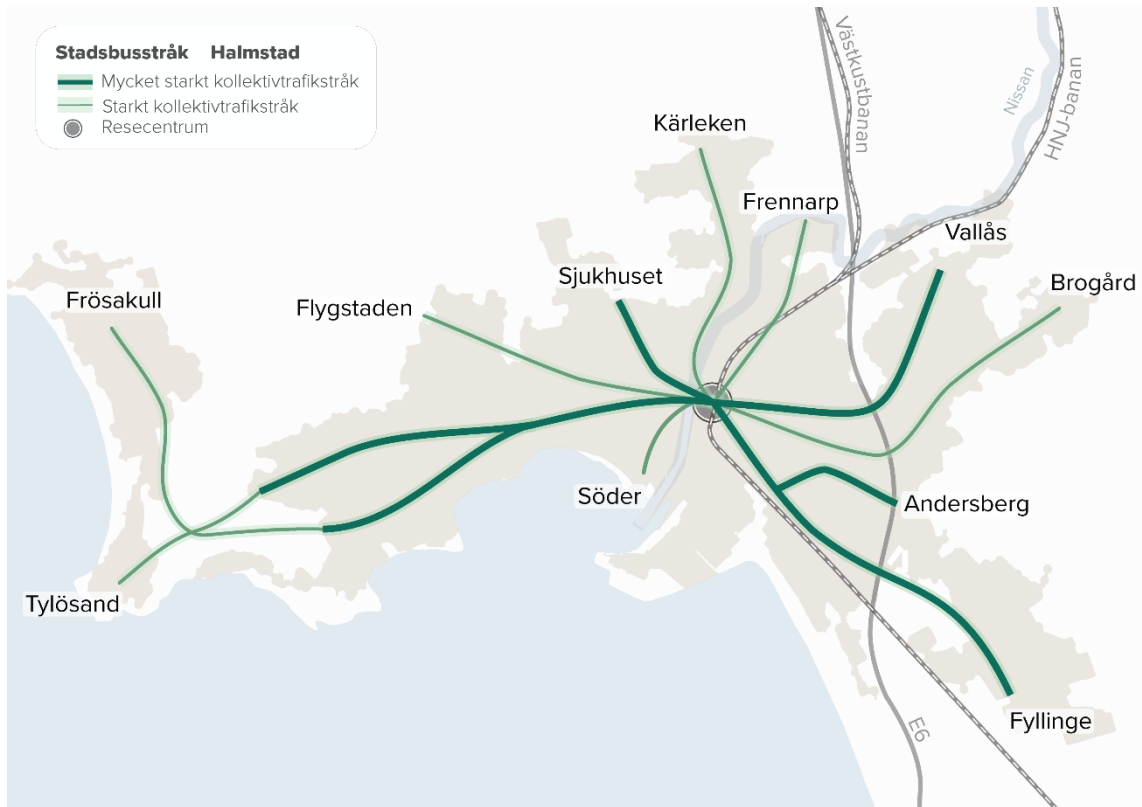
framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida.

Kollektivtrafik är nära knuten till samhälls- och infrastrukturplanering. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är därför viktig för att gynna hållbar samhällsutveckling. Detta underlättas genom att peka ut de stråk där kollektivtrafik kommer gå inom överskådlig framtid. Det finns då möjlighet att förhålla sig till detta i den översiktliga planeringen och samplanera för ett växande Halland.

För de kommersiella aktörerna ger klassificeringen av kollektivtrafikstråken en indikation på vilka geografiska områden i Halland som skulle kunna vara intressanta att bedriva kommersiell kollektivtrafik i. Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras vart fjärde år och då kommer kollektivtrafikstråken att analyseras och bedömas på nytt.



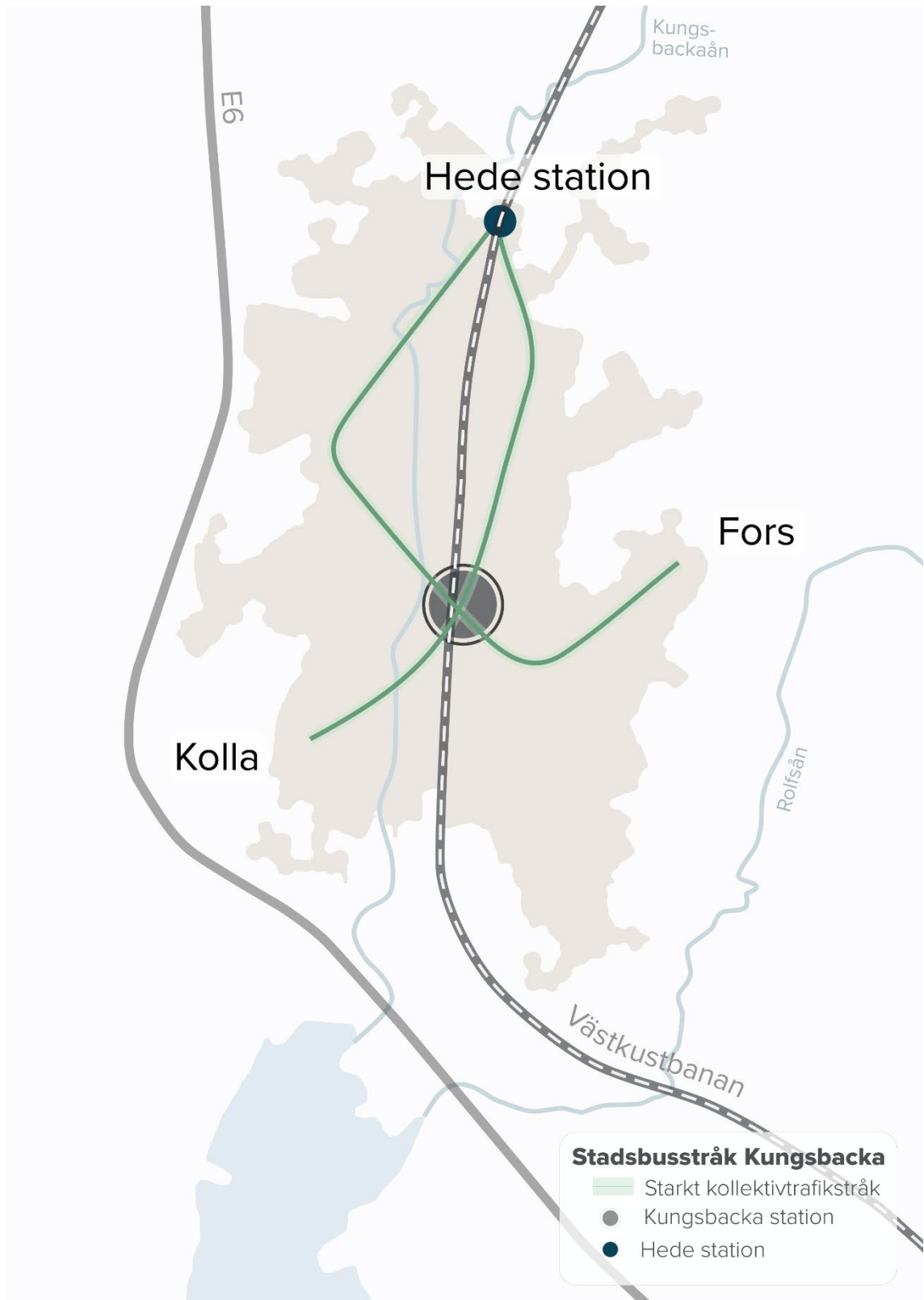
Figur 3. Regionala kollektivtrafikstråk



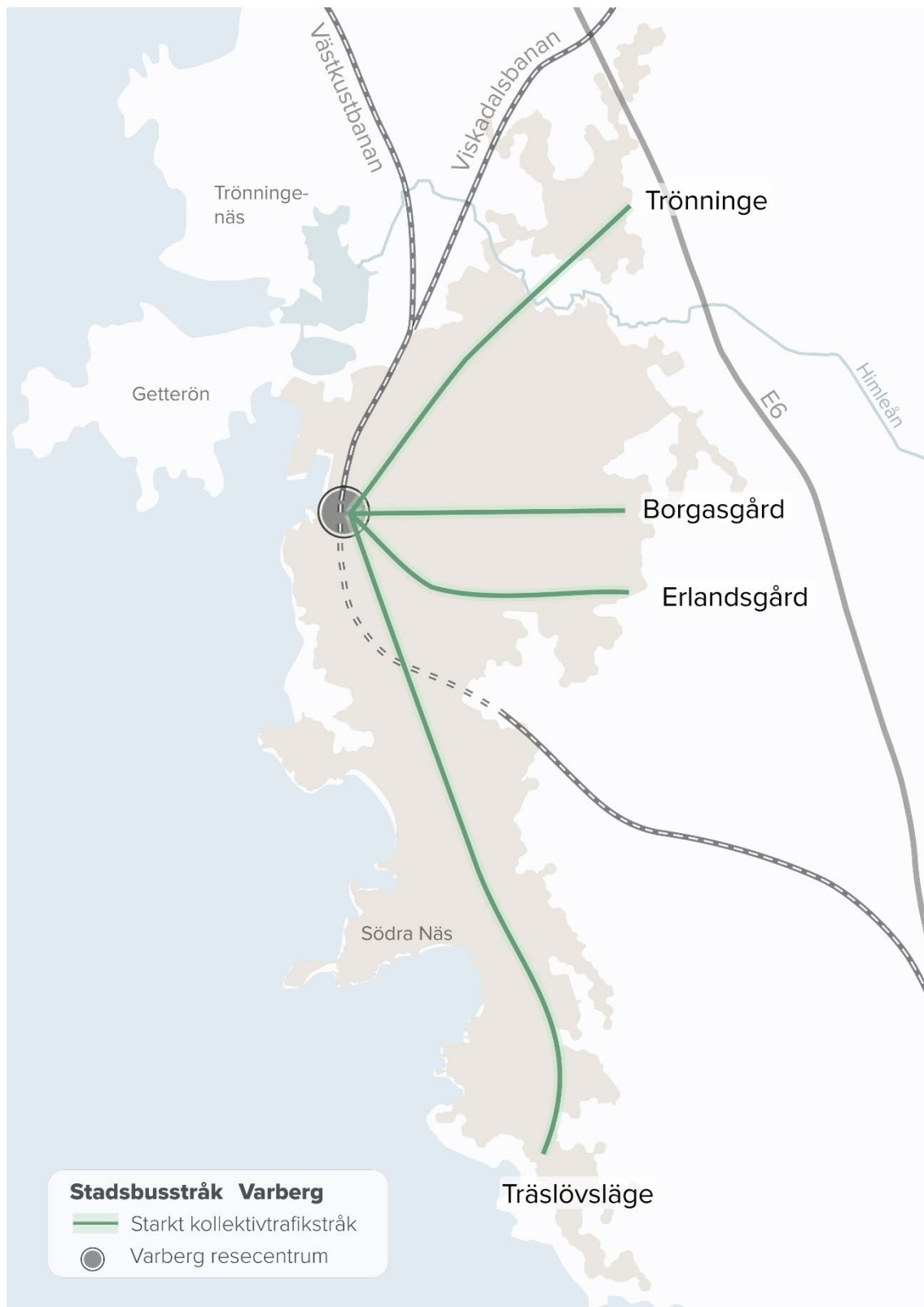
Figur 4 Lokala kollektivtrafikstråk i Halmstad.



Figur 5 Lokala kollektivtrafikstråk i Falkenberg.



Figur 4. Lokala kollektivtrafikstråk Kungälv.



Figur 5. Lokala kollektivtrafikstråk Varberg.



Figur 6. Lokala kollektivtrafikstråk Laholm.

5.3 Kollektivtrafikutbud i Halland

Om kollektivtrafikstråket bedöms som mycket starkt är utgångspunkten att det ska finnas ett lägsta utbud på 24 dubbelturer/vardag. I stråk som klassas som starkt är utgångspunkten att minsta utbud ska bestå av 18 dubbelturer/vardag. Samtliga stråk ska alla tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Därför bör det finnas ett utbud under större delen av dagen.

De lokala kollektivtrafikstråken i städerna klassificeras som mycket starka eller starka. För stadsbusstrafiken krävs ett tätare intervall av turer. Avstånden är kortare och lägsta nivån bör bestå av fler dubbelturer än för regionbusstrafiken där avstånden är längre. För de mycket starka stråken i stadsbusstrafiken är utgångspunkten att som lägsta nivå erbjuda 54 dubbelturer/vardag och i de starka stråken är utgångspunkten att det minst ska finnas 28 dubbelturer/vardag.

Tabell 4. Utbud i regionala och lokala kollektivtrafikstråk. Antal turer/resmöjligheter per dag i båda riktningarna. Antal turer i stadstrafiken bestäms enligt efterfrågan samt stråk i stadstrafiken.

Stråk	Mån-fre	Lör	Sön
Mycket starka	24	12	8
Starka	18	12	8
Lokalt mycket starkt	54	36	32
Lokalt starkt	28	20	12

Utbudet som finns i stråken idag ska upprätthållas så långt det är möjligt förutsatt att befintligt utbud motsvarar resbehovet. Kollektivtrafikutbudet i Halland ska ses som ett system och i kollektivtrafikstråken ska ett utbud över hela dagen eftersträvas. Lägsta nivån ska ses som garanti att det under överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik.

Hallandstrafiken ska kunna göra en egen bedömning av stråket och det går inte enbart att fokusera på statistik som exempelvis befolkningsunderlag och befintlig arbetspendling. Faktorer som framkomlighet spelar också in och detta är faktorer som Hallandstrafiken tar med i sin bedömning av resbehovet i stråket. Inte sällan finns det ett större resbehov som motsvarar fler turer än vad lägsta nivån anger och detta ska då tillgodoses med ett utbud som matchar behovet. Att just lägsta utbud redovisas beror på att det måste finnas utrymme för flexibilitet i utvecklingen av kollektivtrafiken för att kunna justera utbudet baserat på efterfrågan.

Kommunerna i Halland kan påverka utbudet genom sin bebyggelseplanering och öka underlaget för kollektivtrafiken. På så sätt kan fler få tillgång till en kollektivtrafik som kan vara ett alternativ till bilen och trafiken kan fortsätta att utvecklas.

Kollektivtrafikutbud utanför stråken

Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik. Lägsta utbudet av kollektivtrafik utanför kollektivtrafikstråken utgörs av Närtrafik som garanterar grundläggande resmöjlighet i hela Halland. Den linjelagda kollektivtrafik som finns ska vara styrd av efterfrågan. Nya mer resurseffektiva alternativ till traditionell kollektivtrafik kan då behöva utvecklas. Enligt de principer som beskrivs i kapitel 4 är det viktigt att förvalta dagens utbud av kollektivtrafik. Men används inte de turer som erbjuds kan dessa turer omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där de gör mer nytta, vilket beskrivs i avsnittet ”Metod för trafikutveckling” i kapitel 4. Det omvända gäller om befintligt resbehov ökar eller nytt uppstår, vilket kan leda till ökat antal turer.

Nätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av gymnasieelevers resor till och från studier. Kollektivtrafik som benämns övriga linjer ska vara mer flexibel än kollektivtrafiken i stråken. De övriga linjerna kan med fördel kompletteras med

anropstyrd trafik eller andra alternativ till traditionell kollektivtrafik som till exempel samordning med skolskjutstrafik eller samåkning

5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk

Nedan beskrivs stråkens karaktär utifrån dess pendlingsflöden, orterna, befolkningsutveckling och utblick mot ett 2050-perspektiv.

Orterna i stråkkartan är kategoriserade utifrån olika kriterier som syftar till att beskriva deras funktioner inom den halländska geografin. Kategoriseringen innehåller fem nivåer och baseras på betydelse i den regionala geografin som helhet. Kriterier som använts för kategoriseringen är invånarantal, arbetstillfällen och utbud av kommersiell och offentlig service samt om orten är utpekad i de kommunala översiktsplanerna.

Västkuststråket/ Västkustbanan

*Oslo – Halland – Skåne – Köpenhamn – Hamburg
-Laholm-Halmstad-Falkenberg-Varberg-Kungsbacka-Göteborg-*

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland. I stråket nås Göteborg med möjligheten att resa vidare mot Oslo och Stockholm, samt Malmö & Köpenhamn med kopplingen söderut mot Hamburg.

I västkuststråket bor mer än en tiondel av Sveriges befolkning, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren. I stråket finns även Kastrup, Nordens största flygplats. Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader.

Västkuststråket som kollektivtrafikstråk innefattar järnvägen Västkustbanan. Västkustbanan är en viktig järnvägsförbindelse i Sverige som sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör ryggraden i Hallands infrastruktur för regionalt resande. Den har en central roll i att förbinda de stora städerna längs västkusten och underlättar både person- och godstrafik. Banan går genom några av landets mest tätbefolkade och industribetonade områden, vilket gör den till en av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Stråket förbinder flera regionalt och nationellt viktiga funktioner.

I stråket ligger fem halländska kommunhuvudorter – Falkenberg, Halmstad, Kungsbacka, Laholm och Varberg samt ytterligare ett flertal större tätorter. Kommunerna Falkenberg, Kungsbacka och Varberg tillhör idag Göteborgs arbetsmarknadsregioner. Kommunerna Laholm, Hylte och Halmstad utgör en egen arbetsmarknadsregion.

Den största pendlingsdestinationen är Göteborg och Mölndal, följt av Halmstad, Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. I regionens norra delar är rörligheten större på grund av Göteborgsregionens storlek och attraktionskraft. I södra delen fungerar Halmstad som det starkaste navet. Bortsett från Kungsbacka har alla kommuner starka pendlingsrelationer med Halmstad. Pendlingen mot Skåne är betydligt mer begränsad jämfört med pendlingen till Göteborgsregionen. I Skåne är Ängelholm och Helsingborg de främsta destinationerna. Det finns potential att ytterligare stärka kopplingen söderut mellan Halland och Skåne, med särskild tyngdpunkt på Halmstad och Helsingborg.

Västkustbanan är också en viktig del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för järnvägar, där också Halmstad är utpekad som en urban nod. Syftet med TEN-T är att bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande och högkvalitativt transportnät som ger hållbar konnektivitet i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och felande länkar. I ett 2050-perspektiv blir det viktigt att de infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan prioriteras. Det blir viktigt att verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan. I ett beredskapsperspektiv är kopplingarna till och från Västkustbanan viktiga att säkra.

Mycket starka kollektivtrafikstråk

Onsala-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Onsala–Kungsbacka–Göteborg utgör ett av Hallands mest pendlingsintensiva relationer. Stråket följer Onsalavägen (väg 940) från Onsala in till Kungsbacka stad, och vidare mot Göteborg. Onsala är Hallands största tätort efter kommunhuvudorterna och utgör tillsammans med Kungsbacka en viktig kollektivtrafiknod i regionen. Pendlingen mot Göteborg är mycket stark och förväntas fortsätta öka, vilket ställer höga krav på kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet. Befolkningsökningen i stråket har varit stabil men några omfattande nya exploateringar är inte planerade i närtid. Stråket har en viktig roll i att binda samman den lokala arbetsmarknaden i Kungsbacka och den större arbetsmarknadsregionen kring Göteborg. För att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen krävs förbättrade framkomlighetsåtgärder, särskilt längs väg 940. Dessa åtgärder är viktiga både ur ett tillgänglighets- och hållbarhetsperspektiv.

Vallda-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Vallda–Kungsbacka–Göteborg utgör en viktig pendlingsväg i västra delen av Kungsbacka kommun och utgörs av både väg 158, Sandövägen och Valldavägen. Stråket sammanbinder Vallda med Kungsbacka stad. I förlängningen ingår

Göteborg som ett naturligt mål för pendlingen, där många av resenärerna fortsätter vidare från Kungsbacka med tåg eller buss.

Befolkningen i Vallda har vuxit de senaste åren och orten pekas ut som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod i den regionala fysiska planen. Även om pendlingsströmmarna inte är lika stora som i stråket Onsala–Kungsbacka, är de tillräckligt starka för att motivera en tydlig satsning på kollektivtrafikens utveckling.

I ett 2050-perspektiv pekas Vallda ut som ett område med fortsatt potential för bostadsutveckling. Effektiva kollektivtrafiklösningar kommer att vara en avgörande faktor för att stödja ortens tillväxt och minska beroendet av bilresor.

Kungsbacka-Särö-(Göteborg)

Stråket Kungsbacka–Särö–Göteborg följer väg 158 och utgör en av Hallands mest befolkade och pendlingstäta relationer. Stråket binder samman Kungsbacka stad och Särö med Göteborg och omfattar även orter som Kullavik och Billdal på vägen mot Göteborg. Både Kungsbacka, Särö och Kullavik är utpekade som viktiga kollektivtrafiknoder i den regionala fysiska planen.

Tätorterna i stråket, särskilt Kullavik och Särö, har haft en kraftig befolkningstillväxt, och pendlingen mot Göteborg är omfattande. Genomförda utredningar i stråket pekar ut behovet av ett mer kapacitetsstarkt kollektivtrafikkoncept i stråket. Rörligheten i stråket är inte bara viktig för arbetsmarknadsintegration utan även för tillgång till utbildning och service samt möjligheten till fortsatt bostadsbyggande.

Halmstad-Hyltebruk-(Gislaved)

Stråket förbinder Halmstad med Hyltebruk och utgör Hyltebruks koppling till Väst kustbanan. I stråket ingår Halmstad Nässjö Järnvägar (HNJ-banan) och väg 26. Väg 26 är en viktig förbindelse inte minst för boende i Hylte kommun. Trafikmängden är som störst mellan Hyltebruk och Halmstad och utgörs även av många pendlare. Mellan Hylte och Gislaved är det ett betydande arbetskraftsutbyte men norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. Större orter i stråket är Halmstad, Hyltebruk, Kinnared, Oskarström, Torup och Åled. Längs med HNJ-banan finns också Kinnared, Landeryd, Oskarström, Sennan och Torup som har station/hållplats. I den regionala fysiska planen benämns orterna Torup och Åled som lokala centrum, medan Oskarström räknas som ett större lokalt centrum. Hyltebruk är en delregional kärna. Hyltebruk, Torup och Oskarström är även utpekade som kollektivtrafiknoder.

I ett 2050-perspektiv pekas flera orter ut i kommunala översiktsplaner och här finns mycket planlagd mark för både bostads- såväl som verksamhetsutveckling till 2050. Samtliga orter som pekas ut som lokala centrum i stråket har växt historiskt sett till

både befolkning och arbetstillfällen. Tillväxten väntas fortsätta, särskilt i delarna av stråket som ligger nära den regionala tillväxtmotorn Halmstad. Det kommer innebära ökad arbets- och gymnasiependling mellan orterna. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

Starka kollektivtrafikstråk

Fjärås- Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Fjärås–Kungsbacka–Göteborg är ett viktigt pendlingsstråk i norra delen av Halland. I den regionala fysiska planen pekas Fjärås ut som ett lokalt centrum och en utpekad kollektivtrafiknod. Fjärås har en stark koppling till Kungsbacka och vidare mot Göteborg. Stråket har goda utvecklingsförutsättningar i ett 2050 perspektiv, där Kungsbacka stad pekas ut som en särskilt prioriterad utvecklingsort och Fjärås som utvecklingsort i den kommunala översiktsplanen.

Befolkningsutvecklingen i Fjärås har varit stabil och kommunen planerar för ytterligare tillväxt, vilket förväntas stärka pendlingsflödena ytterligare fram mot 2050. Stråket utgör därför en viktig del i regionens ambition att förstärka kollektivtrafikens roll i vardagsresandet och minska bilberoendet.

Varberg-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Varberg–Kungsbacka–Göteborg utgör ett viktigt regionalt och interregionalt samband längs västkusten. Stråket följer huvudsakligen Varbergsvägen och omfattar orter som Väröbacka, Bua, Frillesås och Åsa som om alla är utpekade som kollektivtrafiknoder. Varberg är en regional tillväxtmotor och Kungsbacka en regional kärna, vilket skapar ett stråk med stark potential för ökat kollektivtrafikresande.

Pendlingsflödena i stråket visar att de flesta resenärer pendlar mot sina egna kommunhuvudorter, men det finns också en tydlig ström vidare mot Göteborg, särskilt från Kungsbacka. Stora arbetsplatser som Ringhals och Väröbruk genererar också omfattande arbetsresor.

I ett 2050-perspektiv planeras nya stationer, bland annat i Väröbacka, vilket förväntas förändra resmönstren och öka andelen kollektivtrafikresor ytterligare. Stråket är dessutom en viktig omledningsväg för E6:an och har en roll för beredskap och redundans i transportsystemet.

Halmstad –Laholm (Markaryd-Hässleholm)

I stråket klassas Halmstad som regional tillväxtmotor, Laholm som delregional kärna och Knäred, Trönninge och Veinge som lokala centrum. Nämda orter

klassas också som kollektivtrafiknoder. Stråket går genom kommunerna Halmstad och Laholm. När tågtrafiken på Markarydsbanan startar finns möjligheten för interregionala resor mellan södra Halland och nordöstra Skåne där kopplingen till Södra stambanan via Hässleholm blir viktig. Stråket används i sin fulla sträckning för såväl person- som godstransporter mellan Blekinge/Norra Skåne/Västkusten.

Pendlingen är särskilt stark mellan Laholm och Halmstad. Ju närmare Halmstad tätort desto större pendlingsflöden. Närheten till Halmstad medför att flera orter, exempelvis Trönninge och Veinge, fungerar som pendlingsorter. De regionala och interregionala resbehoven skapar tillsammans ett behov som motiverar att peka ut stråket som ett kollektivtrafikstråk.

När tågtrafiken på Markarydsbanan startar ska den vara ett attraktivt och pålitligt val för arbets- och studiependling samt för mer långväga resor. En väl fungerande timestrafik är till stor nytta för invånarna och främjar utvecklingen av orterna i stråket. Samplanering mellan ett flertal aktörer är viktigt för att tågtrafiken ska bli ett attraktivt val. Infrastrukturinvesteringar som nya stationer i Veinge och Knäred, ett nytt mötesspår och åtgärder på Halmstad C är under planering. Laholms kommun satsar stort på ortsutveckling genom utvecklingsprogram i Veinge och Knäred. I ett 2050-perspektiv finns potential att genom samplanering fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer längs med stråket. Halmstad kommun planerar för att Trönninge ska kunna växa kraftigt med flera bostadsområden. Pendlingen i stråket bedöms öka in mot Halmstads tätort samtidigt som pendlaren får mycket bättre förutsättningar att resa hållbart med tågtrafik.

Halmstad-Trönninge-Veinge-Laholm

Stråket är ett viktigt öst-västligt samband som går genom kommunerna Halmstad och Laholm via väg 15 och Tjärbyvägen. Stråket binder samman flera mindre tätorter såsom Trönninge, Veinge, Genevad och Tjärby med Laholms tätort och Halmstad. I stråket är det Trönninge och Veinge som är utpekade som kollektivtrafiknoder. Stråket präglas av en historiskt stark tillväxt och är viktigt för Halmstads och Laholms gemensamma arbetsmarknad. I stråket finns tätorter med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Kopplingen från orterna i stråket är större till Halmstad än söderut mot Skåne. I ett 2050-perspektiv väntas en fortsatt utveckling i stråket, särskilt kring Veinge, där en framtida tågstation kan komma att stärka kollektivtrafikens roll ytterligare.

Laholm-Våxtorp

Stråket Laholm–Våxtorp är ett växande lokalt pendlingsstråk i södra Halland. Våxtorp är utpekat som en kollektivtrafiknod och ett lokalt centrum i regional fysisk plan. I stråket ligger också orterna Ränneslöv och Vallberga. Laholms kommun

planerar i sin översiktsplan för fortsatt bostads- och verksamhetsutveckling. Stråket spelar en viktig roll för att stärka kopplingen mellan omlandet och Laholms stad och därigenom tillgången till service, arbete och utbildning.

