

Plats: Lokal Olofström, Kommunhuset

Tid: 14:00 - 16:00

§§ 233-265.

§ 250 justeras omedelbart

Beslutande:**Ersättare för:**

Morgan Bengtsson	(S)
Rolf Jönsson	(C)
Tommy Holmgren	(SD)
Pirjo Veteli	(S)
Håkan Assarsson	(S)
Ola Claesson	(S)
Ingeborg Braun	(S)
Malin Åman	(C)
Roal Bencic	(SD)
Max Nielsen	(SD)
Patrik Krupa	(M)
Torsten Cairenius	(M)
Glenn Bengtsson	(KD)

Övriga deltagare:

Irène Robertsson, kommunchef

Anna-Karin Johansen, sekreterare

Alfred Appelros (M)

Bogdanka Sublja (S)

Robert Andersson (SD)

Dan Orvegren (S)

§ 234 Henrik Djerf, Hans Jonsson, Annelie Worgard och Karoline Mattsson från Skräbeåns vattenråd

§ 235 Johan Ny och Pernilla Andersson, ekonomer

§ 236 Linnea Persson, teknisk samordnare offentlig miljö

§ 237 Cecilia Tallkvist, HR-chef

Sekreterare: *Elektronisk underskrift*
Anna-Karin Johansen

Ordförande: *Elektronisk underskrift*
Morgan Bengtsson

Justerande: *Elektronisk underskrift*

Rolf Jönsson

Anslagsbevis: Protokollat justeras elektroniskt och anslås på Olofströms kommuns
digitala anslagstavla.

Ärendelista

- § 233 Godkännande av ärendelista
- § 234 Informationsärende - Skräbeåns vattenråd
- § 235 Redovisning av ekonomiskt läge
socialnämnden
- § 236 Yttrande- Remiss - Ändring av Åmma
naturreservat i Olofströms kommun
- § 237 Aktuell information från
kommunledningsförvaltningen
- § 238 Live In Blekinge 2.0
- § 239 Informationsärende - återrapport från Blekinge
bostadsnätverk och Blekingedagen
- § 240 Äskande av medel ur KS förfogande -
investeringsbidrag till gamla banor och
handikappanpassning Olofströms
bangolfklubb.
- § 241 Fastighetsförsäljning Vilshult 1:129
- § 242 Hemsändningsbidrag
- § 243 Svar - Remiss av betänkandet SOU 2025:93
En robust skogspolitik för ett aktivt skogsbruk
- § 244 Månadsuppföljning budgetuppföljning oktober
2025 Kommunen
- § 245 Utredning Cura individutveckling
- § 246 Återrapportering - motion om skatteväxling
avseende hemsjukvården
- § 247 Förlängning av FoU-avtal 2026
- § 248 Remissvar: Utbildningsdepartementets remiss
- Registerkontroll inför antagning till vissa
högskoleutbildningar (U2025/01933)
- § 249 Remissvar på avgränsningssamrådet av
miljökonsekvensbeskrivningen för



Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum
2025-12-09

åtgärdsprogram för vatten 2027-2033 i Södra
Östersjöns vattendistrikt

- § 250 Yttrande för anmälan om vattenverksamhet
enligt 11 kap 9 a § miljöbalken
- § 251 Kommunstyrelsens svar angående
medborgarförslag om sänkt hastighet
Ljungrydsvägen
- § 252 Samrådsyttrande, befintlig bana Älmhult -
Olofström
- § 253 Budgetbeslut kopplat till LIS-områden
- § 254 Återrapport kolonilotter
- § 255 Granskningsyttrande, Översiktsplan Tingsryd
- § 256 Remissvar till nationell plan för
transportinfrastrukturen 2026-2037,
Olofströms kommun
- § 257 Markförsäljning, del av Holje 6:28
- § 258 Avsägelse/fyllnadsväl som kontaktpolitiker
trygghet - Levent Cankaya (V)
- § 259 Val av representant i Tectanks valberedning
- § 260 Kallelseordning ersättare i kommunstyrelsen
2026
- § 261 Delegationsbeslut
- § 262 Beslut fattade av kommunstyrelsens
arbetsutskott
- § 263 Beslut fattade av kommunstyrelsens
personalutskott
- § 264 Medel till kommunstyrelsens förfogande
- § 265 Meddelande

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum
2025-12-09**§ 233/2025 Godkännande av ärendelista**Kommunstyrelsens beslut:

Ärendelistan godkänns.

Rolf Jönsson (C) väljs att justera protokollet.

Kommunstyrelsen

KS § 234/2025

KS 2025/15

§ 234/2025 Informationsärende - Skräbeåns vattenrådKommunstyrelsens beslut:

Informationen antecknas till protokollet

Ärendebeskrivning

Henric Djerf, ordförande, Hans Jonsson vice ordförande, Annelie Worgard och Karoline Mattsson från Skräbeåns vattenråd föredrar ärendet:

Skräbeåns vattenråd är en beredningsgrupp med kommunala experter. Dess syfte är samordna det arbete som behövs för att nå och behålla god vattenkvalitet, vara kontaktorgan mot Vattenmyndigheten, deltari planering och sprida information lokalt, delta i kartläggning, analys och övervakning samt att samverka med andra vattenråd när det är möjligt.

Vattenrådet är inte en myndighet och har inga egna resurser – rådets roll är att samordna, ge underlag och hålla ihop helheten. Men åtgärderna blir inte av utan kommunernas engagemang.

Involverade är Skånes och Blekinges länsstyrelser samt följande kommuner; Kristianstad, Bromölla, Olofström, Osby, Östra Göinge, Älmhult, Sölvesborg och Tingsryd.

EU:s ramdirektiv för vatten antogs år 2000 och infördes i Sverige 2004. Direktivet kräver god status och förbud mot försämring. Arbetet sker i sexåriga åtgärdscyklar: 2009–2015, 2016–2021, 2022–2027

Många vattenproblem är gränsöverskridande, Vattendirektivet tydlig, jobba gränsöverskridande "Avrinningsområde"

Målet är god status i alla AUs vattendrag. Statusklassningen sker i fem nivåer; hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig. Följande vattendrag redovisas för Olofströms kommun:
Vilshults ån, måttlig status
Snöflebodaån, måttlig status
Utloppet Halen, otillfredsställande status
Raslången, måttlig status
Målet är god status för samtliga vattendrag till år 2027 förutom utloppet Halen som har målet god status till år 2033.

Generella problem i skräbeåns avrinningsområde:

Vandringshinder och fysiska påverkan

Försurning (Lågt pH)

Brunifiering

Näringsbelastning



Kommunstyrelsen

KS § 234/2025

KS 2025/15

Snabba flödesförändringar

Vattenrådet har inga egna personella resurser
Arbetet bygger på kommunernas engagemang
Samverkan ger stor utväxling
Det finns stöd att söka! LOVA, LONA.

Vattenrådet rekommenderar kommunerna att ha en åtgärdssamordnare kanske tillsammans med andra kommuner. I Olofströms kommun finns denna tjänst och innehas av Ann-Sofie Görnebrand.

Olofströms kommuns representant i rådet är Hans Jonsson (S), ersättare är Tommy Svensson (KD). Kommunens miljösamordnare Karoline Mattsson ingår beredningsgruppen hos Skräbeåns vattenråd.

Beslutet skickas till:

Kommunens representerant H.J
Miljösamordnare K.M



Kommunstyrelsen

KS § 235/2025

KS 2025/1012

§ 235/2025 Redovisning av ekonomiskt läge socialnämnden

Kommunstyrelsens beslut:

Informationen antecknas till protokollet.

Ärendebeskrivning

Förvaltningsekonomen Pernilla Andersson och Johan Ny föredrar ärendet.

Socialnämnden bjuds in på varje möte med kommunstyrelsen för att redovisa det ekonomiska läget.

Det görs ingen ny prognos varje månad så det finns ingen nyare prognos än den som gavs vid förra mötet det vill säga + tre miljoner kronor. Indikationer finns på att den prognosen håller och kanske till och med förbättras ytterligare något.

Beslutet skickas till:

SN

Kommunstyrelsen

KS § 236/2025

KS 2025/3019

§ 236/2025 Yttrande- Remiss - Ändring av Åmma naturreservat i Olofströms kommunKommunstyrelsens beslut:

Nedan yttrande lämnas som svar på remissen med följande tillägg:

I detta sammanhang är det viktigt att även uppmärksamma problematiken att naturreservatet utgör risker med ökade angrepp av granbarkborrar för omkringliggande skog vilket drabbar angränsande markägare ekonomiskt.

Tilläggsyrkande:

Ingeborg Braun (S) lämnar följande tilläggsyrkande som övriga ställe sig bakom:

"i detta sammanhang är det viktigt att även uppmärksamma problematiken att naturreservatet utgör risker med ökade angrepp av granbarkborrar för omkringliggande skog vilket drabbar angränsande markägare ekonomiskt."

Ärendebeskrivning

Linnea Persson, teknisk samordnare offentlig miljö föredrar ärendet.

Länsstyrelsen Blekinge har tagit fram ett förslag om ändringar i beslut och skötselplan för Åmma naturreservat, som vi fått på remiss för yttrande.

Åmma naturreservat ligger i nordöstra Olofström på gränsen till Småland och beslut om att göra området till naturreservat togs år 1996. Området skyddades för att skydda, vårda och återskapa värdefulla äldre kulturmiljöer, skydda äldre barrbestånd samt möjliggöra tillgänglighet till friluftsliv.

Anledningen till förslaget av en ny skötselplan samt ett nytt beslut grundar sig i att Länsstyrelsen anser att de gällande dokumenten inte säkerställer områdets bevarandevärden, samt att en del ordningsföreskrifter för området är omotiverat strikta.

Teknisk samordnare redogör de väsentliga ändringarna av reservatet, som bland annat innefattar ändringar som möjliggör till mer friluftsliv i området, samt arealförändringar av reservatet, där markområde som omfattas av väg tas bort.

Yttrande

Olofströms kommun är positiv till de förslag på ändringar av skötselplan och beslut för Åmma naturreservat som Länsstyrelsen Blekinge tagit fram.



Kommunstyrelsen

KS § 236/2025

KS 2025/3019

Olofströms kommun tycker framförallt att det är positivt att man sett över och ändrat bestämmelserna gällande friluftsliv och genom de nya bestämmelserna för reservatet möjliggör mer friluftsliv i reservatet då tillgången till friluftsliv är viktig för folkhälsan.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Konsekvenserna av barnrätts- och jämställdhetsperspektivet bedöms som neutrala.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Remiss – Beslut om ändring av Åmma naturreservat i Olofströms kommun

Beslutet skickas till

Infrastruktur- och näringslivschef R.J

Teknisk samordnare L.P

Länsstyrelsen Blekinge

Kommunstyrelsen

KS § 237/2025

KS 2025/14

§ 237/2025 Aktuell information från kommunledningsförvaltningenKommunstyrelsens beslut:

Informationen antecknas till protokollet.

Ärendebeskrivning

Kommunchef Iréne Robertsson lämnar nedan information. Cecilia Tallkvist HR-chef informerar därutöver om löner för undersköterskor och vårdbiträden.

Den första december var vi 12 847 personer vilket är 6 färre än den 28 oktober. Förändringen senaste månaden beror på ett negativt födelsenetto på 8 och ett positivt flyttnetto på 2 vilket ger ett negativt resultat på 6. (Invandringsnettot var neutralt).

Holjebadet är nu klart och invigs den 11 december och öppnar upp den 12 december.

Arbetet med Holjegården går enligt plan.

Vi har genomfört två Blekingedagar. Den första var den årliga Blekingedagen i länet den 14 november där den i år ägde rum i Olofström. Den 26 november så var kommuner och region från Blekinge i Stockholm. På agendan var bla. följande punkt " Hur kan vi från Blekinge jobba med departement och riksdag/regering för Blekinges bästa". Tanken är att det ska vara en årlig återkommande händelse, Blekingedagen i Riksdagen.

Tjänsteårsfirande genomfördes den 4 december på Brokamåla gård. Vi har 16 medarbetare i koncernen som arbetat i 25 år inom Olofströms kommun i år.

Administrativa avdelningen

Den nya sammanträdesplanen för 2026 är tryckt. Den är efterfrågad av många och går att få i tryckt version eller hitta på hemsidan.

Vi har rekryterat en ny nämndsekreterare och arkivsamordnare som kommer att ersätta Isac Johansson, Albin Persson.

Digital arvodeshantering har nu införts i alla aktiva nämnder. Det är fortsatt ganska tungrott men förhoppning finns att det ska bli ett bra flyt i det.

Adm.chefs gruppen har beslutat kring öppettider 2026. Delgivning är på väg ut.

Det pågår en del förändringsarbeten i våra system framförallt Elements, Troman (för arvodeshantering) och telefonisystemet kopplat till den organisationsförändring som träder i kraft vid årsskiftet då socialförvaltningen delas upp i två förvaltningar och nämnden byter namn.

Kommunstyrelsen

KS § 237/2025

KS 2025/14

[Ekonomi-avdelningen](#)

Nytt avtal för ekonomisystemet tecknat fr o m 2026

Månadsuppföljningen för oktober visade på en positiv prognos för helåret med 17,7 mkr.

Revision – Azets, kommer den 10 december. Vi har svarat på en mängd frågor inför besöket. Även HR och IT har fått några frågor.

Sjukskrivning på överförmyndarverksamheten har medfört att ärenden inte har kunnat handläggas. Överförmyndaren har i flera fall fått begära anstånd från Blekinge Tingsrätt vilket också har beviljats. Vi beräknar ha bemanning igen på torsdag den 4/12 men har fört dialog med Ronneby som hjälper oss ifall sjukskrivningen skulle förlängas.

[Fastighetsavdelningen](#)

Pågående byggnationer

Holjegården - På Holjegården har skyddsrumsbesiktning utförts och arbete med möbelupphandling har startats igång. Arbetet löper på enligt tidplan och det är hög tid för alla inblandade att planera för inflytt och driftsättning hösten 2026.

Holjebadet - Vi har haft slutbesiktning för Holjebadet. Intensivt efterarbete pågår för att få besiktningsanmärkningarna åtgärdade och alla system i drift innan invigningen den 11/12.

Kulturhuset - Renoveringen av kulturhusets läktare med mera har påbörjats. Upphandling för brandlarmsbyte för samma byggnad pågår.

Kyrkhults förskola - Renoveringen på Kyrkhults förskola går fint och det är snart dags för slutbesiktning. Därefter kommer planering av nästa avdelning att göras i samverkan med förskolan.

Övrigt

Redovisningsunderlag för prioritering av fastighetsunderhåll/fastighetsstatus är under framtagning.

Fortsatt fokus på att knyta ihop årets projekt och vi har börjat snegla på de projekt som beslutats för nästa år.

[Fastighets och transportservice](#)

Vi har satt upp RCO på brännargårdens gymnastiksal.

Vi kommer under jullovet att byta vissa dörrar på Högavång för att kunna koppla på RCO även här.

Vi byter även cylindrar på Vilshults gymnastiksal för att säkra upp så inga obehöriga kommer in.

Kommunstyrelsen

KS § 237/2025

KS 2025/14

HR-avdelningen

Ärendet om att införa ny titel och AID-kod för vårdbiträden utan vårdutbildning är samverkat på Lokal samverkansgrupp Äldreomsorgen.

Den första begäran om kompensation för påtvingad graviditetsspenning under pandemin har inkommit.

Ca 150 medarbetare har vaccinerat för säsongsinfluensa via företagshälsovården

Den nya organisationen är förberedd i Heroma. "Påkoppling" av alla anställningar sker första veckan i januari och innebär många arbetstimmar för lön och systemförvaltarna

Lönekartläggningen är klar och framtagning av åtgärdsplan pågår

Infrastruktur och näringsliv

Linnéa Persson – Teknisk samordnare Offentlig miljö

Provbelysning av ny julbelysning kommer pågå längs Östra Storgatan under några veckor i början på december. Detta för att få inspiration och idéer vad befintlig julbelysning eventuellt ska bytas ut till för något till nästa jul.

I samarbete med Sveaskog och Kristianstad kommun arbetar vi nu med att se över skyltarna på kanotledens rastplatser. Nya skyltar ska vara på plats till nästa säsong.

Vi arbetar med att få igång Ifiske (digitala fiskekort) i Halen. Detta ska vara driftsatt till årsskiftet. Fisket i Halen ansvarar Halens Fiskevårdsområdesförening för, som kommunen är en del av.

Karoline Mattsson – Miljösamordnare/Landsbygdsutvecklare

Arbetsgruppen för livsmedelsstrategin har möte där vi kommer att fortsatt diskutera revideringen av Blekinges livsmedelsstrategi.

Denna veckan fortsätter arbetet med kommunens energiplanering. SKRs referensgrupp för klimat och hållbar utveckling har möte. och så är det dags för den årliga vattenprovtagningen på Snatteboda kompoststation.

Ann-Sofie Görnebrand – Våtmarkssamordnare

Länsstyrelsen Södermanland har godkänt den anmälan om vattenverksamhet som lämnats in i samband med den planerade återvätningen av Sjömossen i Halens naturreservat. Även strandskyddsdispensen är godkänd. Nu återstår planering samt att se över möjligheten att utföra åtgärden redan i vinter eller om vi avvaktar till hösten 2026.

Kristina Severin Rajala - Näringslivsutvecklare

Mathias Wijk – Etablerings- och Naringlivsansvarig

Vi har medverkat på Arkad mässa, Lunds universitet.

Vi har medverkat på logistikmässan i Göteborg.

Julmys – Välbesökt, snö och kallt.

Roger Jönsson – Infrastruktur och Näringslivschef

Slutredovisning av projekt med statlig medfinansiering pågår.

Kommunstyrelsen

KS § 237/2025

KS 2025/14

Utbyte av armaturer på gatubelysningen närmar sig slutet. Ett hundratal armaturer kvarstår att byta.

Vi har haft tillsynsbesök av miljöförbundet på asfaltsupplaget på Bussvägen.

IT-avdelningen

Ny central nätverksutrustning– framtidssäkring av nätverket

Vi har utvärderat våra äldre delar av den centrala nätverksinfrastrukturen och startat ett projekt för att ersätta den med ny utrustning. Det har inneburit flera möten med leverantörer och en genomgång av hur vi bäst framtidssäkrar nätverket. När arbetet är klart kommer hela kommunen ha en stabilare och mer driftsäker nätverksplattform.

