

Regionfullmäktige

Tid: 2026-10-06 kl:09:00

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

- 1 Öppnande
- 2 Upprop och val av protokollsjusterare
- 3 Fastställande av dagordning
- 4 Utdelning av hållbarhetspris 2026

Interpellationer och frågor

- | | | |
|---|---|-----------|
| 5 | Interpellation 1 - Hur kan sjukvården och skolan samverka bättre för att hjälpa hemmakämparna | 2026/2191 |
| 6 | Interpellation 2 - Arbetssituationen på IVA | 2026/2079 |
| 7 | Interpellation 3 - Hur ska vår region skapa ett jämlikt logopedstöd för barn och ungdomar med utvecklingsrelaterad språkstörning (DLD)? | 2026/3307 |
| 8 | Interpellation 4 - När blir den nya vårdcentralen i Skillingaryd verklighet? | 2026/3869 |
| 9 | Frågor regionfullmäktige 2026 | 2026/103 |

Ärenden

- | | | |
|----|--|-----------|
| 10 | Regional transportplan 2026-2037 | 2025/1031 |
| 11 | Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar | 2025/1508 |
| 12 | Motion – Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård | 2025/1950 |
| 13 | Motion – Subventionera vaccination mot bältros | 2026/1631 |
| 14 | Arbetsordning Kommunalt forum | 2026/2607 |
| 15 | Förändrad organisationsform för Smålands Turism AB | 2026/3343 |
| 16 | Sammanträdesplan 2027 Regionfullmäktige | 2026/2402 |

Regionfullmäktige

Tid: 2026-10-06 kl:09:00

Valärenden

17	Val efter avsägelse	2026/2204
18	Val efter avsägelse	2026/2294
19	Val efter avsägelse	2026/2294
20	Val efter avsägelse	2026/2294
21	Val efter avsägelse	2026/2294

Inkomna motioner

22	Motion - Färdtjänst med frihets känsla	2026/3291
----	--	-----------

Anmälningssärenden

23	Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier	2026/365
24	Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument	2026/910
25	Ny ersättare för ledamot i regionfullmäktige	2026/1795
26	Ny ledamot och ersättare för ledamot i regionfullmäktige	2026/2294
27	Redovisning av partistöd 2025	2026/599
28	Protokoll demokratiberedningen 2026-09-03	

Avslutning

29	Avslutning	
----	------------	--



2026 -05- 26

Rgl 2026/2191

Till Thomas Gustafsson,
Ordförande
Nämnden för Folkhälsa- och sjukvård



Hur kan sjukvården och skolan samverka bättre för att hjälpa hemmakämparna

Sedan pandemin har antalet barn som är frånvarande i skolan mer än dubblerats. Problematik med ångest, oro och brist på anpassningar är vanliga anledningar till att barn inte klarar av att gå till skolan. Barn med NPF-diagnoser är överrepresenterade bland de som inte klarar av att gå till skolan. De kan ofta ha svårigheter i det sociala samspelet som ställer till det för dem i sina kompisrelationer. Barn med NPF-diagnoser mår generellt sämre än andra barn och utvecklar dessutom högre suicidrisk.

Att bli sittande hemma istället för att vara i skolan blir långsiktigt förödande för barnets hälsa. Det kan skapa stark ensamhet och en känsla av att inte duga. Dessutom går barnet miste om viktiga delar i sin utbildning vilket är oacceptabelt då alla barn har rätt till utbildning enligt barnkonventionen. Det blir svårare att ta sig ur den uppkomna situationen ju längre tiden går. Barnet förlorar massor av tid och problem uppstår både med att nå målen i skolan och med det egna välmåendet. Därför behöver sjukvården och skolan förbättra sin samverkan kring hemmakämparna.

Frånvaro från skolan påverkar även fritiden då barnet ofta förlorar kompisar och blir ensamma. Barnets självkänsla sjunker när misslyckanden staplas på varandra. I det läget måste fokus vara att hjälpa barnet att lyckas ta sig ur sin isolering här kan sjukvården faktiskt spela en avgörande roll genom att erbjuda anpassade gruppaktiviteter, beteendeträning och andra stödinsatser. Det är viktigt att sjukvården och skolan har en gemensam plan och målbild för varje barn som inte klarar av att gå i skolan på grund av sitt mående eller funktionsnedsättning. Allt för ofta idag så erbjuder BUP skolan inget annat än medicinerade ungar och pekpinnar. Det är inte så bra samverkan fungerar.

För att verkligen hjälpa barnet tillbaka till skolan behövs en utarbetad och samordnad plan mellan BUP, skolans elevvårdsteam, habiliteringen med flera för att stärka barnet och fokus ska i första hand vara på hur man kan förbättra barnets mående och hur samordnade insatser kan bryta isolering samt tillgodose elevens behov.

Arbete med struktur, tydlighet och kommunikation är avgörande. NPF-anpassning av klassrum är en framgångsfaktor inte gagnar bara de barn med diagnoser utan erfarenheten visar att det gagnar alla barn. Här bör BUP exempelvis kunna erbjuda stöd till skolor som inte själva veta hur man NPF-anpassar på ett bra sätt.

Att barn inte klarar av att gå till skolan är inte bara skolans ansvar – det ansvaret och uppdraget faller lika mycket på sjukvården och vilka insatser som erbjuds från regionen är en avgörande faktor för framgång.

Med anledning av ovanstående ställs följande interpellationsfrågor:

Hur kan BUPs och barn- och ungdomshälsans uppdrag utvecklas så att de tillsammans i samverkan med skolan blir en möjliggörare för att fler barn ska klara av att gå till skolan?

Anna-Karin Ramnemo

Vänsterpartiet



2026 -05- 15

Rgt 2026/2079

Till Thomas Gustafsson,
Ordförande
Nämnden för Folkhälsa- och sjukvård



Arbetssituationen på IVA är ohållbar – vad tänker ni göra åt det?

För två år sedan avskaffades "Tidvärderad natt" på IVA. Redan då höjdes kritiska röster från personalföreträdare som skickade in ett öppet brev med sina synpunkter. Dessutom skrev undertecknad en interpellation som ifrågasatte klokskapen i beslutet. Många av de farhågor som personalföreträdarna lyfte fram har tyvärr så här två år senare blivit verklighet.

I en ny skrivelse från personalföreträdare på IVA i Eksjö och Jönköping framkommer att hälften i personalgruppen gett uttryck för att de funderar på att säga upp sig. Några har redan slutat och andra har gått ner i arbetstid för att få adekvat återhämtning. Dessutom skriver personalföreträdarna att behovet av dyr hyrbemanning ökat vilket så klart är ett dråpslag mot kontinuitet och långsiktighet.

Intensivvården är en väldigt viktig del av sjukvården och det är både nödvändigt och oroväckande ta del av personalföreträdarnas skrivelse. Dels för att den så tydligt lyfter fram stora brister i deras arbetssituation. Men också för att den så tydligt är riktad till politiken för att det annars finns en upplevelse av att budskapet filtreras bort. Det säger alltså även något om att politiken behöver bli bättre på att lyssna även på den personal som befinner sig långt från korridorerna i Regionens hus.

Det är tydligt att nya bättre arbetstidsmodeller eller arbetstidsförkortning efterfrågas och ses som helt nödvändiga. Det är något som jag helt håller med om.

Från skrivelsen:

"Ett stort antal undersköterskor och intensivvårdssjuksköterskor har lämnat sin anställning på intensivvårdsavdelningarna på grund av svårigheten att få en bra balans mellan arbete och fritid med rådande arbetsvillkor. Fler än hälften av undersköterskorna och intensivvårdssjuksköterskorna har tankar på att avsluta sin anställning inom intensivvården. Därutöver väntar inom det närmaste flertalet pensionsavgångar. Resultatet av det stora antalet uppsägningar har genererat en ökad arbetsbörda för de som arbetar kvar på intensivvårdsavdelningarna. Nyligen inskolad personal saknar erfarna kollegor som stöd och arbetsbelastningen på de erfarna som är kvar blir hög.

Allt detta på endast två års tid. Två tidigare attraktiva och lättrekryterade intensivvårdsavdelningar som nu kämpar med att behålla och rekrytera vårdpersonal med rätt specialistkompetens och att bemanna dygnets alla timmar med tillräckligt mycket personal."

Med anledning av ovanstående ställs följande interpellationsfrågor:

Vad tänker ni konkret göra för att förbättra arbetssituationen på intensivvårdsavdelningarna?

Mikael Ekvall
Vänsterpartiet

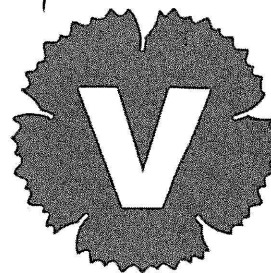
2026 -08- 21

RJ 2026/3302

Vänsterpartiet
Jönköpings län

INTERPELLATION

2026-08-16



Till Thomas Gustafsson

Ordförande i nämnden för folkhälsa och sjukvård

Hur ska vår region skapa ett jämlikt logopedstöd för barn och ungdomar med utvecklingsrelaterad språkstörning (DLD)?

Vänsterpartiet har under ett flertal år försökt uppmärksamma den problematiska situationen för barn med utvecklingsrelaterad språkstörning (Developmental Language Disorder, DLD) i Region Jönköpings län. Detta har skett genom debattinlägg, interpellation samt en gemensam motion med Liberalerna.

Även logopedernas fackliga organisation, Logopedförbundet, har varit mycket aktiva och generösa med information om de arbetsvillkor som deras medlemmar verkar under. Upprepade gånger har man slagit larm om resursbrist, bristande samordning och luckor i lagstiftningen.