I ett 2050-perspektiv väntas stråket få ökad betydelse i takt med att Våxtorp utvecklas och pendling till Laholm och vidare mot Halmstad ökar. God tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att möjliggöra hållbart resande och minska beroendet av bil.

Laholm-Mellbystrand/Skummeslövsstrand och norra Skåne

I stråket ligger Laholm tätort som är utpekad som en delregional kärna samt Mellbystrand/Skummeslövstrand som är utpekad som lokal ort och kollektivtrafiknod med koppling till Båstad station i norra Skåne. Stråket Laholm–Mellbystrand–Skummeslövsstrand binder samman Laholms stad med kustorterna Mellbystrand och Skummeslövsstrand. Området är starkt präglad av turism, fritidsboende och växande bostadsområden, särskilt under sommarmånaderna då befolkningen ökar starkt. Året runt är kopplingen till Laholm viktig för arbets- och gymnasiependling, service och handel. Båstad station bidrar till ökad attraktivitet för området vilket kan bidra till inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Västkustbanan. I ett 2050-perspektiv pekas Mellbystrand och Skummeslövsstrand ut som utvecklingsorter med fortsatt expansion av bostäder och verksamheter. Effektiva kollektivtrafiklösningar är avgörande för att stärka hållbara pendlingsmönster och minska belastningen på vägnätet, särskilt E6 och kustvägarna.

Halmstad-Simlångsdalen

Stråket Halmstad–Simlångsdalen är ett kollektivtrafikstråk som kopplar samman Halmstad med inlandets samhällen längs väg 25 mot Simlångsdalen. Trafikmängderna är störst närmast Halmstad.

Simlångsdalen har haft en medelstor tillväxt i invånarantal och orten är starkt knuten till Halmstads arbetsmarknad. I ett 2050-perspektiv fyller stråket en viktig roll för Halmstad kommuns inland där Simlångsdalen som lokalt centrum och kollektivtrafiknod blir en samlingsnod för service och kollektivtrafik. Simlångsdalen pekas ut som en serviceort i Halmstads kommunala översiktsplan och kommunen planerar för viss utveckling av bostäder och närservice. Stråket har potential att på sikt få ökade pendlingsflöden mot Halmstad och därmed behov av att pekas ut som ett kollektivtrafiksstråk.

Halmstad-Falkenberg östra

Stråket binder samman Falkenberg och Halmstad. Det går längs med den gamla motorvägen öster om Västkustbanan. Stråket har en viktig funktion i att binda

samman tätorterna öster om E6 med varandra och går genom tre lokala centrum: Getinge, Kvibille och Slöinge. Dessa är även utpekade som kollektivtrafiknoder. Pendlingen är relativt stark i stråket och från orterna på Halmstads sida kommungränsen dominerar pendlingen mot kommunhuvudorten. Det finns även ett par större arbetsplatser i stråket idag som genererar pendling.

Orterna har haft en relativt stark tillväxt både gällande befolkning och antalet arbetstillfällen. Flera orter pekas ut i kommunala översiktsplaner och det finns mycket planlagd mark för bostads- såväl som verksamhetsutveckling. Särskilt mycket verksamhetsmark finns planerad i Getinge med närhet till påfart till E6. Pendlingen i stråket förmodas därmed öka. Utöver arbetspendling har stråket också stor betydelse för tillgänglighet till gymnasieskolor och vårdinrättningar i Halmstad och Falkenberg.

I ett 2050-perspektiv väntas fortsatt befolkningstillväxt i flera av stråkets orter, vilket ställer krav på attraktiva och hållbara kollektivtrafiklösningar som kan möta ökad efterfrågan.

Halmstad-Falkenberg västra Halland

Stråket Halmstad–Falkenberg–västra Halland utgör ett viktigt regionalt samband som knyter samman två av Hallands största städer - Falkenberg utpekad som regional kärna samt Halmstad utpekad som regional tillväxtmotor, samt flera kustsamhällen och tätorter däremellan. Stråket går utmed kusten. I Regional fysisk plan är Haverdal och Harplinge sammanlänkat och är utpekade som lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Stråket går även genom orterna Ugglarp och Steninge. Orterna är mycket starka och särskilt mycket bostadsbebyggelse planeras i Haverdal enligt kommunens översiktsplan. Detta skapar högt tryck, både genom ökad pendling till centralorterna och genom ökat ianspråktagande av mark i stråket. Stråket präglas av starka relationer för arbete, utbildning, fritid och service. Området är också av stor betydelse för fritidsboende och turism vilket skapar en säsongvariation i efterfrågan på transporter.

I ett 2050-perspektiv bedöms befolkningen i stråket öka, särskilt i kustnära lägen, vilket kan komma att skapa behov av stärkt kollektivtrafikutbud. Dock medför den nuvarande infrastrukturen som finns att tillgå i den norra delen av detta stråk att det är svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik som kan bli konkurrenskraftig gentemot bilen.

Falkenberg-Ullared

I stråket ligger Falkenberg som är utpekad som en regional kärna, samt Ullared som är ett större lokalt centrum. I Ullared ligger varuhuset Gekås som är Hallands största besöksmål. Stråket Falkenberg–Ullared är ett viktigt öst-västligt samband som

binder samman Falkenbergs kustnära områden med inlandet och vidare in i Ullared. Stråket har betydelse både för arbets- och utbildningspendling samt för omfattande handelsresor kopplat till Ullareds stora handelscentrum. Ullared är utpekad som kollektivtrafiknod. Stråket mellan Falkenberg och Ullared har en stark pendling.

I ett 2050-perspektiv finns potential att fortsätta att utveckla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared. I kommunens översiktsplan från 2014 föreslås vidare utveckling av Ullared, både genom ny verksamhetsmark och fler bostäder. Ullared fungerar som ett regionalt handelsnav och besöksmål, inte bara för Halland utan även nationellt. Detta genererar stora trafikflöden under hela året, med tydliga säsongsvariationer under semesterperioder och helger. I ett 2050-perspektiv förväntas stråket fortsätta ha stor betydelse både för vardaglig tillgänglighet för boende i inlandet och för att möjliggöra hållbara transporter för handels- och fritidsresor.

Falkenberg-Tvååker-Varberg

Stråket går längs med kusten och präglas av arbetspendling, framför allt mellan de två kommunhuvudorterna, men även från Tvååker med tyngdpunkt mot Varberg. Stråket löper mellan kommunhuvudorterna Falkenberg och Varberg. Tvååker som är ett större lokalt centrum ligger i stråket. Långås, ett lokalt centrum, ligger strax utanför stråket. Likt övriga orter längs Hallands kust har orterna historiskt haft hög tillväxt. Tvååker är Varbergs största tätort utanför kommunhuvudorten och pekas i regional fysisk plan ut som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Tvååker pekas ut som serviceort i Varbergs kommuns översiktsplan och planeras växa ytterligare med bostadsområden och verksamhetsmark.

Västkustbanan täcker dock upp för resandet mellan kommunhuvudorterna, vilket innebär att befolkningsunderlaget för en väl utbyggd kollektivtrafik är relativt litet i nuläget. I ett 2050-perspektiv förväntas fortsatt tillväxt i området och pendlingen förväntas att öka, särskilt kring Tvååker och södra Varberg, vilket kommer öka behovet av attraktiva kollektivtrafikförbindelser.

Varberg-Ullared

I stråket mellan Varberg och Ullared ingår väg 153. På sträckan Varberg–Ullared samsas godstransporter med många persontransporter. Det handlar både om besökare som ska till och från Ullared för att handla, och pendlare. Handelsområdet kring Gekås är Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är i den mån det är möjligt, anpassad till varuhuspersonalens behov.

Ullared utgör en viktig nod i stråket, med både ett starkt lokalt arbetsmarknadsområde och regionens största besöksmål, varuhuset Gekås. Orten

räknas som större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I den kommunala översiktsplanen föreslås Ullared utvecklas vidare med både ny verksamhetsmark och fler bostäder genom förtätning av den blandade bebyggelsen. Satsningar i stråken runt Ullared och snabb kollektivtrafik till Falkenberg och Varberg prioriteras högt. I stråket är också Rolfstorp utpekat som kollektivtrafiknod.

I ett 2050-perspektiv pekas fortsatt utveckling av såväl Ullared som Varberg ut i kommunernas översiktsplaner. Stråket bedöms få ökade trafikflöden i takt med fortsatt tillväxt av befolkning, handel och transporter, vilket ställer krav på förbättrade kollektivtrafiklösningar och fortsatt god farbarhet.

Varberg-Borås

I stråket mellan Varberg och Borås ingår Viskadalsbanan och väg 41. Stråket förbinder de två stora orterna och har stor arbetspendling, dock främst i ändarna av stråket nära de två huvudorterna. Stråket Varberg–Borås är ett regionalt och interregionalt samband som förbinder kustområdet i Halland med inlandet i Västra Götaland. Pendlingen mellan Varberg och Borås är idag inte särskilt stor. Eftersom de båda orterna växer i hög takt finns potential att stärka deras koppling genom kollektivtrafiken. I stråket ligger även två lokala centrum: Derome och Veddige som växt sett till både antalet invånare och arbetstillfällen. De båda pekas ut som kollektivtrafiknoder i regional fysisk plan.

Trafikmängderna är stora i stråkets samtliga delar men tyngdpunkten finns i stråkets båda ändar. De största tätorterna i stråket är Kinna, Viskafors och Veddige. Stråket har mycket persontrafik på såväl korta som långa sträckor. Flertalet industrier i, eller nära stråket leder också till många godstransporter mellan de inre delarna av Västra Götaland och Hallandskusten. Stråket spelar även en viktig roll för tillgång till gymnasieutbildningar, högre utbildningar och arbetsplatser i båda ändar. I ett 2050-perspektiv pekas stråket ut som strategiskt för fortsatt utveckling av kopplingen till Boråsregionen.

5.5 Järnvägsstationer

Halmstad: Centralstationen ligger längs Väst kustbanan, men här ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Halmstad spelar en viktig roll i persontrafiken med byten mellan dessa banor. Halmstad är även en viktig nod för godstransporter, med bakgrund av det järnvägsgeografiska läget. Halmstad tätort är utpekad som urban nod i TEN-T nätverket.

Kungsbacka: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regional- och godståg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Anneberg: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regionaltåg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Hede: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regionaltåg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Varberg: Järnvägsstationen i Varberg trafikeras av regional- och godståg. Stationen utgör en knutpunkt för byten mellan Västkustbanan och Viskadalsbanan.

Falkenberg: Järnvägsstationen i Falkenberg trafikeras av regional- och godståg.

Laholm: Järnvägsstationen i Laholm trafikeras av regional- och godståg.

Åsa: Järnvägsstationen i Åsa trafikeras av regional- och godståg.

Väröbacka: Planerad järnvägsstation: *Värö station*.

Veddige: Järnvägsstationen i Veddige trafikeras av person- och godståg.

Derome: Järnvägsstationen i Derome trafikeras av persontåg.

Tofta: Järnvägsstationen i Tofta trafikeras av persontåg.

Sannarp: Järnvägsstationen i Sannarp trafikeras av persontåg.

Oskarström: Järnvägsstationen i Oskarström trafikeras av persontåg.

Torup: Järnvägsstationen i Torup trafikeras av person- och godståg.

Kinnared: Järnvägsstationen i Kinnared trafikeras av persontåg.

Landeryd: Järnvägsstationen i Landeryd trafikeras av persontåg.

Veinge: Planerad järnvägsstation.

Knäred: Planerad järnvägsstation.

6 Trafikeringsbehov tåg 2028–2050

Tågtrafiken utgör en viktig länk inom Halland samt mellan Halland och dess omgivning. Tågtrafiken prioriteras som ett medel för att öka tillgängligheten och vidga arbetsmarknadsregionerna. Detta kapitel beskriver Region Hallands inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken planeras att utvecklas på kort sikt fram till 2035 och på lång sikt mellan 2035 och 2050.

Allt fler väljer att resa med tåg, särskilt på Västkustbanan. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i Hallands kollektivtrafiksystem, och all annan kollektivtrafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomster och avgångar på Västkustbanan. Transportkapaciteten på järnvägen behöver öka, och restiderna mellan de halländska kommunerna samt över länsgränserna behöver minska.

Region Hallands ambition om minskade restider, som beskrivs i detta kapitel, visar hur kollektivtrafiken är nära kopplad till samhällsutvecklingen och att tågtrafiken fungerar som ett verktyg för att skapa tillgänglighet och knyta samman Halland med dess omvärld. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och dess invånare. För att uppnå detta krävs hänsyn till fordonens egenskaper, mängden tågtrafik och järnvägens utformning. Insatser för ökad kapacitet och minskade restider i järnvägsanläggningen är här av stor betydelse.

6.1 Tågsystem i Halland

För att stärka hela regionen behöver Halland knytas samman med en väl utbyggd tågtrafik. En attraktiv tågtrafik som ska uppfylla restidsmålen måste vara snabb, vilket är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna vid alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika resbehoven är det därför viktigt att erbjuda parallella tågsystem med olika hastigheter och uppehållsmönster. Tidtabellen är avsedd att utformas med taktfasta intervaller, där avgångarna sker på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Principen om parallella tågsystem och en tågtidtabell med taktfasta intervaller hämtas från Regionsamverkan Sydsverige genom ett positionspapper för kollektivtrafiken. Syftet med positionspapperet är att förbättra den regionöverskridande tågtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, ökad tillgänglighet till högre studier samt främjad tillväxt.

Storregiontåg

Storregiontåg stannar på stora stationer, i kommunhuvudort. Inriktning är att tågen ska köras i 200 km/h och ha hög komfort för resor som är 60 minuter upp till 120 minuter. I Halland utgörs de storregionala tågen av Öresundståg.

Regiontåg

Regiontåg stannar på regionalt stora stationer. Inriktningen är att tågen ska köras i 180 – 200 km/h och ha normal komfort för resor som är 30 minuter upp till 60 minuter. I Halland utgörs de regionala tågen av Västtåg, Krösatåg och Pågatåg.

Lokaltåg

Lokaltåg stannar på alla stationer. Inriktningen är att tågen ska köras i 140–160 km/h och ha en komfort för resor som är 15 minuter upp till 60 minuter. I Halland utgörs de lokala tågen av Västtåg och Pågatåg.

Kommersiell persontågstrafik

Utöver den tågtrafik som Region Halland avser att ansvara för och bedriva, behöver det finnas kapacitet för kommersiella aktörer att bedriva tågtrafik. Justeringar av den upphandlade persontågtrafiken kan behöva göras för att anpassa och harmonisera den med det kommersiella utbudet av persontågstrafik. Upphandlad och

kommersiell tågtrafik kompletterar varandra och bidrar tillsammans till att öka det totala utbudet av tågtrafik.

TÅGSYSTEM I HALLAND

Snabbtåg

Kommersiella tåg ex. SJ



Storregiontåg

Öresundståg Göteborg – Halland – Skåne – Köpenhamn



Regiontåg

- **Västtåg** Varberg – Göteborg (Hallandståg)
- **Västtåg** Varberg – Borås
- **Krösatåg** Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö
- **Pågatåg** Halmstad – Hässleholm



Lokaltåg

- **Västtåg** Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln)
- **Pågatåg** Halmstad – Helsingborg



Figur 7. Schematisk bild över tågsystemen i Halland och deras parallella förhållande till varandra.

6.2 Trafikering Västkustbanan

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland.

Västkustbanan spelar en central roll i att förbinda städerna längs kusten. Inom detta stråk nås Göteborg, med möjlighet att resa vidare till Oslo och Stockholm, samt Malmö/Köpenhamn med koppling söderut genom Fehmarn Bält-förbindelsen mot Hamburg. Majoriteten av hallänningarna bor längs västkuststråket, där utvecklingsförutsättningarna är som mest gynnsamma. Det är också här som majoriteten av bostadsbyggandet förväntas ske. Kopplingen till Göteborgs- och Öresundsregionen samt utbytet mellan orterna längs kusten i Halland är avgörande för regionens fortsatta utveckling. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och dess invånare.

Öresundståg

Öresundståg är ett storregionalt tågssystem i samarbete med grannregionerna, som

binder samman det flerkärniga Halland med omvärlden. Behovet av ett tågssystem med högre hastighet och stopp i kommunhuvudorterna bedöms gagna Halland, med hänsyn till dess geografiska läge mellan två storstadslän och det tillhörande behovet av korta restider över länsgränserna. Befintlig säckstationen vid Göteborgs Central kommer även fortsättningsvis vara slutdestination för Öresundståg, vilket innebär att Öresundståg inte kommer att trafikera genom Västlänken.

Idag trafikerar Öresundståg med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. På vardagar förstärks utbudet under morgon och eftermiddag med fler avgångar på delar av sträckan, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Halmstad och Göteborg.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. På vardagar förstärks utbudet med fler avgångar under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn under hela trafikdygnet.

Västtåg Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln)

Västtåg Kungsbacka – Göteborg är ett lokaltågssystem i samarbete med Västra Götaland. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Kungsbacka, Hede och Anneberg. När Västlänken är tagen i drift stannar tågen vid de nya stationerna vid Korsvägen och Haga följt av Göteborg C. Tågsystemet planeras fortsätta utmed Norge/Vänerbanan och sammankopplas med Ale-pendeln.

Idag trafikerar Kungsbackapendeln med två avgångar varje timme i båda riktningarna. På vardagar under morgon och eftermiddag förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna. På vardagar, främst under dagtid, förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna. Under stora delar av trafikdygnet förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje kvart i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg.

Västtåg Varberg – Göteborg (Hallandståg)

Västtåg Varberg – Göteborg är ett regiontågssystem i samarbete med Västra Götaland. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Varberg, Åsa och Kungsbacka. Tågsystemet är en förutsättning för att tillgodose resbehovet vid den planerade tågstationen i Värö. När Västlänken är tagen i drift stannar tågen vid de nya stationerna vid Korsvägen och Haga följt av Göteborg C. Tågsystemet planeras fortsätta utmed Västra Stambanan mot Skaraborg.

Idag trafikerar Hallandståg med avgångar som kompletterar samt avlastar de storregionala Öresundstågen, i den utsträckning järnvägens infrastruktur tillåter.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg. Under vardagar förstärks utbudet med fler avgångar under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg. Under vardagar förstärks utbudet med fler avgångar, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg.

Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet söderut till Halmstad men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. En förutsättning, i det fall tågsystemet förlängs söderut, är att detta inte påverkar restiderna för snabbtågen och de storregionala Öresundstågen.

Pågatåg Halmstad – Helsingborg

Pågatåg Halmstad – Helsingborg är ett lokaltågssystem som trafikerar Västskustbanan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad och Laholm. Tågtrafiken startade i december 2015 i samband med invigningen av Hallandsåstunneln. Idag vänder de Pågatåg vilka trafikerar under hela trafikdygnet, i Förslöv. Region Skåne, tillsammans med Trafikverket, planerar att bygga ett vändspår i Båstad och genom detta kan Pågatågen förlängas norrut och trafikera kommunhuvudorten Båstad.

Idag trafikerar Pågatåg med avgångar som kompletterar de storregionala Öresundstågen under morgon och eftermiddag på vardagar. Tillsammans med Öresundstågen skapas ett samlat utbud med en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Halmstad och Helsingborg.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att Pågatåg ska trafikera sträckan mellan Helsingborg och Båstad. Vid denna tidpunkt förstärkts utbudet med fler

storregionala Öresundståg under morgon och eftermiddag, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

Trafikering 2035 – 2050: Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet norrut till Halmstad men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. En förutsättning, i det fall tågsystemet förlängs norrut, är att detta inte påverkar restiderna för snabbtågen och de storregionala Öresundstågen.

6.3 Trafikering Viskadalsbanan

Viskadalsbanan förbinder Varberg och Borås, två expansiva orter med delvis kompletterande arbetsmarknader. Genom att tillhandahålla en attraktiv persontågstrafik på Viskadalsbanan finns det en betydande potential för att ytterligare stärka och integrera arbetsmarknaderna.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Varberg och Borås ska reduceras till 50 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen tillsammans med en eventuell minskning av antalet tågstationer. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Viskadalsbanan har även en nationell betydelse som omledningsbana för Väst kustbanan.

Västtåg Varberg – Borås (Viskadalsbanan)

Västtåg Varberg – Borås är ett regiontågssystem som trafikerar Viskadalsbanan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Varberg, Tofta, Derome och Veddige.

Idag trafikerar Västtåg med en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar under morgon och eftermiddag. Under övriga tider trafikerar Västtågen med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Varberg och Borås.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Varberg och Borås.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Borås.

6.4 Trafikering Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ-banan)

HNJ-banan förbinder Halmstad med Värnamo. Dagens persontågstrafik på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Halmstad och Värnamo ska reduceras till 90 minuter. För vidare resande mot Jönköping är målsättningen en

total restid på 140 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen tillsammans med en eventuell minskning av antalet tågstationer. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

I det tidigare Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för åren 2021 - 2025 beskrevs att en treårig satsning i projektform skulle genomföras med målsättningen att antalet resenärer skulle öka. I senare del av detta kapitel finns en redogörelse av testperiodens utfall tillsammans med en genomförd studie i stråket Halmstad – Hyltebruk.

Krösatåg Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö

Krösatåg Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö är ett regiontågssystem som trafikerar HNJ-banan. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad, Sannarp, Oskarström, Torup, Kinnared och Landeryd.

Idag trafikerar Krösatåg med fem avgångar i båda riktningarna på vardagar. På lördagar och söndagar trafikeras sträckan av fyra avgångar i båda riktningarna.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.

Testperiod HNJ, 2017 – 2020

En treårig satsning i projektform inleddes vid tidtabellsskiftet i december 2017, med målsättningen att öka antalet resenärer och att kostnadstäckningsgraden skulle uppgå till minst 30 procent. Som en del av projektet utökades antalet avgångar och miljön runt stationerna på den halländska delen av banan rustades upp. I samarbete med kommunerna genomfördes påverkans-, informations- och marknadsföringsåtgärder.

Slutsatserna av den genomförda testperioden visade att resandet ökade med 36 procent, medan trafikkostnaderna ökade med 30 procent, vilket innebar att kostnadstäckningsgraden låg kvar på cirka 25 procent. I Halmstad ökade antalet påstigande med 40 procent, samtidigt som snittresandet per tur låg kvar på samma nivå som tidigare. Inom projektet genomfördes kundundersökningar som visade att resenärernas helhetsintryck i stort sett förblev oförändrat. Testperioden indikerade att det finns en större marknad för vardagsresande i stråket för att tillgodose resor till arbete och studier. Men för att möta detta behov krävs dock fler avgångar, vilket HNJ-banan idag inte möjliggör. En av projektets slutsatser är därmed att den parallella regionbusstrafiken i stråket fortsatt är av stor betydelse.

Stråkutredning Halmstad – Hyltebruk, 2021

En stråkutredning har genomförts baserat på det regionala trafikförsörjningsprogrammet som antogs i december 2020. Programmet betonade behovet av ett långsiktigt beslut angående HNJ-banan, vilken delvis passerar genom stråket. Syftet med utredningen var att undersöka möjligheterna till samhällsutveckling genom samverkan mellan berörda kommuner, regioner och andra intressenter med inriktningen att skapa förutsättningar för fler bostäder, näringslivsetableringar och hållbara resor.

Inom ramen för stråkstudien genomfördes en kollektivtrafikutredning mellan kommunhuvudorten Hyltebruk och Halmstad. Utredningen omfattade olika alternativ, inklusive ett regionalt superbusskoncept och en utvecklad tågtrafik. Superbusskonceptet innebär fordon med hög komfort och prioritet i trafikmiljön, med stopp endast vid stationsliknande hållplatser. Restiden med buss beräknades enligt utredningen kunna uppgå till 53 minuter mellan kommunhuvudorterna.

Utredningen undersökte även tågtrafik med stopp i Sannarp, Åled, Oskarström, Torup och Rydöbruk. Restiden för tåget beräknades till 45 minuter mellan kommunhuvudorterna. Utredningen konstaterade att stora investeringar i järnvägens infrastruktur krävs, och att en ny lokaltågslinje mellan Halmstad och Hyltebruk skulle innebära att den befintliga regionaltågslinjen till Värnamo behöver läggas ned. Dessutom skulle det totala kollektivtrafikutbudet till och från Hyltebruk minska på grund av färre bussavgångar.

6.5 Trafikering Markarydsbanan

Markarydsbanan sträcker sig mellan Eldsberga och Hässleholm. Genom att starta persontågstrafik på Markarydsbanan tillgodoses behovet av arbets- och studiependling samt annat vardagsresande i stråket. Tågtrafiken innebär även att nya kopplingar skapas mellan södra Halland och regionala kärnor längs Södra stambanan och Stockholm, genom byten i Hässleholm.

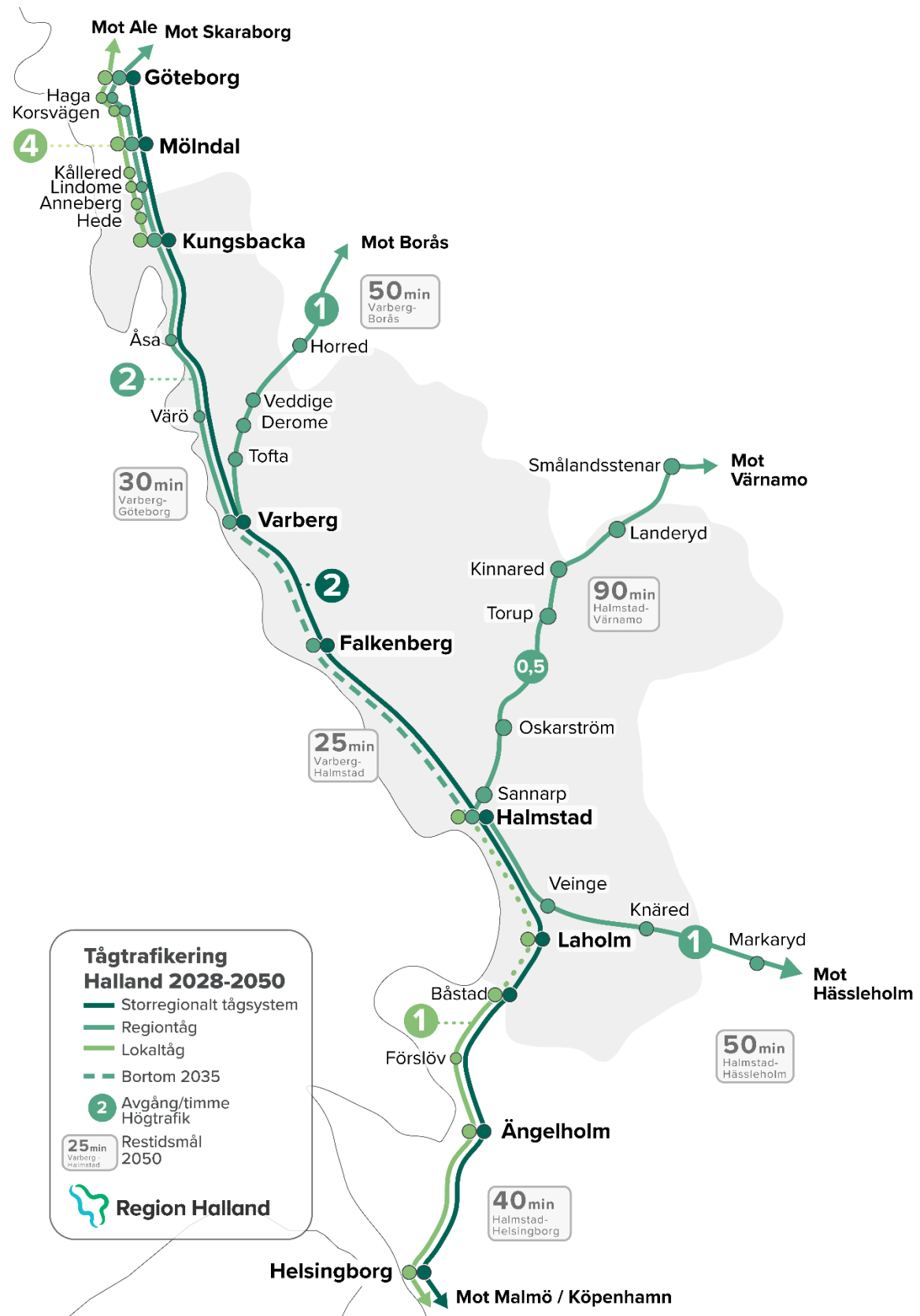
Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Halmstad och Hässleholm ska reduceras till 50 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Markarydsbanan har även en nationell betydelse som omledningsbana för Västkustbanan.