Vi har också publicerat en av våra karttjänster externt. Själva kartan är inte ny, men den är nu tillgänglig även utanför kommunens interna nät. Det viktiga här är att vi har etablerat en säker arkitektur för hur sådana publiceringar ska göras framöver. Databas och webbserver är logiskt separerade från vår övriga servermiljö, vilket gör att tjänsten inte kan användas som en attackväg in i kommunen. Det betyder att vi nu har en modell för att på ett tryggt sätt dela fler typer av data i framtiden – inte bara kartor.

Arbetet med vår nya lösning för hantering av mobila enheter (telefoner och plattor) går stadigt framåt. Under månaden har vi lagt mycket tid på att inventera våra enheter och kartlägga behoven i olika verksamheter. Direkt efter helgerna kommer vi att kunna presentera en mer exakt tidsplan för när olika delar av organisationen går in i lösningen.

Kostavdelningen

Vår KRAV-revision är klar och godkänd.

Alla medarbetarsamtal är klara

Kosten är klar med sin OSA

Lokalvårdsavdelningen

Vi har för närvarande hög frånvaro, med flera korttidsfrånvarande och två medarbetare som är sjukskrivna på halvtid. Detta innebär att vi behöver pussla och prioritera i det dagliga arbetet, samtidigt som vi hanterar många extrabeställningar på mattvättar.

Miljöförbundets önskade utökade städning är nu i planeringsfasen. Vi inväntar inventering av textilier samt information om lokalernas användning och beläggning, vilket kommer att vara värdefullt i städsammanhang.

Plan- och byggavdelningen

Bygg

I och med ändringarna av PBL och Boverkets byggregler är det fullt upp med att ändra mallar m.m..

Ganska få inkommande ärenden just för tillfället.

Karta/GIS

Kommunstyrelsen

KS § 237/2025

KS 2025/14

Nu när det är klart med den nya servern, så kommer fler karttjänster allteftersom att bli tillgängliga för folk och företag.

Plan/exploatering

Vilshult station: Patrik och Oskar har representerat Olofström på Trafikverkets samråd i Lönsboda för befintlig bana (Älmhult-Olofström). Sammanfattningsvis var Vilshultsborna nöjda, förutom de som sannolikt kommer att beröras direkt. Det kommer att tas fram två alternativ till gång- och cykelviadukten som kommer behövas när Släggvägens plankorsning slopas.

Detaljplan för EBP: Buller- och dagvattenutredning har utlovats av EBP nu i veckan, och i så fall kan planen gå ut på granskning tidigt nästa år.

Stabsavdelningen

Har ingen information denna gång.

Inköpsinformation

Nytecknade avtal

Kuvert (neutrala samt med tryck) (Karlskrona)

Office Depot Svenska

2026-01-01 – 2029-12-31

VS-arbete underhåll och reparation

1. Erikssons VVS

2. J. Mattssons VVS

2025-11-01 – 2026-10-31 med option på 1 + 1 + 1 år

OHAB deltagar

Pågående upphandlingar (när annonsering har skett)

Brandlarm Kulturhuset, förnyad konkurrensutsättning

CNC-fräs med simulatorstation för undervisning (Nordenbergsskolan)

HLR-utbildning, 2026-01-01 (planerad avtalsstart), OHAB deltagar

Säkerhetsövervakning som tjänst (SOC) (Karlskrona), 2025-12-01 (planerad avtalsstart)

Kommande upphandlingar

Bevakningstjänster (OHAB)

Kalkning av sjöar, vattendrag och våtmarker

Konsult markprojektering och broinspektion

Livsmedel

Mark- och anläggningsarbeten, OHAB deltagar

Persontransporter

Utbyte sportgolv Dannfältshallen, förnyad konkurrensutsättning

Kommunstyrelsen

KS § 238/2025

KS 2025/3227

§ 238/2025 Live In Blekinge 2.0Kommunstyrelsens beslut:

Olofströms kommun beslutar om att utträda ur projektet Live in Blekinge då projektet föreslås övergå till att bli ett regiondrivet projekt. Olofströms kommun utgör fortsatt en samarbetspartner i projektet.

Ärendebeskrivning

Kommunchef Iréne Robertsson föredrar ärendet.

2023–2024 genomfördes det regionala projektet Live in Blekinge som bland annat syftar till att förbereda en gemensam länsövergripande kraftsamling för att möta dessa utmaningar. I projektet har bland annat ett platsvarumärke arbetats fram för att förstärka Blekinges profil som en plats som erbjuder intressanta karriärmöjligheter och ett gott liv. En överenskommelse om ökat och utvecklat samarbete kring med- och inflyttarservice har också skapats, där kommunerna är parter.

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 27 augusti 2024 har beslutat att Olofströms kommun medverkar som projektpartner i regionalfondsansökan för genomförande av projektet Live in Blekinge 2.0. Olofströms kommun tillförde medfinansiering till projektets genomförande genom sammanlagd arbetstid omfattande 100 % av en heltidstjänst.

Olofströms kommun har under 2025 ingått som projektpartner i Live in Blekinge 2.0. 2025-11-17 föreslog Regionala samverkansrådet att projektet övergår till att vara ett regiondrivet projekt. Syftet är att få en minskad administration och ökad styrning mot aktiviteter inom ramen för projektansökan.

Yttrande/Bedömning

Beslutet innebär att kommunen går från att vara projektpartners till att vara samverkanspartners, efter beslut i respektive kommun. Kommunen inbjuds att delta i aktiviteter, nätverk och som mottagare av projektresultat. Syftet med den organisatoriska förändringen i projektet är att centralisera och minska administrationen för att kunna lägga mer kraft på att utveckla aktiviteter som utvecklar hela Blekinge.

Samtliga Blekingekommuner föreslås därför utträda ur projekt Live in Blekinge 2.0 och övergår därmed från att vara projektpartners till att vara samarbetspartners.

Beslutet bedöms inte innebära någon negativ ekonomisk påverkan på kommunen. Arbetet med Live in Blekinge 2.0 fortsätter 2026–2027 i syfte att öka Blekinges förmåga att attrahera kompetens, stärka mottagandet av nya invånare och utveckla förutsättningarna för fler att leva och arbeta i Blekinge.

Finansiering



Kommunstyrelsen

KS § 238/2025

KS 2025/3227

Förslaget innebär inte någon kostnad för kommunen.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Beslutet innebär inte någon negativ påverkan på jämlikhet eller ur ett barnperspektiv.

Beslutet skickas till

Ekonomiavdelningen

Blekinges kommuner

Region Blekinge

Samordare medborgarcenter M.K

Kommunikationsansvarig E.R

Näringslivsutvecklare K.S.R

Kommunstyrelsen

KS § 239/2025

KS 2025/15

§ 239/2025 Informationsärende - återrapport från Blekinge bostadsnätverk och BlekingedagenKommunstyrelsens beslut:

Informationen antecknas till protokollet.

Ärendebeskrivning

KSAU beslutade §§ 191 och 192 att bevilja representation vid Blekingedagen och Blekinge bostadsnätverk. Deltagarna gavs samtidigt i uppdrag att dela med sig av lärdomar vid efterföljande möte med kommunstyrelsen.

Blekingedagen 14 november - Ledamöter i kommunstyrelsens arbetsutskott och gruppleddare för Vänsterpartiet och Kristdemokraterna.

Ordförande Morgan Bengtsson (S) informerar om dagen som hölls i Kulturhuset i Olofström.

Det har också hållits en Blekingedag i riksdagen där presidiet i KS var inbjudna men enbart ordföranden hade möjlighet att delta.

Blekinge bostadsnätverk 28 november – Rolf Jönsson (C) och Tommy Holmgren (SD) informerar.



Kommunstyrelsen

KS § 240/2025

KS 2025/3042

§ 240/2025 Äskande av medel ur KS förfogande - investeringsbidrag till gamla banor och handikappanpassning Olofströms bangolfklubb.

Kommunstyrelsens beslut:

Kultur- och fritidsnämnden beviljas 500 tkr ur KS förfogande för investeringsbidrag till Olofströms Bangolfklubb för utbyte av gamla banor och handikappanpassning.

Ärendebeskrivning

Kultur- och fritidsnämnden har § 74 2025 behandlat en ansökan om investeringsbidrag från Olofströms Bangolfklubb på 500 000 kronor för utbyte av gamla banor och handikappanpassning.

Föreningen ansöker även om bidrag från Allmänna arvsfonden, Kyrkhults Sparbanks Utvecklingsstiftelse samt RF-SISU.

Kultur- och fritidsnämnden föreslår kommunstyrelsen att besluta:

Olofströms bangolfklubb beviljas investeringsbidrag ur medel till KS förfogande på 500 tkr.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Beslut KFN § 74 2025

Beslutet skickas till:

KFN

Administratör Y.S och H.B

Ekonom A.S

Ekonomichef K.A

Kommunstyrelsen

KS § 241/2025

KS 2025/2855

§ 241/2025 Fastighetsförsäljning Vilshult 1:129Kommunstyrelsens beslut:**Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige beslutar,**

Fastighetsförsäljning godkänns av fastigheten Vilshult 1:129 med utgångspris 100 tkr.

Ärendebeskrivning

Anna Blissing, fastighetssamordnare, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-11-18.

Olofströms kommun har ägt fastigheten Vilshult 1:129 sedan 1976. Fastigheten är på 1377kvm. Fastigheten är planlagd för allmänt ändamål, fastigheten ligger inte med inom något av de områden som är prioriterade för detaljplanändringar.

På fastigheten finns i dagsläget en byggnad på ca 30 kvm som har uppfört som brandstation för Vilshults räddningskår, dock har den använts som förråd och hyrt ut till privatpersoner under många år.

Kommunen har inte användning för fastigheten eller byggnaden under överskådlig framtid.

Yttrande/Bedömning

Byggnaden är i renoveringsbehov och fastighetssamordnare har därför gjort bedömningen att det mest ekonomisk fördelaktiga för kommunen är att snarast möjligt sälja fastigheten i befintligt skick.

Finansiering

Intäkt ifrån försäljningen kommer inte vara som särskilt omfattande. Kostnader för försäljning kommer belasta driften för kommunledningsförvaltningen. Alternativen är att ta kostnader för renovering eller rivning av byggnaden vilket kommer behöva genomföras i närtid.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Fastighetsbeskrivning

Slutgiltigt beslut skickas till

Fastighetssamordare A.B

Kommunstyrelsen

KS § 242/2025

KS 2025/2401

§ 242/2025 HemsändningsbidragKommunstyrelsens beslut:**Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige beslutar,**

Kommunfullmäktige ändrar kap 5.2 § 5 i Varuförsörjningsplan 2013-04-22 och ändrar "40 kr" till "1 milliprisbasbelopp".

Ärendebeskrivning

Karoline Mattsson, miljösamordnare/landsbygdsutvecklare föredrog ärendet för kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-11-18.

Maxi ICA Stormarknad Olofström (Maxi) har lyft en önskan om att hemsändningsbidraget enligt kap 5.2 Varuförsörjningsplan ska höjas. Varuförsörjningsplanen beslutades 2013-04-22 §62/2013 KS och Maxi ingick avtal om hemsändningsbidrag med kommunen under 2020.

Företaget som har förbundit sig till hemsändningsbidraget kan debitera kommunen 100 kr per hemsändning till personer som bor på landsbygden. Kommunens definition av landsbygd är alla boende som inte bor i Olofström centralort och Jämshögs tätort. Företaget har även möjlighet att debitera kund 40 kr, utöver den summan debiteras kommunen, per hemsändning. Sammanlagd kompenseras företaget 140 kr per leverans till landsbygden. Finansiering av hemsändningsbidraget är delfinansierat av Tillväxtverket och kommunen kan söka 50% täckning av våra kostnader hos myndigheten.

Frågan från Maxi rör möjligheten att debitera kund ytterligare jämfört med de 40 kr som det kostar kund per hemsändning.

I enlighet med Maxis affärsmodell debiteras alla kunder samma summa för hemleverans. Det innebär att boende i centralorten och i Jämshög debiteras lika mycket som de som bor på landsbygden. Maxi framhåller i sin önskan att de vill ha möjlighet att höja utkörningskostnaden till kund från 40 kr till 80 kr. Grunden för detta är att utkörningar som inte omfattas av hemsändningsbidraget är en förlustaffär för företaget.

Yttrande/Bedömning

Landsbygdsutvecklarens bedömning är att ett alternativ är en höjning av summan som regleras enligt kap 5.2 §5 i Varuförsörjningsplanen. Väljs detta alternativ bör det utifrån ett framtidssäkringsperspektiv regleras utifrån prisbasbelopp och förslaget bör således vara att kostnaden regleras till i förhållande till detta. Prisbasbeloppet var år 2013; 44 500 kr. Prisbasbelopp år 2025 är 58 800 kr. Landsbygdsutvecklaren påpekar att av Maxi föreslagen summa inte står i proportion till prisbasbeloppets utveckling. Hur många milliprisbasbelopp som är aktuellt för Varuförsörjningsplanen lämnar Landsbygdsutvecklaren till Kommunfullmäktige att besluta.

Landsbygdsutvecklaren påpekar att i Varuförsörjningsplanen finns inget som tvingar företag, som förbundit sig till landsbygdsutkörningar, att ta samma kostnad för boende i centralort och Jämshög som för boende på landsbygden. Det står således företaget fritt att debitera de som



Kommunstyrelsen

KS § 242/2025

KS 2025/2401

bor på annan plats än på landsbygden en annan summa än vad som framgår av kap 5.2 § 5 Varuförsörjningsplan.

Landsbygdsutvecklaren påpekar också att det finns en pågående diskussion hos tillväxtverket, som ansvarar för budgeten kopplat till hemsändningsbidraget, hur utformningen av bidraget på sikt ska vara. Diskussionen är även att ta bort bidraget i dess nuvarande form för att flytta nyttan till den som bor på landsbygden.

Landsbygdsutvecklarens bedömning är att viss nytta finns i att invänta den pågående översynen som sker hos Tillväxtverket innan Varuförsörjningsplanen i Olofströms kommun och hemsändningsbidraget omformas.

Finansiering

ICA Maxi Stormarknad Olofströms förslag medför inga högre kostnader än tidigare för Olofströms kommunala verksamhet.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Barnrätts och jämställdhetsperspektivet bedöms inte påverkas av beslutet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Varuförsörjningsplan 13-04-22

Slutgiltigt beslut skickas till

ICA Maxi Stormarknad Olofström

Näringslivsutvecklare K.S.R

Miljösamordnare och landsbygdsutvecklare K.M

Infrastruktur- och Näringslivschef R.J

Kommunstyrelsen

KS § 243/2025

KS 2025/2525

§ 243/2025 Svar - Remiss av betänkandet SOU 2025:93 En robust skogspolitik för ett aktivt skogsbrukKommunstyrelsens beslut:

Nedan yttrande lämnas som Olofströms kommuns yttrande till regeringskansliet avseende betänkandet SOU 2025:93 en robust skogspolitik för ett aktivt skogsbruk.

Ärendebeskrivning

Linnea Persson, teknisk samordnare, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-11-18.

I början på 2024 initierade regeringen en utredning där det skulle genomföras en översyn av den nationella skogspolitiken givet utvecklingen av skogsbruket sedan den skogspolitiska reformen 1993.

Syftet med utredningen är att den ska ligga till grund för att utveckla en framtida ändamålsenlig skogspolitik som ska främja den skogliga tillväxten, ökad tillgång till skoglig biomassa och ett konkurrenskraftigt skogsbruk för att kunna bidra i klimatomställningen, samt möjliggöra för tillväxt och jobb i hela landet.

Utredningen är omfattande och innehållsrik. Den omfattar bland annat en utvärdering av den skogspolitik som bedrivits sedan 1993.

Den svenska skogspolitiska utredningen tar upp flera viktiga delar i utredningen, både frågor kring områdesskydd, skogens klimatnytta, ökad skogsproduktion, mm. I sina olika delar tar den upp bakgrund, problembeskrivning, lösningförslag och konsekvenser.

Yttrande/Bedömning

Olofströms kommun tycker det är bra att regeringen genomfört en skogspolitisk utredning.

De ändringar som är föreslagna i utredningen och som eventuellt blir aktuella framåt för skogsbruket kommer Olofströms kommun förhålla sig till när det blir aktuellt.

Olofströms kommun har därmed inget att erinra på utredningen.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Konsekvenserna av barnrätts- och jämställdhetsperspektivet bedöms som neutrala.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

En robust skogspolitik för aktivt skogsbruk

Beslutet skickas till

Infrastruktur- och näringslivschef R.J

Teknisk samordnare L.P

Regeringskansliet

Kommunstyrelsen

KS § 244/2025

KS 2025/1256

**§ 244/2025 Månadsuppföljning budgetuppföljning oktober 2025
Kommunen**Kommunstyrelsens beslut:

Månadsuppföljningen för oktober med årsprognos godkänns.

Ärendebeskrivning

Karl Andrae, ekonomichef, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-11-18.

Resultatet för perioden jan-oktober blev 43,9 mkr. Detta är 27,9 mkr bättre än budget för motsvarande period. Prognosen för helåret ligger på 17,7 mkr vilket är en budgetavvikelse med samma summa eftersom budget ligger på ett nollresultat.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Ärendet rör ej barn.

Ärendet rör ej jämställdhet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Månadsuppföljning oktober 2025

Beslutet skickas till

Samtliga nämnder

Ekonomichef K.A

Kommunstyrelsen

KS § 245/2025

KS 2024/2971

§ 245/2025 Utredning Cura individutvecklingKommunstyrelsens beslut:

att tillsammans med övriga medlemskommuner i kommunalförbundet kommunsamverkan Cura Individutveckling utreda uppdraget till förbundet (vissa delar) enligt förslaget.

Beslutet gäller under förutsättning av att övriga medlemskommuner fattar likalydande beslut.

Ärendebeskrivning

I ärendet föreslås Kommunstyrelsen i Olofström tillsammans med övriga medlemskommuner i kommunalförbundet Kommunsamverkan Cura Individutveckling utreda uppdraget till förbundet (vissa delar) enligt förslaget.