Även om förbättringsinitiativ tagits på såväl nationell som lokal nivå, kan det konstateras att gruppen barn med DLD - som beräknas uppgå till 7-8 procent av alla barn i förskola och grundskola - är märkligt frånvarande i den allmänna debatten om stödbehov i förskola och skola. Logopeder är således alltjämt inte obligatoriska medlemmar i elevvårdsteamerna och endast 5 av våra 13 kommuner i Region Jönköpings län har egna logopeder.

En landsomfattande kartläggning, utförd av Nationellt system för kunskapsstyrning (2025) slår fast att det alltjämt finns allvarliga brister vad gäller logopedstödet utformning. Detta är anmärkningsvärt, då barn med DLD har en ökad risk för utanförskap och psykisk ohälsa. Bl.a. saknas i stor utsträckning logopeder i de team som utreder beteende- och utvecklingsrelaterade tillstånd inom barn- och ungdomspsykiatri (BUP). Detta innebär risk för underdiagnostisering och sämre insatser.

Undertecknad har i kontakter med styrelsen för Logopedförbundet i Jönköpings län fått erfara, att det även i vår region finns en stark oro för bristfällig logopedisk kompetens inom barn- och ungdomspsykiatri. Man slår i mailväxling bl.a. fast: *"Det lyfts också från våra medlemmar som mycket problematiskt att det inte finns någon logoped på Barn- och ungdomspsykiatri. Där tillhör många skolbarn med familjer som är i stort behov av logopedkontakt för att få stöd med kommunikation/språk/tal/ätande/sväljning. Många barn som varit på Barn- och ungdomshabiliteringen under förskoleåren förflyttas till BUP i skolåldern men står då helt plötsligt utan logopedkontakt."*

På uppdrag av Strategigrupp barn-och unga har en arbetsgrupp tillsatts, som ska ta fram förslag till olika förbättringsåtgärder vad gäller samordning och utformning av logopedstöd i vårt län. Frågan är om detta även innefattar förbättrad samverkan med BUP, inklusive framtagande av underlag för förstärkt logoped-kompetens?

Frågor som ställs:

Vilken plan har den politiska ledningen för att barn-och ungdomar med DLD i vår region ska få rätt insatser för sin problematik, så att framtida allvarliga problem kan förebyggas?

Är den politiska ledningen beredd att ställa sig bakom en personell förstärkning med logopedkompetens inom barn-och ungdomspsykiatri?

2026-08-16



Bengt-Ove Eriksson

Ledamot i regionfullmäktige för Vänsterpartiet

Interpellation ställd till Regionstyrelsens ordförande

När blir den nya vårdcentralen i Skillingaryd verklighet?

Behovet av en ny vårdcentral i Skillingaryd har varit känt under lång tid. Region Jönköpings län har beslutat om inriktningen att bygga en ny vårdcentral (RJL2024/2975) och har tillsammans med Vaggeryds kommun arbetat med de förutsättningar som krävs för byggnationen.

Regionen har tidigare kommunicerat målsättningen att den nya vårdcentralen skulle kunna stå färdig under 2027.

För invånarna i Skillingaryd med omnejd är vårdcentralen en viktig del av den nära vården. Ändamålsenliga lokaler är också betydelsefulla för arbetsmiljön, möjligheten att utveckla verksamheten och för att kunna rekrytera och behålla personal.

Nu behövs tydlighet. När inriktningen är beslutad och behovet är väl dokumenterat måste projektet gå vidare från planering till genomförande.

Mot denna bakgrund vill jag fråga ansvarigt regionråd:

1. Var befinner sig projektet med den nya vårdcentralen i Skillingaryd i dag?
2. Vilka beslut eller andra åtgärder återstår innan byggnationen kan påbörjas?
3. När kommer nästa politiska beslut om vårdcentralen att fattas?
4. Vilken tidplan gäller i dag för projektering, rivning, byggstart och färdigställande?
5. Är målsättningen fortfarande att den nya vårdcentralen ska stå färdig under 2027? Om inte, när bedöms den kunna tas i bruk?
6. Vad har orsakat förseningen?



Raymond Pettersson (C)
2026-09-21

§ 177**Regional transportplan 2026-2037**

Diarienummer: RJL 2025/1031

Beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Förslag till beslut

Tommie Ekered (M) yrkar för Samverkan Region Jönköpings län bifall till förslaget från Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö om att föreslå regionfullmäktige fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Monica Samuelsson (KD) yrkar för Kristdemokraterna bifall till nämndens förslag.

Håkan Karlsson Nyborg (SD) yrkar för Sverigedemokraterna bifall till nämndens förslag.

Per Eriksson (C) yrkar för Centerpartiet till nämndens förslag.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2026-09-08 § 123
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2026-09-04 § 100

Sammanträdesdatum
2026-09-22

- Tjänsteskrivelse 2026-08-31
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till
Regionfullmäktige

§ 123

Regional transportplan 2026-2037

Diarienummer: RJL 2025/1031

Beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige

- fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Förslag till beslut

Arnold Carlzon (KD) och Leif Andersson (C) yrkar bifall till föreliggande förslag om att fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Per Svenberg (S) yrkar för Samverkan Region Jönköpings län bifall till föreliggande förslag.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2026-09-04 § 100
- Tjänsteskrivelse 2026-08-31
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037

- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till
Regionstyrelsen

2026-09-04

§ 100**Regional transportplan 2026-2037**

Diarienummer: RJL 2025/1031

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tjänsteskrivelse för fastställande av Regional transportplan 2026 - 2037

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige

- fastställa Regional transportplan 2026-2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Ärendebeskrivning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2026–2037 och den ekonomiska ramen för denna period är 2 425 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats.

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

Fördelningen av medel visas i tabellen nedan. Mest pengar avsätts för större järnvägsinvesteringar och väginvesteringar, 863 respektive 681 miljoner kronor. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt som Rv 27 förbi Bor och järnvägssatsningarna Nässjö-Eksjö och Tretågsstation Forserum. Gång- och

cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner, 515 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter, 155 miljoner kronor. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser, 151 miljoner kronor. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar, 60 miljoner kronor.

Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör fler fossilfria resor och transporter. Genom byggandet av fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan. Vid framtagandet av den regionala transportplanen har hög måluppfyllelse och stora nyttor, kontinuitet och en fördelning av insatser mellan trafikslag och insatser i länet varit vägledande vid prioritering av åtgärder.

Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och
samhällsbyggnad

Regional transportplan

Jönköpings län 2026–2037



Tillsammans för ett bra liv för alla.

Fastställd av Regionfullmäktige oktober 2026

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

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

Förord

Den regionala planen utgör ett samlat och långsiktigt ställningstagande för hur vårt län ska utvecklas och stärkas under kommande planperiod. Med utgångspunkt i länets särskilda förutsättningar, behov och möjligheter har prioriteringar gjorts som syftar till att skapa hållbar tillväxt, ökad tillgänglighet och goda livsvillkor i hela länet.

Länet präglas av starka näringslivsstrukturer, ett strategiskt geografiskt läge och en tydlig vilja till samverkan mellan kommuner, region, statliga aktörer och näringsliv. Denna plan tar fasta på dessa styrkor och omsätter dem i konkreta prioriteringar som bidrar till ett robust, konkurrenskraftigt och sammanhållet transportsystem. Genom att fokusera resurserna till åtgärder med störst nytta skapas förutsättningar för både regional utveckling och nationell funktionalitet.

Planen speglar ett ansvarstagande för såväl dagens som morgondagens behov. Den bygger på avvägningar mellan tillväxt, tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljöhänsyn, där investeringar och åtgärder bidrar till ett mer effektivt och hållbart samhälle. Särskild vikt har lagts vid att stärka kopplingarna inom länet och till omvärlden, vilket är avgörande för arbetsmarknaden, företagens konkurrenskraft och invånarnas vardag.

Genom denna regionala plan vill vi tydligt visa att länet tar ett aktivt ansvar för sin utveckling och är en konstruktiv part i det nationella planeringsarbetet. Planen är ett uttryck för gemensamma ambitioner och ett långsiktigt engagemang för att stärka länets attraktionskraft, bidra till Sveriges utveckling och skapa goda förutsättningar för kommande generationer.

Tommie Ekered

*Ordförande i nämnd för trafik,
infrastruktur och miljö*

Ordlista

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mötesseparerad väg: Väg där mötande trafik skiljs åt med en fysisk barriär, oftast ett mitträcke, för att öka trafiksäkerheten.

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

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

Samlad effektbedömning (SEB): Effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärdspaket skulle få om den genomförs.

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

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

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

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

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

Innehåll

Sammanfattning	9	Sammanfattning av konsekvensbeskrivning	55
Investeringar 2026–2037	11	Utgångspunkter	55
Geografisk fördelning	12	Fokusområden	58
Planering av transportinfrastruktur	15	Sammanfattning av bedömda konsekvenser	60
Planernas innehåll och uppbyggnad	16	Sammanfattande bedömning: Klimat	61
Rullande planering	17	Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet	63
Roller	17	Sammanfattande bedömning: Landskap	65
Tidplan och process för planering	18	Sammanfattande bedömning: Resurshushållning	67
Förändrat omvärldsläge	20	Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling	69
Mål och strategier med stor påverkan	21	Beslutad plan	73
Regionala mål och strategier	22	Prioriteringar	73
Ekonomiska förutsättningar	24	Investeringar 2026–2037	75
Länets förutsättningar och behov	27	Järnväg	76
Övergripande beskrivning av länet	27	Större väginnsatser	79
Länets transportsystem	30	Gång- och cykelinvesteringar	83
Länets järnvägsnät	32	Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet	86
Länets vägnät	36	Kollektivtrafikåtgärder	87
Länets kollektivtrafik	39	Bidrag	89
Länets statliga gång- och cykelvägnät	40	Regionala utredningsbehov	90
Flyg i länet	41	Genomförande av regional transportplan	92
Alternativ	43	Uppföljning av planens genomförande	95
Alternativa inriktningar	43	Investeringsåtgärder i nationell plan	96
Bundna objekt i gällande transportplan	44	Större investeringsåtgärder i våra grannlän	98
Balans i åtgärder	46		
Insatser för lokalt liv	48		
Satsningar i stråk	50		
Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier	52		



Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar perioden 2026–2037 och har en ekonomisk ram på 2 425 miljoner kronor. Ram för regional plan avser summan som regeringens fastställelsebeslut ger (2 270 miljoner kronor) justerad utifrån tidigare upparbetning av plan gjord av Trafikverket. Planen prioriterar åtgärder vars sammanlagda uppskattade kostnad ryms inom denna ram.