Pågatåg Halmstad – Hässleholm

Pågatåg Halmstad – Hässleholm är ett regiontågssystem som planeras att trafikera Markarydsbanan. Tågen ska göra uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad, Veinge och Knäred. Tågtrafiken planeras att starta i december 2027, vilket förutsätter att två nya stationer samt ett nytt mötesspår i Knäred färdigställs.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Halmstad och Hässleholm.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Hässleholm.



Figur 8. Trafikeringskarta för tågtrafiken 2028–2050.

6.6 Infrastruktur

Halland är ett starkt växande län och har alla förutsättningar att bidra till Sveriges tillväxt. En väl fungerande och utbyggd transportinfrastruktur är ett viktigt redskap för att Halland fortsatt ska kunna bidra till välfärden och skapa möjligheter för ett hållbara resor och transporter. Den beskrivna målbilden för tågtrafiken, som redogörs för i detta kapitel, förutsätter att staten, genom Trafikverket, tar sitt ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägsanläggningen. För att öka det hållbara resandet är det av yttersta vikt att takten i genomförandet av åtgärder inom järnvägens infrastruktur intensifieras.

Västkuststråket är en livsnerv i Sydvästsverige och påbörjade projekt längs Västkustbanan behöver slutföras. Detta inkluderar framför allt ombyggnaden av Halmstad C bangård, förbigångsspår för godståg vid Lekarekulle och en ny station i Värö. Även projekt utanför länet, såsom dubbelspår mellan Helsingborg och Maria, Västlänken i Göteborg och åtgärder i Mölndal, behöver färdigställas. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029, förväntas trycket på det sydsvenska transportsystemet att öka. Detta ställer krav på förbättrad kapacitet i järnvägssystemet, eftersom både gods- och persontrafiken behöver kunna samsas.

Nya investeringar är nödvändiga för att realisera nyttan av tidigare genomförda och pågående infrastrukturobjekt. Ett tydligt behov föreligger för en ny uppställningsbangård i närheten av Halmstad C, vilket är av yttersta vikt för att persontågstrafiken ska kunna fortsätta utvecklas. Tillgången till omloppsnära uppställning av tågfordon utgör en grundläggande förutsättning för effektiva och robusta trafikeringsupplägg. Genom ytterligare kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet, exempelvis genom fler mötes- och förbigångsspår, kan nyttan av genomförda infrastrukturobjekt realiseras.

Kapaciteten behöver öka i Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk. De regionala Västtågen mellan Varberg och Göteborg planeras för att möta en ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor och på allvar bidra till de transportpolitiska målen. Sträckan Kungsbacka–Göteborg har redan idag kapacitetsbrist, och åtgärder behövs för att skapa tillräckligt utrymme för både gods- och persontrafik. På Kungsbacka C behöver kapaciteten förbättras med vändspår och ett partiellt fyrspår från Kungsbacka C till Hede station. På något längre sikt krävs fyrspår hela vägen mellan Kungsbacka och Göteborg.

Inlandsjärnvägarna behöver bli robustare samt möjliggöra tåg i högre hastighet. Det förebyggande underhållet av järnvägen behöver förstärkas. Idag finns det delar av järnvägsanläggningen som är över hundra år gamla, vilket medför ett ökat behov av avhjälpande underhåll. Kollektivtrafiken, som utgör en samhällsviktig funktion, måste kunna upprätthållas även under ogynnsamma väderförhållanden. En förebyggande åtgärd är att genomföra trädsäkring av specifika sträckor, vilket skulle möjliggöra att tågtrafiken på Viskadalsbanan och

HNJ-banan kan fortgå även vid kraftiga vindar. Dessutom behöver obevakade plankorsningar byggas bort, vilket är av stor vikt för att möjliggöra kortare restider. Behov av samtidig infart och fler mötesspår finns på vissa sträckor inom järnvägsanläggningen samt att fjärrstyrning av signalanläggningarna förespråkas. Ett alternativ för att minska restiderna är att se över uppehållsbilden för persontågstrafiken utmed inlandsjärnvägarna.

För att effektivt öka kapaciteten behöver trafikering med längre persontåg möjliggöras med hög resenärskapacitet. Den förestående anskaffningen av nya tågfordon för Öresundstågssystemet erbjuder en unik möjlighet att öka kapaciteten genom att använda längre och mer kapacitetsstarka tåg. Att köra med längre fordon innebär att vissa perronger behöver förlängas, men detta bedöms vara en mycket kostnadseffektiv metod för att öka kapaciteten i järnvägssystemet jämfört med den omfattande utbyggnad av spårkapaciteten som annars skulle krävas. Denna strategi är i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip, som förespråkar att man först överväger åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, och därefter optimerar användningen av befintlig infrastruktur innan man överväger större ombyggnationer eller nyinvesteringar.

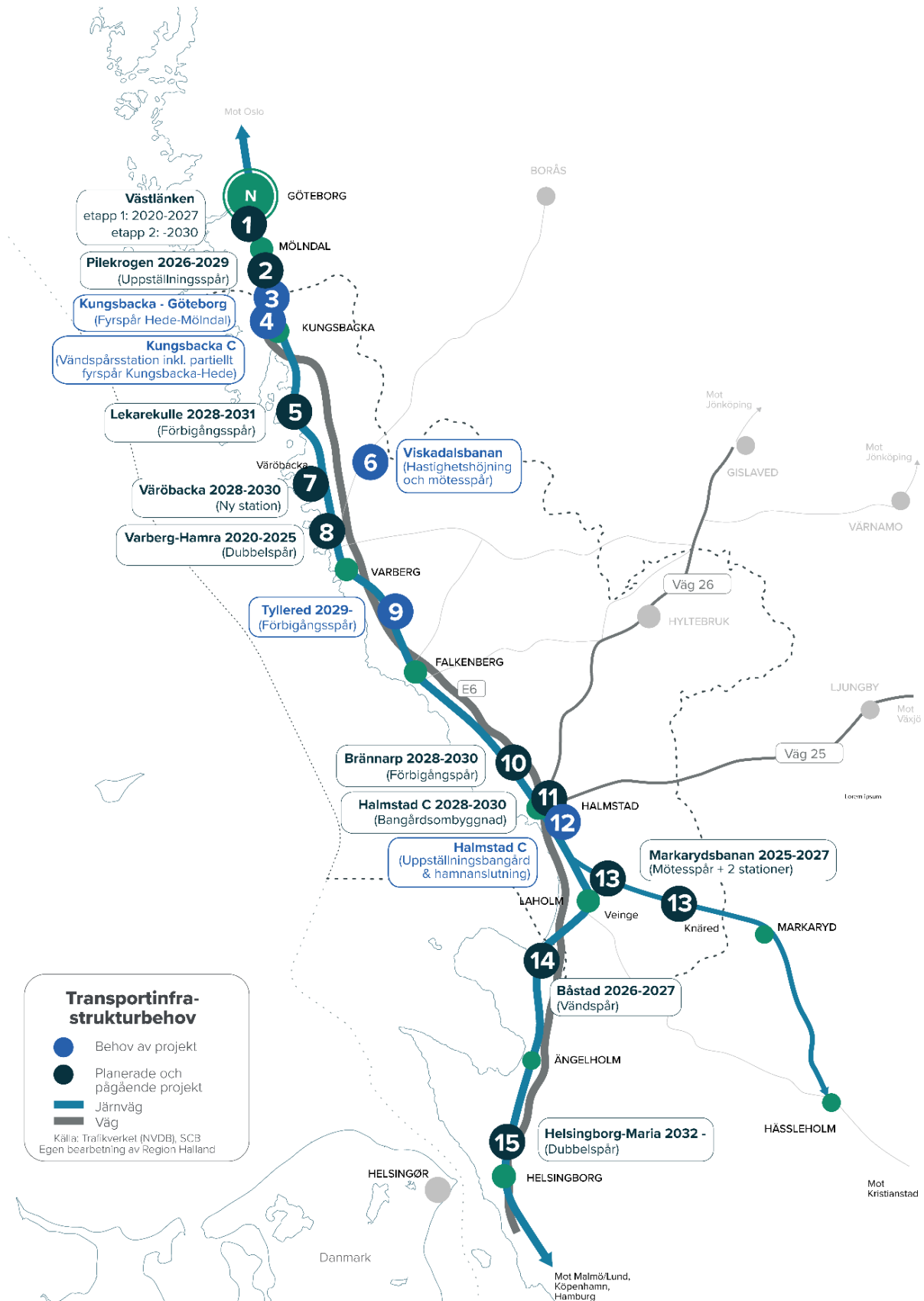
Infrastrukturella behov

Beslutade investeringar

- Västlänken: Etapp 1 och 2
- Pilekrogen: Uppställningsspår
- Lekarekulle och Brännarp: Förbigångsspår
- Värö: Ny station
- Varberg – Hamra: Dubbelspår i tunnel
- Halmstad C: Bangårdsombyggnad
- Knäred och Veinge: Mötesspår och stationer
- Båstad: Vändspår
- Helsingborg C – Maria: Dubbelspår
- ERTMS: Nytt signalsystem

Behov av investeringar

- Kungsbacka – Göteborg: Fyrspår Hede - Mölndal
- Kungsbacka C: Vändspår inkl. partiellt fyrspår Kungsbacka - Hede
- Viskadalsbanan: Hastighetshöjning och mötesmöjligheter
- Tyllered: Förbigångsspår
- Halmstad C: Uppställningsbangård och hamnanslutning



Figur 9. Planerade investeringar i transportinfrastrukturen samt behov av investeringar.

6.7 Nya tågstationer

En ort med tågstation har en god utgångspunkt för utveckling genom att attrahera inflyttare och företagsetableringar. Det är dock inte stationen i sig som avgör ortens attraktivitet. Faktorer som påverkar utvecklingen i en stationsort inkluderar bland annat ortens service- och bostadsutbud, pendlingsavstånd till större arbetsmarknader, turutbudet i tågsystemet samt restiden i förhållande till bil.

Nya tågstationer ska vara knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det måste kunna påvisas regionala samhällsnyttor för att fler stationer ska bli aktuella och generellt gäller att en ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor. Nya stationsetableringar ska byggas på ett sådant sätt att robustheten och pålitligheten i dagens tågtrafik inte påverkas. Det är även viktigt att framtida utvecklingsmöjligheter inte försämras av en nyetablerad station och att restiderna i befintliga tågsystem värnas. De stationer som byggs idag måste kunna möjliggöra för en utveckling av tågtrafiken på banan i framtiden. Trafikverkets allmänna bedömning för nya stationer på Västkustbanan är att sådana ska byggas med förbigångsspår.

Stationskriterier

För att bedöma behovet av en ny station har ett antal kriterier arbetats fram. Kriterierna kommer att användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte, oberoende vilken järnväg det gäller. Kriterierna kan också tillämpas vid en analys av att ta bort en befintlig station. Först om samtliga kriterier uppfylls ska Region Halland och Hallandstrafiken tillsammans med berörd kommun arbeta vidare med etableringen av en eventuellt ny station. Kriterierna är fem till antalet och beskrivs nedan.

- **Kriterie 1:** Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågssystemet och det storregionala Öresundstågssystemet.

En viktig förutsättning vid öppnandet av en ny station är att det inte får påverka de snabbaste förbindelserna på Västkustbanan. Den främsta anledningen till detta är att Västkustbanan i stor utsträckning nyttjas för mer långväga resor samt pendling till och från angränsande regioner. Restiden i dessa relationer får därför inte förlängas utan snarare ska restidsförkortningar eftersträvas.

- **Kriterie 2:** Nettoresandet på den aktuella banan ska öka, det vill säga att man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas vid bedömningen

En annan viktig förutsättning för att en ny station ska öppnas är att tåggresandet totalt sett ska öka. När en ny station öppnas medför det längre restid för de resenärer som redan befinner sig på tåget. En förlängd restid gör resan mindre attraktiv och kan leda till att tåget förlorar resenärer. Potentialen för hur många som kan komma att resa från en ny station måste också bedömas. Faktorer att beakta

inkluderar demografiska förutsättningar, såsom var och hur många som bor och arbetar inom upptagningsområdet för en eventuell ny station, samt hur arbetspendlingen ser ut. Dessutom behöver förutsättningarna för att nå nya arbetsmarknader och kommande utbyggnadsplaner vägas in. Om potentialen för nya resenärer är större än den beräknade resandeförlusten kan det, ur ett resandeperspektiv, vara motiverat att öppna en ny station.

- **Kriterie 3:** Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska uppgå till minst 30 procent.

Även om det skulle kunna finnas ett tillräckligt resandeunderlag för att motivera öppnandet av en ny station, måste de ekonomiska konsekvenserna noggrant övervägas. Ytterligare tågstopp innebär längre körtider, vilket kan leda till ökade kostnader för personal och drift. Om tåglinjernas omloppstider påverkas, tillkommer kostnader för ytterligare personal och fordon. Kostnaden för att erbjuda några få personer en bättre resa med tåg kan därmed snabbt bli orimligt hög för samhället.

- **Kriterie 4:** Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, det vill säga att investeringskostnaden för kapacitetsförstärkning av järnväg och stationer ska vägas mot det förväntade resandetillskottet.

Även kostnaderna för de infrastrukturåtgärder som krävs för att öppna en ny station måste beaktas. För samtliga nya stationer krävs investeringar i form av nya plattformar och gångförbindelser till plattformarna, samt i vissa fall även mötes- och förbigångsspår. Hur stora dessa kostnader blir beror på den befintliga infrastrukturen och vilken kvalitetsstandard som måste uppfyllas, vilket kan variera från bana till bana och från ort till ort.

En bedömning av huruvida det är möjligt och ekonomiskt rimligt att motivera kostnaderna måste göras i förhållande till antalet tillkommande resenärer som investeringen förväntas bidra med. Även potentiell framtida tillväxt ska beaktas. För att kunna etablera en ny station kan kapacitetshöjande åtgärder, såsom förbigångs- eller mötesspår, vara nödvändiga. Dessa åtgärder kan finansieras genom nationell och regional plan.

- **Kriterie 5:** Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig till att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

För att Region Halland ska satsa på att öppna en ny station är det en förutsättning att berörd kommun och regionen samplanerar för att maximera utväxlingen av de investeringar som krävs. Utöver infrastrukturinvesteringar ska kommunen arbeta för att öka ortens attraktivitet, exempelvis genom utbyggnad av bostäder eller satsningar på service som gör orten mer attraktiv att bo i. På så sätt skapas förutsättningar för

att upprätthålla och förstärka stationens resandeunderlag, samtidigt som det gynnar befolkningen i orten och dess omland.

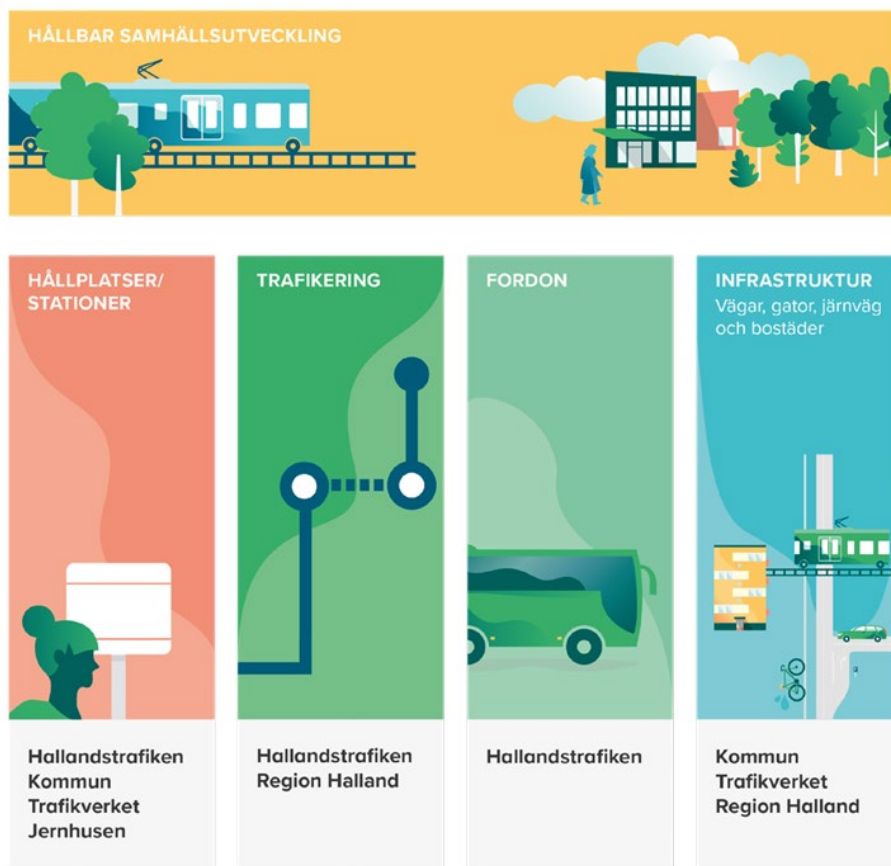
7 Samplanering och ansvarsfördelning

Detta kapitel beskriver vikten av samverkan och samplanering mellan aktörer samt deras olika roller i arbetet med att skapa en hållbar kollektivtrafik.

7.1 Samverkan för en attraktiv kollektivtrafik och hållbar samhällsutveckling

Region Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. För att uppnå det krävs samsyn som nås genom samplanering mellan framför allt Hallands kommuner och Trafikverket men även med angränsande regioner och kommuner. Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Att fortsätta att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger samman, är därför viktigt att fokusera på.

7.2 Ansvarsfördelning



I kollektivtrafiksystemet är det många aktörer med olika uppdrag. För att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik krävs därför gemensamma insatser utifrån respektive aktörs ansvarsfördelning.

Kopplat till Infrastruktur och vägar, kan det också vara vägföreningar/samfällighetsföreningar som är väghållare.



7.3 Hållplatser och stationer

Region Hallands avsätter medel i den regionala infrastrukturplanen för att stimulera och medverka till att hållplatser kan byggas ut. Grundregeln är att väghållaren, kommunen eller staten, ansvarar för markanläggningar och kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för anordningar för resenärerna. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs hur kostnadsansvaret fördelas mellan Region Halland och kommunerna. När kommunen är väghållare ansvarar den för markanläggningar och ytor för fordon, gående och cyklister. Region Halland ansvarar, genom Hallandstrafiken, för väderskydd, och servicefunktioner för resenärerna. Utformning, design, placering med mera ska följa Hallandstrafikens riktlinjer. I Kungsbacka gäller Västtrafiks riktlinjer för utformning av hållplatsutrustning.

Utveckling av bytespunkter och pendlarparkeringar kan möjliggöra att fler använder kollektivtrafiken för delar av sin resa. Västkustbanans upptagningsområde kan till exempel utvecklas vidare och nå områden som inte har underlag för en anslutande kollektivtrafik om möjligheterna är goda för att ansluta med bil. Genom samplanering mellan bebyggelse, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering kan planeringen av dessa platser bidra till att skapa bättre förutsättningar för att använda och kombinera gång, cykel, bil och kollektivtrafik.

7.4 Trafikering och fordon

Region Halland har rådighet över busstrafikens utbud och linjedragningar medan kommunerna genom fysisk planering och trafikplanering kan skapa långsiktiga förutsättningar för ökat resande. För att skapa en attraktiv busstrafik för resenärerna finns det ett antal parametrar som är särskilt viktiga att beakta: avgångstider, restider, pålitlighet, framkomlighet och enkelhet. En god turtäthet skapar flexibilitet och innebär att kollektivtrafiken kan användas för pendling till arbete och studier, men det är även viktigt att trafiken trafikerar under stora delar av dygnet. Restiderna får inte vara för långa jämfört med en bilresa och systemet behöver vara pålitligt och lätt att ta till sig. För att lyckas skapa en konkurrenskraftig och attraktiv busstrafik krävs också att satsningar görs för att låta bussen få plats och företräde i stadsmiljön. Sådana satsningar förutsätter ett ömsesidigt åtagande från kommun och Region Halland och en samsyn parterna emellan.

Som regional kollektivtrafikmyndighet är det Region Halland som ansvarar för att planera, finansiera och bedriva den regionala tågtrafiken. I många relationer delas detta ansvar med Hallands grannregioner. Det innebär bland annat ansvar för upphandling av tågfordon, att definiera behoven av lokal och regional tågtrafik samt nödvändig kapacitet i järnvägens infrastruktur för denna trafik.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på större bytespunkter är viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken. Ansvaret för denna del av kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Halland och kommunerna. Det är därför viktigt att parterna samplanerar och når samsyn i frågor som rör utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur.

Staten har ansvar för investeringar på statliga vägar och järnvägar. Regionen har stort inflytande över de regionala investeringarna genom att regionen upprättar förslag till regional infrastrukturplan. I den regionala planen finns medel avsatta för investeringar i kollektivtrafiken. För kommunernas del omfattar ansvaret kommunala gator, vägar och bussgator.

Från den regionala infrastrukturplanen kan det utgå medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar inom kommunalt väghållarområde. Samfinansiering mellan flera berörda parter är vanligt förekommande och utgår ofta från en bedömning av hur stor samhällsekonomisk nytta varje part kan tillgodoräkna sig.

Vid byggnation av nya eller upprustning av befintliga tågstationer med angränsande ytor, ska avtal upprättas mellan berörda parter och Region Halland om stationsutformning inklusive angränsande resenärsfunktioner och framtida drift och underhåll. Grundprinciperna är att staten genom Trafikverket finansierar åtgärder på järnvägsanläggningen. Kommunen finansierar alla övriga investeringar som behövs för att stationen ska fungera väl för resenärerna.

7.5 Samplaneringsmodellen

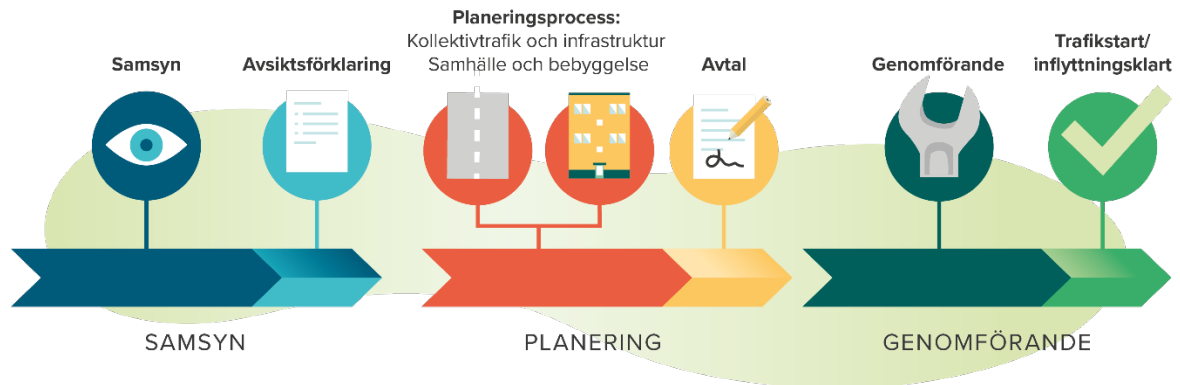
Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt. Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser: samsyn, planering och genomförande/byggande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen.

I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen.

Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.

SAMPLANERINGSMODELLEN

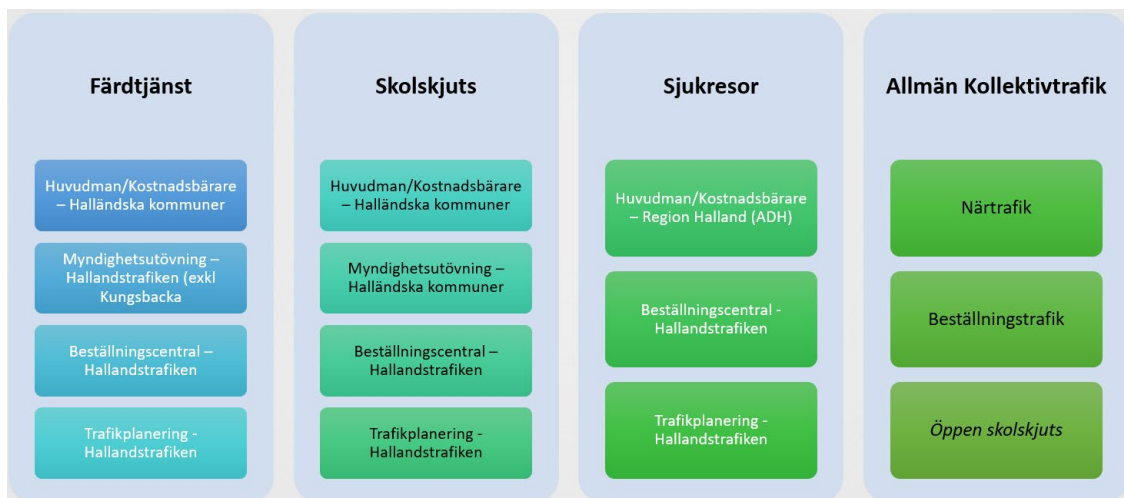


8 Anpassad kollektivtrafik

8.1 Bakgrund och Ramverk

Den anpassade kollektivtrafiken utgörs primärt av olika former av transporter som utförs med grund i olika lagrum och som ger en resenär rätt att resa under vissa villkor. Detta inkluderar både ett beviljande av resan, en beställning/planering av resan samt själva utförandet av denna. Dessa benämns på nationellt plan som Särskilda persontransporter vilket erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet.

I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av anpassad kollektivtrafik och utförs med anropsstyrd trafik eller särskilt arrangerade linjer såsom skolbuss- och sjukreselinjer. Den anpassade kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Samordning och samplanering sker inom och mellan respektive



Figur 10. Schematisk beskrivning av ansvarsfördelning och funktioner för färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och allmän kollektivtrafik.

trafikslag för att uppnå högsta kostnadseffektivitet. Syftet med samverkan rörande uppdragen är att få ut mer samhällsnytta än om de hanterats var och en för sig. Den anpassade kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken, där det är rimligt och möjligt. Hänsyn tas dock till resenärens behov utifrån rättigheter som ges i lagstiftning och följande myndighetsutövning.