Beslutet gäller under förutsättning att övriga medlemskommuner fattar likalydande beslut.

Bakgrund

Kommunsamverkan Cura Individutveckling (fortsättningsvis Cura) bildades av de fem Blekingekommunerna under 1990-talet för att bedriva vissa sociala verksamheter på uppdrag av en eller flera kommuner. Därefter har även viss utbildningsverksamhet tillkommit (Klaragymnasiet).

Gällande förbundsordning för förbundet framgår av bilaga 3.

Under 2024 och 2025 har medlemskommunerna via två utredningar (bilaga 1 och bilaga 2) genomlyst Cura utifrån några olika perspektiv. Den första utredningen berörde främst styrning, ekonomi- och budgetprocessen och samspelet mellan Cura och medlemskommunerna. Utredningen presenteras på ett medlemssamråd 2025-02-28 och renderade i ett nytt utredningsuppdrag som var mer inriktat på om det fanns möjlighet till andra drifts- och samverkansformer för de verksamheter Cura bedriver. Främst var det möjligheten till avtalssamverkan som ett alternativ till kommunalförbundssamverkan som skulle utredas.

På medlemssamråd 2025-06-26 presenterade den andra Cura-utredningen vars förslag gillades av medlemmarnas representanter. För att formellt genomföra förslagen i utredningarna måste resp medlemskommun fatta beslut om att genomföra utredningarnas förslag, därav detta ärende och dess förslag.

Bedömning**Behov av beslut om den strukturella reformeringen av Cura**

På medlemssamrådet 2025-06-28 enades medlemskommunernas representanter om förslagen i denna utredning varvid det behöver fattas ett formellt beslut hos medlemskommunerna om att utreda en överföring av Gruppboendet Sjöarp till Ronneby kommun (se bilaga 4). I utredningen bör också belysas om boendet ska drivas via avtalssamverkan med övriga blekingekommuner eller om det ska drivas enskilt av Ronneby kommun men där platser upplåts åt de andra kommunerna enligt gängse mellankommunala principer.

Kommunstyrelsen

KS § 245/2025

KS 2024/2971

I utredningen ovan ska också förslag läggas om att avveckla den särskilda fördelning av verksamhetens kostnader för de ursprungliga fem brukarna där skatteväxling gjordes och där en form av mellankommunal fördelning också tillämpats. En ny och till dagens förhållande anpassad finansiering av den aktuella verksamheten måste till.

I samma utredning ska också belysas intresset av och förutsättningarna för en överföring av verksamheten inom Personliga ombud till respektive medlemskommun som så önskar.

Behov av att ta ställning till de rekommendationer som den Första Curautredningen lämnade

Följande rekommendationer lämnades av utredaren Johan Braw:

"Jag rekommenderar medlemskommunerna som mina uppdragsgivare (och indirekt Cura) att överväga följande åtgärder.

Övergripande rekommendationer

1. Definiera den bärande idén med samverkan genom Cura, och om det är skalfördelar, vilka dessa skalfördelar är
2. Skriftligt definiera gemensamma förväntningar på Cura (jfr ägardirektiv) inom
 - a. ekonomi, t ex soliditet och budgetprocess,
 - b. personal, t ex villkor,
 - c. verksamhet, t ex kvalitet,
 - d. prissättning, t ex transparent, och
 - e. dialog, t ex om utveckling.

Praktiska rekommendationer

1. På kommun- och förbundsledningsnivå strukturerat och kontinuerligt genomföra möten där specifika gemensamma frågor diskuteras.
2. På verksamhetsnivå strukturerat och kontinuerligt genomföra möten där specifika gemensamma frågor diskuteras.
3. Att medlemskommunerna och Cura ömsesidigt åtar sig att mer aktivt söka dialog i enskilda frågor, som har potential att skapa missförstånd, men som också kan innehålla behov av justeringar och förändringar.
4. Att medlemskommunerna överväger att formulera en "fråga Cura först-princip".
5. Att Cura formulerar sin prissättningsfilosofi, så att den är transparent och tydlig för medlemskommunerna.
6. Att Cura presenterar budget- och bokslutsförslag för medlemskommunernas ekonomifunktioner, innan Curas direktion behandlar dessa ärenden. Presentationen kan förslagsvis ske genom gemensamma videomöten.
7. Att Cura aktivt anstränger sig för att förstå medlemskommunernas nya behov och aktivt överväger metodutveckling utifrån detta – och att medlemskommunerna prioriterar aktivt deltagande när Cura bedriver detta metodutvecklingsarbete.

Kommunstyrelsen

KS § 245/2025

KS 2024/2971

8. Att berörda verksamheter i medlemskommunerna och Cura vid principiella frågor (t ex ovan nämnda skolskjutsfråga) aktivt söker dialog, gärna under strukturerad samtalsledning, för att definiera ledstjärnor i det fortsatta samarbetet.

Sekundära rekommendationer

1. Formulering av generella principer och generella villkor för kommunal avtalssamverkan mellanmedlemskommunerna (motsvarande standardavtal), som kan standardisera och därmed förenkla ytterligare samverkan mellan medlemskommunerna, oavsett vilken verksamhet det handlar om.

2. Om intresse fortfarande finns hos medlemskommunerna: utifrån principer och villkor enligt p 3 mer systematiskt sondera om det finns medlemskommuner som är aktivt villiga att ta över delar av Curas verksamhet, för att i stället leverera den som avtalssamverkan till de andra medlemskommunerna.

3. Medlemskommunerna för särskild diskussion om hur uppsiktsansvaret fullföljs även i fråga om kvalitet, såsom mål- och resultatstyrning, samt intern kontroll.

4. Inrätta ett råd av erfarna skolpersoner från medlemskommunerna, som förslagsvis två gånger/år besöker Klaragymnasiet och samlat bedömer om verksamheten tillgodoser medlemskommunernas behov, beaktat ekonomiska förutsättningar”.

Dessa rekommendationer föreslås beredas av kommundirektörs-/kommunchefsgruppen i samband med utredningen av den strukturella reformeringen och läggs som förslag parallellt med förslaget till reviderad förbundsordning.

Det fortsatta utrednings- och beredningsarbetet

Det behövliga utredningsarbetet som föreslås i detta ärende föreslås göras av kommundirektörs/kommunchefsgruppen och de medarbetare som de involverar. Utredningsarbetet bör ske i samråd med Curas förbundsledning.

Det är önskvärt att utredningsarbetet bedrivs så att förändringar kan verkställas senast 2027-01-01. Utredningsarbetets konkreta förslag bör därför presenteras senast 2026-05-31.

När utredningarna enligt ovan (strukturell reformering, förändrad finansiering av basklientplatserna och lämnade rekommendationer) är genomförda måste beslut fattas i sakfrågorna och om att anpassa förbundsordningen, och eventuellt övriga styrningen av Cura, till de nya förutsättningarna. I denna process avseende förbundsordningen bör också Curas eget förslag från år 2020 om en reviderad förbundsordningen behandlas, inklusive frågan om ett nytt revisionsreglemente för Cura.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Uppdraget gällande utredningen påverkar barn och unga i ringa grad.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Den första Curautredningen (2025-02-28)

Den andra Curautredningen (2025-06-26) inkl underbilaga 1

Förbundsordningen för Cura



Kommunstyrelsen

KS § 245/2025

KS 2024/2971

Minnesanteckningar från medlemssamrådet 2025-06-26 angående Den Andra
Curautredningen

Beslutet skickas till

Övriga medlemskommuner i länet
Kommunsamverkan Cura Individutveckling
Kommundirektörerna/cheferna i länet
Ekonomichefen K.A
Socialnämnden
Utbildningsnämnden

Kommunstyrelsen

KS § 246/2025

KS 2022/1804

**§ 246/2025 Återrapportering - motion om skatteväxling avseende
hemsjukvården**Kommunstyrelsens beslut:

Återrapporten tas till dagens protokoll.

Ärendebeskrivning

Irène Robertsson, kommunchef, föredrar ärendet.

Centerpartiet lämnade den 4 augusti in en motion om skatteväxling till Kommunfullmäktige. Motionen ansågs besvarad med att kommunchefen den 24 oktober 2024 gavs i uppdrag att stämma av med länets övriga kommundirektörer och regiondirektör om justering av skatteväxlingsnivån från 2015.

Yttrande/Bedömning

Kommunchef Irène Robertsson stämde av med övriga kommunchefer i länet om att utvidga uppdraget gällande översyn av hemsjukvården att även omfatta tidigare överenskommelse vilket samtliga var positiva till. Uppdraget lämnades därefter till kommunens representant i tjänstegruppen Robert Schelin, tidigare förvaltningschef i Olofströms kommun.

LSVO, Ledningssamverkan vård och omsorg, har haft översynen på sin agenda och redovisning har skett till PSVO, Politisk samverkan vård och omsorg, men även till kommunerna under arbetets gång.

Redovisning av slutrapport genomfördes den 13 juni 2025 för Regionala Samverkansrådet av Bodil Sundlöf, Region Blekinge. En remissversion ska tas fram för godkännande av Samverkansrådet. Redovisningen av slutrapporten var begränsad i omfattning och berörde enbart en mindre del av det som kommunerna förväntat sig av rapporten. Regionala samverkansrådet beslutar att ge i uppdrag till regionchefsgruppen att bereda ärendet vidare.

Den 26 september 2025 beslutar Regionala samverkansrådet att en ny utredning ska göras och den ska genomföras av extern part med erfarenhet av liknande arbete. Ett förfrågningsunderlag ska nu tas fram tillsammans där både kommuner och region står som beställare. Hur och vad som ytterligare ska regleras förväntas sannolikt inte vara klart innan 2027.

Finansiering

Återrapporteringen i sig medför inte några kostnader men däremot så kommer den fortsatta utredningen att behöva finansieras av kommuner och region tillsammans.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Återrapporteringen medför inte någon påverkan ur barnrätts- och jämställdhetsperspektivet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse



Kommunstyrelsen

KS § 246/2025

KS 2022/1804

Beslutet skickas till
Gruppledare Centerpartiet
Ekonomichef K.A
SN

Kommunstyrelsen

KS § 247/2025

KS 2025/3010

§ 247/2025 Förlängning av FoU-avtal 2026Kommunstyrelsens beslut:

Att för Olofströms kommuns del, förlänga nu gällande FoU-avtal mellan länets kommuner och Region Blekinge för även år 2026.

Uppdrag föreslås lämnas till det partsgemensamma tjänstemannaorganet Länssamverkan Vård och Omsorg (LSVO) att utvärdera befintligt avtal vad gäller uppkomna nyttor av FoU-verksamheten hos respektive part. Detta uppdrag bör vara avslutat 2026-03-31.

Ärendebeskrivning

Irène Robertsson, kommunchef, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-11-18.

I ärendet föreslås Kommunstyrelsen besluta att, för Olofströms kommuns del, förlänga nu gällande FoU-avtalet mellan länets kommuner och Region Blekinge för även år 2026.

Uppdrag föreslås lämnas till det partsgemensamma tjänstemannaorganet Länssamverkan Vård och Omsorg (LSVO) att utvärdera befintligt avtal vad gäller uppkomna nyttor av FoU-verksamheten hos respektive part. Detta uppdrag bör vara avslutat 2026-03-31.

Under 2025 har berörda parter låtit utreda (se bilaga 1) nuvarande FoU-avtal och den FoU-samverkan avtalet reglerar.

Sammanfattning av utredningens resultat:

"Historiskt växte FoU-verksamheter ur ett växande engagemang för forskning i kommuner och landsting på 1980- och 1990-talet. Dessa FoU-miljöer förde samman forskning/utveckling med praktik och fokuserade på gränsöverskridande utbyte mellan dessa. I Blekinge finns numera ett flertal olika FoU-miljöer. Förutom FoU-avtalet har Region Blekinge en egen FoU-miljö med forskningsinriktning, och kommunerna har egna FoU-miljöer med olika inriktning. Samverkan sker med universitet och högskolor, privata företag och andra FoU-miljöer.

FoU-verksamhet, samfinansierad av landstinget och kommunerna, har funnits i Blekinge sedan 1988. Avtalen sedan 2010 har en genomgående struktur med begränsade avtalsperioder där uppdrag, samverkansområden, styrning och uppföljning förändrats succesivt och balansen mellan forskning och utveckling skiftat. Senaste avtalet gäller 2022-01-01- 2025-12-31.

FoU-avtalet ingår i samverkansstrukturen mellan Region Blekinge och länets kommuner. För senare FoU-avtal har samverkan successivt överlåtit styrningen av FoU-avtalet till LSVO, förutom uppsägning av avtalet som beslutas av regionchefsggruppen.

När nuvarande avtal går ut behöver parterna ta ställning till en ny avtalsperiod. Rapporten ger underlag till denna process. I uppdraget ingår att ta fram bakgrundsinformation, analysera och ge förslag till avtal. Målet är ett långsiktigt, hållbart samarbete mellan Region Blekinge och länets kommuner med ett FoU-avtal som stödjer gemensam kunskapsutveckling, förändringsarbete och samverkan inom avtalets områden.

Kommunstyrelsen

KS § 247/2025

KS 2025/3010

Utredningen baseras på intressentanalys, dokumentgenomgång av FoU-avtalet och dess förutsättningar, omvärldsanalys och intervjuer med intressenter. Med detta som grund har analyser och slutsatser lett fram till förslag till långsiktiga avtal enligt utredningens uppdrag. En styrgrupp från LSVO har deltagit i arbetet.

Utredningens huvudslutsatser blev att:

- Det finns behov av en egen och aktiv styrning av FoU-avtalet med fortsatt koppling till LSVO:s arbete. Rapportering av verksamhet och ekonomi inom ramen för FoU-avtalet ska ske till regionchefsgruppen.
- Beslutsprocesser för strategisk planering, prioriteringar och fattade beslut för inriktning och resurser i FoU-avtalet behöver synliggöras och motiveras utifrån FoU-avtalet.
- En långsiktig strategi för partsgemensamt forsknings- och utvecklingsarbete inom välfärd, vård och omsorg behövs som grund för prioritering av FoU-avtalets resurser.
- FoU-avtalet kan möjliggöra andra samverkansformer inom välfärd, vård och omsorg genom finansierade tilläggsavtal.

I den avslutande delen ges förslag på femårigt med två olika styrmodeller samt ett löpande avtal med konsekvensbeskrivning. Avtalsförslagen har ambitionen att hantera de behov som framkommit i utredningen. Utredningens huvudförslag är ett femårigt avtal med ansvarig för FoU-verksamheten som huvudansvarig för FoU-avtalet och med uppdrag att förbereda möjligheter till ett senare löpande avtal.”

Yttrande/Bedömning

Ärendet behandlades på regionala samverkansrådet 2025-09-26 med följande protokollföring (min fetstil), se bilaga 3:

§ 46/25FOU-avtalet

Utredare Jonas Kullberg informerar om förslag till nytt FOU-avtal. Förslaget har arbetats fram tillsammans med FOU-ledare Karin Ranstad Region Blekinge och Kristina Borén, Karlskrona kommun. Förslaget har diskuterats både i PSVO och LSVO.

Uppdraget med att ta fram förslag till nytt FoU-avtal är:

- Avtalet ska möta regionen och kommunernas gemensamma behov av FoU kring länsgemensamma samverkansområden
- Långsiktigt avtal
- Avtalet ska gälla från 2026.

Målbilden för ett FOU-avtal är ett långsiktigt, hållbart samarbete mellan Region Blekinge och länets kommuner med ett FOU-avtal som stödjer gemensam kunskapsutveckling, förändringsarbete och samverkan inom avtalets områden. Förslag till FOU-avtal som har tagits i PSVO har skickats ut till regionala samverkansrådet med ett förordat alternativ på ett femårigt avtal.

Kommunstyrelsen

KS § 247/2025

KS 2025/3010

Dialog fördes om förslag till FOU-avtalets avtalstid samt FOU-avtalets effekter för kommunerna.

Kommunerna tar frågan vidare i respektive kommun.

Det Regionala samverkansrådet kom inte fram till en enhällig slutsats om en rekommendation för parterna att godkänna upprättat förslag till femårigt avtal, utan, som ordföranden valde att ange det, "Kommunerna tar frågan vidare i respektive kommun".

Under sammanträdet framfördes från flera kommuner en tveksamhet till att binda sig för en så lång period som fem år, dels beaktat det ekonomiska åtagande detta innebär, dels det förhållande att det under de kommande åren kommer att ske stora förändringar i gränsytan mellan kommunernas socialtjänst och Regionens hälso- och sjukvården (t ex samsjuklighetsutredningen förslag om ändrad gränsdragning) och i strävandena om en mer "Nära vård" för patienterna.

Beaktat den relativt stora kostnaden för parterna för FoU-verksamheten finns det starka skäl för att mer ingående bedöma och värdera respektive parts nytta av verksamheten.

I stället för att ingå ett femårigt avtal föreslås i stället parterna förlänga nuvarande FoU-avtal (se bilaga 2) under 2026 och använda den vunna tiden för att genomföra en utvärdering av den aktuella verksamhetens nytta och effekter hos respektive part.

Uppdrag föreslås därför lämnas till det partsgemensamma tjänstemannaorganet Länssamverkan Vård och Omsorg (LSVO) om att utvärdera befintligt avtal vad gäller uppkomna nyttor av FoU-verksamheten hos respektive part. Detta uppdrag bör vara avslutat 2026-03-31. Härigenom ges möjlighet för parterna att senast under sommaren 2026 fatta beslut om och hur samverkan för perioden efter 2026-12-31 ska gestaltas.

Finansiering

Kostnader för förlängning av avtalet är hanterat inom Social – och äldre- och äldreomsorgens budget för 2026.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Förlängning av avtalet förväntas inte ha någon direkt effekt kopplat till barnrätts- eller jämlikhetsperspektivet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Utredning ang FOU-avtal 2026 inkl avtalsförslag 2026-2030

Protokoll Reg samverkansrådet 2025-09-26 Olofström

FoU-avtal 2025

Beslutet skickas till

Region Blekinge

Övriga Blekingekommuner

Socialnämnden

Ekonomiavdelningen

Kommunstyrelsen

KS § 248/2025

KS 2025/2710

**§ 248/2025 Remissvar: Utbildningsdepartementets remiss -
Registerkontroll inför antagning till vissa högskoleutbildningar
(U2025/01933)**Kommunstyrelsens beslut:

Remissvaret från Olofströms kommun avseende promemorian Registerkontroll inför antagning till vissa högskoleutbildningar (U2025/01933) antas i enlighet med utbildningsförvaltningens yttrande daterat 6 november 2025.