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

Åtgärderna i planen består av en kombination av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där medel har avsatts, men de specifika insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i diagram 1 på sida 10 och tabell 1 på sida 11. Störst andel medel avsätts för järnväg och större väginsat-

ser. Här ingår bland annat namngivna objekt på riksväg 27 förbi Bor och Ulås–Bredasten samt elektrifiering av järnvägen Nässjö–Eksjö och tretågsstation i Forserum på Jönköpingsbanan. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än i tidigare planer och i åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder innehåller bland annat medel för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar.

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

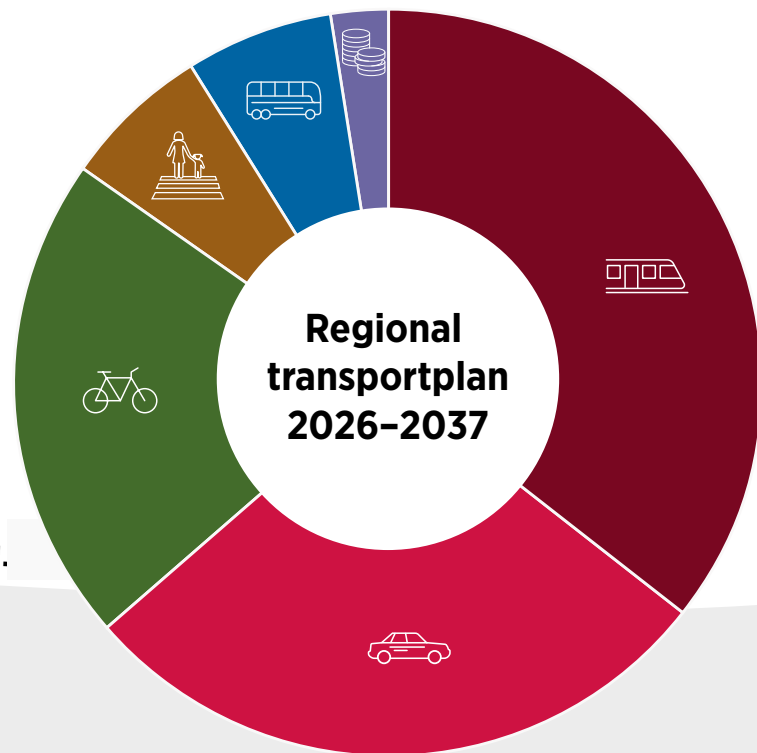


Diagram 1.

Järnväg

- **Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö-Eksjö** möjliggör ett mer effektivt nyttjande av JLT:s nya tågflotta.
- **Tretågsstation Forserum** skapar ökad kapaciteten på Jönköpingsbanan och möjliggöra kortare restid för persontrafiken, styv tidtabell och utökad godstrafik.
- **Upprustningsåtgärder på Vetlanda-banan** förbättrar restiderna mellan Vetlanda-Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan. Åtgärderna inkluderar korsningsåtgärder, plattformsåtgärder samt eventuellt mötesspår.
- **Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö**, som möjliggör bättre trafikerings av både persontrafik och gods.
- **Pott för plattformsåtgärder** på järnväg i både befintliga lägen och i nya lägen, på sträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö och Jönköpingsbanan.

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

Kollektivtrafikåtgärder

- **76 mnkr avsätts för kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg.**
- **75 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder för kommunala kollektivtrafikåtgärder.**

Gång- och cykelväg

- **245 mnkr avsätts för gång- och cykelväg längs statlig väg** mellan Habo-Furusjö, Tenhult-Huskvarna, Hillerstorp-Gnosjö, inklusive en pott på 80 mnkr för punktinsatser för gång-och cykel längs statlig väg.
- **270 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder inom kommunalt vägnät.**

Trafiksäkerhet och framkomlighet

- **155 mnkr avsätts för åtgärder som höjer trafiksäkerhet och framkomlighet på länets regionala vägnät.** Detta förbättrar boendemiljöer i mindre tätorter och ökar säkerheten på mer trafikerade vägar.

Bidrag

- **60 mnkr avsätts för investeringsbidrag till enskilda vägar.** Bidraget stöttar insatser som stärker länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

Investeringar 2026-2037

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

Åtgärder	Total kostnad för objekt	År 1-3	År 4-6	År 7-12	Summa
Järnväg	-	247	212	404	863
Nässjö-Eksjö, elektrifiering	239	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	0	30	158	188
Nässjö-Vetlanda, stråkpott	-	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	49	31	56	136
Större väginsatser	-	267	153	261	681
Rv 27 Förbi Bor	376	257	0	0	257
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp ¹	390	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd ¹	179	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	-	95	153	267	515
Längs statlig väg		20	88	137	245
- Furusjö-Dungen	36	15	0	0	15
- Tenhult-Huskvarna	70	0	63	0	63
- Gnosjö-Hillerstorp	96	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	75	65	130	270
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	39	39	77	155
Kollektivtrafikåtgärder	-	26	33	92	151
Längs statlig väg	-	13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-	13	16	46	75
Bidrag	-	15	15	30	60
Enskilda vägar	-	15	15	30	60
Summa	-	689	605	1131	2 425

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

Geografisk fördelning

Kartan visar var i Jönköpings län de namngivna objekten i Nationell transportplan är lokaliserade.



Järnväg

- 1. Tretågsstation Forserum
- 2. Nässjö-Eksjö, elektrifiering
- 3. Nässjö-Vetlanda, stråkpott
- 4. Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö



Större väginnsatser

- 5. Rv 27 Förbi Bor
- 6. Rv 27 Ulås-Bredasten
- 7. Lv 842 Förbi Tenhult
- 8. Rv 27 Bredaryd-Anderstorp
- 9. Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd



Gång- och cykelväg

- 10. Furusjö-Dungen
- 11. Tenhult-Huskvarna
- 12. Gnosjö-Hillerstorp



Nationella objekt

- Väg
- 13. Rv 26 Mullsjö-Slättäng,
 - 14. Rv 26 Hedenstorp-Månseryd
 - 15. Rv 40 Förbi Eksjö
 - 16. E4 Trafikplats Ljungarum
 - 17. Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp (ny)
 - 18. E4 Trafikplats Ekhamnen (ny)
 - 19. Rv 40 Ulricehamn-Jönköping (ny)
- Järnväg
- 20. Värnamo-Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

- Järnväg
- Väg
- Kommunhuvudorter



Planering av transportinfrastruktur

Transportinfrastruktur är en grundförutsättning för ett välfungerande och långsiktigt hållbart samhälle. Den påverkar invånarnas vardag, näringslivets konkurrenskraft och regionens långsiktiga attraktivitet.

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

Uppdelningen möjliggör att både tillgodose nationella behov och sätta en regional prägel på planeringen av transportinfrastruktur.



Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella planen upprättas av Trafikverket och beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas.



Regional plan för transportinfrastruktur

Den regionala planen, även kallad länsplan, upprättas av regionen och fokuserar på lokala och regionala behov och prioriteringar.

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

Planernas innehåll och uppbyggnad

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

Nationell plan för transportinfrastruktur

Innehåll

- Drift, underhåll och riktade miljöåtgärder i det statliga vägnätet.
- Investeringar och trimningsåtgärder på statlig järnväg och nationella stamvägar (E4, riksväg 40 och riksväg 26 i Jönköpings län).
- Investeringar i sjöfart, till exempel farleder och slussar.
- Statlig samfinansiering till regionala transportplaner.

Den nationella planen innehåller dels en budget för att vidmakthålla befintlig väg- och järnvägsinfrastruktur, dels en budget för att genomföra nya investeringar.

Större investeringsåtgärder, som beräknas kosta 150 mnkr eller mer, listas som namngivna objekt. Dessa åtgärder kräver ett omfattande beslutsunderlag i form av samlade effektbedömningar (SEB). Mindre trimningsåtgärder hanteras i form av åtgärdsområden som prioriteras löpande av Trafikverket.

Regional plan för transportinfrastruktur

Innehåll

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

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

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

Mindre åtgärder hanteras i form av olika åtgärdsområden, som exempelvis åtgärder för kollektivtrafik eller trafiksäkerhet och framkomlighet. Dessa prioriteras löpande av Trafikverket utifrån underlag från och i dialog med regionen och kommuner.

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

Rullande planering

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

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

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

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

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

Roller

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

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag.
- Tar fram förslag till proposition.
- Beslutar om direktiv.
- Beslutat om slutligt innehåll i nationell plan.

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition.
- Beslutar ekonomiska ramar för nationell plan och regionala planer.

Trafikverket

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

Länsplaneupprättare (regionerna)

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

Tidplan och process för planering

Uppdraget att ta fram en regional transportplan för 2026–2037 kom i direktivet den 20 mars 2025 och därefter påbörjades arbetet med att ta fram ett remissförslag av regional transportplan som remitterades och skickades in till departementet 20 januari 2026.

I maj 2026 fastställde regeringen innehållet i nationell plan och beslutade om slutliga ekonomiska ramar för de regionala planerna. Region Jönköpings län har fastställt innehållet i Regional transportplan i oktober 2026.

