

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Plats: Lokal Olofström, Himmelsberget

Tid: 08:30 - 11:00

212 - 232

§§219 och 227 omedelbart justerade

Beslutande:

Morgan Bengtsson (S)
Rolf Jönsson (C)
Tommy Holmgren (SD)
Ingeborg Braun (S)
Patrik Krupa (M)

Ersättare för:

Från 08.55

Övriga deltagare

Isac Johansson, sekreterare
Irène Robertsson, kommunchef
Cecilia Tallkvist, HR-chef § 213
Anna Blissing, fastighetssamordnare § 214
Bianca Gustafsson, verksamhetschef Holjebadet § 214
Pasi Perätalo, driftningenjör § 214
Anne Berntsson, entreprenadupphandlare §§ 214-215
Anna Lundholm, kulturchef § 216
Karoline Mattsson, miljösamordnare/landsbygdsutvecklare §§ 217-218
Roger Jönsson, teknisk samordnare infrastruktur §§ 219-220
Mikael Särnevång, inköpsamordnare §§ 221-222
Patrik Gerdovci, planarkitekt §§ 223-228
Oskar Sandberg, planarkitekt §§ 223-228
Öjvind Hatt, samhällsutvecklingschef §§ 228-230

Sekreterare: *Elektronisk underskrift*
Isac Johansson

Ordförande: *Elektronisk underskrift*
Morgan Bengtsson

Justerande: *Elektronisk underskrift*
Tommy Holmgren

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

Ärendelista

- § 212 Godkännande av ärendelista
- § 213 Remissvar: Utbildningsdepartementets remiss
 - Registerkontroll inför antagning till vissa högskoleutbildningar (U2025/01933)
- § 214 Holjebadet information om entreprenad
- § 215 Information om tilldelning ramavtal Vs-arbete underhåll och reparation
- § 216 Information om förstudie Ny kulturmötesplats samt Olofströms fasta kulturplatser
- § 217 Remissvar på avgränsningssamrådet av miljökonsekvensbeskrivningen för åtgärdsprogram för vatten 2027-2033 i Södra Östersjöns vattendistrikt
- § 218 Yttrande för anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap 9 a § miljöbalken
- § 219 Markupplåtelse för elledning - Holje 5:106
- § 220 Kommunstyrelsens svar angående medborgarförslag om sänkt hastighet Ljungrydsvägen
- § 221 Godkännande av förfrågningsunderlag persontransporter
- § 222 Godkännande av förfrågningsunderlag kalkning av sjöar, vattendrag och våtmarker
- § 223 Beslut om granskning - Detaljplan för Olofströms bangård
- § 224 Samrådsyttrande, befintlig bana Älmhult - Olofström
- § 225 Budgetbeslut kopplat till LIS-områden
- § 226 Granskningsyttrande, Översiktsplan Tingsryd
- § 227 Granskningsyttrande, Sydostlänken Olofströms bangård

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum
2025-12-02

- § 228 Granskning detaljplan för Holje 3:63 m.fl.
(Olofströms station)
- § 229 Remissvar till nationell plan för
transportinfrastrukturen 2026-2037,
Olofströms kommun
- § 230 Markförsäljning, del av Holje 6:28
- § 231 Återrapport kolonilotter
- § 232 Val av ledamöter till seniorrådet 2026-2027

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum
2025-12-02

§ 212/2025 Godkännande av ärendelista

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:

Ärendelistan godkänns.

Tommy Holmgren (SD) utses till justerare.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 213/2025

KS 2025/2710

**§ 213/2025 Remissvar: Utbildningsdepartementets remiss -
Registerkontroll inför antagning till vissa högskoleutbildningar
(U2025/01933)**Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta,**

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, föredrar ärendet.

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.

Slutgiltigt beslut skickas till

Utbildningsdepartementet

Kommunstyrelsen

Förvaltningschef P.H

T.f förvaltningschef T.S-M

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 214/2025

KS 2023/43

§ 214/2025 Holjebadet information om entreprenadKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:

ÄTA 19, 26, 60, 61 och 62 godkänns.