Figuren ovan visar ansvar och funktioner inom de olika formerna av särskilda persontransporter som överlämnats till Region Halland och de transporter som utförs i nära anslutning till dessa som allmän kollektivtrafik. Hallandstrafiken utför uppdragen enligt en självkostnadsprincip dvs att det är kommunerna som bekostar den totala verksamheten. Hallandstrafiken har ingen egen budget för verksamheten men ska inte heller göra något överskott. Syftet med denna samverkan är att få en mer socialt och ekonomisk trafik än om varje huvudman hade hanterat sin egen trafik.

Färdtjänst

Färdtjänsten regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen är kommunen ansvarig för färdtjänst. Myndighetsutövningen och utförandet av färdtjänst, riksfärdtjänst och länsfärdtjänst har av samtliga kommuner i Halland överlämnats till Region Halland, undantaget myndighetsutövningen i Kungsbacka kommun.

Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför länsfärdtjänstområdet. Dessa utförs primärt med allmän kollektivtrafik och efter särskild prövning.

Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om resekostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Sjukvårdshuvudmannen, det vill säga Region Halland, ansvarar för prövning och resekostnadsersättning vid sjukresor. Resorna samplaneras med övrig anropsstyrd trafik och organiseras av Ambulanssjukvården Halland. Beställning av sjukresor görs via Hallandstrafikens beställningscentral.

Skolskjuts

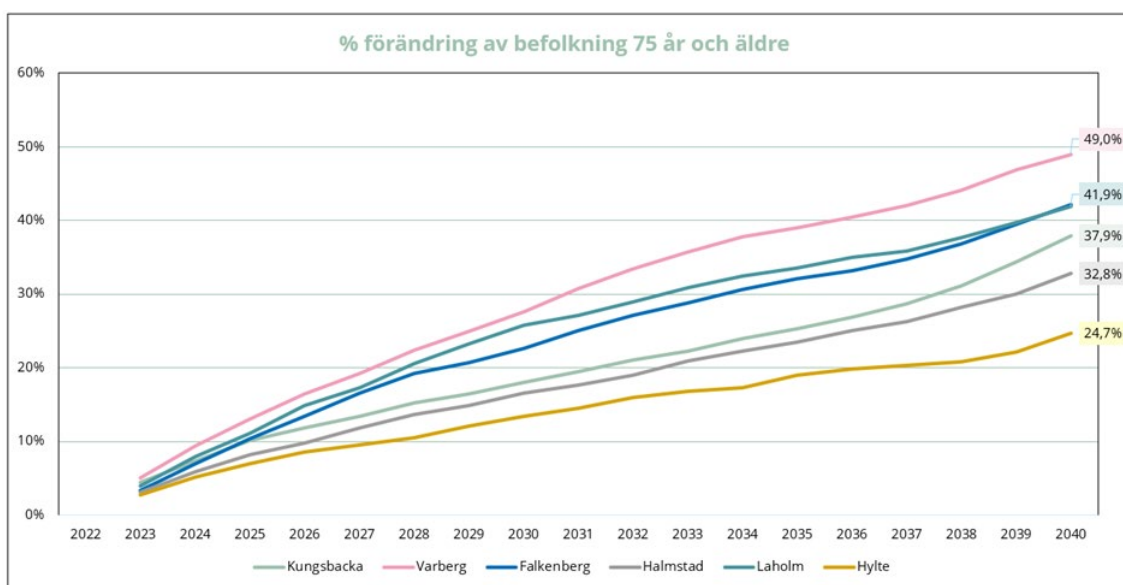
Enligt Skollagen (2010:800) har elever i grundskola med offentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola som eleven placeras i av kommunen.

Kommunen är därmed skyldig att anordna skolskjuts om skolskjuts behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Myndighetsutövningen utförs av kommunen. Planeringen, utefter elevens förutsättningar, sker hos Hallandstrafiken där allmän kollektivtrafik, skolbussar och anropsstyrd trafik används.

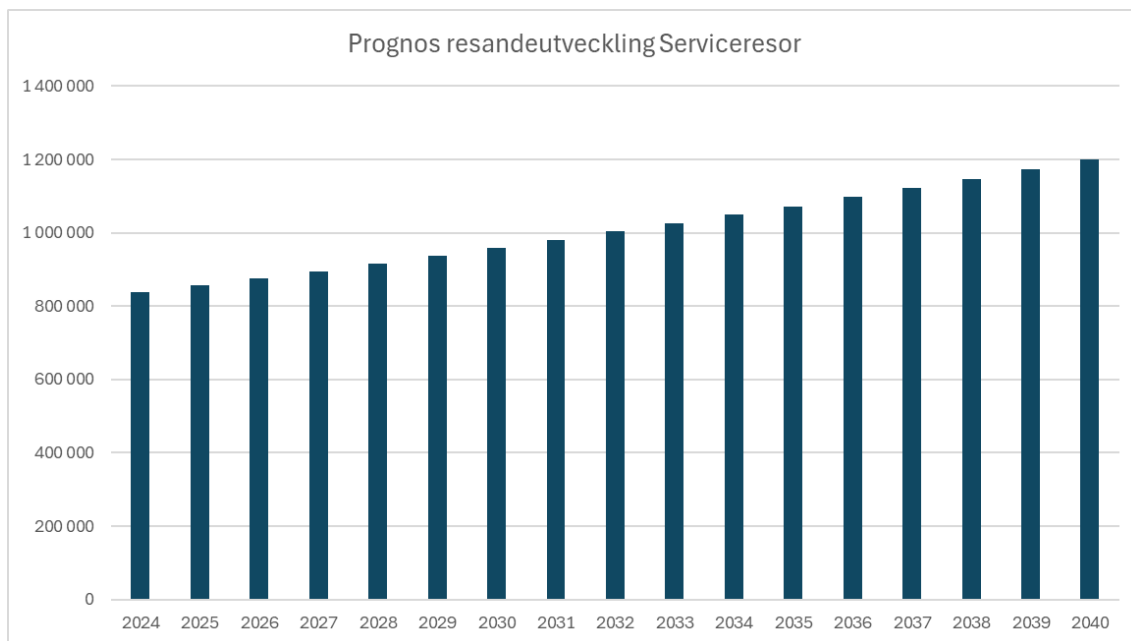
8.2 Planeringsförutsättningar

Befolkningsprognoser och framtida resandeutveckling

Region Halland beaktar befolkningsprognoser och resandeutveckling för att planera framtidens anpassade kollektivtrafik. Andelen äldre i Halland förväntas öka mellan 25–50 procent beroende på kommun, vilket kommer ställa krav på ökad kapacitet och effektivitet inom den anpassade kollektivtrafiken. En detaljerad analys av demografiska förändringar och resvanor är avgörande för att kunna möta framtida behov.



Befolkningsdemografin med en högre andel äldre kommer ställa höga krav på samhällets resurser, även inom Serviceresor och framför allt färdtjänst. Även sjukresor förväntas öka dock kommer detta endast ske hänsyn taget till vårdkapaciteten och vårdinrättningarnas möjlighet att möta ett ökat behov av vårdbesök. Grafen nedan illustrerar hur Serviceresor (färdtjänst, sjukresor, och skolskjuts) förväntas öka årsvis fram till 2040.



Elevunderlaget förväntas bli mindre under de kommande åren. Hur detta påverkar antalet skolresor beror till stor del på var kommunerna planerar att bedriva skolundervisning och huruvida dessa beslut innebär ett ökat behov av skolskjuts. Om beslut tas att lägga ner skolor på grund av sviktande elevunderlag kan behovet av skolskjuts vara fortsatt högt, eftersom avståndet till närmaste skola ökar och fler tillstånd för skolskjuts därmed beviljas.

8.3 Mål och vision

Halland som bästa livsplatsen ska även återspeglas inom den anpassade kollektivtrafiken. Det grundläggande uppdraget är att tillgodose behovet av särskilda persontransporter (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts) och med dessa behov som bas bidra till en ökad tillgång av regional kollektivtrafik, primärt i form av grundläggande resmöjligheter, till exempel Närtrafik. I denna symbios ligger en tvärfunktionell samverkan där fokus förflyttas till att utforma transportsystem som ger så mycket samhällsnytta som möjligt för hallänningen. Detta kräver fortsatt god samverkan mellan kommun och region.

Region Halland och de halländska kommunerna har idag kommit långt inom detta område. Samtliga halländska kommuner har idag överlätit transportbehovet för färdtjänst och sjukresor och skolskjuts till Region Halland vilket möjliggör samplanering och samordning av dessa behov på bästa sätt. Halland har därför idag goda förutsättningar att fortsätta utveckla en anpassad kollektivtrafik som uppfyller behoven både för särskilda persontransporter och regional kollektivtrafik, för mer samhällsnytta.

Region Halland arbetar aktivt med hållbarhet inom den anpassade kollektivtrafiken. Hållbarhetsperspektivet omfattar tre dimensioner: ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

Inriktning för ekonomisk hållbarhet

Mål som ska bidra till ekonomisk hållbarhet är:

- Samordningsgraden ska vara god. Målet är att 50% av alla resor ska ske med samåkning och att 90% ska ske med samplanering.
- Egenavgiftsintäkter från resenärer inom färdtjänst och sjukresor ska utgöra minst 10% av trafik kostnaderna sett över en längre period.
- Arbeta för att fler resor ska ske i den allmänna kollektivtrafiken där det är rimligt och möjligt.

Ovan nämnda mål innebär att verksamheten bedrivs kostnadseffektivt och långsiktigt hållbart. Genom att samordna resor och effektivisera transporterna kan den förväntade resandeökningen mötas ekonomiskt utan att det äventyrar uppdragens sociala hållbarhet.

Inriktning för Social hållbarhet

Mål som ska bidra till social hållbarhet är:

- Den anpassade kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker.
- Bidra till att överbrygga förflyttningshinder och underlätta ett aktivt deltagande i samhällslivet för personer med särskilda behov, vilket främjar jämlikhet och social inkludering.
- Fortsatt digitalisering för ökad inkludering och självservice via digitala tjänster med möjlighet att få hjälp och stöd av Hallandstrafiken.
- Bidra till att fler invånare inom Halland har tillgång till allmän kollektivtrafik.

Inriktning för ekologisk hållbarhet:

Mål som ska bidra till hållbar miljö:

- Anpassad kollektivtrafik ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2030.
- Samordningsgraden ska vara god för ett bättre resurs-och energikutnyttjande.

Hallandstrafiken strävar efter att använda fossilfria fordon och att optimera resvägar för att minimera utsläppen. Målet är att alla transporter ska vara fossilfria inom en snar framtid.

8.4 Utveckling av anpassad kollektivtrafik

Den anpassade kollektivtrafikens tidigare beskriva visioner och mål anger den strategiska riktningen och sätter ramen för verksamhetens utveckling. Framtida utmaningar inom den anpassade kollektivtrafiken inkluderar ökat behov av Serviceresor, samt krav på hållbarhet, effektivitet och digitalisering. Mer konkreta strategier för att möta de övergripande målen och visioner benämns nedan.

Ekonomisk hållbarhet

Regelverk: Fortsatt anpassning av regelverk för att fortsatt säkerställa en god ekonomisk och social hållbarhet. Detta sker genom dialog med uppdragsgivare och resenärer. I största mån ska regelverken sträva mot att vara regiongemensamma.

Trafikutveckling: Vid en fortsatt resandeutveckling är ingången att primärt förädla och fördela om resurser för en god kostnadseffektivitet. Detta sker genom kontinuerlig översyn av resurserna så att det används vid rätt tid och rätt plats. Detta kräver god dialog och kravställning med verksamheter som påverkar resandet. I sista hand utökas resurserna. Utöver detta ska nya lösningar kontinuerligt bevakas och prövas om det finns potential för högre effektivitet.

Social hållbarhet

Samråd: Samråd ska löpnade ske med brukarorganisationer inom ramen för Regional samverkan.

Digitalisering: Utveckling av digitala tjänster för att möta ökat behov av digitalisering och tillgänglighet.

Trygghet och säkerhet: Trygghet och säkerhet följs idag upp inom ramen för den ordinarie verksamheten. Det fortsatta arbetet ska syfta till att både bibehålla och stärka resenärernas upplevelse av en trygg och säker resa. Detta ska ske genom ett resenärcentrerat arbetssätt som utgår från en fördjupad förståelse för resenärens behov. Parallellt ska arbetet med att utveckla och använda rätt systemstöd fortgå, för att möjliggöra en snabbare och mer effektiv uppföljning.

Ekologisk hållbarhet

Samordning: Verka för god samordning av serviceresor vilket bidrar till mindre klimatavtryck. Inkluderar även att få fler att nyttja den allmänna kollektivtrafiken där det är rimligt och möjligt.

Utveckling: Ökad användning av fossilfria bränslen och satsningar på hållbara transportlösningar. Optimering av resvägar och samordning mellan olika trafikslag för att minska kostnader och öka tillgängligheten.

8.5 Samverkan och uppföljning

En tät och strukturerad samverkan är en av de viktigaste faktorerna för en positiv utveckling av den anpassade kollektivtrafiken. Regionen har idag en väletablerad modell för samverkan och planering av den anpassade kollektivtrafiken där regelbundna möten och forum ingår såsom Forum för Serviceresor, Forum för Färdtjänst samt Samordningsträff skolskjuts. I dessa forum förs dialog kring leveranskvalitet och kostnadsutveckling samt övergripande strategiska vägval i frågor som berör samtliga. Särskilt viktigt är samverkan vid förändringar som berör regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten för att uppnå god samplanering och samordning av resorna.

Nuvarande samverkansmodell mellan kommuner och Region innebär att kravställning på transporterna behöver utformas lika för samtliga, dels med hänsyn till kostnadsbild och servicenivå, dels utformning av miljökrav vilket för närvarande innebär fossilfria bränslen till 2030.

8.6 Uppföljning och indikatorer

Tabell 5. Måluppföljning och indikatorer för måluppfyllnad.

Mål	Indikatorer	Följs upp i
God samåkningsgrad	Statistik, Power Bi	
Hög samplaneringsgrad	Statistik, Power Bi	
Kostnadstäckningsgrad 10 procent	Trafikkostnader och egenavgifter	
Nöjdhet resa	ANBARO kundnöjdhetsundersökning	UR rapport
Synpunkter	Antal resor, antal klagomål	UR rapport
Digitala ansökningar	1177	UR rapport
Digitala beställningar	Planeringssystem, Planet	UR rapport
Andel fossila bränslen	FRIDA	

9 Ekonomiska förutsättningar och finansiering

9.1 Samhällsnytta

Kollektivtrafiken skapar samhällsekonomisk nytta för över 75 miljarder kronor årligen i Sverige genom att öka skatteintäkter och minska kostnader för bland annat vägar, parkeringar och hälso- och sjukvård.

Syftet med Kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att underlätta resor till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Ökad tillgänglighet stärker arbetsmarknadsregioner, förbättrar matchningen mellan jobb och arbetskraft, och ökar produktivitet, löner och skattekraft. Utan kollektivtrafik uteblir dessa samhällsekonomiska vinster. Därför bör kollektivtrafik ses som en investering i samhällsnytta, inte bara som en kostnad.

Kollektivtrafiken bidrar också till att uppfylla politiska mål om minskade klimatutsläpp, ökad jämställdhet och minskat utanförskap. Genom att ge jämlik tillgång till samhället främjar den ett hållbart, jämlikt och integrerat samhälle. Eftersom fler kvinnor än män reser kollektivt förbättrar god kollektivtrafik deras rörlighet och stärker jämställdheten. Dessutom främjar den vardagsmotion och minskar antalet trafikolyckor.

9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken

Kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Biljettintäkternas andel av trafik kostnaderna, även kallad självfinansieringsgraden, har under många år varit god i Halland och uppgick år 2024 till 53,6 procent. Vid en jämförelse mellan länen i Sverige kan konstateras att Halland finansierar kollektivtrafiken med en relativt liten andel skattemedel per invånare. En hög självfinansieringsgrad indikerar att utbudet är väl anpassat till efterfrågan, vilket innebär att kollektivtrafiken utförs när flest människor reser. Detta ger även en indikation på att antalet resenärer är stort i förhållande till utbudet.

Sett utifrån andra mått tillhör Halland en av de mest kostnadseffektiva regionerna i Sverige. Exempelvis var marginalkostnaden per påstigning, beräknad som totala kostnader minus trafikintäkter, 30 kronor år 2024. Detta placerar Halland på sjätte plats i landet, där endast de tre storstadsregionerna samt Uppsala och Östergötland har lägre marginalkostnad på påstigning.

9.3 Riktlinjer för ekonomin

Kostnaderna i kollektivtrafiken ökar årligen. Dessa kostnadsökningar beror på stigande priser för befintlig trafik, såsom drivmedel, löner och fordon, samt på utveckling och satsningar på ny trafik. I vilken takt och omfattning den allmänna kollektivtrafiken i Halland kan byggas ut hanteras i Region Hallands årliga budgetprocess. När fler väljer att resa med kollektivtrafiken ökar behovet av anslag.

Detta förklaras utifrån att drygt hälften av kollektivtrafikens kostnader betalas av resenärer och resterande hälft av Region Halland.

Med stöd i målet om ökat kollektivt resande bedöms regionens ekonomiska anslag för kollektivtrafiken fortsatt behöva öka. Inom trafikförsörjningsprogrammets tidshorisont kommer viktiga investeringar i järnvägsanläggningen att färdigställas. Dessutom förväntas tre nya tågstationer i Halland tas i drift före år 2030. Tillsammans med nya kapacitetsstarka Öresundståg med högre hastighet skapas förutsättningar att uppnå visionen om att Halland ska vara den bästa livsplatsen år 2035.

Nya satsningar på kollektivtrafiken behöver motiveras med hög samhällsnytta. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat och trafiken ska vara samhällsnyttig. En fortsatt effektivisering av trafiken är nödvändig och utökningar ska ske i enlighet med den övergripande trafikeringsprincipen att kollektivtrafiken byggs ut i starka stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda.

I detta trafikförsörjningsprogram beskrivs ett mål om att beläggningen i fordonen i den linjelagda trafiken ska vara god. Detta mål ska säkerställa att den kollektivtrafik som erbjuds verkligen används. Det är varken miljömässigt eller ekonomiskt motiverat att bedriva kollektivtrafik om den inte används. Principer för arbetet med att säkerställa att befintliga resurser utnyttjas beskrivs i kapitel 4 och benämns som "Lågfrekvent resande". Sammanfattningsvis innebär det att den linjelagda kollektivtrafik som har eller riskerar att få en täckningsgrad lägre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn.

Mål för ekonomin på sikt finns formulerat i kapitel 3. Där framgår att intäkterna från resenärerna ska medföra att självfinansieringsgraden ska utgöra 55 procent av trafik kostnaderna.

9.4 Principer för biljettsortiment och prissättning

Prissättning

Priset på kollektivtrafikresan är en faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. En generell tumregel för prisets påverkan på resandet är att en prisökning på 10 procent leder till en minskning av resandet med 4 procent. Därför bör höjningar av biljettpriset föregås av noggranna överväganden. Vid kraftiga höjningar finns risken att människor upplever kollektivtrafiken som mindre prisvärd och därmed väljer bort den. Att enbart höja biljettpriserna för att finansiera kollektivtrafiken är således inte en hållbar lösning på lång sikt. När det kommer till prissänkningar visar Hallandstrafikens egna undersökningar att ett sänkt pris, tillsammans med ett bra trafikutbud och närhet till hållplatser kan ge ökat resande med 10,4 procent vid en prissänkning om 10 procent för enkelbiljetter. Samma

effekt nås inte för resenärer som reser med periodbiljett, åtminstone inte på kort sikt.

Hur enkelt det är att köpa biljetter och hur begripligt systemet är, har stor betydelse för viljan att åka kollektivt. Hallandstrafikens grundprincip är att biljettsortimentet ska vara lätt att förstå, och att prissättningen samt eventuella rabatter ska vara logiska.

Här är de viktigaste principerna för hur biljettsortimentet utformas:

- Det ska vara billigare att resa ofta än att resa sällan. För den som pendlar erbjuds periodbiljetter som är utformade och prissatta efter hur frekvent du reser samt hur lång giltighetstid de har. Jämfört med enkelbiljetter lönar det sig snabbare att köpa periodbiljetter vid långa resor än vid korta resor.
- Det ska vara lätt att på förhand veta vad resan kommer kosta.
- En biljett av samma typ ska kosta lika mycket oavsett i vilken kommun kunden bor.
- Prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.

Tillsammans ska principerna sänka tröskeln till att resa kollektivt och bidra till att fler reser på ett hållbart sätt.

Biljett- och Betalsystem

Under 2020 lanserade Region Halland, tillsammans med Kronoberg, Kalmar och Jönköping, ett nytt biljett- och betalsystem. Den viktigaste komponenten i försäljningssystemet är Kundappen. Via Kundappen ska man kunna hantera hela sin resa – från att söka fram en resa, köpa en biljett och få information. För de kunder som inte har mobiltelefon finns fortsatt möjlighet att köpa biljett på kort eller papper.

Biljett- och betalsystemet är utvecklat enligt den av branschen framtagna standarden BoB (standard för biljettdistribution och biljettvisering), som förvaltas av Samtrafiken på uppdrag av ägarna. BoB-standarderna är en öppen och frivillig standard som definierar hur kollektivtrafikens biljetter kan distribueras och visas. Syftet med standarderna är att underlätta för resenärer att köpa och använda biljetter kombinerade mellan olika trafikområden och operatörer, samt att främja interoperabilitet och innovation inom biljettsystem.

Genom att följa den, av branschen framtagna standarden bidrar Region Halland till att förenkla och främja resor mellan regioner för resenärerna. Idag tillämpas standarderna för nästan samtliga interregionala resor i södra Sverige samt till Köpenhamnsområdet, med undantag för resor till Västra Götalandsregionen.

Biljettsamverkan inom södra Sverige

Ungefär 30 procent av alla biljetter som säljs av Hallandstrafiken utfärdas för resor till andra trafikområden. Av dessa biljetter avser cirka 60 procent resor till Västtrafiks trafikområde. För att underlätta resor mellan olika trafikområden har Regionsamverkan Sydsverige ingått avtal om gemensamma biljett- och resevillkor för interregionala resor, vilket benämns som ”Sydtaxan”. Sydtaxan omfattar Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Jönköpings länstrafik, Kalmar Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg samt Skånetrafiken. Skånetrafikens bilaterala avtal med Trafikstyrelsen i Danmark möjliggör även resor till Köpenhamnsområdet.

Sydtaxan kan beskrivas utifrån principen om minsta gemensamma nämnare, både vad gäller de biljetter som erbjuds och det regelverk som gäller för resor mellan parterna. På så vis blir det enkelt och begripligt för kunder som reser mellan två eller flera parter inom södra Sverige, oavsett om de är pendlare eller fritidsresenärer.

Region Halland och Hallandstrafiken kommer att fortsätta samverka med omkringliggande regioner för att göra det ännu enklare och smidigare att resa över länsgränser i framtiden. Högsta prioritet är att fortsätta dialogen med Västra Götalandsregionen och Västtrafik, där det för närvarande saknas förutsättningar för ett lika enkelt och sömlöst resande.

9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter

Samtliga kommuner inom Hallandstrafikens trafikområde ges möjlighet att köpa biljetter till sina invånare, under förutsättning att kommunen använder det biljettsortiment som tillhandahålls av Region Halland. För Kungsbacka kommun sker tillköp genom Västtrafik. För tillköpen inom Hallandstrafikens trafikområde gäller fastställda principer som utgår från den övergripande prismodellen, vilken inkluderar biljettsortiment, taxa, zonstruktur, giltighetstider och resenärsrabatter. Ett kommunalt tillköp av biljetter avser antingen den egna kommunen eller den egna kommunen i kombination med angränsande kommun(er), i enlighet med gällande zonstruktur och dess villkor.

Tillköp kan således göras under förutsättning att:

- Tillköpet får inte innebära att andra biljetter än de som tillköpet avser behöver förändras i pris.
- Tillköpet får inte påverka den beslutade, övergripande prismodellen om likvärdiga tillköp skulle beviljas för flera kommuner.
- Tillköpen erbjuds, så långt det är möjligt, i befintliga säljkanaler, och omfattas av Hallandstrafikens ordinarie köpvillkor.
- I det fall den övergripande prismodellen förändras ska avtalade tillköp omprövas. Region Halland ska i god tid föra dialog med kommun som innehar tillköp för att möjliggöra eventuell anpassning av tillköp till ny prismodell.

- Kommunen har kostnadsansvar för utredning av tillköp i de fall en utredning kräver omfattande resurser. Hallandstrafikens utredningskostnader ska tydligt redovisas innan arbetet inleds.

Vid förfrågan om tillköp vänder sig kommunen till Hallandstrafiken som utreder. Riktlinjer för tillköp av biljetter omfattar inte skolbiljetter. Skolskjuts och elevresor omfattas av förutsättningar som anges i Skollagen.

9.6 Riktlinjer för tillköp av trafik

Region Halland och Hallandstrafiken ska tillämpa ett arbetssätt som så långt det är möjligt minimerar behovet av tillköp av trafik. Kollektivtrafiklagen (kap.2, § 1b) medger att kommuner själva finansierar ett utbud som är större än vad kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller:

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

Med tillköp avses beställningar som helt eller delvis finansieras av annan part än Region Halland och som innebär lokal anpassning av regional kollektivtrafik. Alla tillköp som är förenliga med målen och strategierna i Trafikförsörjningsprogrammet, och som inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt, ska tillåtas.

Om tillköp av trafik ska genomföras, tecknas avtal mellan Hallandstrafiken och kommunen. Eftersom kollektivtrafik är en långsiktig investering, och det ofta tar tid för invånarna att upptäcka nyheterna i kollektivtrafikutbudet, är den rekommenderade avtalslängden minst tre år. Om kostnadstäckningsgraden för den tillköpta trafiken ökar, överväger Region Halland att inkludera tillköpet i det ordinarie utbudet av kollektivtrafik i Halland. Riktlinjen är att kostnadstäckningsgraden för tillköpet ska överstiga minst 30 procent för att detta ska övervägas. Tillköp av beställnings- och evenemangstrafik bör undvikas.

10 Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen ger kommersiella aktörer möjlighet att med 21 dagars framförhållning starta linjelagd kollektivtrafik. Samma framförhållning gäller vid avveckling av kollektivtrafik. Innan kommersiell kollektivtrafik startas ska den anmälas till Kollektivtrafikmyndigheten. Kontaktuppgifter och instruktioner för anmälan om kommersiell trafik finns på Region Hallands webbplats: <https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik>

Utgångspunkten är att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa.

10.1 Allmän trafikplikt

Kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Hallands invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik kräver långsiktiga förutsättningar och är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken i Halland utgör ett sammanhängande system med förgreningar in i grannlän. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva sådana omständigheter som motiverar beslut om trafikplikt. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas kollektivtrafikstråk som är klassificerade utefter parametrar så som befolkningsunderlag, pendlingsmönster med mera. Genom den klassificering av stråken som görs i kapitel 5, ges en indikation på vilka områden i Halland som skulle kunna vara intressanta för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik i. Efterfrågar kommersiella aktörer ytterligare statistisk för marknadsanalyser kan Kollektivtrafikmyndigheten vara behjälplig med detta. Region Halland gör bedömningen att Väst kuststråket har ett resande som innebär att trafik kan bedrivas kommersiellt. Redan idag finns kommersiell tågtrafik i stråket.

Region Halland kommer att ta ställning till allmän trafikplikt efter noggranna överväganden. Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med att nya trafikavtal ska slutas. Beslut och bedömning om allmän trafikplikt ska föreligga i god tid före planerad upphandling av trafiken. Utgångspunkten i bedömning av trafikplikt är Trafikförsörjningsprogrammet. När marknadens möjligheter värderas kommer långsiktighet och Trafikförsörjningsprogrammets mål vara ett tungt vägande argument. Om regionen i sin prövning inte finner att det är mycket sannolikt att önskad trafik kan komma till stånd genom kommersiella aktörers försorg (utan finansiering från regionen), kommer allmän trafikplikt tillämpas för den aktuella trafiken.