Parallellt med framtagandet av planen togs en miljökonsekvensbeskrivningen fram. Efter fastställandet av nationell transportplan och förändrade förutsättningar har och miljökonsekvensbeskrivningen och de alternativ som där presenterades inte omarbetats.

Planeringen av transportinfrastruktur är en strukturerad process som ger flera aktörer möjlighet att påverka. Nedan redogörs för arbetet med framtagandet av den regionala transportplanen.

Region Jönköpings län

Nedan beskrivs de forum som har använts för politiska beslut i arbetet med den regionala transportinfrastrukturplanen i Region Jönköpings län.

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

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

Regionstyrelsen beslutade att skicka det remitterade förslaget på regional transportplan till departementet.

Regionfullmäktige fastställde innehållet i den regionala transportplanen.

Förankring

Förankring har skett löpande genom dialog med länets kommuner och Trafikverket i olika nätverk och forum. Utgångspunkten var att använda redan existerande forum.

En **politisk referensgrupp** skapades för att ha ett forum för politisk dialog och förankring med kommunerna, med syfte att skapa samsyn kring prioriteringar i den nationella planen och innehållet i den regionala transportplanen. Den politiska referensgruppen bestod av regionstyrelsens ordförande, TIM-nämndens presidium och ordförandena i länets 13 kommunstyrelser.

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

Regionalt infrastrukturnätverk, bestående av tjänstepersoner från länets kommuner, Länsstyrelsen och Trafikverket, träffades kontinuerligt.

Länsmötet informerades löpande. Det består av kommunchefen från länets kommuner, regiondirektören, den regionala utvecklingsdirektören samt representanter från Länsstyrelsen och högskolan.

Trafikverket Sydöstra regionen och Region Jönköpings län träffas för dialogmöte två gånger per år. Därutöver träffas tjänstepersoner från båda organisationerna löpande.

Trafikverkets planering och arbete

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

Utreda brister i transportsystemet

Den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder inleds med att definiera och prioritera brister för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS analyserar olika lösningar för att möta transportbehovet på ett hållbart sätt. Studien tar hänsyn till alla trafikslag och provar möjliga åtgärder stegvis, enligt fyrstegsprincipen.

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

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi för att säkerställa god resurshållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Transportplanerna som Trafikverket tar fram fokuserar främst på steg 3 och 4, där större insatser och investeringar i infrastruktur sker. Vissa delar av transportsystemet ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde och ingår därför inte i transportinfrastrukturplanerna.

Vill du veta mer?

Läs mer här: [Fyrstegsprincipen](#).



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

Genomföra åtgärder

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

Trafikverket ansvarar för projektledning, medan själva arbetet upphandlas och utförs av konsulter och entreprenadföretag.

Tiden från beställning till färdigställande kan variera mellan två och tio år, beroende på projektets storlek och komplexitet.

Planskede

Många åtgärder kräver planläggning enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg, så kallade väg- och järnvägsplaner.

Den lagstyrda planläggningen utreder var och hur vägen eller järnvägen ska byggas för att minimera intrång, kostnader och olägenheter, samtidigt som olika samhällsintressen beaktas.

Om åtgärden bedöms ha en betydande miljöpåverkan genomförs en miljöbedömning enligt Miljöbalken.

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

Bygghandlingsskede

I detta skede tas tekniska beskrivningar fram som specificerar krav på vägens eller järnvägens funktion. Bygghandlingarna fungerar som underlag för byggarbetet och inkluderar krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede

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

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

Förändrat omvärldsläge

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

Samtidigt pågår flera stora omställningar i samhället som påverkar hur transportsystemet används och vilka krav som ställs på det. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Ett förändrat klimat och dess konsekvenser medför att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska och att infrastrukturen behöver anpassas för att klara ökade påfrestningar.

Ett förändrat säkerhetspolitiskt läge och Sveriges medlemskap i Nato är andra faktorer som har stor påverkan på de krav transportinfrastrukturen måste svara mot. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid kriser och höjd beredskap.

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

Mål och strategier med stor påverkan

Nationella mål och strategier

Sveriges transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Utöver detta har riksdagen beslutat om två jämbördiga mål:

- **Funktionsmålet:** kopplar till tillgänglighet.
- **Hänsynsmålet:** kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande målet. För att detta ska kunna uppnås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Sveriges miljömål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Miljömålen är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

Miljömålen är integrerade i transportplanen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

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

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

Klimatmål

Den 1 januari 2018 beslutade Riksdagen om en ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk. Målet är att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några net-toutsläpp av växthusgaser och därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Ett särskilt etappmål för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

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

Etappmål för trafiksäkerhet

Regeringens etappmål för trafiksäkerhet innebär att:

- antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030
- antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030
- antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Etappmålet för trafiksäkerhet har integrerats i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Regionala mål och strategier

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) fungerar som en vägvisare för regionens övriga strategiska dokument. Strategin innehåller fem strategiska områden, där varje område innehåller utvecklingsmål med sikte på år 2035.

Av de sex fokusområdena är det framför allt området **Infrastruktur** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen. Även utvecklingsmål inom områdena **Attraktivitet, Kompetens** samt **Hälsa och välmående** är relevanta. Även om målen är relativt allmänt formulerade utgör de underlag för prioriteringar, utformning av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika planalternativ i konsekvensbeskrivningen.

För att kunna utvärdera planen utifrån den regionala utvecklingsstrategin har de mest relevanta utvecklingsmålen angivits nedan:

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

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

 **Utökade arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgränser.**

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

 **Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder.**

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

 **Förbättrad kollektivtrafik möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar invånarnas möjligheter att ta del av en större arbetsmarknad, samhällsservice samt kultur- och fritidsaktiviteter.**

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

 **Minskad klimatpåverkan och ökad beredskap att hantera klimatförändringar.**

Fokus på ökat hållbar resande och robust infrastruktur genom satsningar på järnväg, kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhetsåtgärder på vägar och bidrag till enskilda vägar.

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram

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

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

- **Marknadsandel:** Kollektivtrafiken ska stå för 20 procent av alla motoriserade resor.
- **Antal resor:** Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till 30 miljoner 2040.
- **Kundnöjdhet:** Till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda.
- **Tillgänglighet:** Kollektivtrafiken ska fungera för fler – oavsett funktionsförmåga.
- **Miljö:** All kollektivtrafik ska drivas med fossilfria drivmedel och teknikneutrala lösningar som minskar klimatpåverkan.

Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

Klimat- och energistrategin visar en gemensam inriktning för klimat- och energiarbetet i Jönköpings län. Visionen för länet är att vi tillsammans ska vara ett robust och fossilfritt plusenergilän senast 2045.

Klimat- och energistrategi

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

Visionen konkretiseras genom målsättningar om att vi ska minska våra utsläpp av växthusgaser, få en fossilfri och robust energiförsörjning samt stå rustade för ett förändrat klimat.

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

Strategin är indelad i sju fokusområden, varav Transporter och resor samt Samhällsplanering är de områden som har störst relevans för den här planen.

Ekonomiska förutsättningar

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

En återkommande utmaning är att säkerställa att det finns tillräckligt planeringsmogna åtgärder för att kunna nyttja planerade medel. Därför är det viktigt att planen lyfter brister för utredning, för att regionen ska ha möjlighet vid nästa planrevidering att prioritera dem som åtgärder.

För icke namngivna objekt är planeringscyklerna kortare. Det ger möjlighet att arbeta mer löpande med bristinventeringar och tidiga utredningar under planperioden. Samtidigt är det viktigt att vara proaktiv i planeringen för att få framdrift i åtgärdsområdena.

Förutsättningar för kommande regionalt planförslag

Hur mycket den regionala planen kan förverkliga beror på flera faktorer. Dels på de ramanslag som förtydligas i direktivet, dels av kontinuitet mellan planerna. Det vill säga hur mycket av ej genomförda objekt i tidigare plan som ska ingå i den nya planen.

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

Den ekonomiska ramen för denna plan kan öka något beroende på eventuellt återförande av medel från Trafikverket som upparbetats i objekt som tidigare medfinansierats men som fått förändrade förutsättningar i fastställd nationell plan med resultatet att med- och samfinansieringsavtalet inte längre är giltigt.

Direktivet och propositionens fokus för planperioden 2026–2037

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

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

Underhållsskulden på vägar ska därför arbetas bort helt under planperioden, medan underhållsskulden för järnvägsunderhåll ska minska stegvis under samma period. Regeringen anger att detta är viktigt både för arbetspendling och näringslivets transporter, särskilt med hänsyn till den gröna omställningen.

I Regeringens direktiv anges exempelvis att samhällsekonomisk effektivitet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder samtidigt som det är viktigt att utveckla sammanhängande stråk och att det finns en tydlig systemsyn vid val av åtgärder. För de regionala planerna skriver regeringen att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten.

Ett fungerande och underhållet transportsystem ger inte bara bättre vardagsresor – det stärker också samhällets motståndskraft mot kriser och oförutsedda händelser. Transporterna är en grundläggande förutsättning för att samhället ska fungera, men också för att totalförsvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Det är avgörande för att kunna säkra tillgången till livsviktiga varor, skydda civilbefolkningen samt möjliggöra både militär förflyttning och värdlandsstöd.



Länets förutsättningar och behov

Länets önskade utveckling och dess specifika förutsättningar utgör grunden för de behov och satsningar som identifieras kopplat till transportinfrastrukturen.