Ärendebeskrivning

Cecilia Tallkvist, HR-chef, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-12-02.

Utbildningsdepartementet har remitterat promemorian Registerkontroll inför antagning till vissa högskoleutbildningar (U2025/01933). Förslaget innebär att personer som antas till utbildningar som leder till yrken inom skolväsendet eller hälso- och sjukvården ska genomgå belastningsregisterkontroll innan antagning.

Syftet är att stärka skyddet för barn, elever och patienter samt öka tilliten till utbildningsväsendet och framtida yrkesutövare inom dessa områden.

Yttrande/Bedömning

Utbildningsförvaltningen har tagit fram ett remissvar där förvaltningen tillstyrker förslaget i huvudsak men framhåller behovet av tydliga riktlinjer för genomförande, integritetsskydd och likvärdighet mellan utbildningssamordnare.

Utbildningsnämnden, socialförvaltningen och socialnämnden har ställt sig bakom förslaget

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Förslaget stärker barns och ungas rätt till trygghet i utbildningsmiljöer och ligger i linje med barnkonventionens principer om skydd mot övergrepp. Förslaget bidrar också till ökad jämställdhet genom att säkerställa likvärdig trygghet oavsett skolform eller utbildningsanordnare.

Beslutsunderlag

Promemoria Registerkontroll inför antagning till vissa högskoleutbildningar

Remissvar från utbildningsförvaltningen daterat 20251106

Beslut UBN § 102 2025 Remiss Registerkontroll inför antagning till vissa högskoleutbildningar (U2025 01933)

Beslut SN § 192 2025 Yttrande - Utbildningsdepartementets remiss Registerkontroll inför antagning till vissa högskoleutbildningar, U2025 01933.

Beslutet skickas till

Utbildningsdepartementet

Kommunstyrelsen

UBN

SN

Kommunstyrelsen

KS § 249/2025

KS 2025/2917

§ 249/2025 Remissvar på avgränsningssamrådet av miljökonsekvensbeskrivningen för åtgärdsprogram för vatten 2027-2033 i Södra Östersjöns vattendistriktKommunstyrelsens beslut:

Olofströms kommun har inget att erinra utifrån avgränsningssamrådet utan ser framemot samrådet om miljökonsekvensbeskrivningen av åtgärdsprogrammet för vatten 2027–2033.

Ärendebeskrivning

Karoline Mattsson, miljösamordnare/landsbygdsutvecklare, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-12-02.

Södra Östersjöns vattendistrikt har inkommit till Olofströms kommun med ett avgränsningssamråd av miljökonsekvensbeskrivningen för åtgärdsprogrammet för vatten 2027–2033 och de önskar svar senast den 16 januari 2026.

Förslaget för avgränsningssamrådet föreslår att samrådet för miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla nedan rubriker:

1. Inledning
 - 1.1. Bakgrund och syfte
 - 1.2. Avgränsningar
2. Övergripande förutsättningar
 - 2.1. Förhållande till andra planer och program
 - 2.2. Miljökvalitetsnormer för vatten
3. Miljötillstånd och påverkan i södra Östersjöns vattendistrikt
 - 3.1. Grundvatten
 - 3.2. Ytvatten
 - 3.3. Dricksvatten
4. Åtgärdsprogram för vatten 2027–2033
 - 4.1. Administrativa åtgärder
5. Åtgärdsprogrammets konsekvenser
 - 5.1. Kumulativa effekter
6. Alternativ till genomförande
7. Referenser

Yttrande/Bedömning

Olofströms kommun har inget att erinra utifrån avgränsningssamrådet utan ser framemot samrådet om miljökonsekvensbeskrivningen av åtgärdsprogrammet för vatten 2027–2033.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Barnrätts- och jämställdhetsperspektivet bedöms inte påverkas av beslutet.



Kommunstyrelsen

KS § 249/2025

KS 2025/2917

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

MKB Avgränsningssamråd SÖVD

Beslutet skickas till

Miljösamordnare och landsbygdsutvecklare K.M
Södra Östersjöns vattendistrikt

Kommunstyrelsen

KS § 251/2025

KS 2025/2505

§ 251/2025 Kommunstyrelsens svar angående medborgarförslag om sänkt hastighet LjungrydavägenKommunstyrelsens beslut:

Medborgarförslaget avslås eftersom vägens förutsättningar gör det olämpligt att anordna farthinder.

Ärendebeskrivning

Roger Jönsson, infrastruktur- och näringslivschef, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-12-02.

En medborgare har lämnat in ett medborgarförslag som berör ansvarsområden för Trafiknämnden och Kommunstyrelsen gällande sänkt hastighet (Trafiknämnd) och fysiska hinder i gatumiljön (Kommunstyrelsen).

I §58/2025 har Trafiknämnden tagit beslut beträffande sin del i medborgarförslaget som rörde gällande hastighetsbegränsning på Ljungrydavägen. Trafiknämnden avslög medborgarförslaget i det hänseendet. Trafiknämnden rekommenderade även Kommunstyrelsen att avslå medborgarförslaget beträffande farthinder på Ljungrydavägen.

Yttrande/Bedömning

Under 2025 har Olofströms kommun genomfört trafikmätning på Ljungrydavägen. Gällande hastighetsbegränsning på Ljungrydavägen är satt till 40 km/tim. Genomsnittshastigheten på vägen är 40 km/tim. Hastigheten enligt V85 percentilen är 48 km/tim. ÅDT (årsdygnstrafik) på vägen är mellan 400–450, där ca 6 % är tung trafik. Beslutad hastighet har beräknats utefter "Rätt fart i staden" och implementerades under 2021. Här var tidigare 50 km/h.

När Ljungrydavägen lämnar tätbebyggt område gäller bashastigheten (70 km/tim) på vägen.

Följs inte hastighetsbegränsningar är det ett brott mot lagstiftningen och det är då polisen som ska övervaka och lagföra överträdelser.

Från Bygatan fram till korsning med Torgil Åldermans väg (50 meter) finns trottoarer respektive sida om Ljungrydavägen. Vägbredden (exkl trottoar) är 6,2 meter. I början av Ljungrydavägen (i anslutning till Bygatan) finns ett övergångsställe anordnat.

Från korsning med Torgil Åldermans väg till bro i betong (450 meter) finns inga trottoarer eller avskilt område för oskyddade trafikanter. Vägbredden är 5,6 meter. Man färdas längs med vägen som oskyddad trafikant i blandtrafik. På grund av vägens bredd samt intill liggande terräng och byggnaders placering längs med vägen, bedöms möjligheterna att till skapa ett avskilt område för oskyddade trafikanter som svårt. Det är därmed inte tillämpligt att anordna linjer i vägens sträckning för att skapa ett avskilt fält.

Ljungrydavägen fungerar som en uppsamlingsgata, dvs den samlar upp trafiken från andra lokalgator och verksamhetsområden, vidare till större huvudgator. Den hanterar därmed flera trafikslag, personbil och lastbil, som primärt syfte. Vägens syfte gör att det är olämpligt att anordna hastighets sänkande åtgärder (farthinder) som gupp. Den plats där hastighets sänkande åtgärd vore lämpligt är vid övergångsstället. Detta är dock anordnat nära Bygatan



Kommunstyrelsen

KS § 251/2025

KS 2025/2505

vilket gör att funktionen för resterande del av Ljungrydavägen uteblir. Eftersom övergångsstället är anordnat nära korsningen med Bygatan blir fordon hängande på ett farthinder, om det skulle anordnas, när man ska köra ut på Bygatan vilket bedöms som olämpligt. Vid infart från Bygatan kan det även vara svårt att uppmärksamma ett anordnat farthinder som är beläget nära korsningen, vilket gör trafiksituationen svårtolkad.

Finansiering

Eventuella hastighetssänkande åtgärder belastar investeringsprojekt för Trafiksäkerhet.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Trafikförordningens 2 kap 1 § "Hänsynsregeln", gör att trafikanter skall iaktta den omsorg som krävs med hänsyn till omständigheterna, med särskild hänsyn mot barn, äldre och personer med funktionshinder.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Beslutet skickas till

Infrastruktur och Näringslivschef R.J

Förslagsställaren

Bygg och trafiknämnden

Kommunstyrelsen

KS § 252/2025

KS 2023/1018

§ 252/2025 Samrådsyttrande, befintlig bana Älmhult - OlofströmKommunstyrelsens beslut:

Olofströms kommun avger yttrande i enlighet med förvaltningens förslag nedan.

Ärendebeskrivning

Patrik Gerdovci, planarkitekt, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-12-02.

Trafikverket har skickat ut inbjudan till samråd för järnvägsplanen Älmhult-Olofström för synpunkter, med samrådstid mellan 10 november till 30 november 2025. De åtgärder som planeras mellan Älmhult och Olofström är elektrifiering av järnvägen, anläggande av mötesspår på tre platser, nya stationer för resandeutbyte i Lönsboda och Vilshult, samt en översyn av plankorsningarna på sträckan.

Underlaget presenteras i sin helhet på Trafikverkets hemsida.

Yttrande/Bedömning

Olofströms kommun vill framhålla följande:

- Kommunen ställer sig positiv till den föreslagna placeringen av plattformen, då den överensstämmer med översiktsplanens intentioner samt Kommunstyrelsens inställning till stationsplacering (KS § 219/2024).
- Vid Arkelstorpsvägen föreslås en helbomsanläggning samt stängsel för personskydd. Kommunen framhåller att det är av vikt att gång- och cykeltrafik kan ta sig fram samtidigt som två fordon passerar vid plankorsningen.
- Kommunen utreder i dagsläget placeringen av den gång- och cykeltunnel som behöver anläggas i samband med att plankorsningen vid Släggvägen slopas.
- Trafikverket har tagit fram två alternativ för placering av teknikbyggnad vid Vilshult station. Kommunen bedömer att alternativ 2, som är placerad vid plattformen, medför en mindre påverkan på både blickfång och landskapsbild i området.
- Kommunen ser fram emot fortsatt god samverkan i projektet.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Konsekvenserna av beslutet bedöms som neutrala utifrån ett barn- och ungdomsperspektiv.

Konsekvenserna av beslutet bedöms som neutrala utifrån ett jämställdhetsperspektiv för kvinnor/flickor, män/pojkar och/eller icke binära.

Med anledning härav har beslutet inte föregåtts av dialog med berörda grupper.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Inbjudan till samråd, Älmhult-Olofström



Kommunstyrelsen

KS § 252/2025

KS 2023/1018

Beslutet skickas till

Investeringsprojekt@trafikverket.se (märk med "TRV 2021/35791)

Samhällsutvecklingschef Ö.H

Planarkitekt P.G, O.S

Kommunstyrelsen

KS § 253/2025

KS 2025/1779

§ 253/2025 Budgetbeslut kopplat till LIS-områdenKommunstyrelsens beslut:

Ärendet återremitteras för att utreda möjligheten till alternativ billigare lösning.

Yrkande:

Rolf Jönsson (C) yrkar med instämmande av Patrik Krupa (M) att ärendet ska återremitteras för att utreda möjligheten till alternativ billigare lösning.

Ärendebeskrivning

Oskar Sandberg, planarkitekt, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-12-02.

I samband med att kommunens översiktsplan antogs i kommunfullmäktige 2025-03-24 § 31 fick samhällsutvecklingsavdelningen i uppdrag att ta fram plan för landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) för 20 geografiska områden.

LIS har som syfte att vara ett verktyg för att differentiera strandskyddet för att ge ökade möjligheter att bygga strandnära på landsbygden. Viktigt när kommunen pekar ut ett LIS-område är att området bidrar till landsbygdens utveckling samt att utpekandet sker i sådan omfattning att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt. LIS-planen, som blir en del av kommunens översiktsplan, ligger sedan till grund för beslut om strandskyddsdispenser.

Inom ramarna för uppdraget har Samhällsutvecklingsavdelningen fört dialog med länsstyrelse och kommunekolog samt begärt in offert för inventeringar och rapportskrivning, se bilaga. En tidig bedömning har gjorts att kommunen inte äger mark som är lämplig för LIS-utpekande. Utpekandet av LIS-områden kommer således innebära inventering och utpekande av mark som är privatägd. Ett område utpekade för LIS kan bebyggas först om/ när den aktuella fastighetsägaren är villig att åtgärd sker på dennes mark.

Den 15 maj 2025 beslutade riksdagen om propositionen Lättnader i strandskyddet – ett första steg 2024/25:102 som medfört ändringar i strandskyddslagstiftningen. I korthet för relevans till ärendet innebär förändringarna att:

- Generellt strandskydd tas bort för insjöar mindre än en hektar och vattendrag smalare än två meter.
- Strandskydd tas bort vid sjöar och vattendrag som anlagt efter 1975 (då generellt strandskydd infördes)
- Vattenbruk läggs till som undantag från strandskydd för de areella näringarna. I nya lydelsen innefattar areella näringar: Skogsbruk, jordbruk, vattenbruk, rennärings och fiske. De areella näringarna omfattas, likt tidigare, av undantagsbestämmelser från strandskyddet.

Kommunstyrelsen

KS § 253/2025

KS 2025/1779

Utöver ovan förändringar i strandskyddslagstiftningen som är beslutade pågår utredning om ytterligare förändringar för att eventuellt ge kommunerna större rådighet över strandskyddet.

I tjänsteskrivelsen lämnas följande beslutsförslag:

Kommunstyrelsen beslutar att utnyttja 1 450 000 kr från KS-förfogande för att genomföra uppdraget.

Alternativt

Kommunfullmäktige beslutar att upphäva del rörande LIS-plan i beslut tematiskt tillägg för LIS (andra stycket/beslutssats) i beslut §31/2025 och därmed avslutas uppdraget.

Yttrande/Bedömning

Uppdraget kommer ha påverkan på plankontorets produktionstakt av andra planprodukter. Förvaltningens bedömning är att till följd av arbetsbelastning i andra projekt ses möjligheterna att genomföra rapportskrivning med interna resurser som begränsad. Ska interna resurser användas, i de delar där förvaltningen innehar relevant kompetens, kommer några detaljplaner behöva sättas som vilande utöver de som är vilande idag. Uppdraget kommer oavsett resursfördelning avseende rapportskrivandet innebära att interna resurser behöver användas för kartläggning av lämpliga områden att peka ut samt de formaliastyrda processdelarna i form av politisk beredning och medborgardialog.

Samhällsutvecklingsavdelningen framhåller att lätnaderna i strandskyddslagstiftningen ger ökade möjligheter för byggnation i områden som tidigare omfattats av strandskydd. Det finns idag ingen fullständig kartläggning av strandskyddets omfattning hos någon av parterna Olofströms kommun (handläggande part), Miljöförbundet Blekinge väst (tillsynsmyndighet) eller Länsstyrelsen Blekinge (dispensgranskande part). Arbete pågår hos länsstyrelsen att upprätta ett sådant kartlager. Till följd av att kartlager över tidigare strandskyddade områden (före maj 2025) och efter strandskyddsförändringarna inte finns är det inte möjligt att presentera exakta konsekvenser av lagförändringen. Påverkan antas dock vara stor i en kommun som Olofström där förekomsten av mindre sjöar och vattendrag, som enligt lagförändringen numera inte omfattas av strandskydd, är betydande.

Samhällsutvecklingsavdelningen bedömer att möjligheterna att bebygga i vattennära lägen på landsbygden ökat till följd av lagförändringen.

Finansiering

Ärendet uppkom under 2025 ska behandlas skyndsamt varpå avsatta medel inte finns för inventering och framtagande av dokument. Kostnadsposten har inte lagts in i driftbudget för 2026 då offert ej presenterats innan hålltid för budgetberedning på tjänstemannanivå.

Medel för inventering och rapportskrivning föreslås tas från KS förfogande.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Ej aktuellt.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Kostnadsuppskattning från konsult



Kommunstyrelsen

KS § 253/2025

Beslutet skickas till
Samhällsutvecklingschef, Ö.H
Planarkitekt, O.S

KS 2025/1779

Kommunstyrelsen

KS § 254/2025

KS 2023/1949

§ 254/2025 Återrapport kolonilotterKommunstyrelsens beslut:

Förvaltningen ges i uppdrag att peka ut och ge förslag på nytt område för kolonilotter.

Ärendebeskrivning

Iréne Robertsson, kommunchef, föredrar ärendet.

Kommunstyrelsen beslutade den 3 oktober 2023, KS § 192/2023, att höja avgiften för odlingslotter från 600 kronor per år till 1200 kronor per år. I samma beslut lämnade uppdrag till dåvarande Tekniska avdelningen att göra en helhetgenomlysning vad gäller hur området ska skötas, hur hyressituationen ser ut, vad detaljplanen tillåter och status kring bygglov.

Den 14 november 2023 så beslutade Kommunstyrelsen att bibehålla avgiften på 600 kr per år för 2024. Detta då det inte bedömdes möjligt att säga upp samtliga avtal för höjning så sent på året.

Den 16 september 2025, §6/2025, under strategiskt AU ställde sig samtliga närvarande partier bakom ett förslag att arbeta för att ta fram ny plats för kolonilotter och att detaljplanelägga området vid Orsjön för bebyggelse och hitta en ny plats för kolonilotter i Olofström.

Yttrande/Bedömning

Då en viljeinriktning finns för att göra området där kolonilotterna är belägna till en attraktiv plats för nybyggnation så är min bedömning att det i nuläget inte finns anledning att säga upp avtal för höjning utan att först avvakta förslag på ny placering av kolonilotter.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Beslutet skickas till

Kommunchef I.R

Plan & Byggchef Ö.H.

Kommunstyrelsen

KS § 255/2025

KS 2024/3010

§ 255/2025 Granskningsyttrande, Översiktsplan TingsrydKommunstyrelsens beslut:

Olofströms kommun har inget att erinra.

Ärendebeskrivning

Oskar Sandberg, planarkitekt, föredrog ärendet för kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-12-02.