10.2 Tillgång till infrastruktur

Inom kollektivtrafikmyndighetens geografiska område finns ett stort antal bytespunkter längs vägar och gator. Utöver dessa bytespunkter finns även ett antal större bytespunkter, terminaler och resecentra både i anslutning till allmänna vägar och inne i städerna och i större tätorter. Tillträde till befintliga och framtida bytespunkter, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur ska behandlas konkurrensneutralt. Bedömningen är att det endast på ett fåtal platser kan komma att uppstå en konkurrenssituation mellan kommersiell och subventionerad kollektivtrafik för tillträde till infrastruktur i Halland. Därmed bör inte behovet av en tidsstyrd process för tilldelning av kapacitet vara stort. För platser där en konkurrenssituation kan komma att uppstå ska en beskrivning tas fram för konkurrensneutral tilldelning. I det fall det uppstår kapacitetsbrist kallar

kollektivtrafikmyndigheten berörda parter för dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

10.3 Tillgång till biljett-och betalsystem

Det finns möjlighet för kommersiella aktörer att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör biljettsystem, biljetter och försäljning av dessa. För att skapa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, vilket underlättar för resenärerna, finns möjlighet för kommersiella aktörer att använda samma biljettmaskiner eller liknande teknisk utrustning som Hallandstrafiken. Dessutom kan överenskommelser slutas om biljetters giltighet. Användningen av biljettmaskinerna eller annan liknande teknisk utrustning finansieras helt av den kommersiella aktören.

10.4 Tillgång till informationssystem

Det finns möjlighet att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör information till resenärerna. Mot ett självkostnadspris kan Hallandstrafiken upplåta plats åt kommersiella aktörer i reseplanerare, tidtabeller och i anslagen vid bytespunkter. Trafikföretag tillhandahåller tryckt material enligt anvisningar och Hallandstrafiken ansvarar för uppsättning av anslag. Även detta sker mot ett självkostnadspris. Hallandstrafiken ansvarar för drift och underhåll av anläggning och därmed även kommersiella aktörers anslag. Trafikföretag ansvarar fullt ut för leverans av kvalitetssäkrade data enligt upprättad tidplan. Överenskommelser gällande bytespunkter, terminaler, reseplanerare, biljettsamverkan med mera regleras i skriftliga avtal.

RS230670

Region Halland
Box 517, 301 80 Halmstad
regionen@regionhalland.se
regionhalland.se

Kommunledningsförvaltningen
KS.2025.764

Kommunstyrelsen

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen, d.nr. LI2025/01587

Ärendebeskrivning

Den 30 september presenterade Trafikverket sitt förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Värnamo kommun har fått möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till nationell plan.

Sammanfattning av förslaget

Planförslaget beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver också hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

Trafikverkets förslag till ny nationell plan tar sin utgångspunkt i en satsning om totalt över 1 200 miljarder kronor under planperioden.

Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov ska beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta

Planen avser att ge förutsättningar för förbättrad arbetspendling, ett konkurrenskraftigare näringsliv och stärkt totalförsvaret.

Totalförsvaret stärks bland annat genom en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon.

Postadress

Kommunledningsförvaltningen
Värnamo kommun
331 83 Värnamo

Kontaktcenter

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

E-post

kontaktcenter@varnamo.se
Webbplats
kommun.varnamo.se

Organisationsnummer

212000-0555
Bankgiro
141-7195

Det redan omfattande underhållet av järnvägen fortsätter och grunden läggs för att vara i kapp med underhållet till 2050. Vagnätets eftersatta underhåll åtgärdas redan under planperioden.

Stora investeringar görs i nya järnvägssträckor och i järnvägens nya signalsystem. Omkring 80 procent av planens namngivna investeringar går till att utveckla järnvägen.

En tydlig grundprincip för planförslaget är att skapa största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen.

Planförslaget grundar sig på en omfattande dialog med kommuner, regioner, näringsliv och Försvarsmakten. Gemensam nämnare för regeringens och Trafikverkets utgångspunkter är att Trafikverket ska skapa mesta möjliga nytta för medborgare och näringsliv utifrån tilldelade ekonomiska ramar, som denna planomgång är större än någonsin.

Synpunkter till förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen

Det investeringsprojekt som är pågående med elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på järnvägssträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö behöver få en fortsättning på sträckan Värnamo-Halmstad. Järnvägssträckan Halmstad-Nässjö (HNJ) är strategiskt viktig då den knyter ihop regionen med hamnen i Halmstad.

Vår bedömning är att det finns behov av en ny trafikplats norr om Värnamo. För att enklare kunna nå kriminalvårdens anläggning norr om Värnamo, andra statliga anläggningar och för att kunna tillskapa mer industrimark längs E4 behöver det tillskapas en ny trafikplats där väg 800 och E4 korsar varandra.

Inverteringsprojektet triangelspår Alvesta ligger utanför vår region men är ett projekt som är viktigt även för vårt område då det förkortar tiderna för godstransporter på kust till kustbanan.

Ombyggnationen av Rv 27 på sträckan Bredasten-Ulås och förbi Bor är påbörjad. Även planeringen för att fortsätta ombyggnationen av Rv 27 på sträckan från Bor och ner till korsning med mellan Rv 27 och 25 bör inledas under programperioden.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att skicka förvaltningens skrivelse till Regeringskansliet som
Värnamo kommuns yttrande över förslag till Nationell plan för
transportinfrastrukturen 2026–2037.

I tjänsten

Conny Eskilson
Kvalificerad utredare

Ärendenummer
TRV 2025/37255
Motpartens ärendenummer
LI2025/01587

Dokumentdatum
2025-09-30

Konfidentialitetsnivå
2 Intern

Mottagare
Enligt sändlista

Kopia till
Trafikverkets generaldirektör
Trafikverkets överdirektör
Diariet
Verksgemensam styrning
GD-sekreterare
Webb- och projektstöd

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Utöver förslaget till nationell plan remitteras även Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (TRV2025/17432). Redovisningarna är tillgängliga på Trafikverkets webbplats [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#).

Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) **senast den 30 december 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01587 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. Frågor om förlängd remisstid ställs till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

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

Ärendenummer
TRV 2025/37255
Motpartens ärendenummer
LI2025/01587

Dokumentdatum
2025-09-30

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta. För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter. Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Pär-Erik Westin
Strategisk planerare

par-erik.westin@trafikverket.se
Direkt: 010-123 6157
Mobil: 073-598 4296

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/37255, Motpartens ärendenummer LI2025/01587, Dokumentdatum 2025-09-30, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Pär-Erik Westin
Transportsystemutveckling
Direkt: +46 123 61 57
Mobil: +46 73 598 42 96
par-erik.westin@trafikverket.se

§ 385 Dnr: KS.2025.752

Remiss av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att remittera ärendet till kommunledningsförvaltningen för yttrande senast den 4 december 2025.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har remitterat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Värnamo kommun har bjudits in att lämna synpunkter. Remissyttrande ska ha kommit i till Regeringskansliet senast den 30 december 2025,

Beslut skickas till:
Kommunledningsförvaltningen

Ärendenummer
TRV 2025/37255
Motpartens ärendenummer
LI2025/01587

Dokumentdatum
2025-09-30

Konfidentialitetsnivå
2 Intern

Mottagare
Enligt sändlista

Kopia till
Trafikverkets generaldirektör
Trafikverkets överdirektör
Diariet
Verksgemensam styrning
GD-sekreterare
Webb- och projektstöd

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Utöver förslaget till nationell plan remitteras även Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (TRV2025/17432). Redovisningarna är tillgängliga på Trafikverkets webbplats [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#).

Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) **senast den 30 december 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01587 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. Frågor om förlängd remisstid ställs till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

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

Ärendenummer
TRV 2025/37255
Motpartens ärendenummer
LI2025/01587

Dokumentdatum
2025-09-30

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta. För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter. Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Pär-Erik Westin
Strategisk planerare

par-erik.westin@trafikverket.se
Direkt: 010-123 6157
Mobil: 073-598 4296

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/37255, Motpartens ärendenummer LI2025/01587, Dokumentdatum 2025-09-30, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Pär-Erik Westin
Transportsystemutveckling
Direkt: +46 123 61 57
Mobil: +46 73 598 42 96
par-erik.westin@trafikverket.se



Socialdepartementet

Remittering av betänkandet Ett datalyft mot fel, fusk och
frånvaro (SOU 2025:108)

Remissinstanser

1. Almega Utbildning
2. Arbetsförmedlingen
3. Arbetsgivarverket
4. Arbetsmiljöverket
5. Arjeplogs kommun
6. Arvikas kommun
7. Barnombudsmannen
8. Bolagsverket
9. Borås kommun
10. Bjurholms kommun
11. Brottsförebyggande rådet
12. Centrala studiestödsnämnden
13. Diskrimineringsombudsmannen
14. Domstolsverket
15. Ekobrottsmyndigheten
16. Ekonomistyrningsverket
17. Falkenbergs kommun
18. Funktionsrätt Sverige
19. Företagarna

20. Försäkringskassan
21. Förvaltningsrätten i Stockholm
22. Gävles kommun
23. Göteborgs kommun
24. Helsingborgs kommun
25. Hudiksvalls kommun
26. Idéburna skolors riksförbund
27. Integritetsskyddsmyndigheten
28. Inspektionen för socialförsäkringen
29. Institutet för mänskliga rättigheter
30. Jämställdhetsmyndigheten
31. Jönköpings kommun
32. Kammarrätten i Stockholm
33. Kalmars kommun
34. Karlstads kommun
35. Konkurrensverket
36. Kristinehamns kommun
37. Kronofogdemyndigheten
38. Landsorganisationen i Sverige
39. Lidköpings kommun
40. Ljusnarsbergs kommun
41. Myndigheten för delaktighet
42. Myndigheten för digital förvaltning
43. Migrationsverket
44. Pensionsmyndigheten
45. Pensionärernas riksförbund
46. Polismyndigheten
47. Regelrådet
48. Riksarkivet
49. Riksdagens ombudsmän (JO)

50. Riksförbundet Attention
51. Riksförbundet FUB
52. Riksrevisionen
53. Sameskolstyrelsen
54. Sandvikens kommun
55. Sefif
56. Skatteverket
57. Skellefteå kommun
58. Skolväsendets överklagandenämnd
59. Socialstyrelsen
60. Sorseles kommun
61. Specialpedagogiska skolmyndigheten
62. SPF Seniorerna
63. Statens skolinspektion
64. Statens skolverk
65. Statistiska centralbyrån
66. Statskontoret
67. Stockholms kommun
68. Svenskt Näringsliv
69. Sveriges akademikers centralorganisation, Saco
70. Sveriges Kommuner och Regioner
71. Sveriges Lärare
72. Sveriges Skolledare
73. Swedish Edtech Industry
74. Säkerhetspolisen
75. Tjänstemännens centralorganisation, TCO
76. Torsbys kommun
77. Trollhättans kommun
78. Uppsala kommun
79. Utbetalningsmyndigheten

- 80. Värnamo kommun
- 81. Västerviks kommun
- 82. Västerås kommun
- 83. Ydre kommun
- 84. Åklagarmyndigheten
- 85. Årjängs kommun
- 86. Örebro kommun
- 87. Överkalix kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Socialdepartementet **senast den 27 februari 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till s.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till s.sf@regeringskansliet.se och catharina.buhrgard@regeringskansliet.se. Ange diarienummer S2025/02028 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

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

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

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

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

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

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

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

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

Therese Karlberg
Departementsråd

Kopia till

Åtta45, e-postadress: regeringskansliet@atta45.se

Ärendenummer: 2025KC77970
Utskriftsdatum: 2025-12-03

Ärenderubrik

S2025/02028 Remittering av betänkandet Ett datalyft mot fel, fusk och frånvaro (SOU 2025:108)

Ärendebeskrivning

Remissvaren ska ha kommit in till Socialdepartementet **senast den 27 februari 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till s.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till s.sf@regeringskansliet.se och catharina.buhrgard@regeringskansliet.se. Ange diarienummer S2025/02028 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

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

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

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

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

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

Betänkandet kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [Ett datalyft mot fel, fusk och frånvaro, SOU 2025:108](#)

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

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

Therese Karlberg
Departementsråd

Kundinfo

Förnamn:
Efternamn:
Personnummer:
Gatuadress:
Postnr:

Ort:
Hemtelefon:
Mobiltelefon:
Arbetstelefon:
E-post: s.sf@regeringskansliet.se
Traktnamn:

torsdag 2025-11-27 13:30

Inkommande mail

Till: Kontaktcenter <kontaktcenter@varnamo.se>; registrator <registrator@aklagare.se>; kommun@sorsele.se <kommun@sorsele.se>; arvika.kommun@arvika.se <arvika.kommun@arvika.se>; kommun@falkenberg.se <kommun@falkenberg.se>; karlstadskommun@karlstad.se <karlstadskommun@karlstad.se>; justitieombudsmannen@jo.se <justitieombudsmannen@jo.se>; registrator@riksrevisionen.se <registrator@riksrevisionen.se>; kommun@hudiksvall.se <kommun@hudiksvall.se>; kommunstyrelsen@stockholm.se <kommunstyrelsen@stockholm.se>; forvaltningsrattenistockholm <forvaltningsrattenistockholm@dom.se>; registrator@skr.se <registrator@skr.se>; kommun@arjang.se <kommun@arjang.se>; boras.stad@boras.se <boras.stad@boras.se>; kommunen@bjurholm.se <kommunen@bjurholm.se>; sakerhetspolisen@sakerhetspolisen.se <sakerhetspolisen@sakerhetspolisen.se>; kommunstyrelse@jonkoping.se <kommunstyrelse@jonkoping.se>; registrator <registrator@skolverket.se>; torsby.kommun@torsby.se <torsby.kommun@torsby.se>; kommunstyrelsen@gavle.se <kommunstyrelsen@gavle.se>; kommunen@kristinehamn.se <kommunen@kristinehamn.se>; stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se <stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se>; kommun@arjeplog.se <kommun@arjeplog.se>; info@sefif.se <info@sefif.se>; kommun@sandviken.se <kommun@sandviken.se>; kommun@orebro.se <kommun@orebro.se>; kontaktcenter@helsingborg.se <kontaktcenter@helsingborg.se>; registrator kansli <registrator.kansli@polisen.se>; registrator <registrator@pensionsmyndigheten.se>; imy <imy@imy.se>; kommunstyrelsen@vasteras.se <kommunstyrelsen@vasteras.se>; Kommunledningskontoret@uppsala.se <Kommunledningskontoret@uppsala.se>; radgivning@sverigesskolledare.se <radgivning@sverigesskolledare.se>; registrator <registrator@esv.se>; kommun@ljusnarsberg.se <kommun@ljusnarsberg.se>; vasterviks.kommun@vastervik.se <vasterviks.kommun@vastervik.se>; kommun@kalmar.se <kommun@kalmar.se>; kansli@saco.se <kansli@saco.se>; do <do@do.se>; Socialstyrelsen <socialstyrelsen@socialstyrelsen.se>; domstolsverket@dom.se <domstolsverket@dom.se>; konkurrensverket <konkurrensverket@kkv.se>; kundtjanst@skelleftea.se <kundtjanst@skelleftea.se>; ydre.kommun@ydre.se <ydre.kommun@ydre.se>; kommun@overkalix.se <kommun@overkalix.se>; info@funktionsratt.se <info@funktionsratt.se>; kommun@lidkoping.se <kommun@lidkoping.se>; info@spfseniorena.se <info@spfseniorena.se>; overklagandenamnden <overklagandenamnden@overklagandenamnden.se>; scb <scb@scb.se>; info <info@barnombudsmannen.se>; info@attention.se <info@attention.se>; registrator <registrator@arbetsgivarverket.se>; registrator@bra.se <registrator@bra.se>; info <info@mfd.se>; Registrator <registrator@arbetsformedlingen.se>; arbetsmiljoverket <arbetsmiljoverket@av.se>; info <info@jamy.se>; huvudkontoret <huvudkontoret@forsakringskassan.se>; info@pro.se <info@pro.se>; sameskolstyrelsen <sameskolstyrelsen@sameskolstyrelsen.se>; registrator <registrator@skatteverket.se>; registrator <registrator@statskontoret.se>; info@foretagarna.se <info@foretagarna.se>; registrator@ubm.se <registrator@ubm.se>; remiss@sverigeslarare.se <remiss@sverigeslarare.se>; skolinspektionen <skolinspektionen@skolinspektionen.se>; fub@fub.se <fub@fub.se>; registrator@csn.se <registrator@csn.se>; info@almegautbildning.se <info@almegautbildning.se>; spsm <spsm@spsm.se>; kommunstyrelsen@trollhattan.se <kommunstyrelsen@trollhattan.se>; kronofogdemyndigheten@kronofogden.se <kronofogdemyndigheten@kronofogden.se>; info@lo.se <info@lo.se>; remisser@svensktnaringsliv.se <remisser@svensktnaringsliv.se>; registrator@digga.se

<registrator@digg.se>; registrator <registrator@mrinstitutet.se>; registrator <registrator@isf.se>;
 info@swedishedtechindustry.se <info@swedishedtechindustry.se>; kammarrattenistockholm
 <kammarrattenistockholm@dom.se>; huvudregistrator
 <huvudregistrator@ekobrottsmyndigheten.se>; regelradet@regelradet.se
 <regelradet@regelradet.se>; registrator <registrator@migrationsverket.se>; info <info@tco.se>;
 riksarkivet <riksarkivet@riksarkivet.se>; bolagsverket@bolagsverket.se
 <bolagsverket@bolagsverket.se>; info@ideburenskola.se <info@ideburenskola.se>

Kopia: Catharina Buhrgard <catharina.buhrgard@regeringskansliet.se>; Therese Karlberg
 <therese.karlberg@regeringskansliet.se>; Åtta45 - regeringskansliet <regeringskansliet@atta45.se>;
 S Registrator <s.registrator@regeringskansliet.se>; S Info Order <s.info.order@regeringskansliet.se>

Från: S SF <s.sf@regeringskansliet.se>

Skickat: 13:30

Bilagor: Remissmissiv Ett datalyft mot fel fusk och frånvaro SOU 2025_108.pdf

S2025/02028 Remittering av betänkandet Ett datalyft mot fel, fusk och frånvaro (SOU 2025:108)

Remissvaren ska ha kommit in till Socialdepartementet **senast den 27 februari 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till s.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till s.sf@regeringskansliet.se och catharina.buhrgard@regeringskansliet.se. Ange diarienummer S2025/02028 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

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

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

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

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

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

Betänkandet kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [Ett datalyft mot fel, fusk och frånvaro, SOU 2025:108](#)

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

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

Therese Karlberg
 Departementsråd

Uppdrag att ta fram Värnamo kommuns större och prioriterade infrastruktursatsningar

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen har gett kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till större och prioriterade infrastruktursatsningar i Värnamo kommun samt att återrapportera förslaget.

Syftet med uppdraget är att Värnamo kommun identifierar och pekar ut större infrastrukturprojekt som kommunen ser som långsiktiga och viktiga för kommunens fortsatta utveckling. Listan med prioriterade åtgärder kommer sedan att användas vid de dialogmöten som Värnamo kommun har tillsammans med Trafikverket.

Kommunledningsförvaltningens arbete med att ta fram förslaget till en prioriteringslista har gjorts tillsammans med representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritidsförvaltningen. Förslaget har även stämts av i den strategiska trafikgruppen.

Ärendet behandlades i näringsutskottet den 25 mars 2025 § 25. Näringsutskottet beslutade att återremittera ärendet. Utskottet beslutade att inte göra någon inbördes prioriteringsordningen av punkterna samt att punkten om nya stambanor (höghastighetsbanan) är en övergripande prioritering som enbart anges i text.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna förslag till prioriteringslista för större infrastruktursatsningar.

Jan Lindeberg
Mark- och exploateringschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

**Förslag till prioriteringslista för större
infrastruktursatsningar**

- Trafikplats E4 vid Hörle.
- Ombyggnad av Rv 27: 2+1 från Bor till trafikplats Sjöatorp, korsning RV25.
- GC-vägar i Forsheda, främst från busshållplats RV27 till skolan.
- Ny tågstation i Hörle med tågstopp för att underlätta arbetspendling till befintliga företag och ny anstalt.
- Upprustning och elektrifiering av järnvägen Värnamo-Halmstad.
- Planskilda järnvägs korsningar Uddebovägen och Västermogatan.
- GC-väg Värnamo-Bredaryd utmed 27:an.

Kommentar:

Prioriteringslistan pekar ut större infrastrukturprojekt utan inbördes ordning som kommunen ser som långsiktiga och viktiga för kommunens fortsatta utveckling. Nya stambanor inklusive nytt stationsläge, (höghastighetsbanan) är en övergripande prioritering.

§ 25 Dnr: KS.2024.915

Uppdrag att ta fram Värnamo kommuns större och prioriterade infrastruktursatsningar

Beslut

Näringsutskottet beslutar
att återremittera ärendet.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen har gett kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till större och prioriterade infrastruktursatsningar i Värnamo kommun samt att återrapportera förslaget.

Syftet med uppdraget är att Värnamo kommun identifierar och pekar ut större infrastrukturprojekt som kommunen ser som långsiktiga och viktiga för kommunens fortsatta utveckling. Listan med prioriterade åtgärder kommer sedan att användas vid de dialogmöten som Värnamo kommun har tillsammans med Trafikverket.

Arbetet med att ta fram förslaget till en prioriteringslista har gjorts tillsammans med representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritidsförvaltningen. Förslaget har även stämts av i den strategiska trafikgruppen.

Förslag:

- 1) Ny tågstation i Hörle med tågstopp för att underlätta arbetspendling till befintliga företag och ny anstalt.
- 2) Upprustning och elektrifiering av järnvägen Värnamo-Halmstad
- 3) GC-vägar i Forsheda, främst från busshållplats RV27 till skolan
- 4) Trafikplats E4 vid Hörle
- 5) Ombyggnad av Rv 27: 2+1 från Bor till trafikplats Sjöatorp, korsning RV25

Forts.

NU § 25 (Forts)

- 6) Planskilda järnvägs korsningar Uddebovägen och Västermogatan
- 7) GC-väg Värnamo-Bredaryd utmed 27:an
- 8) Nya stambanor inklusive nytt stationsläge, (höghastighetsbanan)

Näringsutskottet diskuterar prioriteringsordningen vid sammanträdet. Ledamöterna anser att prioriteringsordningen bör utgöras av punkt 1–6 samt att punkt 8 om ny stambanor (höghastighetsbanan) är en övergripande prioritering som kan anges i text.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta **att** godkänna förslaget till prioriteringslista för större infrastruktursatsningar.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att näringsutskottet beslutar **att** återremittera ärendet.

Uppdrag att ta fram Värnamo kommuns större och prioriterade infrastruktursatsningar

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen har gett kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till större och prioriterade infrastruktursatsningar i Värnamo kommun samt att återrapporera förslaget.

Syftet med uppdraget är att Värnamo kommun identifierar och pekar ut större infrastrukturprojekt som kommunen ser som långsiktiga och viktiga för kommunens fortsatta utveckling. Listan med prioriterade åtgärder kommer sedan att användas vid de dialogmöten som Värnamo kommun har tillsammans med Trafikverket.

Arbetet med att ta fram förslaget till en prioriteringslista har gjorts tillsammans med representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritidsförvaltningen. Förslaget har även stämts av i den strategiska trafikgruppen.

Förslag:

- 1) Ny tågstation i Hörle med tågstopp för att underlätta arbetspendling till befintliga företag och ny anstalt.
- 2) Upprustning och elektrifiering av järnvägen Värnamo-Halmstad
- 3) GC-vägar i Forsheda, främst från busshållplats RV27 till skolan
- 4) Trafikplats E4 vid Hörle
- 5) Ombyggnad av Rv 27: 2+1 från Bor till trafikplats Sjöatorp, korsning RV25

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2024.915

- 6) Planskilda järnvägs korsningar Uddebovägen och Västermogatan
- 7) GC-väg Värnamo-Bredaryd utmed 27:an
- 8) Nya stambanor inklusive nytt stationsläge, (höghastighetsbanan)

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att godkänna förslaget till prioriteringslista för större infrastruktursatsningar.

Jan Lindeberg
Enhetschef

Ulf Svensson
Kommundirektör

§ 420 Dnr: KS.2024.915

Uppdrag att ta fram Värnamo kommuns större och prioriterade infrastruktursatsningar

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till större och prioriterade infrastruktursatsningar i Värnamo kommun,
att återrapporering ska ske till näringsutskottet senaste den 10 mars 2025.

Ärendebeskrivning

Näringsutskottet beslutade den 27 november 2024 § 87 att föreslå kommunfullmäktige besluta att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att presentera ett förslag till uppdatering av Värnamo kommuns prioriterade infrastruktursatsningar.

Av näringsutskottets beslutet framgår följande. På en presidieträff den 16 september 2019 gavs trafikplanerare och näringslivsutvecklare ett gemensamt uppdrag att ta fram ett antal strategiskt viktiga och utvalda stora infrastruktursatsningar att driva mot Trafikverket. Värnamo kommun har sedan länge drivit frågor på detta vis och genom att ha ett begränsat och utvalt antal satsningar, också kunnat få dem beslutade och/ eller genomförda. Exempel på detta är Ljussevekaleden, förbifart Bor, elektrifiering av Y:et, rastplats Vandalarum, 2+1 väg med flera. Det konstaterades då att det behövs ett underlag som kan ligga till grund för beslut om några utvalda nya objekt. Utgångspunkt var då som nu att ta hänsyn till en rad faktorer; Vad ger mest nytta, och bidrar mest till visionen om Värnamo kommun, den mänskliga tillväxtkommunen?

Ett antal kriterier bestämdes för de objekt som väljs ut. Fler kriterier kan tillkomma i det inledande arbetet.

- Bidra till hållbart resande
- Vara i linje med vad som sägs i ÖP
- Ge god uppkoppling mot grannstäder
- Möjliggör för turism och besöksnäring
- Vara realiserbart inom en tioårsperiod

Forts.

KS § 420 (forts)

Ambitionen var att få fram en prioriteringslista med ca 5 objekt som skulle vara klar till årsskiftet.

Ett förslag togs fram av konsulten Anders Lundberg som resulterade i beslut att fastställa:

- Höghastighetsjärnväg och station
- Trafikering järnväg Jönköping – Växjö, via Värnamo, Y:et
- Mötesseparering V 27 Bredasten – Bor (med eller utan väg att cykla på)
- Järnvägsområdet, flytta ut från centrum
- Trafikering Växjö – Borås, Ktk-banan

Utöver de fem prioriterade åtgärderna som är kopplade till Trafikverket fanns två övriga som Värnamo kommun själv har rådighet över.

- Stomcykelnät Värnamo tätort
- Hållbart resande

Eftersom förutsättningarna förändrats finns ett behov att uppdatera prioriteringarna.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till större och prioriterade infrastruktursatsningar i Värnamo kommun, samt

att återrapportering ska ske till näringsutskottet senaste den 10 mars 2025.

Beslut skickas till:

Kommunledningsförvaltningen

§ 87

Uppdrag att se uppdatera Värnamo kommuns prioriterade infrastruktursatsningar

Beslut

Näringsutskottet föreslår kommunstyrelsen att besluta

att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att presentera ett förslag till uppdatering av Värnamo kommuns prioriterade infrastruktursatsningar

Ärendebeskrivning

På en presidieträff den 16 september 2019 gavs trafikplanerare och näringslivsutvecklare ett gemensamt uppdrag att ta fram ett antal strategiskt viktiga och utvalda stora infrastruktursatsningar att driva mot Trafikverket.