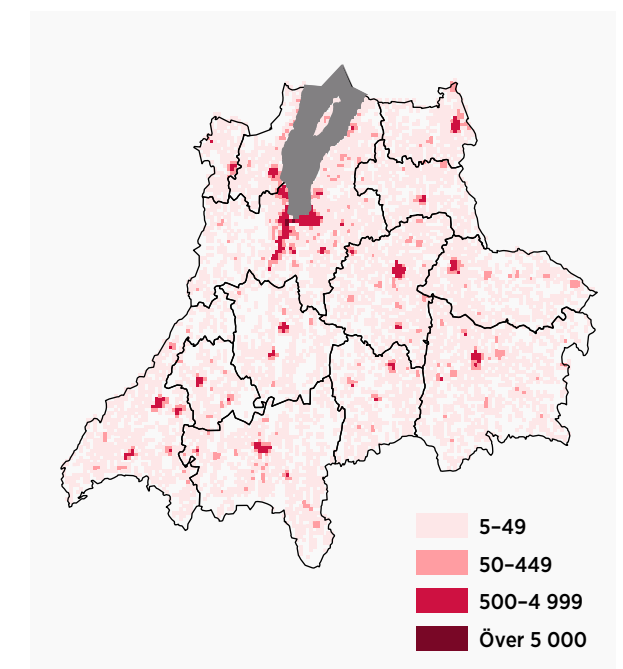
Övergripande beskrivning av länet

Geografisk fördelning

Jönköpings län har en ojämn befolkningsfördelning. Av länets ca 370 000 invånare år 2024 bor 40 procent i Jönköpings kommun, som ligger i länets norra del. I övrigt präglas länet av många och små tätorter. Av länets nästan 100 tätorter har endast sex tätorter över 10 000 invånare. Nästan 80 tätorter har färre än 2 500 invånare, varav knappt 50 har färre än 500 invånare. Totalt bor 83 procent av länets invånare i tätorter.

Befolkningen i länet som helhet ökar, men tillväxten är i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Övriga kommuner har minskat sin andel av länets befolkning de senaste tio åren. Det är en trend som väntas fortsätta under kommande planperiod. Enligt befolkningsprognosen kommer länets totala befolkning öka med drygt två procent, från 370 000 invånare år 2024 till cirka 380 000 invånare år 2035.

Figur 1. Befolkningstäthet år 2023



Befolkningstäthet på kilometerruta.
Källa: Statistiska centralbyrån, 2023.

Ålders- och utbildningsstruktur

Länets åldersstruktur är relativt jämn och har en god fördelning mellan män och kvinnor i de yngre och arbetsföra åldersgrupperna. Den åldersgrupp som ökar mest är 80 år och äldre, medan de yngsta åldrarna minskar.

Andelen invånare med högre utbildning ökar, men ligger i dagsläget under riksgenomsnittet när det gäller eftergymnasial utbildning på tre år eller mer. Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö och Gislaved.

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i Jönköpings län består i hög grad av små och medelstora företag. Tillverkningsindustrin är den största branschen, både sett till antal anställda och omsättning. Särskilt hög är industrins andel i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö.

61 procent av länets sysselsatta arbetar i länets sex tätorterna som har fler än 10 000 invånare. 12,5 procent arbetar i orter som har mellan 10 000 och 5 000 invånare, och 4,5 procent arbetar i orter med mellan 2 500–5 000 invånare. Samtidigt finns 13 procent av alla arbetstillfällen i orter med färre än 2 500 invånare och 9 procent på ren landsbygd.

Sysselsättningsgraden, det vill andelen förvärvsarbete i åldern 20–65 år, uppgår till 83 procent. Det är högre än riksgenomsnitt på 81 procent. Däremot är det endast Habo kommun som har en medianinkomst över rikssnittet i denna åldersgrupp.

Arbetsmarknader

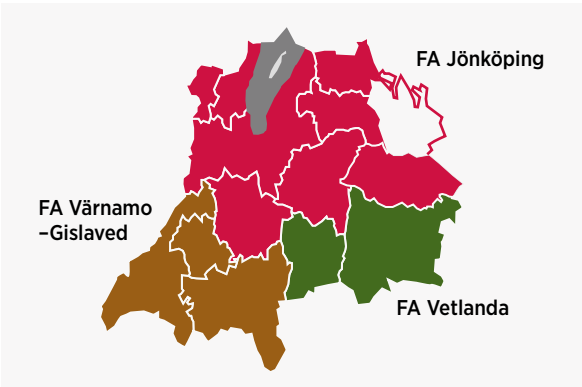
Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl olika områden är integrerade med varandra genom resor mellan bostad och arbete. Indelningen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Jönköping läns kommuner tillhör tre funktionella arbetsmarknadsregioner i FA25:

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

FA-regionen Jönköping uppvisar en betydligt större branschbredd än övriga FA-regioner. För att stärka arbetsmarknadens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet mellan olika FA-regioner, både inom och utanför länets gränser. Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd. Det bidrar i sin tur till att en FA-region blir mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Figur 2. FA-regioner

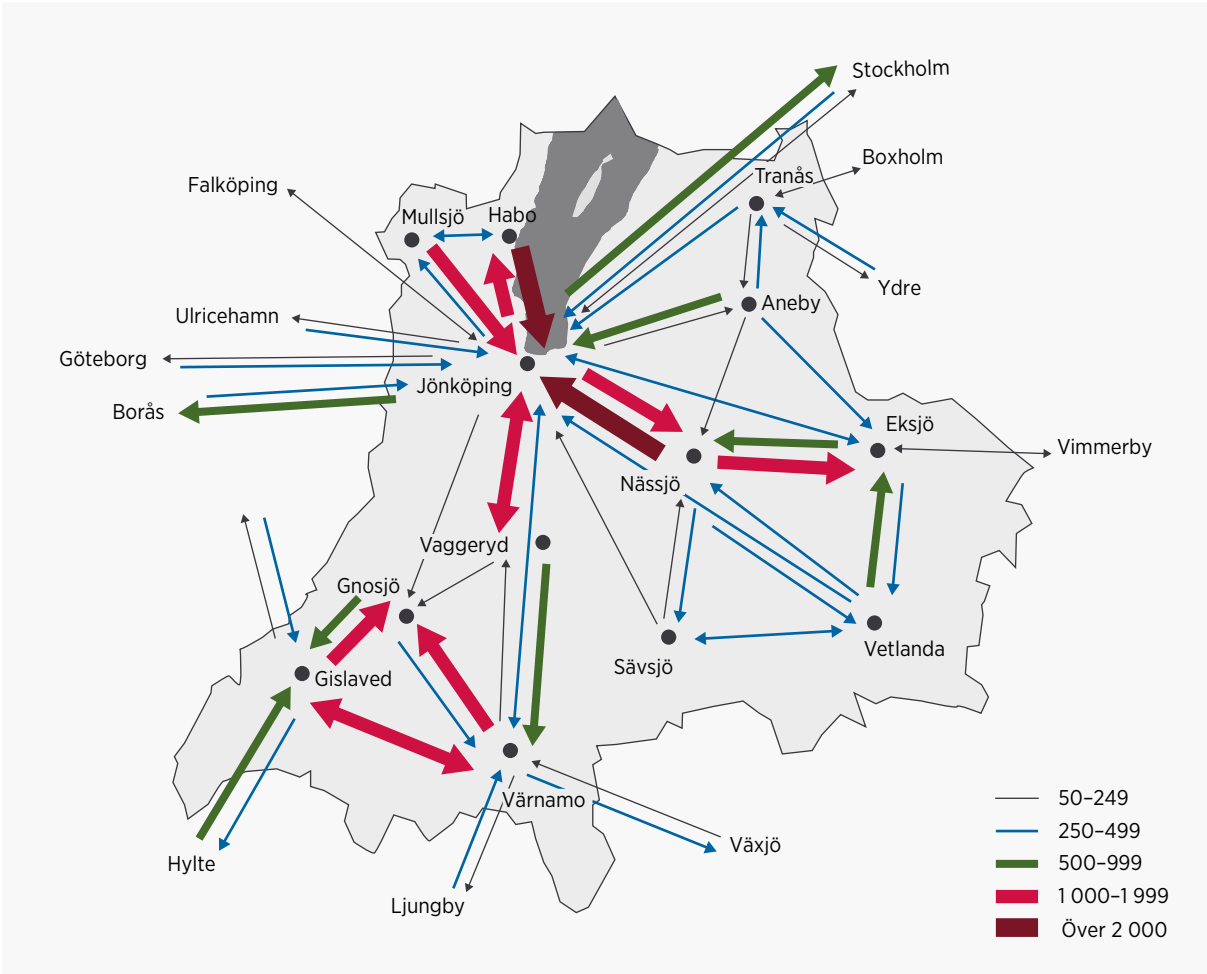


Arbetspendling

Avstånden mellan länets kommunhuvudorter är förhållandevis långa, vilket medför långa restider. Färre än hälften av kommunhuvudorterna som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrum och tillväxtmotorn Jönköping.

I delar av länet bidrar kombinationen av låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd till att lokala företag har svårt att rekrytera rätt kompetens. Särskilt företag som ligger utanför ett attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping upplever utmaningar med att rekrytera nyckelkompetenser.