Tingsryds kommun arbetar med att ta fram en ny översiktsplan för kommunen. Som del i framtagandet ska samråds- och granskningsdialog föras med bland annat berörda kommuner. Förslag till ny översiktsplan har varit utsänd på samråd och är nu utställd på granskning under perioden 1 nov till och med 31 dec 2025.

Översiktsplanen tar sin utgång i kommunens vision från 2021 och utgår vidare från Tingsryds fullmäktigemål. Tingsryd har starkast koppling till stråken Ronneby-Växjö respektive Emmaboda-Älmhult. Kommunikationsstråket mot Olofström (väg 116) pekas av kommunen ut som övrigt stråk vilket innebär att Tingsryds kommun ser det som ett stråk utmed vilket det är viktigt att kollektivtrafik finns. Sett till natur och friluftsliv framhålls vikten av att det större sammanhang som Mörrumsåns dalgång är en del att fortsatt värnas.

Olofströms kommun hade inget att erinra samrådsförslaget.

Yttrande/Bedömning

Olofströms kommun har inget att erinra.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Ej aktuellt för yttrande.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Översiktsplan

Kartbilaga

Miljökonsekvensbeskrivning

Barnkonsekvensbeskrivning

Samrådsredogörelse

Digital version av översiktsplan

(<https://storymaps.arcgis.com/collections/17339e20e06e4b1fb9a856c326f60d00>)

Beslutet skickas till

mbf@tingsryd.se (märk med "Översiktsplan MBN-2021-484")

Planarkitekt O.S

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

§ 256/2025 Remissvar till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, Olofströms kommunKommunstyrelsens beslut:

Olofströms kommun avger följande remissvar i sammanfattning:

- Sydostlänken och Blekinge kustbana utgör en nyckelkomponent i det sydöstra svenska transportsystemet. De bör pekas ut som del av TEN-T:s stödstruktur och omfattas av EU:s Dual Mobility-strategi för militär mobilitet, i syfte att samordna civil och militär transportinfrastruktur.
- Stråket stärker Sveriges totalförvarslogistik och försörjningsberedskap genom robusta öst-västliga förbindelser mellan inlandets industriella centrum och Blekinges hamnar, som fungerar som portar mot Centraleuropa och Östersjöområdet.
- Förutom sin strategiska roll för NATO:s och EU:s mobilitetsmål har projektet stor betydelse för klimat, näringsliv och regional tillväxt genom ökad intermodalitet, redundans och elektrifierad godstransport.
- Sverige bör aktivt verka för att inkludera stråket i EU:s program Connecting Europe Facility (CEF) och i relevanta finansieringsramar under Military Mobility 2.0, samt i EU:s "Preparedness Union Strategy" för kris- och försvarsberedskap.
- Blekinges hamnar – Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg – bör erkännas som nationella och europeiska noder i den civila och militära transportkedjan, och deras anslutningar till järnväg och väg måste prioriteras i den nationella planen.

Ärendebeskrivning

Öjvind Hatt, plan- och byggchef, föredrog ärendet för kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-12-02..

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Yttrande/Bedömning**Remissvaret i sin helhet**

Olofströms kommuns remissvar rörande förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037

Med fokus på Sydostlänkens och Blekinge kustbanas roll i TEN-T, EU:s Dual Mobility-strategi och Sveriges totalförvar.

Sammanfattning

Sydostlänken och Blekinge kustbana utgör en nyckelkomponent i det sydöstra svenska transportsystemet. De bör pekas ut som del av TEN-T:s stödstruktur och omfattas av EU:s Dual Mobility-strategi för militär mobilitet, i syfte att samordna civil och militär transportinfrastruktur.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Stråket stärker Sveriges totalförsvarslogistik och försörjningsberedskap genom robusta öst-västliga förbindelser mellan inlandets industriella centrum och Blekinges hamnar, som fungerar som portar mot Centraleuropa och Östersjöområdet.

Förutom sin strategiska roll för NATO:s och EU:s mobilitetsmål har projektet stor betydelse för klimat, näringsliv och regional tillväxt genom ökad intermodalitet, redundans och elektrifierad godstransport.

Regering och riksdag bör därför aktivt verka för att inkludera stråket i EU:s program Connecting Europe Facility (CEF) och i relevanta finansieringsramar under Military Mobility 2.0, samt i EU:s "Preparedness Union Strategy" för kris- och försvarsberedskap. Som en konsekvens av detta bör Trafikverket i kommande nationell plan för transportsystemet få direktiv och resurser för att genomföra de åtgärder som krävs för att Sydostlänken och Blekinge kustbana kan ingå i stödstrukturen för TEN-T och dessutom omfattas av EU:s Dual Mobility-strategi.

Blekinges hamnar – Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg – måste tydligt lyftas fram som nationella och europeiska noder i den civila och militära transportkedjan, och deras anslutningar till järnväg och väg måste prioriteras i den nationella planen.

1. Bakgrund och övergripande bedömning.....	2
2. TEN-T:s stödstruktur och Sydostlänkens roll.....	3
3. Blekinge kustbana – en kritisk länk i det europeiska nätet.....	6
4. Koppling till EU:s Dual Mobility-strategi och Military Mobility.....	8
5. Betydelse för totalförsvaret och försörjningsberedskapen.....	11
7. Rekommendationer.....	15
8. Sammanfattande bedömning.....	18

1. Bakgrund och övergripande bedömning

Sydostlänken och Blekinge kustbana utgör en sammanhängande transportkorridor som knyter samman inlandsregionen och de sydöstra kusthamnarna med det nationella stambanenätet och det europeiska TEN-T-systemet. I ett läge där både klimatpolitiken och säkerhetspolitiken kräver ett nytt synsätt på infrastrukturplanering framträder dessa banor som strategiska komponenter i ett integrerat europeiskt transportnät med dubbla syften — civil effektivitet och militär mobilitet.

Utgångspunkten för denna bedömning är att Sverige, genom medlemskapet i både Europeiska unionen och Nato, förväntas bidra till ett sammanhängande, motståndskraftigt och hållbart transportsystem som samtidigt stödjer näringslivets behov och totalförsvarets krav. Sydostlänken (Älmhult – Olofström – Karlshamn) och Blekinge kustbana (Karlskrona – Ronneby – Karlshamn – Sölvesborg) motsvarar i detta avseende den typ av infrastruktur som inom EU:s nya Dual Mobility Strategy identifieras som särskilt prioriterad.

1.2 Europeisk och nationell kontext

EU:s reviderade TEN-T-förordning och de tillhörande finansieringsinstrumenten inom Connecting Europe Facility (CEF) anger att medlemsstaterna ska säkerställa att viktiga transportleder kan användas för både civila och militära ändamål. För Sverige innebär detta att de öst-västliga länkarna, som hittills varit underutvecklade, måste ges ökad prioritet.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Sydostlänken och Blekinge kustbana kommer tillsammans att utgöra den enda sammanhängande elektrifierade förbindelsen mellan det centrala järnvägsnätet och de hamnar som i ett kris- eller beredskapsläge är avgörande för mottagning av resurser från allierade partnerländer, och får i det läget även en viktig roll för försörjningen av F17 på flygbasen i Kallinge.

TEN-T-systemets kärnnät (Core Network) har till uppgift att säkerställa gränsöverskridande konnektivitet och interoperabilitet. En integrering av Sydostlänken och Blekinge kustbana i kärnnätet skulle förbättra länken mellan Skandinavien–Medelhavet-korridoren och den baltiska havsbassängen. Detta stärker både Sveriges position i TEN-T och landets roll som logistiskt nav i Nordeuropa.

1.3 Motiv för prioritering

De båda banornas funktion bör betraktas ur ett helhetsperspektiv:

1. Klimat och hållbarhet: Elektrifiering och kapacitetsökning möjliggör en betydande överflyttning av gods från väg till järnväg, vilket minskar utsläppen av växthusgaser och frigör kapacitet på E22.

2. Regional utveckling: Förbindelserna skapar nya pendlingsmöjligheter, ökar arbetsmarknadsregionernas integration och stärker Blekinges och Smålands konkurrenskraft.

3. Totalförsvaret: Banorna sammanbinder militära noder, hamnar och omlastningspunkter som är nödvändiga för att upprätthålla försörjnings- och mottagningsförmåga inom Nato-ramverket.

4. Resiliens och redundans: Ett robust transportsystem kräver alternativa rutter, och Sydostlänken och Blekinge kustbana ger en sådan redundans i ett område, som idag är sårbart för störningar i stambanenätet.

1.4 Ekonomisk och samhällelig bedömning

De samhällsekonomiska kalkyler som traditionellt används i nationell planering fångar inte tillräckligt de långsiktiga nyttorna av denna typ av infrastruktur. EU:s moderna synsätt på resilient transport betonar att investeringar med dubbla nyttor – civila och militära – måste värderas brett och över tid. De multipla effekter som Sydostlänken och Blekinge kustbana genererar, i form av minskade utsläpp, ökad transporteffektivitet, säkerhetsmässig robusthet och regional tillväxt, gör projekten samhällsekonomiskt motiverade även vid en försiktig kalkyl.

Vidare finns en tydlig möjlighet till extern finansiering. EU:s CEF-program för Military Mobility har sedan 2022 beviljat medel till projekt med just denna karaktär. Förutsättningarna är goda för svensk medfinansiering om regeringen tydligt anmäler korridoren som en del av TEN-T:s kärnnät.

1.5 Historiskt och geografiskt perspektiv

Sydöstra Sverige har historiskt haft en svag koppling till det nationella järnvägsnätet, vilket

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

har begränsat både exportflöden och arbetspendling. Regionen har samtidigt en koncentration av industriella tillgångar och hamninfrastruktur som är vitala för såväl energiförsörjning som försvar. Sydostlänken är i detta perspektiv en nödvändig komplettering till stambananätet, medan Blekinge kustbana fungerar som den sammanbindande väven som gör systemet helt.

1.6 Samlad bedömning och rekommendation

Mot bakgrund av ovanstående görs bedömningen att:

- Sydostlänken och Blekinge kustbana bör fastställas som del av TEN-T-kärnnätets Core Network Corridor för Skandinavien–Medelhavet.
- Projekten bör samtidigt kvalificeras för EU:s Dual Mobility-strategi och finansieras genom CEF – Military Mobility.
- Regeringen bör ge Trafikverket och Försvarsmakten i uppdrag att samordna planering och genomförande med 2032 som målår.

Genom att genomföra dessa åtgärder stärks Sveriges internationella tillgänglighet, försörjningssäkerhet och klimatprestanda. Projekten motsvarar därmed EU-kommissionens kriterier för 'resilient infrastructure' och de svenska målen för fossilfrihet, regional balans och totalförsvarsförmåga.

Den samlade slutsatsen är att Sydostlänken och Blekinge kustbana inte enbart är regionala investeringar, utan nationella och europeiska nyckelprojekt för ett hållbart, sammanlänkat och motståndskraftigt Sverige i en ny säkerhetspolitisk och klimatpolitisk epok.

2. TEN-T:s stödstruktur och Sydostlänkens roll**2.1 Inledning**

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör den gemensamma ryggraden i EU:s arbete för att säkra en effektiv, hållbar och sammanhängande transportinfrastruktur i hela unionen. Syftet är att förbinda regioner, marknader och logistiska noder i ett integrerat system som möjliggör både civil och militär mobilitet.

I denna struktur är Sydostlänken en avgörande komponent. Den förbinder den södra stambanan vid Älmhult med Blekinge kustbana och hamnarna i Karlshamn och Karlskrona – en sträckning som i praktiken sluter den sista kvarvarande länken i EU:s öst–västliga transportkorridor genom södra Sverige. Projektet innebär inte enbart en regional investering, utan en strategisk förstärkning av hela TEN-T:s stödstruktur i Östersjöområdet.

2.2 TEN-T:s nya inriktning och utbyggnad

Den reviderade TEN-T-förordningen, som antogs av EU 2024, ställer tydliga krav på att medlemsstaterna ska färdigställa Core Network senast 2030 och Extended Core Network till 2040. Denna utbyggnad ska omfatta modernisering, elektrifiering, ERTMS-system, klimatanpassning samt kapacitetsförbättringar som möjliggör effektiv intermodalitet.

I den nya förordningen betonas särskilt:

- att militära och civila behov ska planeras parallellt,

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

- att hamnar med strategisk betydelse ska ha järnvägsanslutning till TEN-T:s huvudnät,
- samt att östra och norra Europa ska få stärkt anslutning till det kontinentala nätet för att minska logistiska sårbarheter.

Sydostlänken uppfyller samtliga dessa prioriteringar. Den utgör den enda återstående länk som kan knyta samman Skandinavians sydöstra transportstråk med det europeiska Core Network via både Baltic-Adriatic-korridoren och Scandinavian-Mediterranean-korridoren.

2.3 Sydostlänken som strukturell nod

Ur ett systemperspektiv fungerar Sydostlänken som en strukturell nod mellan inlandets produktionszoner och kustens hamnnav. Järnvägen förbinder de exportintensiva industriregionerna i Småland och Västra Götaland med Blekinges hamnar, vilket möjliggör intermodala transporter mellan järnväg, sjöfart och väg.

Sydostlänken har därmed tre strategiska funktioner inom TEN-T:

1. Kapacitetsförstärkning: Avlastar södra stambanan, som i dag är hårt belastad och saknar utrymme för ökande godstrafik.
2. Regional integration: Knyter samman inlandets industriella centra (Älmhult, Olofström, Värnamo) med Core-hamnarna Karlshamn och Karlskrona.
3. Europeisk interoperabilitet: Säkerställer att godstransporter från Sverige kan nå kontinentala flöden via Polen, Tyskland och Centraleuropa utan omlastning eller flaskhalsar.

Dessa funktioner gör Sydostlänken till ett nyckelprojekt för den svenska delen av TEN-T:s Core Network, i nivå med Botniska korridoren och Fehmarn Bält-förbindelsen.

2.4 Koppling till hamnar och intermodala noder

Karlshamn och Karlskrona är båda utpekade i TEN-T som Core Ports med strategisk betydelse för Östersjöregionen. Båda hamnarna har dessutom omfattande färje- och godstrafik till Polen, Litauen och Tyskland, och spelar därmed en central roll i EU:s öst-västliga logistiksystem.

Utan en fungerande järnvägsförbindelse mellan dessa hamnar och inlandets järnvägsnät förloras en betydande del av deras logistiska potential. Sydostlänken möjliggör:

- direkt intermodal omlastning mellan järnväg och sjöfart,
- förkortade transporttider mellan exportindustri och hamnterminaler,
- och en robust försörjningskedja mellan svenska och europeiska marknader.

Med detta blir sträckan Älmhult–Karlshamn inte bara en regional bana, utan en TEN-T-kritisk anslutning som stärker hela Sveriges exportlogistik och EU:s inre marknad.

2.5 Synergier med övriga korridorer

Sydostlänken ligger i korsningen mellan flera europeiska transportkorridorer och skapar därför multipla synergier:

- Scandinavian–Mediterranean Corridor: Genom anslutningen vid Älmhult knyts Sydostlänken till huvudaxeln mot Öresund, Hamburg och vidare söderut mot Alperna och Italien.
- Baltic–Adriatic Corridor: Genom hamnarna i Karlshamn och Karlskrona finns direkt

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

anslutning till Gdynia–Katowice-stråket, vilket möjliggör effektiv export till Centraleuropa.
- Motorways of the Sea (MoS): Blekinges hamnar ingår redan i EU:s sjöfartsnätverk och utgör naturliga landanslutningar för kortsjöfart inom ramen för MoS-initiativet.

Därigenom kompletterar Sydostlänken och Blekinge kustbana varandra som en integrerad land- och sjölogistikkorridor – ett konkret exempel på EU:s mål om sömlös multimodalitet.

2.6 Komplement till nationell planering

I Trafikverkets underlag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 framhålls behovet av att stärka tvärgående stråk som kan skapa alternativa flöden till de hårt belastade nord-sydliga stambanorna. Sydostlänken motsvarar just detta behov och kan fungera som en avlastningsled och beredskapskorridor för både civila och militära transporter.

Projektet bör därför inte enbart bedömas utifrån regional nytta, utan som en del av den nationella strategin för robusthet och redundans i transportnätet. I kombination med Blekinge kustbana bildar den ett sammanhängande system från stamnätet till kusten, med potential att fungera som dual-use-infrastruktur enligt EU:s kriterier.

2.7 EU-finansiering och genomförande

EU:s finansieringsinstrument Connecting Europe Facility (CEF) prioriterar projekt som stärker Core Network-korridorer och bidrar till interoperabilitet, klimatmål och militär rörlighet. Sydostlänken uppfyller dessa krav genom att:

- ingå i Core Network och förbättra anslutningen till två Core-hamnar,
- bidra till grön omställning genom överflyttning av gods till järnväg,
- och samtidigt stödja Dual Mobility-målen för civil-militär användning.

Därmed finns starka förutsättningar för CEF-medfinansiering av både planerings- och byggfaser. Projektet kan även samordnas med Military Mobility 2.0 för att öka finansieringsgraden.

2.8 Samlad bedömning, TEN-T:s stödstruktur och Sydostlänkens roll

Sammantaget bedöms Sydostlänken vara en av de mest strategiskt viktiga järnvägslinkarna i sydöstra Sverige och ett nödvändigt komplement till TEN-T:s stödstruktur. Den skapar:

- en robust öst-västlig transportkorridor,
- en direkt koppling mellan inlandets industri och Core-hamnar,
- förbättrad redundans och beredskap i transportnätet,
- samt ökade möjligheter till EU-finansiering och internationell integration.

Genom att inkludera Sydostlänken fullt ut i TEN-T:s Core Network stärks inte bara den svenska transportinfrastrukturen, utan även EU:s sammanhållning, klimatmål och försvarspolitiska resiliens.

2.9 Slutsats

Sydostlänken ska betraktas som ett strategiskt infrastrukturprojekt av europeisk betydelse. Den binder samman industri, hamnar, försvar och grön omställning i en och samma struktur. I kombination med Blekinge kustbana utgör den en nyckelkomponent i TEN-T:s stödstruktur för sydöstra Sverige och Östersjöområdet, och bör därför prioriteras i såväl den nationella

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

planen som i Sveriges fortsatta dialog med EU-kommissionen.