Värnamo kommun har sedan länge drivit frågor på detta vis och genom att ha ett begränsat och utvalt antal satsningar, också kunnat få dem beslutade och/ eller genomförda. Exempel på detta är Ljussevekaleden, förbifart Bor, elektrifiering av Y:et, rastplats Vandalorum, 2+1 väg med flera.

Det konstaterades då att det behövs ett underlag som kan ligga till grund för beslut om några utvalda nya objekt. Utgångspunkt var då som nu att ta hänsyn till en rad faktorer; Vad ger mest nytta, och bidrar mest till visionen om Värnamo kommun, den mänskliga tillväxtkommunen?

Ett antal kriterier bestämdes för de objekt som väljs ut. Fler kriterier kan tillkomma i det inledande arbetet.

- Bidra till hållbart resande
- Vara i linje med vad som sägs i ÖP
- Ge god uppkoppling mot grannstäder
- Möjliggör för turism och besöksnäring
- Vara realiserbart inom en tioårsperiod

Forts.

Forts, § 87

Ambitionen var att få fram en prioriteringslista med ca 5 objekt som skulle vara klar till årsskiftet.

Ett förslag togs fram av konsulten Anders Lundberg som resulterade i beslut att fastställa:

- Höghastighetsjärnväg och station
- Trafikering järnväg Jönköping – Växjö, via Värnamo, Y:et
- Mötesseparering V 27 Bredasten – Bor
 - Med eller utan väg att cykla på
- Järnvägsområdet, flytta ut från centrum
- Trafikering Växjö – Borås, Ktk-banan

Utöver de fem prioriterade åtgärderna som är kopplade till Trafikverket fanns två övriga som Värnamo kommun själv har rådighet över.

- Stomcykelnät Värnamo tätort
- Hållbart resande

Eftersom förutsättningarna förändrats finns ett behov att uppdatera prioriteringarna.

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

Typ av arrende/nyttjanderätt		Taxa
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
Brukningsmedgivande		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		295
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		16 000 kr/plats och år, 200% av zon 2
Parkering Värnamo Zon 2		8 000 kr/plats och år
Parkering Värnamo övrig		4 000 kr/plats och år, 50% av zon 2
Parkering serviceorter		2 000 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 arrenden och nyttjanderätter

Taxan är framtagen genom en omvärldsanalys av närliggande och jämförbara kommuner, samt genom statistik från b.la. Sveriges kommuner och regioner, Hushållningssällskapet m.fl.

För sådana arrenden/nyttjanderätter som ej har åsatts en avgift i taxan ger kommunfullmäktige kommunstyrelsen i uppdrag att avgöra avgiftens storlek. Avgiften ska avgöras efter en marknadsmässig värdering.

Taxan för arrenden och nyttjanderätter räknas årligen upp efter konsumentprisindex (KPI). Samtliga taxor utgår ifrån ett grundbelopp (oktober 2025) och räknas upp med KPI för oktober månad varje år. Bastal är KPI för oktober månad år 2020 (336,97).

Arrendeavgiften, och i de fall där mervärdesskatt (moms) enligt lag ska betalas, skickas årsvis ut i förskott mot av Fastighetsägaren utsänd faktura. Avgifter och ränta vid utebliven betalning tas ut enligt räntelagen

*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.

§ 455 Dnr: KS.2025.886

Taxa - upplåtelse av jordbruksmark och övriga markupplåtelser

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar
att återremittera ärendet.

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:

Kommunledningsförvaltningens 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

Näringsutskottets förslag till beslut

Näringsutskottet föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta

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.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att ärendet ska återremitteras.

Beslut skickas till:

Kommunledningsförvaltningen

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

§ 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.

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
Brukningsmedgivande		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		
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, 50% av zon 2
Parkering serviceorter		2000 kr/plats, 25% av zon 2
Parkering övriga orter		800 kr/plats, 10% av zon 2
Fritid		
Båtplats, marina, bryggor, båthamn, båtuppställningsplats		1 kr/m ² och år
Mindre fritids-/idrottsanläggning upp till 50 000m ²		Grundavgift 1000 kr/år + 0,15 kr /m ² och år
Större ytkrävande anläggningar fritids-/idrottsanläggning, över 50 000 m ²		**
Motorbana		**
Skjutbana		**
Ridsportanläggning		**
Skidanläggning		**
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 större ytkrävande fritids och idrottsanläggningar eller med verksamhet som kan föranleda ett eventuellt framtida åtagande för kommunen får separat arrendeavgift beslutas i varje enskilt fall utifrån verksamhetens och platsens marknadsvärde samt specifika förutsättningar.

*** För ledningar vilka förläggs i kvartersmark eller ej planlagd mark görs en marknadsmässig bedömning av ersättningen i varje enskilt fall.

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			302
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.

§ 453 Dnr: KS.2025.884

Riktlinje - Markupplåtelse jordbruk

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar
att återremittera ärendet.

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 kommunstyrelsen besluta
att anta förvaltningens förslag till riktlinje för upplåtelse av jordbruksmark.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att ärendet återremitteras.

Beslut skickas till:
Kommunledningsförvaltningen

§ 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 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)

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 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, transformatoriosk, 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.

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)

§ 454 Dnr: KS.2025.885

Riktlinje - Övrig markupplåtelse (ej jakt eller jordbruk)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar
att återremittera ärendet.

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 kommunstyrelsen besluta
att anta förvaltningens förslag till riktlinje för upplåtelse av kommunal mark för olika typer av ändamål.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att ärendet ska återremitteras.

Beslut skickas till:
Kommunledningsförvaltningen

§ 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 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)

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

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2025-12-10

Utskriven av: Elin Alteborg

330

Diarieenhet:	Kommunledningsförvaltningen
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum:	2025-12-16
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
296513	Medborgarinitiativ - Bevara förskoleklass på Enehagens förskola	Kommunjurist §57/2025
2025-11-25		Anna Magnusson
KS.2025.904	Beslut I fråga om publicering av medborgarinitiativ	
296385	Medborgarinitiativ -Yttre miljö Bollvivegården	Kommunjurist §54/2025
2025-11-24		Anna Magnusson
KS.2025.902	Beslut om publicering av medborgarinitiativ	
297468	Upphandlingsbeslut Fota Säkert KS.2025.933	Inköpare §80/2025
2025-12-05	Ebite AB	Mattias Granat
KS.2025.933	Fota säkert	
297849	Champuschef 2025 Förteckning över delegationsbeslut anställning Teknik- och lokalansvarig	Avdelningschef §27/2025
2025-12-03		Enikö Olsson
KS.2025.946		
297853	Utbildningschef 2025 Förteckning över delegationsbeslut anställning Studentsamordnare	Utbildningschef §9/2025
2025-11-10		Ingrid Johansson
KS.2025.946		Elin Alteborg
297847	Champuschef 2025 Förteckning över delegationsbeslut anställning IT-pedagog med AI kompetens	Avdelningschef §26/2025
2025-11-10		Enikö Olsson

297852	Utbildningschef 2025 Förteckning över delegationsbeslut anställning Lärare 3D-teknik	Utbildningschef §8/2025	331
2025-05-12		Ingrid Johansson	
KS.2025.946			
297736	Utbildningschef 2025 Förteckning över delegationsbeslut anställning Utbildningsledare tillsvidare	Utbildningschef §7/2025	
2025-03-03		Ingrid Johansson	
KS.2025.946			
297737	Champuschef 2025 Förteckning över delegationsbeslut anställning docx Projektledare Teknikcenter	Avdelningschef §24/2025	
2025-04-14		Enikö Olsson	
KS.2025.946			
297846	Champuschef 2025 Förteckning över delegationsbeslut anställning docx Ekonomiadministratör vikariat	Avdelningschef §25/2025	
2025-04-28		Enikö Olsson	
KS.2025.946			
4041/2025/KS	Medborgarinitiativ - Konstgräsplan Ljusseveka	Kommunjurist §55/2025	
2025-11-19		Anna Magnusson	
KS.2025.903	Beslut I fråga om publicering av medborgarinitiativ		
4050/2025/KS	Upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpare §77/2025	
2025-11-27	River Pump Service AB	Karl Johansson	
KS.2025.890	Service av pumpar		
4051/2025/KS	Upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpare §78/2025	
2025-11-27	Upphandling	Carl Fredrik Ledin	
KS.2025.799	Rekryteringstjänst		
4052/2025/KS	Upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpschef §156/2025	
2025-11-27	Upphandling	Mattias Hultqvist	
KS.2025.731	Revisionstjänster		
4061/2025/KS	Upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpare §79/2025	
2025-12-02	Lekolar AB	Thomas Axelsson	

4074/2025/KS	Upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpschef §159/2025
2025-12-02	NOHA Sweden AB	Mattias Hultqvist
KS.2025.693	Kontroll, underhåll och leverans av produkter inom brandsäkerhet	
4105/2025/KS	Medborgarinitiativ - Bevara Enehagens skola	Kommunjurist §58/2025
2025-11-25		Anna Magnusson
KS.2025.918	Beslut I fråga om publicering av medborgarinitiativ	
4107/2025/KS	Medborgarinitiativ - Beslut att stoppa intagning till förskoleklass taget på felaktiga grunder	Kommunjurist §59/2025
2025-11-28		Anna Magnusson
KS.2025.919	Beslut I fråga om publicering av medborgarinitiativ	
4108/2025/KS	Medborgarinitiativ - sittbänkar i elljusspåret i Hånger	Kommunjurist §56/2025
2025-12-01		Anna Magnusson
KS.2025.920	Beslut I fråga om publicering av medborgarinitiativ	
4164/2025/KS	Upphandlingsbeslut delegation UHN	Inköpschef §160/2025
2025-12-04	Högskolan Väst	Mattias Hultqvist
KS.2025.808	Valideringsstudie för mätinstrument inom rehab	
4220/2025/KS	Avtalsförlängning	Inköpschef §157/2025
2025-12-02	Anplify AB	Mattias Hultqvist
KS.2025.496	Konsulttjänst för utveckling av partnerskapet inom Näringslivssamverkan samt arbete med ny projektansökan hos ESF-rådet.	
297854	Utbildningschef 2025 Förteckning över delegationsbeslut anställning Lärare 3D-teknik	Utbildningschef §10/2025
2025-11-10		Ingrid Johansson
KS.2025.946		Utbildning

**Meddelanden till kommunstyrelsen
16 december 2025**

- Mötesanteckningar från Lokalt brottsförebyggande råd 2025-12-01 med presentation.
- Protokoll Baltic-Link Association styrgruppsmöte 2025-11-27.
- Baltic-Link Associations remissyttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.
- Samhällsbyggnadsnämndens samråd om förslag till ny översiktsplan i Värnamo kommun.
- Protokoll Finnvedens Samordningsförbund 2025-11-27 med verksamhetsplan och budget 2026.
- Kallelse till Kommunalt forum den 12 december, Rosenlunds vårdcentrum

Lokalt brottsförebyggande råd 1 december 2025



Dagordning

- Mål och syfte
- Lokal lägesbild oktober
- Lokal lägesbild GGVV
- Lägesbild verksamheter
- Utveckling: Uppföljning av föreningsvandring
- Polisen
- ANDTS (alkohol, narkotika, doping, tobak & spel)
- Ärenden och aktiviteter
- Positiv rapportering och goda exempel: Luciatåg, trygghetsvandring, seniormässan, bedrägeribrott
- Övrigt

Mål och syfte

336

Mål och syfte med lokalt brottsförebyggande arbete är:

- Genom strukturerad samverkan och gemensamma insatser öka tryggheten och minska brottsligheten i Värnamo kommun.
- Öka förtroendet för kommunen, polisen och bostadsbolag
- Ökad upplevd trygghet
- Minskad brottslighet
- Medborgare som är mer delaktiga i det trygghetsskapande och brottsförebyggande arbetet
- Ökat samarbete mellan Polisen och Värnamo kommun, vilket förväntas öka förtroendet och tilliten samt effektivisera arbetet för båda parter.

Lokal lägesbild oktober

Händelser

Klotter "Free Gaza"

Butiksstölder

Brottstrender

Bedrägeri

Skadegörelse

Lokal lägesbild oktober

Drogförsäljning och droganvändning

Mätning avloppsvatten

Våldsbejakande extremism

Klistermärken

Lokal lägesbild GGVV

Hur ser det ut i våra grannkommuner?

- Skadegörelse skolor och förskolor
- Våldsbejakande extremism
- Narkotika
- Halloween

Lägesbild verksamheter

- Varvet runt

Utveckling

- Föreningsvandring – uppföljning
 - Ekonomisk uppföljning
 - Vilka föreningar har deltagit
 - Vilka helger har bemannats och varför
 - Utmaningar och möjligheter (ex lätt/svårt att nå ut till föreningar)
 - Prognos framåt

BRÅ Värnamo

2025-12-01

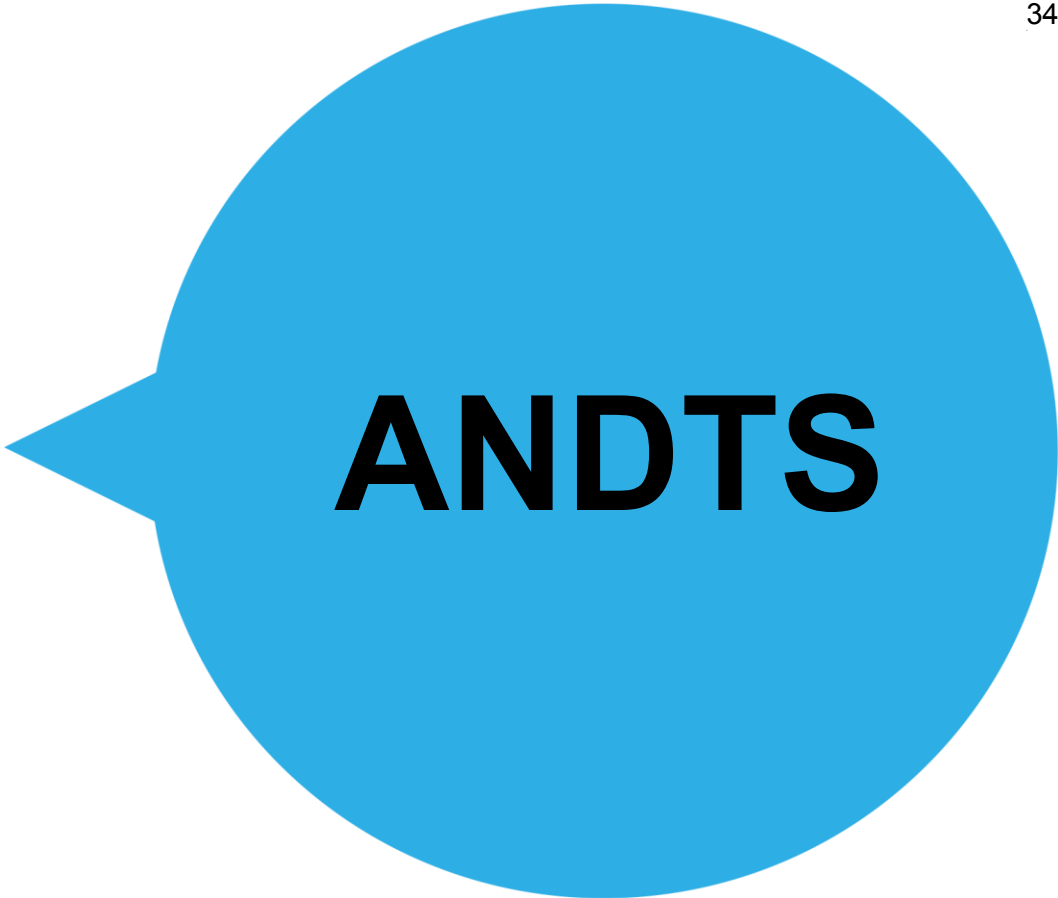


Polisens trygghetsundersökning

2025-12-01



Alkohol, narkotika,
doping, tobak och
spel



ANDTS

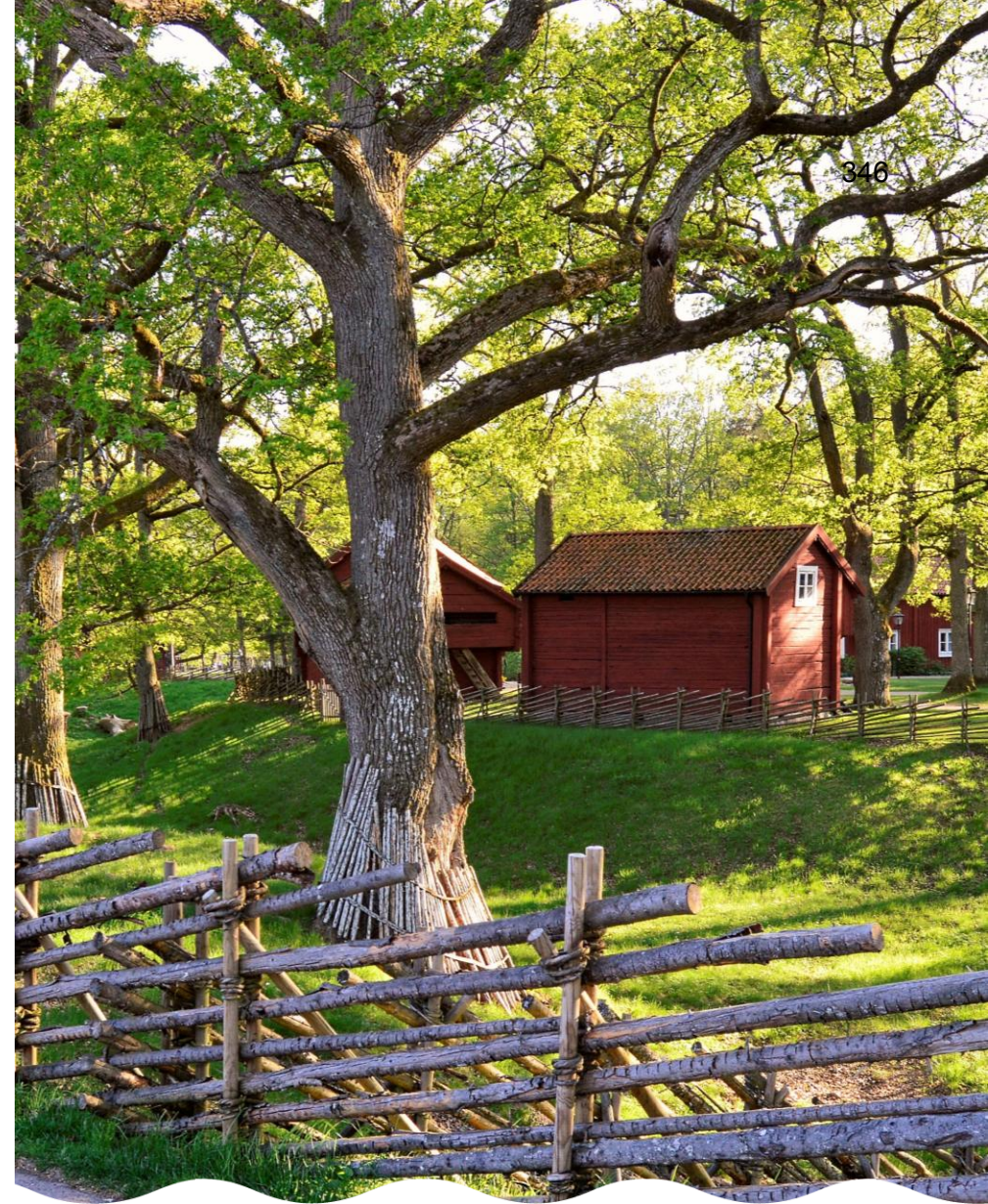
ANDTS

- Status på arbetet
- Kortfilm: Vad kostar ett gram | Sundsvalls kommun
- Mätningar avloppsvatten
 - Nya mätningar oktober
 - Resultat från skolavslutningen



Mätningar avloppsvatten

Skolavslutningen 2025



Bakgrund

Dessa mätningar gjordes:

- 2025-06-15 (söndag efter skolavslutning)
- 2025-06-18 (onsdag efter skolavslutning)
- Enbart på Påslund (ej Rydaholm)
- Enbart narkotika (ej doping)



Resultat

- Centralstimulerande (kokain, amfetamin, metamfetamin) har gått upp
 - Särskilt den 15 juni (söndagen efter skolavslutningen)
- Tramadol, cannabis, ketamin och nikotin på "normala" nivåer = inget fel på testet

Ärenden och aktiviteter

349

- Hela människan
 - David Lindén från hela människan presenterar

Positiv rapportering och goda exempel

- Luciatåg med EPA-traktorer den 10 december
- Trygghetsvandring i Forsheda gjord
- Seniormässan
- Bedrägeribrott

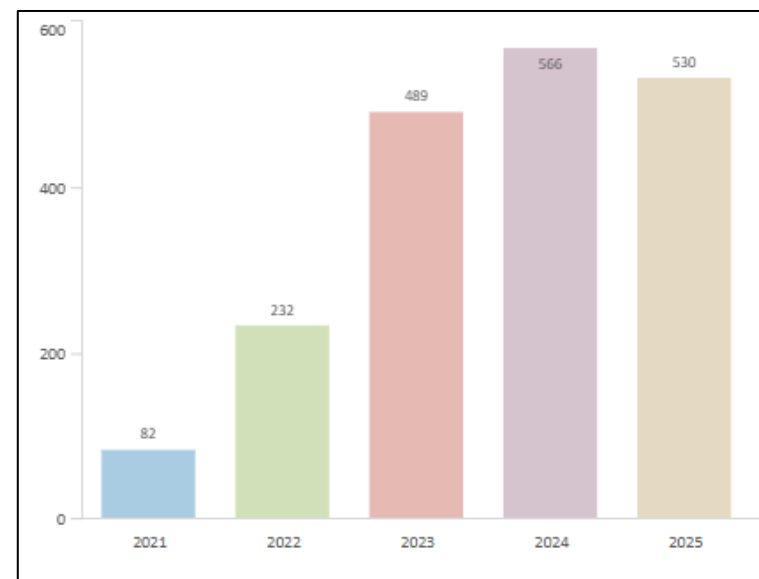
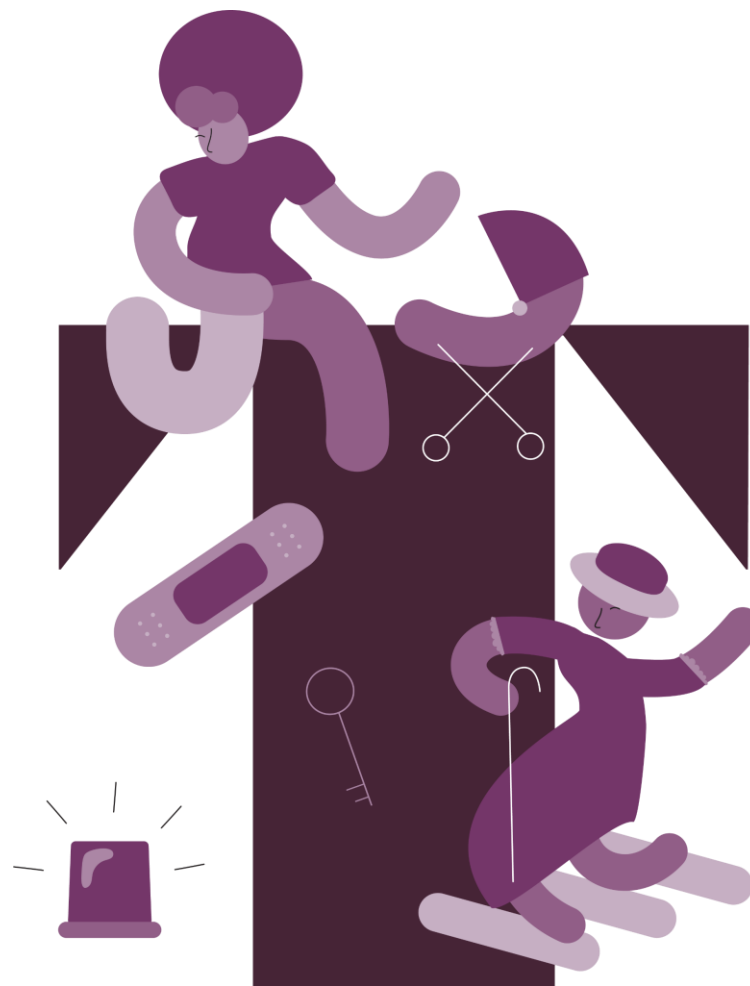


Bild 1. Antal polisanmälda bedrägeribrott för samma period varje år mellan 2021-01-01 och 2025-10-31.

Övriga frågor/funderingar?

Tack!

Nästa BRÅ:
31 mars 2026



Plats och tid: KF-salen, kl 09:30

MÖTESANTECKNINGAR LOKALT BROTTSFÖREBYGGANDE RÅD

Mål och syfte

Mål och syfte med lokalt brottsförebyggande arbete är att, genom strukturerad samverkan och gemensamma insatser öka tryggheten och minska brottsligheten i Värnamo kommun. Samtidigt vill man öka förtroendet för kommunen, polisen och kommunens bostadsbolag. Öka den upplevda tryggheten samt minska brottsligheten. Vi vill även få medborgare som är mer delaktiga i det trygghetsskapande och brottsförebyggande arbetet. Genom ett ökat samarbete mellan Polisen och Värnamo kommun, ökar förtroendet och tilliten samt att man effektiviserar arbetet för båda parter.

Lokal lägesbild oktober

Händelser

Flera rapporter om klotter med texter som gäller *Free Gaza* har upptäckts i Värnamo. Utsatta platser är främst Vråenområdet och Rörstorpsområdet i Värnamo. Klottret har bland annat återfunnits på elskåp, i gångtunnlar, på skola, förråd och miljöhus. Vi uppmanar till att polisanmäla dessa klotter och att göra en felanmälan till kommunen, så att vi kan sanera klottret. Oavsett vilken typ av klotter, är det ett skadegörelsebrott som ska polisanmälas.

Polisen har fått indikationer om butiksstölder som har skett i Kärnanhuset. Vi uppmanar till att alltid polisanmäla dessa händelser. Även om en polisanmälan läggs ner, kan den senare öppnas upp igen när ny information tillkommit. En polisanmälan är en förutsättning för att brott ska kunna utredas.

Brottstrender

Bedrägeri

Bedrägeribrott förekommer fortsatt i kommunen. Vi upplever att vi nådde ut med brottsförebyggande information till många personer på seniormässan den 14 oktober.

Skadegörelse

Fortsatt kommer det in många rapporter som rör skadegörelse. Bland annat har det kommit in flera rapporter som gäller klotter under oktober månad. Även annan skadegörelse har rapporterats in, till exempel söndersparkade gipsväggar på skola, krossade rutor, förstörelse av planteringar och nedrivning av dekorationer.

Vid ett tillfälle under månaden har fyrverkerier använts för att smälla sönder gamla lysrör i ett soprum.

Utsatta platser för skadegörelse är bland annat Enehagens skola, fritidshemmet Björken, Apladalsskolan och förskolan Fyrklövern & Lillstugan i Forsheda.

Drogförsäljning och användning

De senaste avloppsmätningarna som har gjorts visar bland annat att de centralstimulerande substanserna ökade i samband med skolavslutningen. Andra substanser har istället minskat eller ligger på liknande nivåer som tidigare.