Figur 3. Arbetspendling mellan kommuner

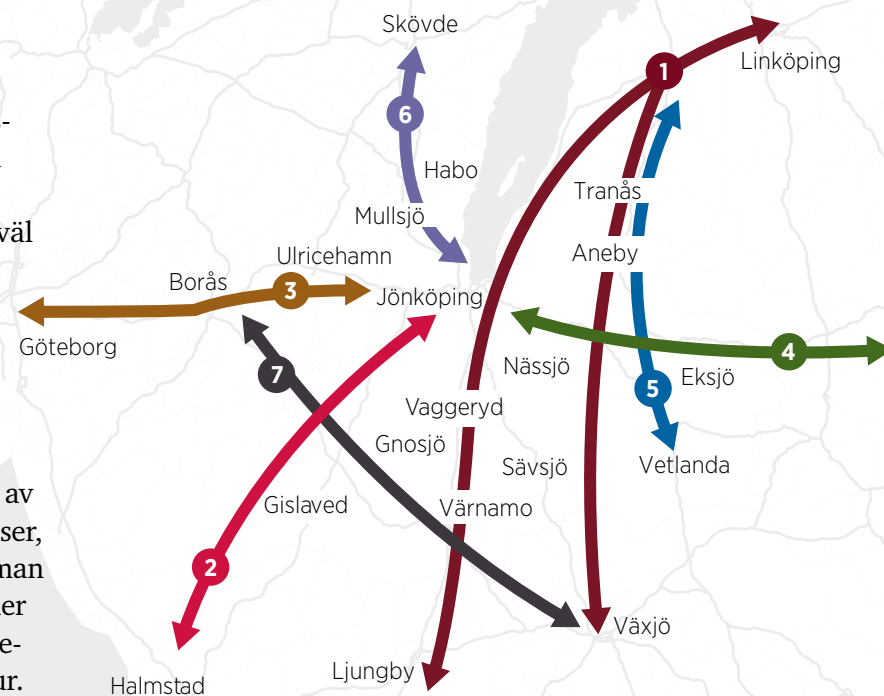


Källa: Statistiska centralbyrån, 2024.

Övergripande transportstråk

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

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



Figur 4. Övergripande transportstråken

1 Stråket E4 och Södra stambanan

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

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

Interregional funktion

Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket är även av betydelse för godstransporterna till och från Göteborg hamn.

Regional funktion

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

3 Västliga stråket utmed rv 40

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

4 Ostliga stråket utmed rv 40 och rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan–Bockabanen

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

5 Stråket utmed rv 31 och rv 32

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

Stråket Jönköpingsbanan och rv 26/47

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

Stråket är också betydelsefullt för och har en stor potential för ökad arbetspendling.

Stråket utmed rv 27 och Kust till
kust-banan

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

Figur 5. Jönköpings läns läge i södra Sverige

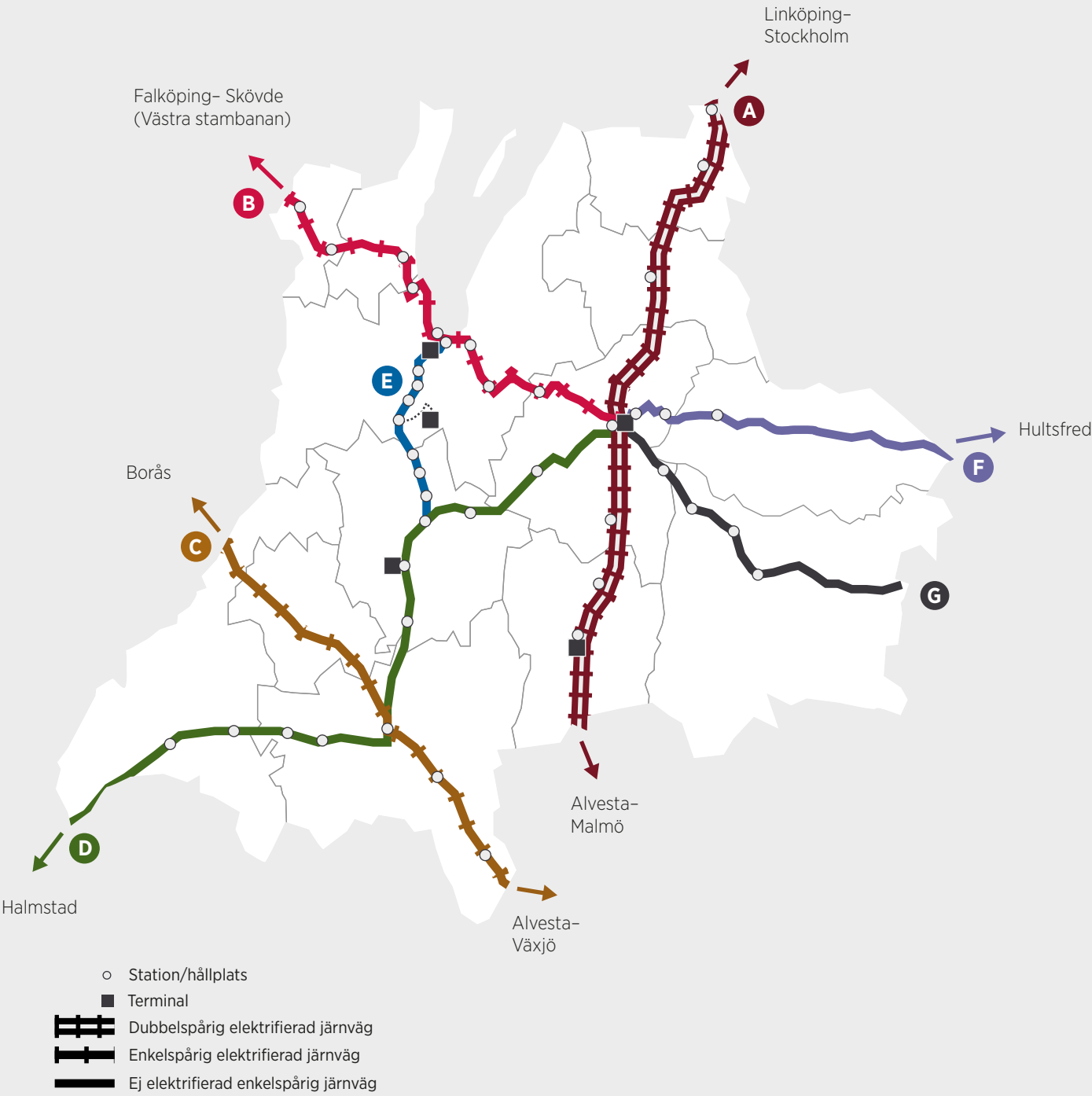


Länets järnvägsnät

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

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

Figur 6. Järnvägar i Jönköpings län



A

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

B

Jönköpingsbanan
Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping där järnvägen ansluter till Västra stambanan. Trafikeras med regionaltåg, godståg och viss fjärrtågstrafik. Kopplar samman Västra stambanan och Södra stambanan. Merparten av sträckan Nässjö-Sandhem har hastighetsbegränsning (120–160 km/h). Banan har också kapacitetsutmaningar med mycket trafik av både personer och gods.

C

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

D

Halmstad–Nässjö järnväg (HNJ)
Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Merparten av sträckan Värnamo–Nässjö har hastighetsbegränsning 120–160 km/h och sträckan Värnamo–Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90–119 km/h. På den halländska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

E

Vaggerydsbanan
Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60–160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

F

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

G

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

Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping).

Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Behov och utmaningar för järnvägen

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

Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan

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

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

Kortare restid med tåg på sträckan Jönköping–Värnamo

Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo. Sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden, vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö.

Elektrifiering och höjda banstandarder

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

Banstandarden är låg på sträckorna Jönköping–Vaggeryd, Nässjö–Vetlanda och Värnamo–Smålandsstenar. Utöver elektrifiering behöver banorna kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust sätt i framtiden.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan

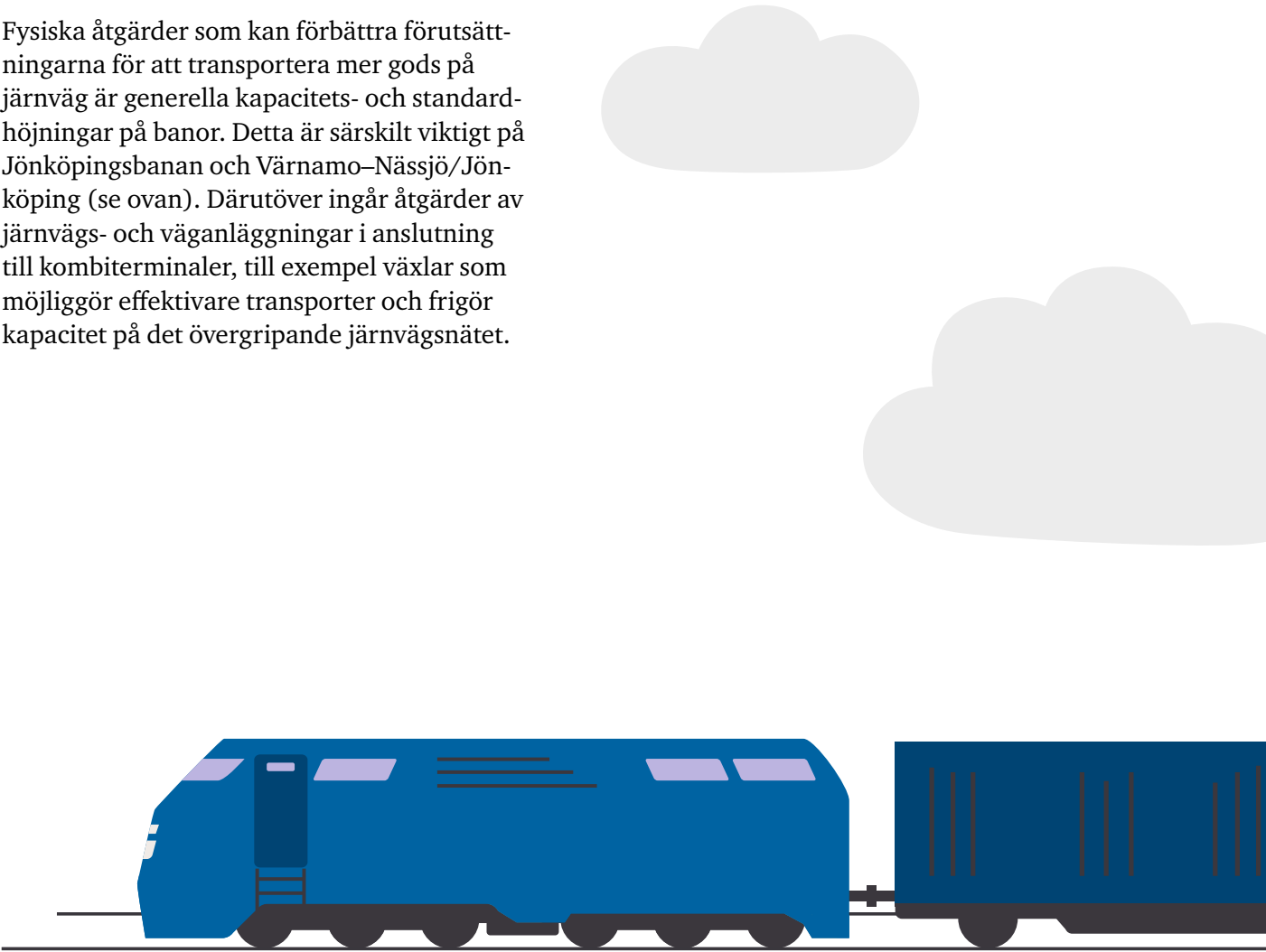
Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret, vilket innebär hög konkurrens mellan olika typer av trafik. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen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