3. Blekinge kustbana – en kritisk länk i det europeiska nätet**3.1 Inledning**

Blekinge kustbana utgör en central och ofta underskattad del av det sydsvenska järnvägssystemet. Banan sträcker sig från Karlskrona till Sölvesborg och utgör tillsammans med Sydostlänken den öst–västliga axel som knyter samman Blekinge, Småland och det europeiska TEN-T-nätet. Dess strategiska läge längs Östersjökusten gör den till en nyckelkomponent i Sveriges anslutning till både Scandinavian–Mediterranean Corridor och Baltic–Adriatic Corridor, samt i utvecklingen av EU:s Dual Mobility-strategi.

Blekinge kustbana är inte endast ett regionalt transportstråk. Den är en kritisk infrastruktur för svensk export, totalförsvarets logistik, och den grönindustriella omställningen i södra Sverige. I kombination med hamnarna i Karlshamn och Karlskrona utgör den en integrerad del av det europeiska logistiska ekosystemet i Östersjöområdet.

3.2 Historisk och strategisk kontext

Blekinge kustbana byggdes ursprungligen som en del av ett regionalt nät, men dess strategiska betydelse har vuxit i takt med förändrade handelsmönster och nya säkerhetspolitiska förutsättningar. Efter Sveriges medlemskap i Nato och EU:s förstärkta fokus på resilienta transportkedjor i östra Europa har banan fått en ny roll: att fungera som länk mellan det nordiska produktionsområdet och EU:s östliga marknader samt de baltiska staterna.

Karlskrona och Karlshamn är redan idag utpekade TEN-T-hamnar med reguljära färjeförbindelser till Gdynia, Klaipėda och andra hamnar på EU:s östra flank. Blekinge kustbana utgör därmed den nödvändiga järnväglänken mellan dessa hamnar och det svenska inlandsnätet. I ett försvars- och försörjningsperspektiv är denna koppling avgörande för mottagning av allierade resurser och transport av förnödenheter inom ramen för Nato:s Host Nation Support-struktur.

3.3 Nuvarande status och identifierade brister

Trots sin strategiska betydelse är Blekinge kustbana i dag underdimensionerad. Banan är enkelspårig, delvis med låg hastighetsstandard och utan full elektrifiering enligt EU:s Core Network-krav. Kapaciteten begränsas ytterligare av tekniska brister i signal- och kraftförsörjningssystemen, särskilt på sträckorna mellan Ronneby och Karlshamn.

Den begränsade kapaciteten leder till:

- flaskhalsar för godstrafik till och från hamnarna,
- reducerad punktlighet och sårbarhet för störningar,
- hinder för överflyttning av gods från väg till järnväg,
- bristande interoperabilitet med TEN-T:s tekniska standarder (ERTMS, 22,5 tons axellast, 740 meters tåglängd).

I praktiken innebär detta att Blekinge kustbana i dagsläget inte fullt ut kan fungera som en del av stödstrukturen för TEN-T, trots att den geografiskt och funktionellt redan ingår i det

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

européiska nätets logik.

3.4 Funktion och synergier med Sydostlänken

Sydostlänken och Blekinge kustbana utgör tillsammans en sammanhängande korridor med direktkoppling till EU:s kärnnät. Sydostlänken möjliggör anslutning till inlandet och Södra stambanan, medan Blekinge kustbana tillhandahåller den nödvändiga kustnära förlängningen till hamnarna.

När båda banorna är fullt utbyggda och elektrifierade skapas en strategisk korridor från Älmhult via Olofström till Karlskrona och Karlshamn, där samtliga delsystem är kompatibla med TEN-T:s krav. Det skapar ett robust, redundanssäkert och klimatneutralt logistiksystem som gynnar hela södra Sverige och stärker Sveriges roll i EU:s infrastrukturarkitektur.

Denna integrerade lösning stöder också EU:s Green Deal och Sustainable and Smart Mobility Strategy genom att minska koldioxidutsläpp, förbättra transporteffektivitet och främja intermodala flöden mellan järnväg och sjöfart.

3.5 Betydelse för totalförsvaret och militär mobilitet

Blekinge kustbana är av avgörande betydelse för totalförsvaret. Banan förbinder ett flertal försvarsnoder, övningsområden och hamnar med internationell betydelse. Karlskrona är Sveriges huvudbas för marinen och en central del av Nato:s regionala marina struktur i Östersjön.

Genom Blekinge kustbana kan militär materiel, trupp och försörjningsflöden transporteras effektivt från västra Sverige och vidare till kustzonen. I kombination med Sydostlänken och E22 skapas ett redundanssystem som säkerställer att försvarets logistik inte blir beroende av enskilda korridorer.

Blekinge kustbana uppfyller därmed flera av kriterierna i EU:s program Military Mobility II (2025–2030), där målet är att integrera försvarsperspektivet i civila infrastrukturinvesteringar.

3.6 Regional utveckling och klimatnytta

En moderniserad kustbana skulle också ge betydande samhällsekonomiska och klimatrelaterade vinster. För näringslivet i Blekinge, Skåne och södra Småland innebär en kapacitetsförstärkning kortare transporttider, lägre kostnader och högre leveranssäkerhet. För resenärer skulle en elektrifierad och snabbare bana innebära tätare tågförbindelser mellan länets städer och mot Öresundsregionen.

Ur klimatperspektiv möjliggör elektrifieringen en överflyttning av gods från väg till järnväg och ett minskat koldioxidavtryck på cirka 30 000 ton per år, enligt Trafikverkets kalkyler. Banan stödjer därmed målen i Sveriges klimatpolitiska ramverk och EU:s Fit for 55-paket.

3.7 Finansiering och genomförande

För att Blekinge kustbana ska kunna fungera som en fullvärdig del av TEN-T krävs att projektet inkluderas i den svenska nationella transportplanen med tydlig prioritering och koppling till Sydostlänken. Det möjliggör EU-medfinansiering inom Connecting Europe Facility (CEF), både genom den civila transportdelen och Military Mobility.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Regeringen bör därför:

- anmäla Blekinge kustbana som del av TEN-T:s stödstruktur i EU:s kommande implementeringsplan,
- samordna investeringarna med Sydostlänken så att standarden blir likvärdig,
- tillämpa EU:s Dual Use-princip för att maximera finansieringsgraden och säkerställa försvarsmässig nytta.

Den kombinerade finansieringen från EU, staten och regionerna skapar förutsättningar för en kostnadseffektiv utbyggnad fram till 2032.

3.8 Samlad bedömning av Blekinge kustbanas roll i det europeiska transportnätet
Blekinge kustbana utgör en kritisk europeisk transportlänk i det sydöstra Sverige och Östersjöområdet. Dess funktion går långt utöver regional nytta – den är en integrerad komponent i EU:s strategi för hållbar tillväxt, militär rörlighet och geopolitisk resiliens.

Den samlade bedömningen är att:

- Blekinge kustbana ska ingå i TEN-T:s Core Network-supportstruktur och kvalificera för CEF-finansiering.
- Modernisering, elektrifiering och kapacitetsförstärkning ska genomföras i takt med Sydostlänken för full systemeffekt.
- Projektet ska betraktas som ett nationellt intresse av både transport- och försvarspolitiska skäl.

Genom att genomföra dessa åtgärder stärks Sveriges position som en aktiv och trovärdig partner i EU:s och Nato:s gemensamma arbete för ett sammanlänkat, hållbart och motståndskraftigt Europa.

4. Koppling till EU:s Dual Mobility-strategi och Military Mobility

4.1 Inledning

EU:s nya strategiska inriktning för transportinfrastruktur präglas av två parallella men integrerade mål: att uppnå klimatneutralitet genom grön mobilitet och att bygga upp försvars- och krisberedskap genom militär rörlighet. Dessa mål förenas i Dual Mobility-strategin, som lanserades av Europeiska kommissionen 2023 som en del av det gemensamma ramverket för Military Mobility 2.0.

Dual Mobility innebär att infrastrukturprojekt inte längre bedöms enbart utifrån ekonomisk och klimatmässig nytta, utan också utifrån förmågan att stödja totalförsvarets och alliansens operativa rörlighet. Detta markerar ett paradigmskifte i europeisk transportpolitik – från isolerad civil planering till ett helhetsansvar för både civila och militära behov.

I detta sammanhang framträder Sydostlänken och Blekinge kustbana som modellprojekt: korridorer som i praktiken uppfyller samtliga kriterier för dual use-infrastruktur och som samtidigt svarar mot EU:s krav på interoperabilitet, klimatmål och försörjningsresiliens.

4.2 Dual Mobility – principer och mål

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Dual Mobility-strategin bygger på insikten att Europas infrastruktur måste vara anpassad för dubbla användningsområden. Det handlar om att samma nätverk av vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser ska kunna stödja:

1. Civila transportflöden – handel, export, energi- och resursförsörjning.
2. Militära och krisrelaterade transporter – mobilisering, mottagning och vidaretransport av försvarsmateriel och humanitär hjälp.

Strategin syftar till att:

- säkerställa fysisk och digital interoperabilitet mellan medlemsstaternas transportsystem,
- öka bärighet, axellast och lastprofil på utpekade korridorer,
- reducera flaskhalsar och sårbarheter i logistiska kedjor, samt
- etablera standardiserade processer för gränsöverskridande civila och militära transporter.

EU-kommissionen har fastställt att dessa mål ska implementeras i nära samordning med Nato och inom ramen för TEN-T Core Network Corridors. Detta innebär att varje medlemsstat ska identifiera sina nationellt prioriterade dual-use-noder och stråk.

4.3 Military Mobility – bakgrund och inriktning

Military Mobility är den operativa komponenten inom Dual Mobility-strategin. Programmet bygger vidare på den första fasen av Military Mobility (2017–2023), men med en utökad omfattning och starkare budget genom Connecting Europe Facility – Military Mobility (CEF-MM).

Den andra fasen, Military Mobility 2.0, har tre huvudmål:

1. Förstärkt kapacitet och infrastruktur – investeringar i järnvägar, vägar och hamnar som möjliggör tung och snabb transport av militär materiel.
2. Harmonisering av regelverk – förenklade tillståndprocesser och gränspassager för militär logistik inom EU.
3. Operativ integration med Nato – samordning av planeringsstandarder, kommunikationssystem och infrastrukturella krav.

Programmet omfattar perioden 2025–2030 och är utformat för att samordnas med den reviderade TEN-T-förordningen. EU-kommissionen har uttryckligen pekat ut att "dual-use transport corridors with access to strategic ports in the Baltic Sea" ska prioriteras – en formulering som direkt omfattar Blekinges hamnar och de anslutande järnvägarna.

4.4 Relevans för Sverige och sydöstra korridoren

För Sveriges del innebär Military Mobility 2.0 en möjlighet att påtagligt stärka den nationella försvarsförmågan och samtidigt modernisera transportinfrastrukturen med EU-finansiering.

Sydostlänken och Blekinge kustbana representerar den typ av infrastruktur som EU efterfrågar: en östra logistikaxel med koppling till Nato:s maritima och markbaserade försvarsnoder, särskilt Karlskrona och Karlshamn. Dessa två hamnar är utpekade som strategiska mottagningspunkter i både nationella och allierade beredskapsplaner.

Genom att integrera dessa banor i Military Mobility-programmet kan Sverige:

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

- tillgodose Nato:s krav på interoperabla transportleder,
- stärka sin roll som logistiskt nav för allierad truppförflyttning,
- och samtidigt minska sårbarheten i den civila försörjningskedjan vid kris.

Detta är i linje med EU:s syn på civil–militär samverkan som en säkerhetspolitisk resurs, där samma investeringar stärker både näringsliv och försvar.

4.5 Finansieringsinstrument och planeringssamordning

Genom Connecting Europe Facility (CEF) kan Sverige ansöka om stöd för projekt som uppfyller Dual Mobility-kriterier. Finansieringen delas mellan:

- CEF-Transport – för civila uppgraderingar (kapacitet, elektrifiering, ERTMS).
- CEF-Military Mobility – för anpassningar till militär logistik (brobärighet, axellast, terminalkapacitet, säkerhetssystem).

Medfinansieringsgraden kan uppgå till 50 % för studier och 30 % för byggnation, och vid dual-use-klassning kan projekt få stöd från båda delarna parallellt. Det kräver dock att Sverige i sin nationella implementeringsplan anger Sydostlänken och Blekinge kustbana som prioriterade Dual Mobility-stråk inom TEN-T:s Core Network.

Regeringens och Trafikverkets planering bör därför inkludera:

- gemensamma tekniska specifikationer mellan civila och militära aktörer,
- samordning med Försvarsmaktens krav på redundans och interoperabilitet,
- tidig EU-dialog för att maximera finansieringsutfallet i CEF:s kommande utlysningar.

4.6 Koppling till Nato och Östersjöområdet

Nato har i sina infrastruktureldirektiv (MC 0565/3) fastställt att Östersjöområdet är ett av alliansens strategiskt mest betydelsefulla områden. Det kräver snabba och skyddade transportvägar för att möjliggöra förstärkningar från Västeuropa till den nordiska och baltiska fronten.

Blekinge, med sina två hamnar, flygbas och kustnära järnvägar, utgör en del av denna Northern Reinforcement Route. I detta system är Blekinge kustbana och Sydostlänken nyckelkomponenter i vad Nato definierar som "critical enablers for strategic lift and logistics resilience."

Att inkludera dessa korridorer i både EU:s och Nato:s planeringsstrukturer ger Sverige en dubbel fördel:

- stärkt nationell försvarsförmåga och mottagarkapacitet,
- samt ökad möjlighet till EU-finansiering av nödvändiga investeringar.

4.7 Rekommendationer

Sydostlänken och Blekinge kustbana utgör ett strategiskt bidrag till EU:s Dual Mobility-strategi och Military Mobility 2.0. Projekten förenar ekonomisk effektivitet, klimatnytta och säkerhetspolitisk relevans på ett sätt som få andra investeringar kan uppvisa.

- Regeringen bör därför formellt nominera korridoren som en svensk Dual Mobility-prioritet i TEN-T Core Network.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

- Trafikverket och Försvarsmakten ska samordna planeringen för att säkerställa full dual-use-kompatibilitet.
- Projektet bör snarast anmälas för EU-finansiering i nästa CEF-utlysning (2026–2027).

Genom detta positionerar sig Sverige i centrum av den europeiska försvarslogistiska infrastrukturen och stärker samtidigt sin gröna och digitala omställning.

4.8 Samlad bedömning, koppling till EU:s Dual Mobility-strategi och Military Mobility Dual Mobility och Military Mobility 2.0 markerar övergången till en ny europeisk säkerhets- och transportdoktrin. Sydostlänken och Blekinge kustbana är konkreta exempel på hur Sverige kan omsätta dessa principer i praktisk handling – där robusthet, hållbarhet och militär beredskap förenas i ett sammanhängande system.

Att dessa projekt genomförs och integreras i TEN-T:s kärnnät är därför inte en regional angelägenhet utan en strategisk investering i Europas gemensamma säkerhet och framtida motståndskraft.

5. Betydelse för totalförsvaret och försörjningsberedskapen**5.1 Inledning**

Ett fungerande totalförsvaret bygger på ett robust, redundanssäkert och geografiskt sammanhängande transportsystem. Den civila infrastrukturen utgör samtidigt grunden för det militära försvarets rörlighet, mottagarkapacitet och uthållighet. I detta sammanhang spelar Sydostlänken och Blekinge kustbana en avgörande roll.

De båda banorna utgör tillsammans en strategisk öst–västlig transportkorridor som förbinder inlandets produktions- och försörjningsnav med hamnar, militära baser och logistiknoder längs Blekingekusten. Genom att modernisera och integrera dessa stråk i TEN-T stärks Sveriges förmåga till både militär rörlighet och civil försörjning vid höjd beredskap, kris eller väpnat angrepp.

5.2 Totalförsvarets krav på infrastruktur

Försvarsmakten och MSB har i sina underlag till regeringen betonat att infrastrukturen i södra Sverige är en kritisk komponent i Sveriges försvarskoncept. Transportlederna i Blekinge och Småland måste kunna hantera snabba truppförflyttningar, tunga fordon, bränsletransporter och logistikflöden till hamnar för mottagning av allierade förstärkningar.

Totalförsvaret ställer specifika krav på:

- Kapacitet och redundans: möjligheten att transportera stora volymer materiel och personal, även vid störningar.
- Bärighet och axellast: banor, broar och terminaler måste klara militära fordonsvikter och standarder.
- Tillgänglighet och interoperabilitet: infrastrukturen ska kunna användas av både svenska och allierade styrkor enligt Nato-standard.
- Skydd och uthållighet: robusthet mot cyberangrepp, sabotage och störningar i energiförsörjningen.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Sydostlänken och Blekinge kustbana möter dessa krav genom att skapa alternativa transportvägar i en region som historiskt saknat redundans i öst-västlig riktning. De utgör därmed ett väsentligt bidrag till totalförsvarets grundläggande mål: att säkra hela landets motståndskraft.

5.3 Blekinges och sydöstra Sveriges strategiska roll

Blekinge utgör Sveriges mest försvarsstrategiska kustregion. Här finns Marinbasen i Karlskrona, Amfibieregementet, samt hamnarna i Karlshamn och Karlskrona – båda utpekade som mottagningshamnar för allierade förstärkningar inom ramen för Nato:s Host Nation Support-struktur.

Sydostlänken möjliggör effektiv logistik från västra Sverige och stambananätet till dessa hamnar, medan Blekinge kustbana knyter samman kustens försvarsanläggningar och omlastningspunkter. Kombinationen skapar en sammanhängande militär logistikkorridor från väst till öst, vilket ger Sverige och alliansen ökad rörlighet och uthållighet vid kris.

Ur ett geostrategiskt perspektiv utgör Blekingekusten även en nyckel till Östersjöregionens säkerhet. Den kontrollerar tillgången till sjöfartsvägar och fungerar som bas för marina operationer, övervakning och försörjning av de baltiska staterna. En fungerande järnvägsförbindelse längs kusten stärker således inte enbart nationell försvarsförmåga, utan även Nato:s och EU:s kollektiva säkerhetsstruktur.