Ärendebeskrivning

Anna Blissing, fastighetssamordnare, föredrar ärendet.

Information om investeringprojektet ombyggnad Holjebadet. Avstämning av tidsplan och projektekonomi. Information om mindre förändringar/klargöranden i projektet. Det kommer även att finnas möjlighet att ställa frågor om projektet.

Tjänstemannastyrgruppen föreslår att följande aviserade ÄTA godkänns:

nummer 19, 26, 60, 61 och 62 (belastar investeringsprojektet)

Finansiering

Totalt uppgår tidigare godkända ÄTA till 6 633tkr varav ca 1.930tkr belastar projektbudget för investeringsprojektet.

Föreslagna ÄTA i detta beslut uppgår till 220tkr belastar projektbudget för investeringsprojektet.

Beslutad budget för investeringsprojektet är 28.000tkr. Upparbetade beställningar inklusive ovan föreslagna ÄTA ger en totalkostnad av 26.850tkr för investeringsprojektet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

2025-11-24 Holjebadet ÄTA-sammanställning

Beslutet skickas till

Fastighetssamordnare A.B



Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 215/2025

KS 2024/113

§ 215/2025 Information om tilldelning ramavtal Vs-arbete underhåll och reparation

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:

Informationen tas till dagens protokoll.

Ärendebeskrivning

Anne Berntsson, entreprenadupphandlare, föredrar ärendet.

En ramavtalsupphandling gällande vs-arbete underhåll och reparation har utförts med avtalsstart 1/11-25.

4 anbud inkom och efter anbudsutvärdering kvarstod 3 anbud som uppfyllde ska-kraven.

- Erikssons VVS
- J.Mattssons VVS
- VVS Motören

Anbudet från Carlshamns Rörteam uppfyllde inte kravet gällande motsvarande referensprojekt för kvarboende.

Efter anbudsutvärdering antogs följande entreprenörer.

1. Erikssons VVS 450 kr/tim
2. J.Mattssons VVS 525 kr/tim

Beslutet skickas till

Entreprenadupphandlare A.B

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 216/2025

KS 2024/2738

§ 216/2025 Information om förstudie Ny kulturmötesplats samt Olofströms fasta kulturplatserKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:

Informationen tas till dagens protokoll.

Ärendebeskrivning

Anna Lundholm, kulturchef, föredrar ärendet.

En förstudie genomfördes under perioden 1 oktober 2024 – 31 augusti 2025 för att undersöka möjligheterna att:

- skapa en ny kulturmötesplats vid Bilmuséet på Brocenter, samt
- utveckla arbetet med att synliggöra Olofströms industriella kulturarv.

En projektsamordnare anställdes på 60 % och finansieringen skedde via Regionala utvecklingsfonden. Projektsamordnaren rapporterade till en styrgrupp bestående av: tidigare näringslivschef, näringslivsutvecklare och kulturchef i Olofströms kommun samt kommunikationschef på Volvo Cars

Dialog har även förts med en referensgrupp från lokalt föreningsliv samt regionala kulturarvsaktörer (Blekinge Museum, Region Blekinge, Blekingearkivet).

Yttrande/Bedömning

Förstudien visade att det är sårbart att knyta arbetet till en enskild fysisk mötesplats. I stället behövs:

- samordning mellan de lokala museerna,
- stöd i arbetet med att synliggöra hela det industriella kulturarvet,
- fokus på budskapet snarare än platsen.

Olofströms industrihistoria sträcker sig från järnbrukets grundande 1732, via mekanisering av jordbruk och stenbrytning, till dagens industrisamhälle. Detta breda narrativ kan med fördel lyftas gemensamt.

Förstudien ändrade därmed inriktning från fokus på ett specifikt museum till att identifiera teman, samarbeten och utvecklingsområden.