Våldsbejakande extremism

Det rapporteras fortsatt om klistermärken med våldsbejakande budskap. Finnvedens Gymnasium rapporterar om flera klistermärken som hittats på olika platser på skolområdet. Vi uppmanar till följande om klotter eller klistermärken upptäcks:

- Gör en felanmälan på kommunens webbplats: Felanmälan – Värnamo kommun
- Vid misstanke om brott, kontakta polisen.

Lokal lägesbild GGVV

Sedan en tid tillbaka skickas lägesbilderna mellan kommunerna i GGVV. Tittar vi på den senaste som har skickats ut kan vi se att skadegörelse förekommer på skolor och förskolor i alla kommuner. Både i mindre allvarliga former och mer allvarliga.

Vi ser att klistermärken rörande våldsbejakande extremism förekommer i alla kommuner. Både vänster- och högerextremism. Våra grannkommuner rapporterar främst om högerextremism.

Olika typer av problem med narkotika finns i alla kommuner.

Alla kommuner i GGVV uppmärksammar även halloween då det varit flera fester med mycket alkohol och där det i Gislaved förekom godis med nålar i.

Lägesbild verksamheter

Teknik- och fritidsförvaltningen

- Ser mycket klotter och skadegörelse, vilket kostar mycket pengar. Ser även att skadegörelse sker där personer rör sig.

Barn- och utbildningsförvaltningen

- Haft problem med skadegörelse på skolor, bland annat Forsheda högstadie och Enehagsskolan. Har nu fått bukt med problemet i Forsheda, men behöver se över om det ska göras en nysatsning.
- Jobbar vidare med kamerabevakning på flera skolor.
- Utbildat all personal i hot och våld.

Medborgarförvaltningen

- Fältgruppen har bytt personal och har för tillfället 3,6 tjänster tillsatta av totalt 5. Det ligger just nu en annons ute.
- Fokus under hösten har varit att nätverka både internt och externt, och att finnas där det behövs.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

- Fått förfrågan om att räddningstjänsten ska vara ute och synas på stan på nyårsafton. Det finns en möjlighet att detta genomförs.

Kulturförvaltningen.

- Personal har gått utbildning i hot och våld.
- Kämpat med att få ungdomar att engagera sig i aktiviteter som sker, där man nu har fått upp anmälningarna och har fulla grupper.

Kommunledningsförvaltningen

- Revisionsgranskning för intern kontroll avseende korruption pågår.
- Riskanalyser är genomförda, dessa visar bland annat att det finns en ökad risk mot demokratin, detta tas med i arbetet inför valet under 2026.

Omsorgsförvaltningen

- Finns telefoner som inte har kunnat ringa 112, men detta är inget problem i dagsläget.
- Vid händelsen på Rörstorp fanns mycket personal i närheten men förvaltningen upplever att det funnits en god kommunikation runt händelsen.

Serviceförvaltningen

- Läget är under kontroll. Vissa verksamheter har haft problem med telefoner som inte har kunnat ringa till 112, men nya telefoner har beställts så det problemet är åtgärdat.

Polisen

- Lyfter sina delar under punkt 6 (Polisen).

Värnamo City

- Upplever att det är relativt lugnt.
- Oroväckande med ökade antal butiksstölder, högsta nivån sedan 2020. Viktigt att ha med sig detta nu under julhandeln med ökad försäljning och människor i omlopp.

-

Finnvedsbostäder

- Upplever att det är lugnt i stort, men klotter och klistermärken förekommer.
- Haft en del inbrott i källarutrymmen på Högaloft.
- Anställt en bosocial samordnare som börjar den 1 februari.

Värnamo Näringsliv

- Lyfter deltagande i SKR:s webinarium där tillfälle gavs att prata om näringslivssamverkan. Ett gott exempel från kommunen som nu sprids nationellt!

Värnamo energi

- Ingen representant närvarade på mötet.

Gummifabriken

- Generellt är det lugnt på Gummifabriken, men enstaka tillfällen finns då det är mycket ungdomar i rörelse.
- Finns ett bra samarbete med både polis och fält.
- Kameror är igång och ger nytta vid till exempel skadegörelsebrott.
- Pop-up fritidsgård har startats ihop med navet på måndagskvällar. Blandad målgrupp som kommer till dessa, vilket är positivt.

Politiken

- Ingenting att rapportera.

Andra bostadsbolag

- Heimstaden återger att kylan medför att människor återigen samlas i Arkaden, vid Systembolaget och bakom D8. Detta medför nedskräpning och en viss oro.
- Nyfosa återger att de arbetar med att låsa fler trapphus. På sikt ska alla trapphus vara låsta. Ser även närvaro av polis och fältsekreterare vid busshållplatsen på Pilgatan.

Hela människan

- Upplever att det rullar på bra i verksamheten.
- Lyfter möjligheten att besöka verksamheten.

Utveckling: Uppföljning av föreningsvandring

Föreningsvandring följs upp på lokalt brottsförebyggande råd 2 gånger om året. Information till uppföljningen är inhämtad från teknik- och fritidsförvaltningen och medborgarförvaltningen.

Gällande ekonomin, har 125 400 kr utbetalats av 199 000 kr. Flera olika föreningar har deltagit, men det är främst föreningar med lagidrott. Helger har bemannats från 5 april till 31 december, med ett uppehåll under juli. Även flera storhelger har bemannats, bland annat påsk, Valborg, nationaldagen, skolavslutningen, Värnamodagarna, halloween och nyårsafton.

Vad gäller utmaningar och möjligheter, har man, trots förändringar i fältorganisationen, lyckats bemanna upp varje helg, förutom en, med en fältsekreterare. Detta tack vare gott samarbete med öppenvården och fritidsgården. Numera lägger man även ut alla bokningsbara tillfällen under hela året på en gång i januari, så att föreningarna kan gå in och boka de helger som passar dem bäst under året. Information om att föreningsvandring finns skickas även ut i nyhetsbrev under året.

Den tredje november gick TFF och MBF igenom utfallet för 2025 och planeringen för 2026 och prognosen är att föreningsvandring är väletablerat och att tider bokas på.

En diskussion förs kring de tillfällen som inte blivit bokade och de pengar som finns kvar i budgeten. Tillfällen som inte blivit bokade gäller bland annat Värnamodagarna och Nyårsafton. Förslag ges till att öka ersättningen under jul och nyår för att säkerställa att tider bokas, både utifrån budget, men också utifrån behov.

Polisen

Trygghetsmätningen

Polisen går igenom trygghetsmätningen från 2025, där resultatet nu har kommit. Svarsfrekvensen ligger på cirka 60 procent, vilket är en lite högre andel än föregående år.

Mätningen visar att medborgare i Värnamo kommun överlag känner sig trygga, vilket är positivt. Ett område som sticker ut i undersökningen gäller missbruksproblematik, där man i tätorterna i Värnamo kommun (Bredaryd, Bor, Forsheda och Rydaholm tillsammans) upplever att det finns viss problematik med berusade personer utomhus och bostäder som är tillhåll för personer med alkohol- eller narkotikamissbruk.

I övrigt är resultatet positivt, bland annat när det gäller utemiljö, utomhusstörningar, utsatthet för brott och oro för att utsättas för brott, konkret känsla av otrygghet och polisens agerande samt tillit. Det är nu fjärde året som polisen genomför trygghetsundersökningen och på kommunnivå är utvecklingen positiv.

ANDTS (Alkohol, Narkotika, Doping, Tobak och Spel)

Övergripande arbete

Arbetet kring ANDTS ligger just nu vilande. Vi inväntar att den nya enhetschefen för fält och fritid kommer på plats, vilket sker den 7 januari.

Kortfilm

Berber tipsar om en kortfilm ”vad kostar ett gram” som Sundsvalls kommun har gjort. Den visar vilka konsekvenser narkotika kan få, utöver eventuella ekonomiska förluster.

Avloppsmätningar

Resultatet från avloppsmätningarna som gjordes i samband med skolavslutningen i år har kommit. Mätningarna gjordes 15/6 och 18/6. Denna gång mätte man enbart avloppsvattnet på Påslund i Värnamo.

Resultatet visar att flera centralstimulerande substanser har ökat i samband med skolavslutningen. Det gäller bland annat kokain, amfetamin och metamfetamin.

Andra substanser så som tramadol, cannabis och ketamin låg däremot på jämna eller lägre nivåer jämfört med tidigare mätningar.

Resultatet används som en del av lägesbilden som i sin tur är viktig vid prioritering av arbetet.

Ärenden och aktiviteter

Hela människan

David Lindén från hela människan Finnveden deltar för att berätta om det arbete som görs i verksamheten.

David berättar bland annat att de delar ut matkassar, har frukost- och lunchservering, akutboende, klädförråd och samtalsgrupper.

Hela människan ska vara en öppen mötesplats för personer utan hem eller med beroendeproblematik. Det finns inga krav på nykterhet i verksamheten, däremot finns krav på beteende och att man kan sköta sig när man besöker verksamheten

:

Positiv rapportering och goda exempel: Luciatåg, trygghetsvandring, seniormässan, bedrägeribrott

Luciatåg

Den 10 december sker ett luciatåg med EPA-traktorer.

Trygghetsvandring

En trygghetsvandring är genomförd i Forsheda. Flera förslag till åtgärder togs upp och flera åtgärder är också genomförda eller på gång att genomföras. Bland annat sker flera insatser på skolområdet.

Seniormässan

Den 14 oktober genomfördes seniormässan som är ett bra forum för att sprida information till seniorer. Bland annat spreds brottsförebyggande information genom polis och trygghets- och säkerhetsenheten.

Bedrägeribrott

Trots fortsatt höga nivåer av anmälda bedrägeribrott, ser vi en svag nedgång under 2025, vilket är positivt.

Övrigt**Nyårsafton 25/26**

Under tisdagen den 2 december genomförs en avstämning med berörda parter inför nyårsafton. Detta görs för att arbeta med förebyggande åtgärder dör att skapa ett tryggt och säkert firande.

Protokoll

Baltic-Link Association styrgruppsmöte 2025 11 27

Tid: torsdagen den 27 november 2025, 10:00 – 11:30

Plats: TEAMS digitalt

Beslutande:

Emma Swahn Nilsson, Ordförande, Karlskrona kommun

Bo Eddie Rosbol, Emmaboda kommun

Gottlieb Granberg, Region Jönköpings län

Mikael Jeansson, Region Kronoberg

Övriga

Jonas Sigsäter, Karlskrona kommun (Sekretariat)

1. Mötets öppnande

Emma hälsade välkomna och förklarade mötet öppnat.

2. Val av sekreterare för mötet

Som sekreterare för mötet valdes Jonas Sigsäter

3. Val av justeringsperson

Som justeringsperson valdes Gottlieb Granberg

4. Godkännande av dagordning

Styrgruppen beslutade att godkänna föreslagen dagordning

5. Föregående minnesanteckningar

Styrgruppen beslutade att lägga föregående minnesanteckningar till handlingarna.

6. Lunchmöte med riksdagens Trafikutskott

Jonas, tillsammans med Gottlieb och Bo Eddie informerade om att lunchmötet med Riksdagens trafikutskott var väldigt framgångsrikt där många ledamöter från utskottet tillsammans med riksdagsledamöter från stråket deltog. Vår föredragning fick mycket positiv respons där flera ledamöter bekräftade vikten av transportkorridorer mot Central- och Östeuropa på grund av utvecklingen kring svensk import och export, men också utifrån det

säkerhetspolitiska läget. Flera ledamöter i Trafikutskottet yttrande sedan åsikten att Baltic-Link Association behöver ett möte med departementet som nästa steg.

En utmaning framöver blir att få till ett möte med departementet. Två skriftliga försök har genomförts efter lunchmötet med Trafikutskottet och båda har avböjts av departementet. En kraftsamling, både på politisk nivå samt på tjänstemannanivå, kommer behövas för att lyckas få till ett första möte med departementet.

7. **Baltic-Adriatic Transport Corridor Forum 2025**

Jonas informerade om deltagandet på Baltic-Adriatic Transport Corridor Forum 2025 som ägde rum den 18 november. Från Baltic-Link Association deltog Mikael Karlsson, Värnamo kommun och Bo Eddie Rossbol, Emmaboda kommun från styrgruppen samt tre tjänstepersoner i form av Jonas Sigsäter, Sekretariat, Mattias Andersson, Region Blekinge och Sofia Glad, Tranemo kommun.

Under forumet så fortsatte diskussionen kring ett framtida forum i Sverige. Den polska samarbetsorganisationen är fortsatt positiva, men för att få medverkan från EU-kommissionens koordinatörer så anser dem att vi måste få bekräftelse på att representanter från svenska infrastrukturdepartementet deltar. På grund av kommande val 2026 i Sverige så arbetar vi nu i stället för att en konferens i Sverige ska genomföras under 2027.

8. **Förslag till yttrande till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037**

Jonas föredrog förslag till yttrande. Styrgruppen var generellt nöjda med yttrandet och att det var av övergripande karaktär med fokus på TEN-T. Ett par mindre ändringar efterfrågades och beslutades av styrgruppen. Efter revidering skickas yttrandet ut till samtliga medlemmar med uppmaning att lägga det som anmälningsärendet till sin respektive politik.

9. **Framtida aktiviteter**

Jonas informerade om att VTI Transportforum 2026 äger rum den 14–15 januari. Sekretariatet planerar att delta och det vore värdefullt om

styrgruppsmedlemmar deltar också. Bo Eddie Rossbol visade intresse för att delta och sekretariatet ska också stämma av med Mikael Karlsson.

Styrgruppen beslutade också att sekretariatet i sällskap med styrgruppsledamöter framöver ska besöka medlemskommuner och regioner för att föredra kring Baltic-Link inför Kommunstyrelse eller Regionstyrelse. Besöken och föredragningarna ska i första hand ske fysiskt men kan vid behov genomföras digitalt.

10. Årsstämma 2026

Datum för årsstämman 2026 fastställdes till den 20 mars mellan kl. 12-16, inklusive gemensam lunch mellan kl. 12–13.

Under styrgruppsmötet diskuterades sekretariatets placering och om sekretariatet framöver inte ska följa ordförandeskapet på samma sätt som tidigare. Bo Eddie lyfte i denna diskussion att Baltic-Link Association saknar stadgar och föreslog att vi tar fram ett reglemente som beslutas på kommande årsstämma. Bo Eddie tog på sig att börja författa ett reglemente tillsammans med sekretariatet som sedan stäms av vid kommande styrgruppsmöte.

Jonas lyfte också behovet av att ytterligare växla upp arbetet inom Baltic-Link Association för att öka chanserna att nå vår målsättning. Utifrån detta perspektiv så har vi fortfarande en relativt låg medlemsavgift och inga andra bestämmelser kring alternativ finansiering för specifika aktiviteter finns. Styrgruppen beslutade att ekonomi och fortsatt uppväxling av verksamheten ska diskuteras vidare under kommande styrgruppsmöte.



11. Nästa styrgruppsmöte

Nästa styrgruppsmöte beslutades till den 27 februari mellan kl. 10-12. Detta styrgruppsmöte blir också beredande till årsstämman 2026.

12. Mötets avslutande

Emma avslutade och tackade för ett bra möte.

Vid protokollet

Jonas Sigsäter

Gottlieb Granberg

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Baltic-Link Associations remissyttrande – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Hösten 2024 presenterade regeringen sin infrastrukturproposition, med ekonomiska ramar för den kommande nationella planen och länsplanerna. Utifrån riksdagsbeslutet fick sedan Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportsystemet och länsplaneupprättarna fick i uppdrag att ta fram länsplaner.

Den 30 september 2025 redovisade Trafikverket förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Trafikverkets förslag gick samtidigt på extern remiss och remissynpunkter lämnas till regeringen. Det är sedan regeringen som beslutar om den nationella planen.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037 innehåller åtgärder för att underhålla den statliga infrastrukturen och utveckla statliga vägar, järnvägar, samt sjö- och luftfart.

Inledningsvis vill vi från Baltic-Link Association uppmärksamma att vi tyvärr ännu inte erhållit ärendet på remiss vilket påpekats vid tidigare remissyttranden. Som intresseorganisation för riksväg 27 och Kust till kust-banan som sammantaget utgör Baltic-Link, med flertalet kommuner, regioner och företag som medlemmar, ser vi det som problematiskt att Baltic-Link Association inte anses vara en relevant remissinstans.

Baltic-Link Associations synpunkter

Baltic-Link Association konstaterar att med en ökad östorienterad handel med växande marknader i Polen och Baltikum samt vidare transportkedjor till och från Central- och Östeuropa så kommer sydöstra Sveriges strategiska roll förstärkas, inte minst gäller detta hamnen i Karlskrona. Från Baltic-Link Associations sida vill vi understryka att i förhållande till denna utveckling så saknas det ett resonemang i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 kring hur det nationella transportnätet och infrastrukturen behöver anpassas, förändras och utvecklas för att möta denna utveckling. Vi vill starkt också poängtera att i realiteten redan existerar och ständigt utvecklas det ökande godsflödet. Ska Sverige möta upp den utveckling som redan pågår måste investeringar göras som stärker ökande godstransporter på Baltic-Linkstråket och till och från Karlskrona hamn. Sveriges import och export har ökat kraftigt med centrala och östra Europa de senaste 20 åren och endast tre procent av allt gods som passerar Karlskrona hamn har start- eller målpunkt i Blekinge. Utifrån detta perspektiv och för hela näringslivets utveckling så krävs det ett större statligt ansvarstagande för infrastrukturen till och från Karlskrona hamn via transportkorridoren Baltic-Link.

Hela sydöstra Sverige och Karlskrona hamn har idag en väldigt svag koppling till TEN-T. European Maritime Space är den maritima delen av TEN-T och beskrivs av EU-kommissionen som en nyckelkomponent inom TEN-T med målet att binda samman den maritima infrastrukturen med det landbaserade nätet. I förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 presenteras en schematisk karta över TEN-T-nätet i Sverige, figur 21 nedan.¹ Baltic-Link Association fastslår att denna bild visar på hur svag koppling sydöstra Sverige och Karlskrona hamn har till TEN-T i jämförelse med andra strategiskt viktiga hamnar i Sverige.

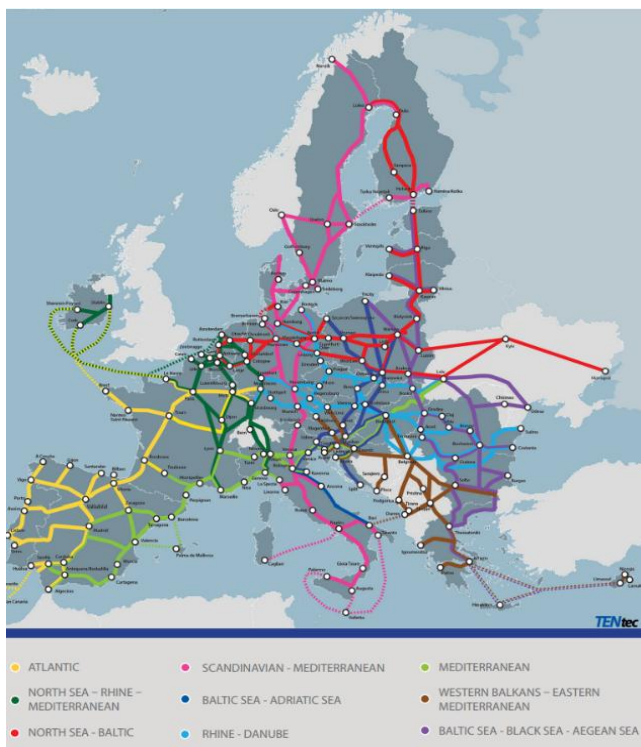


Figur 21. Schematisk karta över TEN-T-nätet i Sverige (ur EU-kommissionens digitala system TENtec).

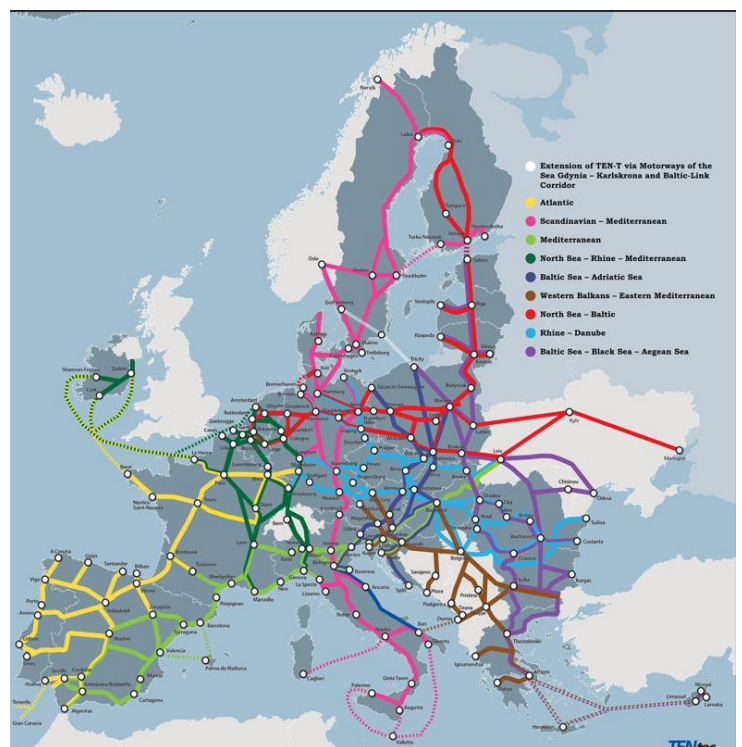
¹ Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, s. 65

En reviderad förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) beslutades under 2024 och ett av resultaten är att ytterligare en stomnätskorridor nu ansluter till hamnen i Gdynia. Detta gör att Gdynia idag har två stomnätskorridorer som ansluter i form av Baltic Sea – Adriatic Sea samt Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea.

Baltic-Link Association, (12 kommuner, 5 regioner & Stena-Line) uppmanar svenska staten att åtgärda den länk som saknas på den svenska sidan inom TEN-T - en länk som binder samman Sverige med centrala och östra Europa samt kopplar till korridoren Scandinavian – Mediterranean Corridor i Sverige. Detta uppnås genom att inkludera korridoren Baltic-Link, (Riksväg 27 Karlskrona-Göteborg och Kust till kustbanan Karlskrona/Kalmar-Göteborg) inom TEN-T i en framtida revidering av förordningen och på så sätt binda samman TEN-T-nätverket i Sverige med TEN-T-korridorerna i Gdynia, Polen.



TEN-T Stomnätskorridorer (Källa: EU)



TEN-T Stomnätskorridorer samt Baltic-Link (Källa: EU, bearbetning av Karlskrona kommun.)

Totalförsvaret och beredskap

Grundläggande för Sveriges försvar är en fungerande transportinfrastruktur. Utifrån Sveriges medlemskap i NATO och det försämrade säkerhetsläget i Europa så har betydelsen av detta ökat avsevärt.

Baltic-Link utgör ett strategiskt transportstråk som kopplar till Ronneby med Blekinge flygflottilj - F 17 och till Karlskrona med huvudsäte för Marinbasen. Del av stråket är också Karlskrona hamn och dess strategiska läge i södra Östersjöområdet med färjelinje mellan Gdynia-Karlskrona där även Gdynia är marinbas. Utifrån detta så uppmanar Baltic-Link Association Sveriges regering att beakta transportinfrastrukturens betydelse vad gäller Baltic-Linkstråket utifrån perspektivet civil beredskap och totalförsvaret, särskilt vad gäller redundans och tillgänglighet vid kris och krig. Ett robust och motståndskraftigt transportsystem är även ett av NATO:s sju grundkrav för nationell motståndskraft. Även det civila försvaret omfattas av NATO:s mål för ett fungerande krishanteringssystem.

Riksväg 27 till nationell stamväg

Om man inte ser betydelsen av transportkorridoren Gdynia – Karlskrona och dess naturliga förlängning av TEN-T från Polen in i Sverige så blir det också svårt att se riksväg 27 i sitt internationella sammanhang. Det anmärkningsvärda är att ingen översyn av det nationella stamvägnätet har gjorts sedan 1991, det vill säga för drygt 35 år sedan. Under denna tid har en stor förändring och utveckling skett av transport- och handelsmönster. Riksväg 27 har under dessa år blivit en pulsåder för transporter till och från det nya öppna Europa.

Att ha ett helhetsperspektiv och att fokusera på hela stråk snarare än enskilda objekt vid planering av transportinfrastruktur är helt avgörande för utvecklingen. För att utveckla en transportkorridor som sträcker sig över flera länsgränser så är det inte hållbart att utvecklingen planeras inom ramen för flera olika länstransportplaner utan bör i stället hanteras i nationell plan för transportinfrastrukturen.

Baltic-Link Association menar således att Riksväg 27 ska ingå i det nationella stamvägnätet och framöver också inkluderas inom TEN-T.



Källa: Baltic-Link Association



Baltic Sea – Adriatic Sea Corridor & Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea Corridor tillsammans med MoS Gdynia-Karlskrona & Baltic-Link
Källa: Baltic-Link Association

Kust till kust-banan

I Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 pekades hela Kust till kustbanan ut som en brist avseende kapacitet, punktlighet och robusthet. I åtgärdsvalstudien: *Kust till kustbanan, Borås-Kalmar/Karlskrona* från 2020 formulerades också följande övergripande syfte för hela Kust till kustbanan: ”Stråket ska vara en regional och nationell länk för person- och godstrafik som samspelar med anslutande väg- och järnvägsnät”.

Att Karlskrona hamn som är en del av TEN-T comprehensive network inte är ansluten till TEN-T i den anslutande järnvägsinfrastrukturen är en stor brist inom Baltic-Linkstråket och har negativ påverkan på färjelinjen Gdynia-Karlskrona och Sveriges koppling till Central- och Östeuropa via sydöstra Sverige. För ett effektivt och robust järnvägssystem behövs redundans och för att utveckla ett transportstråk så behöver kravställningen på infrastrukturen vara tydlig för hela stråket. Baltic-Link Association uppmanar därför till att Kust till kustbanan Karlskrona/Kalmar-Göteborg framöver inkluderas inom TEN-T.

Sträckan Växjö–Alvesta, som är del av transportkorridoren Baltic-Link, är Sveriges mest trafikerade enkelspår och denna sträcka utgör en flaskhals för såväl persontrafiken som för godstransporterna på järnväg i stråket. Baltic-Link Association ställer sig därför starkt kritiska till att dubbelspår mellan Växjö-Alvesta inte finns med i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Baltic-Link Association förväntar sig att regeringen prioriterar detta objekt. Att man erkänner Baltic-Linkstråkets nationella nytta och betydelse för näringslivets utveckling och därmed inrymmer åtgärden i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037!

För Baltic-Link Association



Emma Swahn Nilsson
Ordförande

KSO Karlskrona kommun



Mikael Karlsson
Vice ordförande

Förste vice KSO Värnamo kommun

1 december 2025

Samråd om förslag till ny översiktsplan för landsbygden och 17 orter i Värnamo kommun

Samhällsbyggnadsnämnden i Värnamo kommun beslutade den 19 november 2025 att skicka ut förslag till ny kommunövergripande översiktsplan på samråd.

Planförslaget omfattar landsbygden samt följande orter: Bor, Bredaryd, Dannäs, Forsheda, Fryele, Gällaryd, Horda, Hånger, Hörle, Kärda, Lanna, Nydala, Ohs, Rydaholm, Torskinge, Tånnö och Åminne.

Översiktsplanen beskriver kommunens långsiktiga inriktning för hur mark- och vattenområden ska användas, utvecklas och bevaras. Den utgör ett viktigt underlag för framtida beslut om bebyggelse, infrastruktur och annan samhällsutveckling.