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg

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

Utmaningar för intermodala transporter

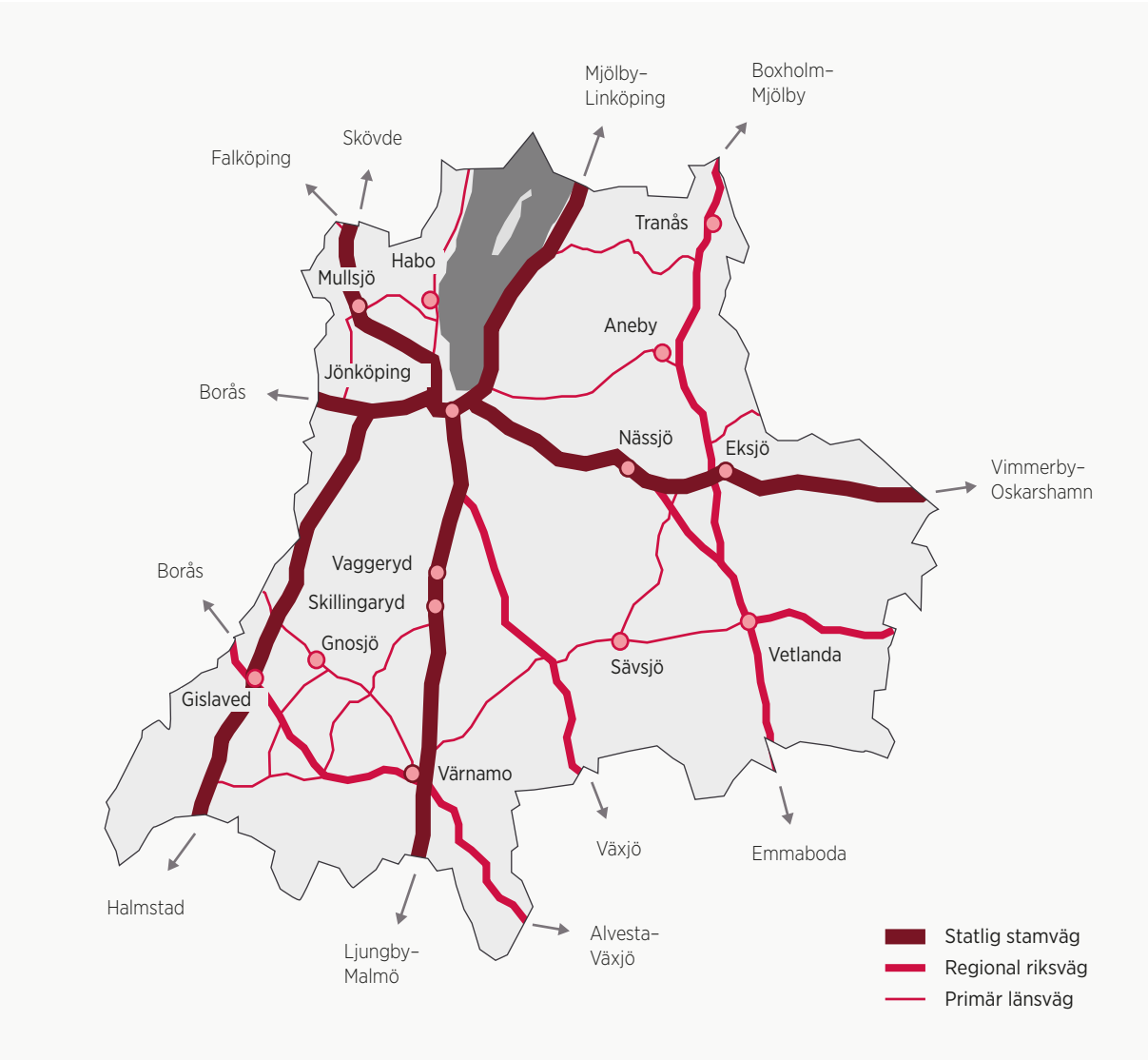
Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).



Länets vägnät

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

Figur 7. Länets huvudvägnät



Källa: Nationella vägdatabasen, 2025.

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

Trafiksäkerhet

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet bygger på Nollvisionen, som innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. För att nå detta mål finns etappmål som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor mellan åren 2020 och 2030 ska halveras. För att uppnå målen krävs åtgärder inom flera områden, såsom infrastruktur, beteende hos trafikanter och fordonsutveckling.

I Jönköpings län är trenden för antalet olyckor med svårt skadade eller omkomna långsamt sjunkande. Över 80 procent av olyckorna på statliga vägar inträffar på vägsträckor, medan övriga till största delen sker i korsningar. Olyckorna sker främst på vägar med hastigheter 70km/h eller högre som inte är mittseparerade.

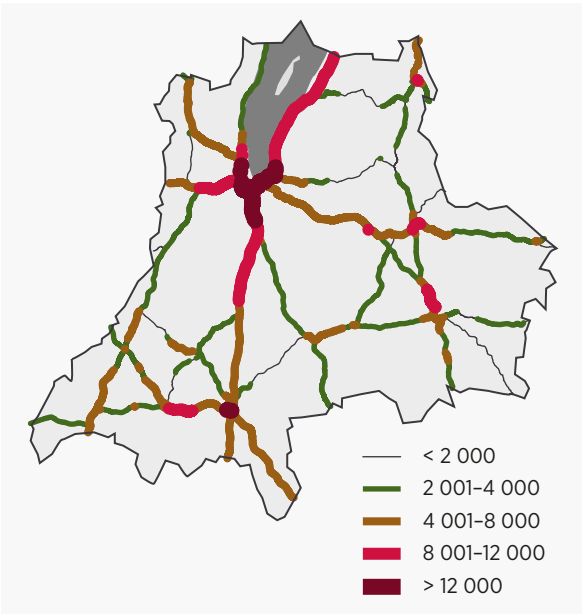
Sambandet mellan trafikmängd och antalet olyckor är tydligt. Detta innebär att ett fortsatt långsiktigt arbete med mittseparering av de mest trafikerade vägarna och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på övrigt vägnät, är av stor betydelse för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet i Jönköpings län.

Krav på funktionellt samband

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

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

Figur 8. Årsmedelsdygnstrafik för utvalda viktiga vägar i länet



Källa: Nationella vägdatabasen, 2024.

Behov och utmaningar för vägnätet

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar

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

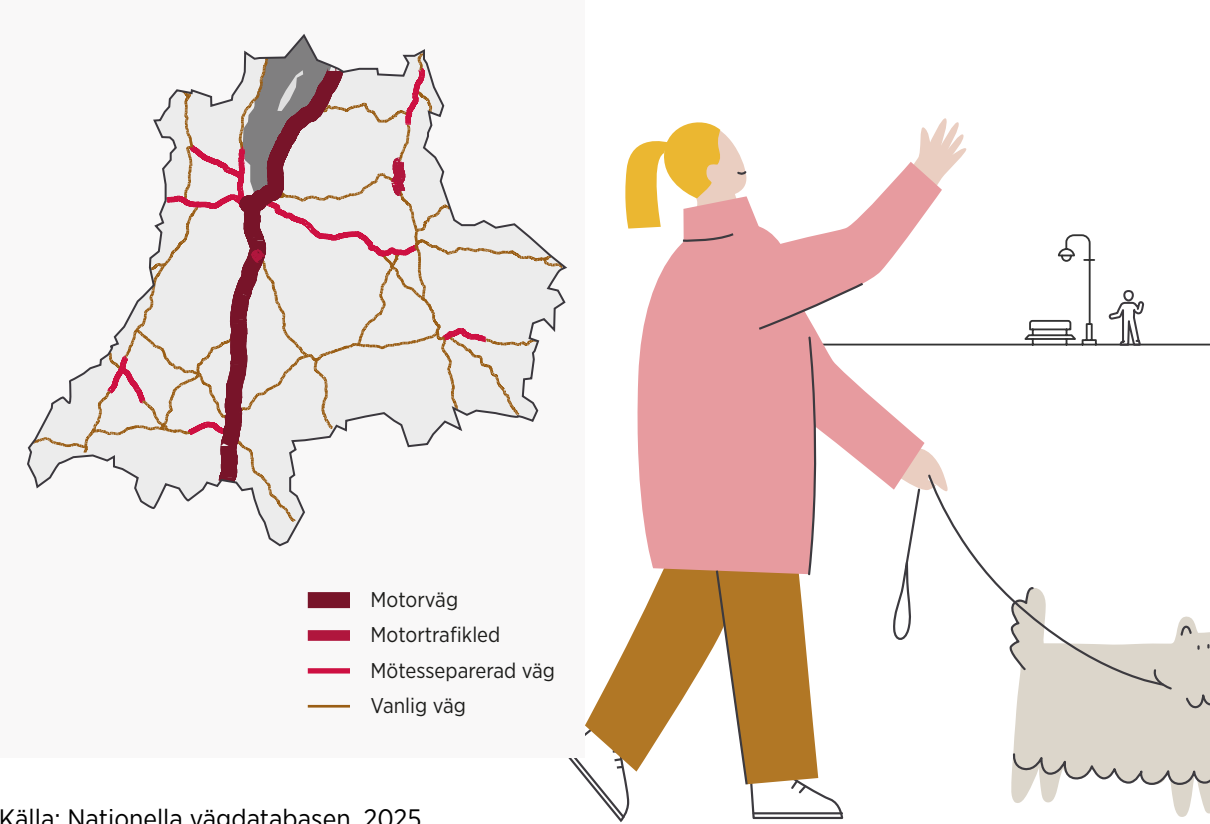
Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar i länets mindre tätorter

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

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät

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

Figur 9. Vägtyp



Källa: Nationella vägdaten, 2025.