Exempel på kommande möjligheter och utvecklingsområden

Jubileer och historiska milstolpar

- 1927: Första serietillverkade Volvobilen (Jakob) lanseras – betydelsefullt för både lokala museer och svensk bilproduktion.
- 2032: 300 år sedan bruket grundades.
- 2035: 300 år sedan privilegiebrevet utfärdades.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 216/2025

KS 2024/2738

Möjliga samarbetsområden

- Gemensamt synliggöra Olofströms industrihistoriska roll i samhällsutvecklingen.
- Stärka och synliggöra befintliga kulturmiljöer genom: konceptualisering. Kulturpedagogik, guideutbildningar och gemensam marknadsföring
- Tydligare koppla dåtid – nutid – framtid.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Dessa perspektiv har beaktats genom att:

- synliggöra industriutvecklingen ur ett bredare samhällsperspektiv,
- beakta såväl barns perspektiv och genusperspektiv
- utveckla pedagogik som når fler målgrupper

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Beslutet skickas till

Näringslivsavdelningen K.S.R
Kulturenheten A.L

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 217/2025

KS 2025/2917

§ 217/2025 Remissvar på avgränsningssamrådet av miljökonsekvensbeskrivningen för åtgärdsprogram för vatten 2027-2033 i Södra Östersjöns vattendistriktKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta,**

Olofströms kommun lämnar svar på avgränsningssamrådet av miljökonsekvensbeskrivningen för åtgärdsprogram 2027–2033 i Södra Östersjöns vattendistrikt enligt yttrande nedan.

Ärendebeskrivning

Karoline Mattsson, miljösamordnare/landsbygdsutvecklare, föredrar ärendet.

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.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 217/2025

KS 2025/2917

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

MKB Avgränsningssamråd SÖVD

Slutgiltigt beslut skickas till

Miljösamordnare och landsbygdsutvecklare K.M

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 218/2025

KS 2025/3063

§ 218/2025 Yttrande för anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap 9 a § miljöbalkenKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta,**

Olofströms kommun lämnar svar på yttrande för anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap 9 a § miljöbalken på fastigheterna Holje 5:106 och Baggeboda 1:1 i Olofströms kommun.

Beslutet justeras omedelbart i kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Karoline Mattsson, miljösamordnare/landsbygdsutvecklare, föredrar ärendet.

Länsstyrelsen har fått in en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap 9 a § miljöbalken, på fastigheterna Holje 5:106 och Baggeboda 1:1 i Olofströms kommun. De önskar svar på yttrandet senast 2025-12-09 genom sin e-tjänst "komplettering eller yttrande i ärende". Tänk på att ange ärendets diarienummer 5699-2025.

Eftersom Olofströms kommun står som ägare till en fastighet inom eller i närheten av åtgärdsområdet, eller på annat sätt kan anses berörd av tänkta åtgärd.

Olofströms Kraft AB har inkommit till Länsstyrelsen med en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap 9 a § i miljöbalken. Olofströms Kraft AB planerar att förlägga en ny kabel i sjön Halen som ersätter luftledningarna. Detta innebär en vädersäkring och förstärkning av ledningen som är i behov att bytas ut.

Länsstyrelsen hanterar även ansökan om natureservatsdispens och strandskyddsdispens inom Halens naturreservat, samt har ett pågående 12:6-samråd kopplat till ledningsdragningen. Länsstyrelsen kommer att erbjuda sökanden att pröva frågan om strandskyddsdispens i vattenområde i samband med anmälan om vattenverksamhet. För det västra landområdet kommer det också att behövas ansökas om strandskyddsdispens. Länsstyrelsen undrar därför hur Olofströms kommun ställer sig till att länsstyrelsen hanterar strandskyddsfrågan för detta landområde också i samband med övriga prövningar.

Yttrande/Bedömning

Olofströms kommun ställer sig positiva till att länsstyrelsen hanterar strandskyddsdispensen även på västra landområdet, då det förenklar hanteringen av ärendet och beslutet om endast en tillsynsmyndighet hanterar det inte minst för sökanden. Strandskyddsdispensen från sökanden har dock redan inkommit till kommunen, men ärendet kommer att avslutas i samband med detta beslutet.