5.4 Försörjningsberedskap och civilt försvar

Totalförsvarets civila del omfattar samhällets funktioner för energi, livsmedel, transporter, sjukvård och kommunikationer. Dessa funktioner är ömsesidigt beroende av fungerande transportleder. Sydostlänken och Blekinge kustbana skapar resiliens i de civila försörjningskedjorna genom att erbjuda alternativa rutter för gods, bränsle och nödvändiga varor.

Vid störningar på stambanan eller E22 utgör järnvägskorridoren via Blekinge en säkerhetsventil för transporter mellan västra Sverige, hamnarna och försörjningsnoder i södra delen av landet. Den möjliggör även snabb omdirigering av transporter till hamnar som Karlshamn, vilka kan användas som omlastningspunkter för import och export under kris.

Infrastrukturens robusthet har även betydelse för energiförsörjning och industrins beredskap. Genom att järnvägskapaciteten ökar kan drivmedel, biobränslen och livsmedel distribueras med minskad sårbarhet och lägre klimatpåverkan. Detta är centralt för att Sverige ska uppfylla EU:s mål om resilient supply chains inom ramen för Strategic Compass och European Defence Industrial Strategy.

5.5 Civil-militär samverkan och planeringsbehov

Den moderna försvarsplaneringen förutsätter integrerad civil-militär planering. Infrastrukturen ska dimensioneras så att den kan användas både för vardaglig transport och för militära syften i kris. Trafikverket, Försvarsmakten och MSB har därför i gemensamma rapporter identifierat behovet av ett nationellt planeringssystem för dual-use-infrastruktur, i linje med EU:s Dual Mobility-strategi.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

För Sydostlänken och Blekinge kustbana innebär detta att:

- planeringsprocesser måste samordnas mellan civila och militära aktörer från tidigt skede,
- tekniska specifikationer harmoniseras med EU:s Military Mobility-krav,
- och risk- och sårbarhetsanalyser integreras i infrastrukturens dimensionering.

Denna typ av samordning stärker inte bara försvarsförmågan, utan effektiviserar även resursanvändningen. En gemensam investering i dual-use-infrastruktur genererar samhällsnytta på flera nivåer – för näringsliv, transportsektor och försvar.

5.6 Redundans och geografisk balans

En viktig del i försörjningsberedskapen är att skapa redundanta transportvägar. I dag är den svenska infrastrukturen starkt koncentrerad till västra och mellersta delarna av landet, vilket gör sydöstra Sverige sårbart. Sydostlänken och Blekinge kustbana korrigerar denna obalans genom att skapa en alternativ östlig korridor.

Detta bidrar till att:

- minska beroendet av västra stambanan och E6-korridoren,
- möjliggöra snabbare transporter av resurser till Östersjöhamnarna,
- och stärka landets geografiska försvarsdjup.

Genom att skapa flera transportvägar med likvärdig kapacitet och standard kan Sverige upprätthålla försörjningsflöden även vid störningar, sabotage eller blockader.

5.7 Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att Sydostlänken och Blekinge kustbana är av central betydelse för totalförsvaret och den nationella försörjningsberedskapen. Deras genomförande bidrar till att uppfylla de strategiska mål som fastställts i:

- Försvarspolitisk inriktning 2026–2035,
- Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037,
- samt EU:s Military Mobility 2.0 och Resilient Infrastructure Framework.

Projekten utgör därmed ett gränssnitt mellan svensk och europeisk säkerhetsinfrastruktur. De skapar praktiska förutsättningar för att omsätta Sveriges åtaganden inom Nato och EU till konkret operativ förmåga.

Genom att inkludera korridoren i både den nationella planen och EU:s TEN-T Core Network säkras möjligheten till samfinansiering, samtidigt som Sverige stärker sin roll som en tillförlitlig partner i den gemensamma europeiska beredskapsstrukturen.

5.8 Slutsats

Försvarsförmåga och försörjningsberedskap kan inte separeras från infrastrukturpolitiken. Sydostlänken och Blekinge kustbana utgör en fysisk manifestation av Sveriges strategi för totalförsvaret i praktiken – där civila och militära system integreras i ett robust och motståndskraftigt nätverk.

Deras genomförande är därför inte en regional prioritering, utan en nationell säkerhetsinvestering och en del av Europas gemensamma arkitektur för fred, beredskap och

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

strategisk autonomi.

6. Klimat, resiliens och samhällsekonomiska nyttor**6.1 Inledning**

Klimatmålen, försörjningssäkerheten och samhällsekonomin är idag tre sammanflätade dimensioner i svensk infrastrukturpolitik. Sydostlänken och Blekinge kustbana är projekt som adresserar alla tre: de bidrar till minskade utsläpp, stärker transportnätets robusthet och skapar varaktiga nyttor för näringsliv och samhälle.

Ur ett nationellt perspektiv utgör dessa investeringar en konkret tillämpning av EU:s Green Deal, Fit for 55-paketet och den svenska klimatpolitiska handlingsplanen. De är också centrala för uppfyllandet av de regionala målen i Klimat- och energistrategierna för Blekinge, Kronoberg och Skåne län.

6.2 Klimatnytta och utsläppsreduktion

Transportsektorn står för omkring en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp. För att nå målet om 70 procent minskning av transportutsläppen till 2030 krävs en kraftfull överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Sydostlänken och Blekinge kustbana möjliggör just detta. Genom elektrifiering, kapacitetshöjning och ökad tillgänglighet för tunga godståg skapas förutsättningar för att:

- flytta stora delar av exportflödena från väg till järnväg,
- minska koldioxidutsläppen med uppskattningsvis 30 000–40 000 ton per år,
- reducera partikel- och kväveoxidutsläpp i tätorterna längs E22,
- och öka energieffektiviteten i transportsektorn med upp till 80 procent per tonkilometer jämfört med vägtrafik.

Klimatnyttan är dubbel: dels genom minskade utsläpp, dels genom att järnvägssystemet bidrar till elektrifieringen av hela transportsektorn. På sikt kan banorna också utnyttjas för transporter med vätgasdrivna lok eller hybridteknik, vilket ligger i linje med EU:s initiativ Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR).

6.3 Resiliens och klimatanpassning

Klimatförändringen medför ökade risker för översvämningar, värmeböljor och extrema väderhändelser. Det ställer höga krav på att den fysiska infrastrukturen dimensioneras för motståndskraft och återställningsförmåga.

Sydostlänken och Blekinge kustbana stärker transportnätets klimatesiliens på flera nivåer:

1. Geografisk spridning: Genom att tillföra en öst-västlig förbindelse skapas redundans mot störningar på västra stambanan och E6-korridoren.
2. Klimatsäkra konstruktioner: Ny- och ombyggnad ger möjlighet att höja banvallar, förstärka broar och avvattningsystem samt anpassa tekniska komponenter till ökande nederbörd och högre temperaturer.
3. Energiresiliens: Elektrifierade och interoperabla banor möjliggör övergång till fossilfri energi och minskar beroendet av importerade bränslen.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Genom dessa åtgärder blir systemet mer motståndskraftigt mot både klimatrelaterade och geopolitiska störningar – en avgörande faktor för både civila och militära flöden.

6.4 Regional och nationell samhällsnytta

De samhällsekonomiska effekterna av Sydostlänken och Blekinge kustbana sträcker sig långt bortom transportsektorn. Investeringarna bidrar till:

- Stärkt näringslivskonkurrenskraft: Regionen kring Olofström, Älmhult, Karlshamn och Karlskrona rymmer ett betydande industriellt kluster inom fordon, skog, logistik och energi.
- Ökad sysselsättning: Enligt Trafikverkets kalkyler kan bygg- och driftfaserna generera omkring 3 000 direkta och indirekta arbetstillfällen.
- Tillväxt i hamnarna: Karlshamn och Karlskrona förväntas öka sin hanteringskapacitet med 20–30 procent när järnvägsanslutningen förbättras.
- Attraktivare regioner: Förbättrade pendlingsmöjligheter och kortare restider mellan länens städer främjar kompetensförsörjning, utbildning och boendeutveckling.

De sammanlagda samhällsekonomiska nyttorna beräknas överstiga investeringskostnaden redan inom 20 år, särskilt när externa effekter som klimatnytta och försvarsvärde inkluderas i kalkylen.

6.5 Energiomställning och cirkulär ekonomi

Elektrifieringen av Sydostlänken och Blekinge kustbana bidrar till att realisera den nationella energiomställningen. Genom att integrera järnvägens elkraftsystem i regionala smart-grid-lösningar kan banorna fungera som energieffektiva korridorer, med potential för:

- regenerativ bromsenergi och lokal återmatning till nätet,
- drift av vätgas- och batteriterminaler längs sträckan,
- samverkan mellan transport- och energisektorn i linje med EU Sustainable and Smart Mobility Strategy.

Vid planering och byggnation kan dessutom cirkulära principer tillämpas: återbruk av ballastmaterial, klimatoptimerad betong och masshantering i slutet krets. Detta sänker projektens totala klimatavtryck och stärker regionernas gröna profil.

6.6 Samhällsekonomisk effektivitet och EU-ramverk

I EU:s nya riktlinjer för Sustainable Infrastructure Investment betonas att projekt ska utvärderas utifrån ett brett samhällsnytteperspektiv, där klimat, resiliens och säkerhet integreras i den ekonomiska analysen.

För Sydostlänken och Blekinge kustbana innebär detta att de kvalificerar som strategiska TEN-T-investeringar med flerfaldig avkastning:

- Ekonomisk: lägre logistikkostnader, högre produktivitet.
- Social: ökad regional tillgänglighet och arbetspendling.
- Miljömässig: minskade utsläpp och buller.
- Säkerhetsmässig: ökad robusthet mot kris och konflikt.

Därmed uppfyller projekten EU:s kriterier för High-Impact, Dual-Benefit Infrastructure, vilket stärker möjligheten till samfinansiering via Connecting Europe Facility (CEF) och InvestEU.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

6.7 Resiliens som konkurrensfördel

Resiliens har gått från att vara ett beredskapsmål till att bli en ekonomisk konkurrensfaktor. Företag och regioner söker idag lokaliseringar med tillgång till redundanta, klimatneutrala och stabila transportflöden. Sydostlänken och Blekinge kustbana skapar just en sådan miljö – ett robust system där både näringsliv, försvar och samhälle kan verka med långsiktig förutsägbarhet.

För svensk exportindustri, särskilt inom skog, stål, fordon och energi, innebär detta ökad motståndskraft mot störningar i globala leveranskedjor. För regionerna innebär det tryggare investeringar, högre attraktionskraft och förmåga att klara framtida klimat- och säkerhetsutmaningar.

6.8 Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att Sydostlänken och Blekinge kustbana uppfyller samtliga kriterier för hållbar, resilient och samhällsekonomiskt effektiv infrastruktur. Projekten genererar:

- Klimatnytta genom kraftigt reducerade utsläpp och energieffektivisering.
- Resiliens genom redundans, klimatanpassning och robusthet mot störningar.
- Ekonomisk nytta genom stärkt regional konkurrenskraft och långsiktigt högt samhällsekonomiskt utbyte.

6.9 Slutsats - Klimat, resiliens och samhällsekonomiska nyttor

Sydostlänken och Blekinge kustbana ska betraktas som strategiska klimat- och resiliensinvesteringar på nationell nivå. Deras genomförande stöder såväl Sveriges klimatmål som EU:s mål om grön omställning, säkerhet och sammanhållning.

Genom att integrera projekten i TEN-T:s stödstruktur och CEF-finansiering kan Sverige samtidigt bidra till ett mer motståndskraftigt och hållbart Europa – där transportinfrastrukturen blir både ett verktyg för ekonomisk tillväxt och en garanti för samhällelig trygghet.

7. Rekommendationer**Övergripande bedömning**

Sydostlänken och Blekinge kustbana utgör tillsammans en strategisk investering med betydelse långt utöver sina geografiska ramar. Projekten uppfyller flera av EU:s och Sveriges övergripande mål: klimatneutralitet, försvarsförmåga, sammanhållning och ekonomisk tillväxt. De representerar i praktiken en konkret tillämpning av EU:s Dual Mobility-strategi, den svenska klimatpolitiska handlingsplanen samt försvarsbeslutet 2025–2035.

Det är därför regeringens och Trafikverkets ansvar att säkerställa att dessa projekt inte enbart betraktas som regionala satsningar utan som delar av den nationella och europeiska infrastrukturen för hållbarhet och beredskap.

7.1 Formell prioritering inom den nationella planen

Regeringen bör i kommande beslut om Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 uttryckligen fastslå att Sydostlänken och Blekinge kustbana ska ingå i planens prioriterade projektportfölj.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Motiven är tydliga:

- Projekten uppfyller EU:s kriterier för Core Network Corridors inom TEN-T och är nödvändiga för att Sverige ska uppfylla sina åtaganden till 2030.
- De stärker landets resiliens och totalförsvarsförmåga genom att tillföra en öst-västlig redundans som idag saknas.
- De bidrar till klimatmålen genom överflyttning av gods från väg till järnväg.

Regeringen bör därför ge Trafikverket i uppdrag att uppdatera de tekniska och samhällsekonomiska analyserna samt att inkludera projekten i den slutliga prioriteringslistan för TEN-T-anknutna investeringar.

7.2 nominering till EU:s TEN-T-nätverk

Sverige bör formellt nominera Sydostlänken och Blekinge kustbana till EU-kommissionen som Swedish Dual Mobility Corridors inom ramen för den reviderade TEN-T-förordningen.

En sådan nominering medför:

- direkt tillgång till finansiering via Connecting Europe Facility (CEF),
- möjlighet att samfinansiera militär-civil infrastruktur genom Military Mobility 2.0,
- samt högre prioritet i EU:s strategiska planering av multimodala korridorer i Östersjöområdet.

Detta kräver ett samordnat agerande mellan Regeringskansliet, Trafikverket, Försvarsmakten och Sveriges representation vid EU.

7.3 Samordnad civil-militär planering

Trafikverket och Försvarsmakten bör gemensamt utveckla en nationell planeringsmodell för dual-use-infrastruktur, med Sydostlänken och Blekinge kustbana som pilotprojekt.

Modellen bör omfatta:

- harmonisering av tekniska specifikationer (axellast, profil, bärighet),
- gemensamma beredskaps- och redundansscenarier,
- samt samplanering av investeringscykler för att säkerställa effektiv resursanvändning.

Detta skapar ett föredöme för hur civil och militär planering kan integreras, i linje med EU:s Dual Mobility Framework.

7.4 Strategisk EU-finansiering

Regeringen bör snarast ge i uppdrag att förbereda ansökningar till Connecting Europe Facility (CEF) för perioden 2026–2029.

Särskilt bör följande finansieringsspår användas:

- CEF-Transport (Core Network Projects) – för elektrifiering, kapacitetsökning och ERTMS-anpassning.
- CEF-Military Mobility – för anpassningar till försvarstransporter och totalförsvarets krav.
- InvestEU Green Transition Window – för insatser som stärker energieffektivitet och hållbarhet.

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Genom att kombinera dessa finansieringskällor kan staten uppnå en medfinansieringsgrad på upp till 50 % för planeringsfas och 30 % för byggnation – vilket väsentligt reducerar den nationella kostnadsandelen.

7.5 Regionalt partnerskap och förankring

Region Blekinge, Region Kronoberg och Region Skåne bör i samverkan med kommunerna Karlshamn, Karlskrona, Älmhult och Olofström bilda ett Regionalt TEN-T-partnerskap för Sydostlänken.

Partnerskapet ska ha tre huvuduppgifter:

1. Samordna regional planering av terminaler, logistikområden och näringslivsutveckling.
2. Säkerställa medfinansiering från näringslivet genom publikt-privata partnerskap.
3. Främja klimat- och innovationsprojekt kopplade till elektrifiering, digitalisering och intermodalitet.

Ett sådant partnerskap stärker Sveriges förhandlingsposition inom EU och tydliggör att satsningen har ett brett stöd längs hela korridoren.

7.6 Klimat- och resiliensinriktad planering

Projektens planering bör integrera klimatesiliens och hållbarhetskriterier redan från start. Det innefattar:

- användning av klimatneutral byggteknik,
- livscykelanalyser för materialval,
- energiförsörjning från förnybara källor,
- samt robust dimensionering mot extrema väderhändelser.

Denna ansats är i linje med EU:s Sustainable Infrastructure Investment Guidelines och stärker Sveriges internationella profil som föregångare inom klimat- och beredskapsinfrastruktur.

7.7 Successiv utbyggnad och etappvis realisering

För att möjliggöra genomförande inom rimlig tidsram bör projekten planeras etappvis.

En realistisk tidsplan kan omfatta:

- 2025–2026: Slutförande av planeringsunderlag och miljöprövning.
- 2027–2030: Byggstart Älmhult–Olofström och upprustning av Blekinge kustbana.
- 2030–2032: Slutlig färdigställning och driftsättning i Core Network-standard.

Etappindelningen underlättar finansiering, tillståndsprocesser och successiv kapacitetssupplevering, samtidigt som den möjliggör EU-stöd i flera på varandra följande utlysningar.

7.8 Kommunikation och europeisk samverkan

Regeringen bör uppdraga åt Trafikverket och relevanta regioner att delta aktivt i EU:s Core Network Corridor Forums, särskilt för Scandinavian–Mediterranean och Baltic–Adriatic Corridors.

Därigenom kan Sverige:

Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

- påverka prioriteringar i EU:s framtida transportbudget,
- synliggöra Sydostlänkens roll som nordlig förlängning av Centraleuropas gröna logistikstråk och
- stärka samarbetet med Polen, Tyskland och de baltiska länderna i frågor om multimodalitet och beredskap.

Ett proaktivt svenskt deltagande är avgörande för att säkerställa att projektet behåller sin strategiska position på EU-nivå.

7.9 – Samlad styrning och uppföljning

En nationell styrgrupp för Sydostlänken och Blekinge kustbana bör inrättas under Regeringskansliet, med deltagande från Trafikverket, Försvarmakten, MSB, regionerna och näringslivet.

Syftet är att:

- följa projektens genomförande,
- säkerställa samordning mellan civila och militära krav,
- och löpande rapportera till regeringen och EU-kommissionen.

En sådan struktur skapar transparens, effektivitet och kontinuitet över flera regeringsperioder.