Samrådsperiod

Samrådsperioden pågår mellan **1 december 2025 och 15 februari 2026**.

Under denna tid är ni välkomna att lämna skriftliga synpunkter via:

- **E-post:** samhallsbyggnad@varnamo.se
- **Post:** Värnamo kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen, 331 83 Värnamo

Märk e-postmeddelandet eller brevet med: "Synpunkter ny översiktsplan"

Planförslaget finns tillgängligt digitalt som en kartberättelse på kommunens webbplats: kommun.varnamo.se/nyoversiktsplan

En utskriven version finns att ta del av i:

- Stadshuset, Kyrktorget 1 i Värnamo

Sista dag att lämna synpunkter är den 15 februari 2026.

Vad händer med inkomna synpunkter?

När samrådet avslutats sammanställer kommunen alla inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. I redogörelsen kommenteras hur synpunkterna har beaktats och vilka som har lett till förändringar i planförslaget. Planförslaget revideras därefter utifrån dessa synpunkter.

Samrådsredogörelsen blir tillgänglig för allmänheten i samband med att det reviderade förslaget till översiktsplan ställs ut för granskning, vilket är nästa steg i planprocessen enligt plan- och bygglagen. Under granskningen ges ytterligare möjlighet att lämna synpunkter innan planen antas.

Välkommen på informationsmöte!

Under samrådstiden bjuder vi in till fem öppna möten där ni kan träffa politiker och tjänstepersoner, ställa frågor och diskutera planförslaget:

- **Måndag 19 januari kl. 16–20 – Hånger**
- **Måndag 26 januari kl. 16–20 – Hörle**
- **Onsdag 28 januari kl. 16–20 – Bor**
- **Måndag 2 februari kl. 16–20 – Forsheda**
- **Måndag 9 februari kl. 16–20 – Horda**

Mer information om samrådsmötena kommer att finnas på kommunens webbplats, i sociala medier och i lokala tidningar under december.

Vid frågor eller mer information

Välkommen att kontakta kontaktcenter:

- **Telefon:** 0370-37 70 00
- **E-post:** kontaktcenter@varnamo.se

Behandling av personuppgifter

När du skickar in synpunkter godkänner du att Värnamo kommun behandlar dina uppgifter enligt kommunens bestämmelser för personuppgiftshantering.

Läs mer på: [Behandling av personuppgifter - Värnamo kommun](#)

Samhällsbyggnadsnämnden

From: Samhällsbyggnad
Sent: 2025-12-01 08:37:58
To: Undisclosed recipients:
Subject: Samråd om Värnamo kommuns nya översiktsplan

Hej!

Idag inleds samrådet för Värnamo kommuns nya översiktsplan "Översiktsplan 2040 – Hela Värnamo kommun växer".

Samradsperiod: 1 december 2025 – 15 februari 2026.

Under denna tid är ni välkomna att lämna skriftliga synpunkter via:

- * **E-post:** samhallsbyggnad@varnamo.se
- * **Post:** Värnamo kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen, 331 83 Värnamo

Märk e-postmeddelandet eller brevet med:
"Synpunkter ny översiktsplan"

Planförslaget finns tillgängligt digitalt som en kartberättelse på kommunens webbplats:
kommun.varnamo.se/nyoversiktsplan

Sista dag att lämna synpunkter är den 15 februari 2026.

I bifogat följebrev finns mer information om hur samrådet går till samt om samradsmetoden som hålls. Även sändlistan bifogas.

Med vänlig hälsning

Samhällsbyggnadsförvaltningen

 Samhällsbyggnadsförvaltningen
 Värnamo kommun, 331 83 Värnamo
 Telefon kontaktcenter 0370-37 70 00
 E-post kontaktcenter@varnamo.se
www.varnamo.se



379

Organ	Finnvedens Samordningsförbund, Styrelsen
Plats och tid	2025-11-27 kl 08.30-10.15 Arken Konferens, i Värnamo
Beslutande	Ylva Samuelsson, Gislaveds kommun, ordförande Senada Sacic, Region Jönköpings län §§ 1-9 Arnold Carlzon, Värnamo kommun Lennart Svanberg, Arbetsförmedlingen Lizbeth Johansson, Gnosjö kommun Camilla Nohammar, Försäkringskassan (tjänstgörande ersättare)
Övriga deltagande	Viktoria Önneby, förbundschef Caroline Sundvall, administrativ koordinator Barbro Liljedahl, revisor
Utses att justera	Lizbeth Johansson §§ 1-12
Sekreterare	Digital justering Caroline Sundvall
Mötesordförande	Digital justering Ylva Samuelsson
Justerare	Digital justering Lizbeth Johansson

Anslag/Bevis

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Styrelse	Finnvedens Samordningsförbund, Styrelsen		
Sammanträdesdatum	2025-11-27		
Datum för uppsättande	2025-12-01	Datum för nedtagande	2025-12-23
Förvaringsplats	Förbundets kansli, Tändsticksgränd 23, Jönköping		

.....
Caroline Sundvall, administrativ koordinator

§ 1. Öppnande

Ylva Samuelsson hälsade alla välkomna och öppnade mötet. Alla presenterade sig.

§ 2. Val av justerare

Styrelsen beslutade att välja Lizbeth Johansson till justerare.

§ 3. Fastställande av dagordning

Styrelsen beslutade att fastställa dagordningen.

§ 4. Aktuellt i förbundet

Förbundschef Viktoria Önneby informerade om aktuella frågor i förbundet:

- Nya på jobbet: Från och med 1 november började förbundschefen själv samt Caroline Sundvall som administrativ koordinator i förbundet.
- Förbundschef berättar om inKulturas föreläsning om kulturmöte och kulturkrockar och att det ges en kombinerad utbildnings- och samverkansdag kring detta vid flera tillfällen under våren.
- Förbundets hemsida kommer att uppdateras under 2026 och bli länsgemensam och mer tillgänglighetsanpassad.
- 20 november hölls NNS årsmöte, information om detta finns på deras hemsida.
- Förbundschef utbildar i reflexiv praxis under hösten. Utbildningarna utgår från BIP och det är handläggare från bland annat Försörjningsstöd som utbildas.
- Förfrågan om lärandeutbyte har kommit från samordningsförbundet i Blekinge, som kan bli aktuellt under nästa år.

Styrelsen beslutade

Att lägga informationen till handlingarna.

§ 5. Meddelanden

Följande meddelanden, avtal mm anmälades till styrelsen

- a) Protokoll AU 251027
- b) Minnesant beredningsgruppen 251015
- c) Beslut från Försäkringskassan 250912 om ansvarsfrihet 2024
- d) Beslut från KF Värnamo 250925 om ansvarsfrihet 2024

Styrelsen beslutade

Att lägga meddelandena till handlingarna.

§ 6. Uppföljning statistik

Statistik för Samverkansteamet presenterades av förbundschefen.

Följande parametrar redovisades:

- Antal inskrivna i samverkansteamet
- Remissinflöde 2025
- Remittenter 2025
- Avslutade ärenden (skäl till avslut)

Förbundschef informerade även om Konsultation Finnveden. Konsultation Finnveden har ett ökat inflöde av förfrågningar, under året har teamet mottagit 7 förfrågningar. I Konsultation Finnveden ingår också flertalet samverkansdagar under året.

Styrelsen beslutade

att ge kansliet i uppdrag att på lämpliga styrelsemöten under året presentera statistik i enlighet med presenterat förslag.

§ 7. Verksamhetsplan 2026

Förbundschef gick igenom och kommenterade förslaget till verksamhetsplanen, samt bilaga indikatorer. Bilagan med indikatorer innehöll justeringsförslag från AU, vilka gick igenom och diskuterades. En ändring gjordes gällande en indikator för delmål e, kunskapsunderlag.

Förbundschef informerade också om att Beslut om statlig medelstillsättning till samordningsförbunden 2026 nu har kommit, tilldelade medel stämmer med den budget som finns i Verksamhetsplanen sedan tidigare. Vidare har kostnaderna för Samverkansteamet justerats ned något som ett resultat av att styrgruppen för Samverkansteamet nu presenterat ett annat upplägg för deras verksamhet utifrån det besluts som togs på styrelsemötet i juni, då styrelsen uppdrog åt styrgruppen att överväga hur man kan minska budgeten. Även kostnadsposten för information har justerats ner något, då vi beräknar ha lägre utgifter än vad vi tidigare räknat med. Sammantaget har vi med justeringarna en budget som är i bättre balans för 2026.

Styrelsen beslutade

att fastställa Verksamhetsplan 2026 med budget enligt förslag,
att fastställa bilagan med indikatorer enligt förslag från AU, med ändring av en indikator i delmål e, kunskapsunderlag.

§ 8. Antidiskriminerings- och jämställdhetspolicy

Uppdateringar i Antidiskriminerings- och jämställdhetspolicyns handlingsplan för 2026 presenterades.

Styrelsen beslutade

att fastställa Antidiskriminerings- och jämställdhetspolicy med handlingsplan 2026 enligt förslag.

§ 9. Informationssäkerhetspolicy

Ett förslag till uppdaterad Informationssäkerhetspolicy presenterades.

382

Styrelsen beslutade

att godkänna uppdaterad Informationspolicy

§ 10. **Årsplanering 2026**

Styrelsen beslutade om följande möten under 2025:

5 februari styrelsemöte (09-12) AF Värnamo

19 mars styrelsemöte (09-12) Gislaved

27 maj styrelsemöte (09-12) + lunch) AME Värnamo

24 augusti styrelsemöte (13-16) Gislaved

17 september strategidag med styrelse och beredningsgrupp, Tallnäs

26 november offentligt styrelsemöte (08.30-10) Värnamo

§ 11. **Övriga frågor**

Camilla Nohammar informerar om en omorganisation inom Försäkringskassan. Karin Björkman blir ordinarie ledamot i förbundsstyrelsen och Camilla Nohammar blir ersättare.

Förbundschef informerade om Valfärdsguiden. Samordningsförbundet Centrala Östergötland ska inte äga Valfärdsguiden längre, och under 2026 behöver nytt ägarskap lösas. Vårt förbund har ett avtal med Centrala Östergötland idag. Frågan har därför uppkommit om vårt samordningsförbund vill fullfölja avtalet för 2026 i rådande situation med ägarskapet. Valfärdsguiden är välbesökt och ett viktigt verktyg för att hitta rätt i välfärdssystemet och förstå vilket stöd som finns.

Styrelsen beslutar

att meddela Samordningsförbundet Centrala Östergötland att vi vill fortsätta vårt samarbete som planerat under 2026. Vi tar sedan ställning hur vi fortsätter 2027.

§ 12. **Avslutning**

Ylva Samuelsson tackade alla och avslutade mötet kl 10.15

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: CAROLINE SUNDVALL
TITEL, ORGANISATION: Sekreterare, Finnvedens Samordningsförbund
TID: 2025-12-01 10:36:48 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _0962a6a391ef44d84b0c7f390886075c2e



NAMN: LISBETH MARIA JOHANSSON
TITEL, ORGANISATION: Ledamot, Gnosjö kommun
TID: 2025-12-01 12:17:20 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _093d787fb12e9506a4f6f23508f6c864fc



NAMN: YLVA ELISABETH SAMUELSSON
TITEL, ORGANISATION: Ordförande, Finnvedens Samordningsförbund
TID: 2025-12-01 12:19:32 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _068b8c5b222da7cd9072f30d59b47bca7a



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2025-12-01 12:19:38 +01:00
Ref: 276193SE
www.comfact.se



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

Verksamhetsplan 2026

med budget 2026 och plan 2027–2028

(dnr 2025:07 / 2)

Vår gemensamma vision:

PLATS FÖR ALLA!



1. Inledning

Finnvedens Samordningsförbund arbetar enligt lag (2003:1210) om finansiell samordning inom rehabiliteringsområdet (Finsam). Förbundet är en fristående juridisk person som består av sex medlemmar: Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen, Region Jönköpings län och kommunerna Gnosjö, Gislaved och Värnamo.

2. Målgrupp

Målgrupp för den finansiella samordningen är personer i arbetsför ålder som är i behov av samordnade insatser och som uppbär offentlig försörjning.

3. Vision

Förbundets vision är: Plats för alla!

Vi vill tillsammans verka för att alla invånare i Gnosjö, Gislaved och Värnamo ska känna att det finns en plats för dem i samhället.

4. Uppdrag

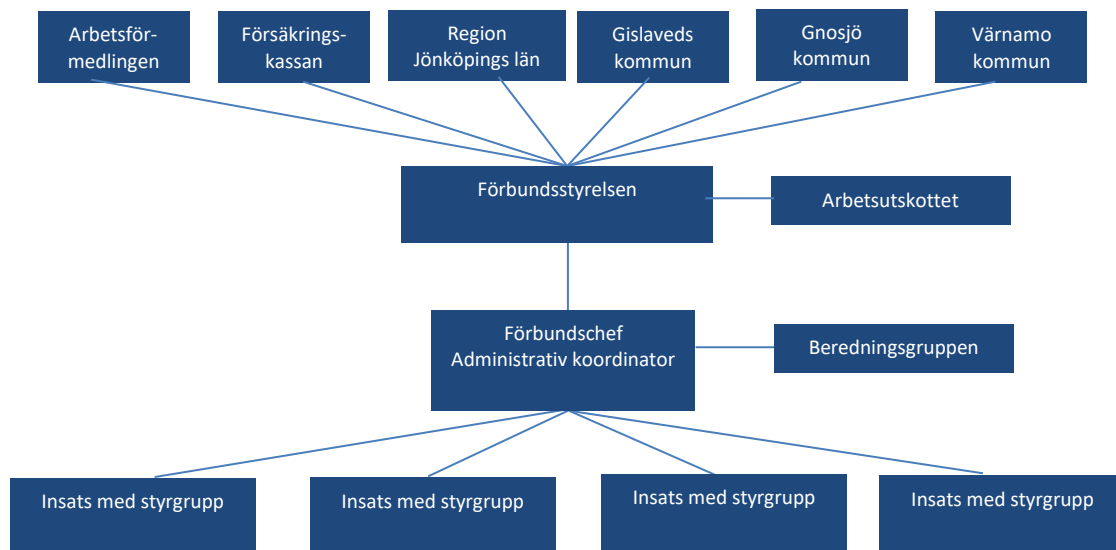
Samordningsförbund har ett unikt uppdrag att stödja samordnade insatser för personer som behöver hjälp av flera av medlemmarna för att komma till arbete eller rätt försörjning.

5. Organisation

Samordningsförbundet leds av en styrelse som består av en ledamot och en ersättare från respektive medlem.

Styrelsen har bl a till uppgift att:

- besluta om mål och riktlinjer för förbundets arbete
- arbeta för att ekonomiska resurser finns tillgängliga och följa upp att de används så effektivt som möjligt
- finansiera insatser för individer som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser, vilka syftar till att individen uppnår eller förbättrar sin förmåga att utföra förvärvsarbete
- svara för uppföljning och utvärdering av rehabiliteringsinsatserna
- uppmärksamma systemfel som gör att människor hamnar i förbundets målgrupp eller inte får rätt stöd av medlemmarna
- förankra och marknadsföra samordningsförbundets arbete i den egna organisationen, i samråd med representanterna i beredningsgruppen



En beredningsgrupp med representation från alla medlemmar har följande uppdrag:

- Att vara ett samrådsforum kring behov hos målgruppen och möjliga sätt att förbättra samverkan.
Samrådet kan leda till att förbundets medlemmar gör ansökan om medel från Europeiska Socialfonden ESF+ till lämplig insats för Finsams målgrupp.
- Att identifiera behov av, genomföra och följa upp gemensam kompetensutveckling
- Att bereda ärenden på uppdrag från styrelsen inför beslut
- Att förankra och marknadsföra samordningsförbundets arbete i den egna organisationen
- Fungera som styrgrupp för Konsultation Finnveden

Den löpande verksamheten har de senaste åren letts av förbundschef på 35% (köpt tjänst av Samordningsförbundet Södra Vätterbygden) och en verksamhetsutvecklare. Under 2025 gick förbundschefen i pension. Styrelsen valde då att ändra organisation till en tillförordnad förbundschef på heltid under två år och en administrativ koordinator på 35%. Tjänsten som förbundschef köps från Värnamo kommun och koordinatören från Samordningsförbundet Södra Vätterbygden. Tjänster för ekonomihantering köps in från Region Jönköpings län.

6. Målsättningar

Huvudmål

Mål A – Individfokus:

Fler individer i förbundets målgrupp ska uppnå arbete eller studier utifrån sin fulla förmåga.

Mål B – Utvecklingsfokus:

Förbundet ska vara en förändringsaktör som stärker gemensamma arbetssätt, lärande och långsiktiga strukturer mellan parterna.

Delmål/arbetsområden som konkretiserar huvudmålen

(indikatorer för hur delmålen ska följas upp finns i bilaga 1)

a. Individens möjligheter till arbete och studier

Målet är att fler individer i målgruppen ska få förutsättningar att delta i arbete eller studier, med stöd av individanpassade insatser, rehabilitering och ökad delaktighet.

b. Samverkansytor och gemensamma strukturer

Målet är att etablera och vidareutveckla hållbara samverkansytor mellan parterna, civilsamhället och socialt företagande.

c. Utveckling av arbetssätt och lärande

Sprida och stödja implementering av evidensbaserade metoder i ordinarie organisationer.

d. Värdegrund och hållbarhet

Målet är att förbundets arbete aktivt ska bidra till ett samhälle fritt från våld i nära relationer och diskriminering.

e. Kunskapsunderlag

Målet är att genom systematisk kartläggning av målgrupper med behov av insatser skapa ett stabilt kunskapsunderlag för beslut, utveckling och samverkan.

Finansiella mål

Förbundet har följande finansiella mål:

- Förbundet ska bedriva verksamhet inom ramen för tilldelade ekonomiska medel, inklusive upparbetat kapital
- Förbundet ska ha en sådan likviditet att det vid varje tillfälle kan finansiera utbetalningar i enlighet med tagna beslut
- Förbundets kapital vid årsskiftet ska följa Nationella Rådets rekommendation om att vara max 20% av årets medlemsbidrag.

7. Budget 2026 och plan 2027–2028

Behovet av utveckling av gemensamma insatser är fortsatt stort. Många drabbas fortfarande av psykisk ohälsa, långa sjukskrivningar, långtidsarbetslöshet och långvarigt beroende av ekonomiskt bistånd. Varje gång en individ genom samordnat stöd kan lämna utanförskap innebär det en stor samhällsekonomisk besparing och en livsviktig mänsklig vinst.

Lagstiftningen innebär en fast fördelning av bidragen till förbundet: 50% ska betalas av staten genom Försäkringskassan, 25% av regionen och 25% av kommunerna.

Enligt preliminärt besked inför 2026 ligger tilldelningen från staten 63tkr lägre än 2025, vilket skulle minska förbundets inkomster med 126tkr. Styrelsen har flera år äskat ett högre medlemsbidrag än staten erbjudit i den preliminära tilldelningen. Det har hittills lett till att vi fått relativt oförändrat bidrag. Även inför 2026 äskar förbundet oförändrade medel. Enligt nytt besked från Försäkringskassan höjs statens bidrag något, till 2.463tkr.

I planen för 2027 och 2028 medräknas samma medlemsbidrag som 2026.

Kostnaden för Samverkansteam Finnveden är enligt prognosen för 2025 något mer än summan som medtagits i förbundets budget. Kostnaden ligger fortfarande inom ramen för de beviljade medlen. Ett generellt avdrag på ca 10% gjordes som vanligt i förbundets budget, eftersom finansierade insatser normalt inte förbrukar hela sin budget.

Region Jönköpings län har beslutat avsluta verksamheten IT-spåret på Ädelfors folkhögskola under 2026. Förbundets andel av avvecklingskostnaden ingår i denna budget.

Prognosen togs fram i september 2025, utifrån då kända förhållanden. Om utfallet följer prognosen, budget och planen så har hela förbundets kapital tagits tillvara för verksamhet i slutet av budgetperioden, varav drygt 700tkr under innevarande år. Det innebär att förbundets kapital kommande årsskifte snabbt närmar sig den av Nationella Rådet rekommenderade högsta nivån för kapital, vilket för förbundet innebär ca 1,0 miljon. Det finns inget utrymme kvar för nya insatser under perioden.

Det kapital som finns i förbundet har varit avgörande för att förbundet skulle kunna finansiera nuvarande storlek på bemanning i Samverkansteam Finnveden. Eftersom kapitalet är på väg att ta slut, och förbundet inte har fått besked om att medlemsbidragen kommer att öka de närmaste åren, så har styrelsen gett styrgruppen för teamet i uppdrag att överväga hur man kan minska budgeten från år 2027. Det arbetet pågår, samtidigt som en översyn sker av övriga utgiftsposter.

	Budget 2025	Prognos 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Intäkter					
Gislaveds kommun	493 600	493 600	490 200		
Gnosjö kommun	156 500	156 500	154 600	1 231 500	1 231 500
Värnamo kommun	589 900	589 900	586 700		
Region Jönköpings län	1 240 000	1 240 000	1 231 500	1 231 500	1 231 500
Staten gm Försäkringskassan	2 480 000	2 480 000	2 463 000	2 463 000	2 463 000
Balanserat resultat	1 925 340	2 090 281	1 407 200	1 185 200	952 200
Övriga intäkter		100 400			
Summa intäkter/tillgångar	6 885 340	7 150 681	6 333 200	6 111 200	5 878 200
Kostnader					
Samverkansteam Finnveden	3 336 600	3 350 000	3 212 000	3 300 000	3 300 000
IT-spåret	562 500	562 500	100 000	0	0
Gemensamma projektkostn	50 000	46 200	50 000	50 000	50 000
Utrymme nya projekt	0	0	0	0	0
Verksamhetsutvecklare	856 000	701 000	0	0	0
Kompetensutveckling	200 000	182 000	200 000	200 000	200 000
<i>Delsumma verksamheter</i>	<i>5 005 100</i>	<i>4 841 700</i>	<i>3 562 000</i>	<i>3 550 000</i>	<i>3 550 000</i>
Personal	500 000	520 000	1 102 000	1 200 000	1 250 000
Övriga kanslikostnader	ingår	116 000	140 000	160 000	180 000
Information	30 000	21 800	90 000	45 000	45 000
Styrelse	80 000	84 000	90 000	90 000	90 000
Ekonomihantering	102 000	116 000	120 000	70 000	70 000
Revision	60 000	44 000	44 000	44 000	44 000
<i>Delsumma administration</i>	<i>772 000</i>	<i>901 800</i>	<i>1 586 000</i>	<i>1 609 000</i>	<i>1 679 000</i>
Summa kostnader	5 777 100	5 743 500	5 148 000	5 159 000	5 229 000

Styrelsen följer upp utfall och årsprognos löpande.

Verksamhetsplanen fastställdes av styrelsen 2025-11-27

Bilaga 1 till Verksamhetsplan 2026, med indikatorer för uppföljning av årets mål**Huvudmål****Mål A – Individfokus:**

Fler individer i förbundets målgrupp ska uppnå arbete eller studier utifrån sin fulla förmåga.

Mål B – Utvecklingsfokus:

Förbundet ska vara en förändringsaktör som stärker gemensamma arbetssätt, lärande och långsiktiga strukturer mellan parterna.

Delmål/arbetsområden som konkretiserar huvudmålen:**a. Individens möjligheter till arbete och studier**

Målet är att fler individer i målgruppen ska få förutsättningar att delta i arbete eller studier, med stöd av individanpassade insatser, rehabilitering och ökad delaktighet.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

Antalet deltagare i Samverkansteamet är fler än 2025 (grönt)

En informationskampanj om Välfärdsguiden genomförs (grönt)

En informationskampanj har planerats (gult)

b. Samverkansytor och gemensamma strukturer

Målet är att etablera och vidareutveckla hållbara samverkansytor mellan parterna, civilsamhället och socialt företagande.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

Ökad användning av arbetssättet Konsultation Finnveden (grönt)

Ökad informationsspridning om Konsultation Finnveden hos parterna (grönt)

Ökad informationsspridning om Konsultation Finnveden har planerats (gult)

Samverkansdagar inom ramen för konceptet Konsultation Finnveden genomförs enligt överenskommelsen (två per termin) (grönt)

En till tre samverkansdagar genomförs under året inom ramen för konceptet Konsultation Finnveden (gult)

c. Utveckling av arbetssätt och lärande

Sprida och stödja implementering av evidensbaserade metoder i ordinarie organisationer.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

Kansliet informerar beredningsgrupp och styrelse om relevant ny lagstiftning och metodutveckling inom förbundets område (grönt)

d. Värdegrund och hållbarhet

Målet är att förbundets arbete aktivt ska bidra till ett samhälle fritt från våld i nära relationer och diskriminering.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

En majoritet av aktiviteterna i handlingsplanen i Antidiskriminerings- och jämställdhetspolicy genomförs. (grönt)

e. Kunskapsunderlag

Målet är att genom systematisk kartläggning av målgrupper med behov av insatser skapa ett stabilt kunskapsunderlag för beslut, utveckling och samverkan.

Indikatorer för förbundets arbete 2026:

En kartläggning kring relevant målgrupp har genomförts (grönt)

En kartläggning kring relevant målgrupp har påbörjats (gult)

Vid beviljande av medel till nya projekt ska styrelsen tillse att projektet är i linje med finsamslagstiftning och Kunskapsstödet. Denna process läggs in i rutinen för beviljande medel.

Kommunalt forum

Tid: 2025-12-12 kl. 09:35

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

- | | | |
|---|--|-----------|
| 1 | Val av protokollsjusterare | |
| 2 | Fastställande av dagordning | |
| 3 | Anmälningsärenden | |
| 4 | Anmälningsärenden Kommunalt forum 2025 | 2025/1101 |

Ärenden

- | | |
|---|---|
| 5 | Process med revidering av styrande dokument i Region Jönköpings län |
| 6 | Länets system för ledning i samverkan |
| 7 | Biogasöverenskommelsen |
| 8 | Aktuellt från Primärkommunalt Samverkansorgan (PKS) samt styrelse och nämnder i Region Jönköpings län |
| 9 | Avslutning |

Tidsplanering – se bilaga.

Välkomna!

Kommunalt forum

Tid: 2025-12-12 kl. 09:35

*Kallade**Region Jönköpings län:*

Rachel De Basso

Kerstin Hammar

Thomas Gustafsson

Tommie Ekered

Jane Ydman

Mats Bojestig

Lotta Damberg

Karin Hermansson

Nathalie Bijelic Eriksson

Kommuner i Jönköpings län:

Mona Forsberg

Beata Allen

Therese Petersson

Tobias Petersson

Anton Sjödel

Kristine Hästmark

Mats Holmstedt

Sara Lindberg

Susanne Wahlström

Per Högberg

Markus Kyllenbeck

Kenth Williamsson

Robin Wallén Nilsson

Johan Fritz, Jönköpings kommun

Mikael Fornander, Aneby kommun

Pierre Klasson, Sävsjö kommun

Ulf Svensson, Värnamo kommun

Stefan Eglinger, Gislaveds kommun

Anna Engström, Gnosjö kommun

Pär Thudeen, Tranås kommun

Malena Tovesson, Nässjö kommun

Sandra Lidberg, Habo kommun

Ulf Karlsson, Mullsjö kommun

Tord Du Rietz, Eksjö kommun

Annika Hedvall, Vaggeryds kommun

Magnus Färjhage, Vetlanda kommun

*Adjungerade*Stina Sinclair, Region Jönköpings
län

Regionråd

Kommunstyrelsernas presidier