Olofströms kommun önskar att Olofströms kraft AB utför arbetet med att förlägga kabeln i vattnet, när djurlivet både ovan och under vattenytan påverkas så lite som möjligt då det finns höga naturvärden i området. Innan arbetet påbörjas behöver Olofströms kommun också genomföra fältbesök tillsammans med Olofströms Kraft för att se i vilken omfattning vegetation och ledinfrastruktur kommer påverkas av arbetet.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 218/2025

KS 2025/3063

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Barnrätts- och jämställdhetsperspektivet bedöms inte påverkas av beslutet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

5699-2025 Anmälan enligt 11 kap 9 a § Miljöbalken om vattenverksamhet, Halen, Olofström kommun

Slutgiltigt beslut skickas till

Miljösamordnare och landsbygdsutvecklare K.M

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 220/2025

KS 2025/2505

§ 220/2025 Kommunstyrelsens svar angående medborgarförslag om sänkt hastighet LjungrydavägenKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta,**

Medborgarförslaget avslås beträffande farthinder på Ljungrydavägen.

Ärendebeskrivning

Roger Jönsson, infrastruktur- och näringslivschef, föredrar ärendet.

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 avslog 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 är 48 km/tim. ÅDT 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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 220/2025

KS 2025/2505

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 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

Slutgiltigt beslut skickas till

Infrastruktur och Näringslivschef R.J



Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 221/2025

KS 2025/3126

§ 221/2025 Godkännande av förfrågningsunderlag persontransporter

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:

Förfrågningsunderlag för persontransporter godkänns.

Ärendebeskrivning

Mikael Särnevång, inköpssamordnare, föredrar ärendet.

Upphandlingsförfarande: Öppet förfarande

Avtalstid: 2026-07-01 – 2031-06-30 med option på 1 år

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Förfrågningsunderlag

Beslutet skickas till

Inköpssamordnare M.S



Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 222/2025

KS 2025/3127

§ 222/2025 Godkännande av förfrågningsunderlag kalkning av sjöar, vattendrag och våtmarker

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:

Förfrågningsunderlag för kalkning av sjöar, vattendrag och våtmarker godkänns.

Ärendebeskrivning

Mikael Särnevång, inköpssamordnare, föredrar ärendet.

Upphandlingsförfarande: Öppet förfarande

Övriga deltagare: Karlshamns kommun och Karlskrona kommun

Avtalstid: 2026-03-01 – 2027-02-28 med option på 1 + 1 + 1 år

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Förfrågningsunderlag

Beslutet skickas till

Inköpssamordnare M.S

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 223/2025

KS 2025/2755

§ 223/2025 Beslut om granskning - Detaljplan för Olofströms bangårdKommunstyrelsens arbetsutskotts 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.

Ärendebeskrivning

Patrik Gerdovci, planarkitekt, föredrar ärendet.

Den 7 december 2021 § 241/2021 gav kommunstyrelsen i uppdrag till samhällsutvecklingsavdelningen att ta fram en ny detaljplan för tågväxling och godshantering längs den tänkta Sydostlänken. Sydostlänken är en planerad järnvägsförbindelse mellan Älmhult och Blekinge kustbana. Trafikverket planerar för att bygga om och bygga till Olofströms bangård för att kunna hantera ökad godstrafik och persontågstrafik. En ny godsbangård planeras i höjd med Holje naturreservat. Syftet med godsbangården är att bland annat avlasta godsbangården i Älmhult.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för järnvägsanläggning med tillhörande bebyggelse och ytor för järnvägsområdets funktion. Ytor avsatta i detaljplan ska utformas på ändamålsenligt sätt så att negativ påverkan på riksintressen i området inte uppstår.

Planförslaget kommer säkerställa ytor för Trafikverkets järnväg och godsbangård. Planförslaget möjliggör även för industriändamål och parkering mellan riksväg 15 och godsbangården.