7.10 Slutsats

De analyser som redovisats visar entydigt att Sydostlänken och Blekinge kustbana bör ges högsta prioritet i den nationella och europeiska transportplaneringen.

Projekten kombinerar klimatnytta, ekonomisk effektivitet och säkerhetspolitisk betydelse. De bidrar till att uppfylla Sveriges åtaganden inom både EU:s TEN-T-strategi och NATO:s Military Mobility-mål, samtidigt som de stärker svensk industris konkurrenskraft och samhällets beredskap.

Regeringen bör därför fatta beslut om

1. Formell inkludering i Nationell plan 2026–2037.
2. Officiell nominering till EU:s Core Network-karta.
3. Samordnad planering för civil och militär användning.
4. Aktiv ansökan om CEF-finansiering 2026.

Genom dessa steg kan Sverige säkerställa att Sydostlänken och Blekinge kustbana utvecklas till en europeisk modell för grön, resilient och strategisk infrastruktur, i linje med EU:s och NATO:s gemensamma mål för ett säkert, hållbart och sammanlänkat Europa.

8. Sammanfattande bedömning

Sydostlänken och Blekinge kustbana är mer än regionala infrastrukturprojekt – de är strategiska investeringar i Sveriges och Europas säkerhet, hållbarhet och konkurrenskraft. Deras genomförande stärker förmågan till snabb mobilisering, robust försörjning och effektiv civil-militär samverkan, i linje med såväl EU:s som Natos prioriteringar.



Kommunstyrelsen

KS § 256/2025

KS 2025/2655

Att inte inkludera dessa förbindelser i den nationella planen vore att missa ett historiskt tillfälle att samordna nationell transportpolitik, klimatmål och försvarspolitik i ett gemensamt ramverk.

Sverige har möjlighet att gå före som modell för dual-use-infrastruktur i Europa – och visa hur samhällsutveckling och ökad försvarsförmåga går att förena.

Genom att lyfta Sydostlänken och Blekinge kustbana till europeisk nivå kan vi skapa ett transportsystem som inte bara binder samman städer och regioner, utan också stärker hela kontinentens motståndskraft i en tid av ökande krav på beredskap, solidaritet och handlingsförmåga.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Konsekvenserna av beslutet (remissvaret) utifrån ett barn- och ungdomsperspektiv bedöms som neutrala, och beslutet har därför inte föregåtts av dialog med berörda grupper.

Konsekvenserna av beslutet (remissvaret) utifrån ett jämställdhetsperspektiv för kvinnor/flickor, män/pojkar och/eller icke binära bedöms som neutrala.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Beslutet skickas till

Plan- och byggchef Ö.H

Region Blekinge

Regeringskansliet (li.remissvar@regeringskansliet.se, kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange dnr LI2025/01587 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet)

Kommunstyrelsen

KS § 257/2025

KS 2025/2293

§ 257/2025 Markförsäljning, del av Holje 6:28Kommunstyrelsens beslut:**Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige beslutar,**

Kommunfullmäktige tillstyrker försäljning av ett område om cirka 1,5 hektar av Holje 6:28 beläget i anslutning till Holje 6:154, till ett pris av 100 000 kronor per hektar.

Ärendebeskrivning

Öjvind Hatt, samhällsutvecklingschef, föredrog ärendet för arbetsutskottet 2025-12-02..

Kommunstyrelsen har 2025-11-11 ställt sig positiv till en förfrågan om försäljning av ca. 1,5 hektar mark i anslutning till Holje 6:154 enligt bifogad karta (KS §210/2025).

Yttrande/Bedömning

Marken ifråga består i huvudsak av gammal betesmark som delvis växt igen. Enligt Jordbruksverket låg snittpriset 2024 för betesmark i Götaland på 49 tkr per hektar i skogsbygd och 80 tkr i mellanbygd.

Antalet relevanta markförsäljningar i regionen på senare tid medger tyvärr inte en mer tillförlitlig uppskattning; men som jämförelse kan nämnas att kommunen 2024 sålde betesmark i Vilshult (del av Slätten 2:1) för 65 tkr per hektar. Kommunen sträcker sig geografiskt från skogsbygd i norr till mellanbygd i söder, och med utgångspunkt från detta och en tioprocentig prisökning 2023 – 2024 är det rimligt med ett pris på 65 tkr per hektar även i detta fall.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Konsekvenserna av beslutet utifrån ett barn- och ungdomsperspektiv bedöms som neutrala, och beslutet har därför inte föregåtts av dialog med berörda grupper.

Konsekvenserna av beslutet utifrån ett jämställdhetsperspektiv för kvinnor/flickor, män/pojkar och/eller icke binära bedöms också som neutrala.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Förfrågan om markköp

Kommunstyrelsens beslut KS §210/2025

Jordbruksverket: Priser på jordbruksmark 2024

Slutgiltigt beslut skickas till

Samhällsutvecklingschef Ö.H



Kommunstyrelsen

KS § 258/2025

KS 2025/3073

§ 258/2025 Avsägelse/fyllnadsval som kontaktpolitiker trygghet - Levent Cankaya (V)

Kommunstyrelsens beslut:

Levent Cankaya (V) entledigas från uppdraget ersättande kontaktpolitiker inom trygghet.

Ny ersättande kontaktpolitiker trygghet t.o.m. 2026-12-31 väljs vid kommande möte med kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Levent Cankaya (V) har avsagt sig samtliga uppdrag däribland uppdraget som ersättande kontaktpolitiker inom trygghet. Fyllnadsval behöver göras.

Kontaktpolitiker på området är Morgan Bengtsson(S).

Beslutet skickas till

Förtroendemannaregister C.T
Sekreterare KS



Kommunstyrelsen

KS § 259/2025

KS 2025/3225

§ 259/2025 Val av representant i Techtanks valberedning

Kommunstyrelsens beslut:

Som representant i Techtanks valberedning för Olofströms kommun väljs den som är näringslivs/etableringsansvarig, för nuvarande Mathias Wijk.

Ärendebeskrivning

För Techtank finns en valberedning bestående av en representant från var ägare. Valberedningens uppdrag är att ta fram förslag på styrelse inför årsstämma. Valberedningen består av en blandning av representanter som är förtroendevalda och tjänstepersoner.

Olofströms kommun har representerats av näringslivsansvarig först Kjell Persson och sedan Håkan Andersson.

Beslutet skickas till:

Techtank
Förtroendemannaregister CT
Näringslivs/etableringsansvarig MW

Kommunstyrelsen

KS § 260/2025

KS 2025/3206

§ 260/2025 Kallelseordning ersättare i kommunstyrelsen 2026Kommunstyrelsens beslut:

Ersättare i kommunstyrelsen kallas till sammanträde enligt upprättat förslag

Kallad ersättare som inte kan närvara förväntas meddela förhinder.

Administrativ chef ges i uppdrag att tillsammans med arvodesberedningen utreda möjligheten att kommande mandatperiod möjliggöra för alla ersättare att delta vid nämnd och styrelse.

Yrkande:

Patrik Krupa (M) yrkar att även de ersättare som inte är kallade ska beredas möjlighet att närvara vid sammanträdet utan arvode.

Ärendebeskrivning

Till varje möte med kommunstyrelsen kallas hälften av ersättarna enligt en beslutad turordning. Tjänstgörande ersättare tas i huvudsak från kallad ersättargrupp under förutsättning att partilinjén kan hållas.

3 feb, 21 april, 9 juni, 6 okt (delår/skatt), 8 dec.

Izabella Sabo (S)

Christoffer Danielsson (S)

Thomas Eriksson (C)

Annika Eriksson Bencic (SD)

Peter Stenberg (SD)

Marianne Eriksson (M)

Vakant (V)

10 mars (årsr.), 26 maj (inv.budg.), 1 sep, 10 nov (budget, kl.09.30)

Dan Orvegren (S)

Bogdanka Sublja (S)

Andreas Brovall (C)

Robert Andersson (SD)

Alfred Appelros (M)

Mari Bertilsson (KD)

Beslutet skickas till:

Kommunstyrelsens ersättare

Gruppledare

KS sekreterare A.J

Arvodessamordnare C.T



Kommunstyrelsen

KS § 261/2025

KS 2025/13

§ 261/2025 Delegationsbeslut

Kommunstyrelsens beslut:

Rapporten godkänns.

Ärendebeskrivning

Ärendenr	Hnr	Innehåll
2025/3229	1	Ordförandebeslut - Avtal avseende systemstöd för ekonomiadministration
2025/1988	16	Taxor och avgifter 2026 för Bygg- och trafiknämnden, Utbildningsnämnden, Kultur- och fritidsnämnden samt Socialnämnden
2025/3119	1	Ekonomichefen - Attesträtt kommunstyrelsen 2025
2025/3071	5	Förvaltningschef - Skriftlig varning
2024/1190	24	Kommunchefen - Avslagsbeslut att utfå allmänna handlingar NCC
2024/1190	23	Kommunchefen - Avslagsbeslut Area Byggprojekt

Kommunstyrelsen

KS § 262/2025

KS 2025/15

§ 262/2025 Beslut fattade av kommunstyrelsens arbetsutskottKommunstyrelsens beslut:

Rapporten godkänns.

Ärendebeskrivning

§ 195 Godkännande av ärendelista

§ 196 Holjegården information om entreprenad

BESLUT: Patrik Krupa (M) deltar inte i beslutet. ÄTA 70, 71, 72 och 73 godkänns.

§ 197 Holjebadet information om entreprenad

BESLUT: ÄTA 13, 21, 33, 42, 45, 53, 55, 56, 57, 58 och 59 godkänns.

§ 199 Inre tillsyn för granskning av personlig och ekonomisk skötsamhet i enlighet med alkohollagens bestämmelser avseende Napoli

Pizzeria & Restaurang, Enka restaurang AB

BESLUT: med stöd av alkohollagens 9 kap. 17 § meddela Enka restaurang AB, 559237–2840, Östra storgatan 5, 293 34 Olofström en erinran med anledning av ekonomisk misskötsamhet och bristande matutbud.

§ 200 Inre tillsyn för granskning av personlig och ekonomisk skötsamhet i enlighet med alkohollagens bestämmelser avseende Terrassen Olofström, Robil Malki Restaurang AB

BESLUT: att med stöd av alkohollagens 9 kap. 17 § meddela Robil Malki Restaurang AB, 559052- 2578, Allarpsvägen 49, 295 35 Bomölla en erinran med anledning av personlig och ekonomisk misskötsamhet. Uppföljning av ärendet sker i kommunstyrelsens arbetsutskott om 6 månader.

§ 204 Godkännande av förfrågningsunderlag livsmedel

§ 206 Val av leverantör - säkerhetsövervakning som tjänst (SOC)

§ 210 Val av ledamot till funktionsstödsrådet 2026-2027

BESLUT: Följande ledamot väljs som representant i funktionsstödsrådet för mandatperioden 2026- 2027.

Organiserade autister Maria Nilsson, ledamot

§ 211 Inbjudan till FINSAM firar 20 år med Anna Tenje och inspirationsföreläsning

BESLUT: Ledamöter i kommunstyrelsens arbetsutskott ges möjlighet att delta på FINSAM Blekinge fyller 20 år. Deltagande ledamöter återrappporterar till kommunstyrelsens arbetsutskott om evenemanget.

§ 212 Godkännande av ärendelista

Kommunstyrelsen

KS § 262/2025

KS 2025/15

§ 214 Holjebadet information om entreprenad
BESLUT: ÄTA 19, 26, 60, 61 och 62 godkänns.

§ 215 Information om tilldelning ramavtal Vs-arbete underhåll och reparation

§ 216 Information om förstudie Ny kulturmötesplats samt Olofströms fasta kulturplatser

§ 219 Markupplåtelse för elledning - Holje 5:106
BESLUT: Olofströms kommun godkänner markupplåtelsen till markförläggning av elledning på fastigheten Holje 5:106.
Beslutet justeras omedelbart.

§ 221 Godkännande av förfrågningsunderlag persontransporter

§ 222 Godkännande av förfrågningsunderlag kalkning av sjöar, vattendrag och våtmarker

§ 223 Beslut om granskning - Detaljplan för Olofströms bangård
BESLUT: Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att förslag till detaljplan för Olofströms bangård ställs ut på granskning enligt 5 kap. 18 § Plan- och bygglagen (2010:900).
Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner plan- och byggavdelningens förslag till samrådsredogörelse och ställer sig bakom dokumentet.

§ 227 Granskningsyttrande, Sydostlänken Olofströms bangård
BESLUT: Olofströms kommun beslutar att avlägga yttrande enligt nedan.
Beslutet justeras omedelbart.

§ 228 Granskning detaljplan för Holje 3:63 m.fl. (Olofströms station)
BESLUT: Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att ställa ut förslag till detaljplan på granskning.
Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner plan- och byggavdelningens förslag till samrådsredogörelse och ställer sig bakom dokumentet som sitt eget.

§ 231 Återrapport kolonilotter
BESLUT: Förvaltningen ges i uppdrag att peka ut och ge förslag på nytt område för kolonilotter.

§ 232 Val av ledamöter till seniorrådet 2026-2027
BESLUT: Följande ledamöter väljs som representanter i seniorrådet för mandatperioden 2026-2027.
PRO Olofström; Klaus Bernstein, ledamot
PRO Kyrkhult; Helge Johansson, ledamot
SPF Seniorerna Olofströmsbygden; Bertil Thomasson, ledamot
PRO Jämshög; Dan Orvegren, ersättare

Kommunstyrelsen

KS § 263/2025

KS 2025/15

§ 263/2025 Beslut fattade av kommunstyrelsens personalutskottKommunstyrelsens beslut:

Rapporten godkänns

Ärendebeskrivning

§ 53 Godkännande av ärendelista

§ 54 Aktuellt från HR-avdelningen till KSPU november 2025

§ 55 Ändring av titlar för vårdbiträden utan vårdutbildning
BESLUT:

1. Titel för medarbetare inom äldreomsorg med vård- och omsorgsutbildning motsvarande skolverkets yrkespaket Vårdbiträde 800 poäng, ska vara Vårdbiträde med AID kod 207023 – Vårdbiträde hemvård/hemsjukvård, 207024- Vårdbiträde särskilt boende respektive 207029 – Vårdbiträde hemtjänst.
2. Titel för personal som saknar vård- och omsorgsutbildning inom äldreomsorg ska vara Omsorgsbiträde med AID kod 207090 – Biträdesarbete annat.
3. Titlarna gäller från och med 2026-01-01 för nyanställda medarbetare.
4. Titlar för redan anställda medarbetare ändras i samband med löneöversynen per den 2026-04-01.

§ 56 Delårsbokslut 2025 – Personalredovisning

§ 57 Lokalt kollektivavtal om samverkan och arbetsmiljö - Akademikerförbundet SSR

§ 58 Information till KSPU om bestämmelser om glasögon för bildskärmsarbete
BESLUT: En redovisning ges vid nästkommande möte 2025-12-05 om hur många som använder bidraget och vad som styr bidragets nivå samt informera om hur grannkommunernas upplägg ser ut kring terminalglasögon. I övrigt tas informationen till dagens protokoll.

§ 59 Arbetsgivarnytt KSPU 2025-11-07

§ 60 Meddelande cirkulär KSPU 2025-11-07

Kommunstyrelsen

KS § 264/2025

KS 2025/15

§ 264/2025 Medel till kommunstyrelsens förfogandeKommunstyrelsens beslut:

Informationen antecknas till protokollet.

Ärendebeskrivning

Avstämt 2025-11-30

Beslutsdatum	Beskrivning	Nämnd	Återstår av budget 2025
	Anslag budget 2025	-	10 403
		-	
2024-12-11	2024/3431-1 Utredare	KS	-840
2024-12-19	2024/3505-1 Tjänst kulturavdelningen	KFN	-135
2025-04-01	KS § 61/2025 marknadsföring av Yrkeshögskolan Syds utbildningar	UBN	-100
2025-05-08	Förbättring av flygfältets ytskick	KS	-841
2025-05-20	KS § 81/2025 Utredning arbetsskor till vissa yrkesgrupper		
2024-11-25	KF § 135/2024 Extra lönesatsning USK	SN	-500
2024-11-11	KS § 219/2025 Byte av ridunderlag i ridsportanläggning	KFN	-153
2024-11-11	KS § 218/2025 Finansiering av samverkansprojektet Sydostlänken	KS	-200
Summa			7 634



Kommunstyrelsen

KS § 265/2025

KS 2025/15

§ 265/2025 Meddelande

Kommunstyrelsens beslut:

Informationen antecknas till protokollet.

Ärendebeskrivning

2025/2008	15	Karlskrona kommun: Beslut kommunfullmäktige 251120 § 190 Förslag om indexuppräknning av årlig uppdragsersättning för delägda bolaget Visit Blekinge AB
2024/2971	17	Ronneby kommun - Protokollsutdrag Kommunstyrelsen 2025-11-04 § 337- Utredning Cura Individutveckling
2025/2008	11	Ronneby kommun: Protokollsutdrag Kommunstyrelsen 2025-11-04 § 338- Indexuppräknning av uppdragsersättning Visit Blekinge AB (svb)
2025/2731	2	Sölvesborgs kommun : KS beslut § 191/2025 [2025/414] Finansiering av samverkan Sydostlänken
2024/2971	14	Karlskrona kommun: Beslut kommunstyrelsen 251104 § 252 Utredning om kommunalförbundet Cura Individutveckling



OLOFSTRÖMS
KOMMUN

Kommunstyrelsen

KS § 265/2025

Protokoll
Sammanträdesdatum
2025-12-09

77(77)

KS 2025/15

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: Anna-Karin Pernilla Johansen
ORGANISATION: Olofström KS
TID: 2025-12-12 14:31:52 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _034e62f0ec3551ba11057a1fb0e01736



NAMN: MORGAN INGOLF BENGTSSON
ORGANISATION: Olofström KS
TID: 2025-12-12 14:33:36 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _4e5b7bce710a91a934d697626509acea



NAMN: Rolf Jönsson
ORGANISATION: Olofström KS
TID: 2025-12-12 16:17:09 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _205ac4941c1d1ce8ba2f49998454de70



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2025-12-12 16:17:15 +01:00
Ref: 281275SE
www.comfact.se



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