Inkomna yttranden har sammanställts och besvarats i samrådsredogörelsen.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Planförslaget bedöms inte ha någon större negativ påverkan på barnrätts- och jämställdhetsperspektivet. Den påverkan som planförslaget medför beskrivs i planbeskrivningen.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Plankarta del 1

Plankarta del 2

Planbeskrivning

Samrådsredogörelse

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen yttrande, 2024-11-26 (Länsstyrelsen Blekinge)

Dagvattenutredning (Sweco)

Miljökonsekvensbeskrivning, Olofströms bangård, Sydostlänken (Trafikverket)

PM Bullerutredning, Olofströms bangård, Sydostlänken (Trafikverket)



Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 223/2025

KS 2025/2755

Beslutet skickas till

Samhällsutvecklingschef Ö.H

Planarkitekt P.G, O.S

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 224/2025

KS 2023/1018

§ 224/2025 Samrådsyttrande, befintlig bana Älmhult - OlofströmKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta,**

Olofströms kommun beslutar att avge yttrande i enlighet med förvaltningens förslag nedan.

Ärendebeskrivning

Patrik Gerdovci, planarkitekt, föredrar ärendet.

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



Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 224/2025

KS 2023/1018

Slutgiltigt beslut skickas till

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

Samhällsutvecklingschef Ö.H

Planarkitekt P.G, O.S

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 225/2025

KS 2025/1779

§ 225/2025 Budgetbeslut kopplat till LIS-områdenKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen kommunfullmäktige beslutar,**

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

Ärendebeskrivning

Oskar Sandberg, planarkitekt, föredrar ärendet.

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 utpekat 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, rennärning och fiske. De areella näringarna omfattas, likt tidigare, av undantagsbestämmelser från strandskyddet.

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 225/2025

KS 2025/1779

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

Slutgiltigt beslut skickas till

Samhällsutvecklingschef, Ö.H

Planarkitekt, O.S

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 226/2025

KS 2024/3010

§ 226/2025 Granskningsyttrande, Översiktsplan TingsrydKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta,**

Olofströms kommun avlägger yttrande enligt nedan.

Ärendebeskrivning

Oskar Sandberg, planarkitekt, föredrar ärendet.

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)

Slutgiltigt beslut skickas till

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

Planarkitekt O.S

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 228/2025

KS 2021/3057

§ 228/2025 Granskning detaljplan för Holje 3:63 m.fl. (Olofströms station)Kommunstyrelsens arbetsutskotts 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.

Ärendebeskrivning

Oskar Sandberg, planarkitekt, föredrar ärendet.

Kommunstyrelsen beslutade att uppdra samhällsutvecklingsavdelningen att upprätta detaljplan för det aktuella området vid sammanträdet 2021-12-07 § 244. Detaljplanen är en del av projektet sydostlänken som avser järnväg mellan Älmhult-Olofström-Karlshamn. Att detaljplaneförutsättningarna stämmer överens med järnvägsplan för sydostlänken är en förutsättning för att järnvägsplanen ska kunna antas.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för utbyggnad av stationsområde sam möjliggöra för övertagande av järnvägsspår.

Detaljplanen var utsänd på samråd under tiden 28 maj till och med 19 juni 2025. Under den tiden var det möjligt för berörda att lämna synpunkter. Detaljplaneförslagets utformning är samordnad med järnvägsplaneförslaget och har bearbetats efter inkomna synpunkter samt för att stämma överens med järnvägsplaneförslaget granskningsutformande.

Yttrande/Bedömning

Under samrådet inkom 14 instanser med svar. Samtliga yttranden har sammanfattats och bemötts i samrådsredogörelsen.

Finansiering

Ett förverkligande av detaljplanen kommer medföra kostnader för utbyggnad och driftkostnader av allmänplats. Granskning av detaljplan kommer inte innebära kostnader utanför budget.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Behandlas inom arbete med detaljplan.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Plankarta och planbeskrivning

Samrådsredogörelse

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsens yttrande

Strukturplan och utkast på utformningsalternativ

Parkeringsutredning och dagvattenutredning

PM kapacitetsberäkning korsningar vid Olofströms station

Översiktlig miljöteknisk markundersökning

Beslutet skickas till

Planarkitekt O.S

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

§ 229/2025 Remissvar till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, Olofströms kommunKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta,**

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, samhällsutvecklingschef, föredrar ärendet.

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

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.

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

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. 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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

1.5 Historiskt och geografiskt perspektiv

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

I den nya förordningen betonas särskilt:

- att militära och civila behov ska planeras parallellt,
- 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 Skandinavien 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 hamnar. 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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

Italien.

- Baltic–Adriatic Corridor: Genom hamnarna i Karlshamn och Karlskrona finns direkt 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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

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 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 järnvägs-länken 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).

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

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 europeiska 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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

koppling till Sydostlänken. Det möjliggör EU-medfinansiering inom Connecting Europe Facility (CEF), både genom den civila transportdelen och Military Mobility.

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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

4.2 Dual Mobility – principer och mål

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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

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

- 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 infrastrukturdirektiv (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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

energiförsörjningen.

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

EU:s Dual Mobility-strategi.

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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

Deras genomförande är därför inte en regional prioritering, utan en nationell säkerhetsinvestering och en del av Europas gemensamma arkitektur för fred, beredskap och 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. Energieresiliens: Elektrifierade och interoperabla banor möjliggör övergång till fossilfri

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

energi och minskar beroendet av importerade bränslen.

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 slutna 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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

stärker möjligheten till samfinansiering via Connecting Europe Facility (CEF) och InvestEU.

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, resiliens 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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

uttryckligen fastslå att Sydostlänken och Blekinge kustbana ska ingå i planens prioriterade projektportfölj.

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 finansieringsspar 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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

hållbarhet.

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 klimatresiliens 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 kapacitetsuppbyggnad, 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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

Därigenom kan Sverige:

- 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, resiliënt 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.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 229/2025

KS 2025/2655

Deras genomförande stärker förmågan till snabb mobilisering, robust försörjning och effektiv civil-militär samverkan, i linje med såväl EU:s som Natos prioriteringar.

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

Slutgiltigt beslut 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)

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 230/2025

KS 2025/2293

§ 230/2025 Markförsäljning, del av Holje 6:28Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen 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, föredrar ärendet.

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 231/2025

KS 2023/1949

§ 231/2025 Återrapport kolonilotterKommunstyrelsens arbetsutskotts beslut:**Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta,**

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

Slutgiltigt beslut skickas till

Kommunchef I.R

Plan & Bygg

Kommunstyrelsens arbetsutskott

KSAU § 232/2025

KS 2025/3139

§ 232/2025 Val av ledamöter till seniorrådet 2026-2027Kommunstyrelsens arbetsutskotts 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

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutsmandat att välja representanter till Olofströms kommuns seniorråd.

Representanterna är invalda på en mandatperiod som sträcker sig över två kalenderår. När mandatperioden tar slut väljs representanterna på nytt eller ersätts med andra representanter.

Finansiering

Inom befintlig budget.

Barnrätts- och jämställdhetsperspektiv

Barnrätts- och/eller jämställdhetsperspektiven anses ej direkt påverkas av beslutet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Beslutet skickas till

Sekreterare seniorrådet som delger valda C.T

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: ISAC JOHANSSON
ORGANISATION: Olofström KS au
TID: 2025-12-03 13:03:43 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _05814ffdb25cefa1d08de8f4cadf04fc40



NAMN: TOMMY HOLMGREN
ORGANISATION: Olofström KS au
TID: 2025-12-03 13:39:53 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _081a19068619faa97aee7fdac2c911b7a1



NAMN: MORGAN INGOLF BENGTSSON
ORGANISATION: Olofström KS au
TID: 2025-12-03 18:38:35 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _09dce428b7c6045acc077c0f52db91cfd4



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2025-12-03 18:38:41 +01:00
Ref: 277332SE
www.comfact.se



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