Väghållare

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

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

Länets kollektivtrafik

Förutsättningar

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

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

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

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

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

genom färre bilresor. Att personer med funktionsnedsättning får god tillgänglighet och att det finns prisvärda och jämställda möjligheter att resa.

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

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

Regional kollektivtrafikmyndighet

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

Behov och utmaningar

Minska restider och öka attraktivitet

För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera.

Mål om restider

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter från kommunhuvudort till Jönköping.
- Restid under 45 min från kommunhuvudort till angränsande kommuners centralorter.

Tillvarata strukturbildande effekter

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

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

Göra kollektivtrafiken tillgängligare

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

Länets statliga gång- och cykelvägnät

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

Regional cykelstrategi

Region Jönköpings läns cykelstrategi är en grund för ett systematiskt länsgemensamt arbete med att stärka cykelns attraktivitet som transportmedel. Cykelstrategin ska också synliggöra vilka strategiska satsningar och åtgärder som bör prioriteras för att stärka cyklingen i länet på ett effektivt sätt. Ett mål i strategin är sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet och ett av insatsområdena under detta mål är Plan för regional statlig infrastruktur. I regionens cykelplan analyseras länets cykelbarhet och potential och resulterar i en bristanalys. Från dessa analyser prioriteras sträckor med störst brister och potential för cykelvägar längs med statlig väg.⁴

Behov och utmaningar

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter

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

Möjliggöra kombinationsresor

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

Flyg i länet

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

Regionala flygplatsens funktion

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

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

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

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



Alternativ

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika alternativa planinriktningar för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre alternativa planinriktningar åskådliggörs vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i. Alternativen har varit ett arbetsverktyg vid framtagandet av planen och har inte gjorts om efter fastställelsebeslut av nationell plan.

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

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

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

Alternativa inriktningar

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

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

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

Alternativet Balans i åtgärd är inte identiskt med färdigt planförslag. Konsekvenserna av de tre alternativa inriktningarna har tillsammans med förväntan om hur framtida resmönster kommer se ut varit en utgångspunkt för diskussionerna om vilka insatser som krävs för ett framtida effektivt och hållbart transportsystem i länet bäst ska främjas och skapas.

Bundna objekt i gällande transportplan

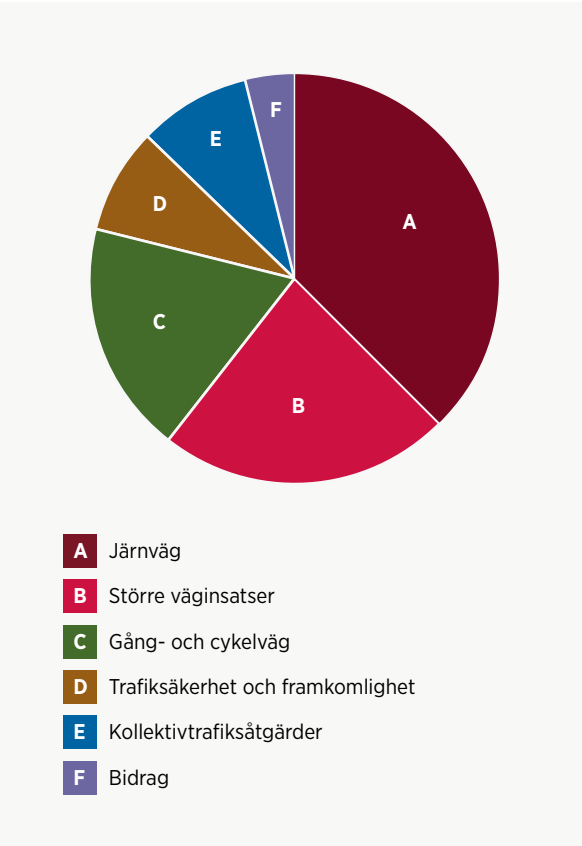
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod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

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

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

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

Diagram 2. Åtgärdsfördelning i Regional transportplan 2022–2033



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

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

Balans i åtgärder

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

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

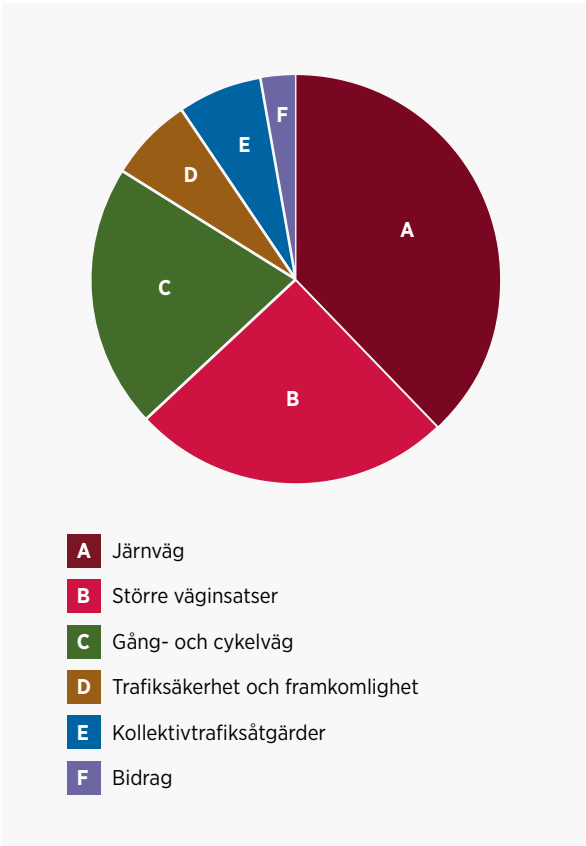
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt Kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

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

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

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

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



Tabell 3. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁵	193
Station Ryhov/A6	476 ⁶	129
Pott för plattformsförlängningar	50	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
Pott för upprustning av regionala järnvägar	-	223
B: Större väginSATser	-	583
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp (över kant) ⁷	390	120
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (över kant) ²	179	50
C: Gång- och cykelväg	-	501
Längs regional statlig väg	-	251
- Furusjö–Dungen	-	25
- Tenhult–Huskvarna	-	70
- Hillerstorp–Gnosjö	-	96
- Pott	-	60
Medfinansiering	-	250
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	160
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	160
Längs statlig väg	-	80
Medfinansiering till kommuner	-	80
F: Bidrag	-	60
Enskilda vägar	-	60
Totalt	-	2 362

5 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.
6 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.
7 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan.

Insatser för lokalt liv

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

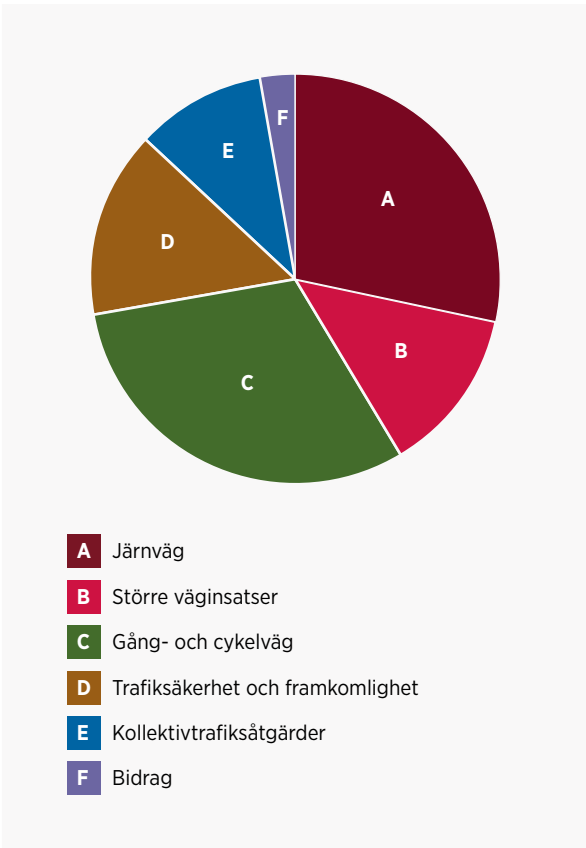
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

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

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

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

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



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

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	675
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁸	193
Station Ryhov/A6	476 ⁹	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	239	207
B: Större vägin-satser	-	304
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
C: Gång- och cykelväg	-	729
Längs regional statlig väg	-	429
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	70
– Hillerstorp–Gnosjö	-	96
– Sävsjö–Vrigstad	-	140
– Pott	-	98
Medfinansiering	-	300
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	350
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	240
Längs statlig väg	-	120
Medfinansiering till kommuner	-	120
F: Bidrag	-	64
Enskilda vägar	-	64
Totalt	-	2 362

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

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

Satsningar i stråk

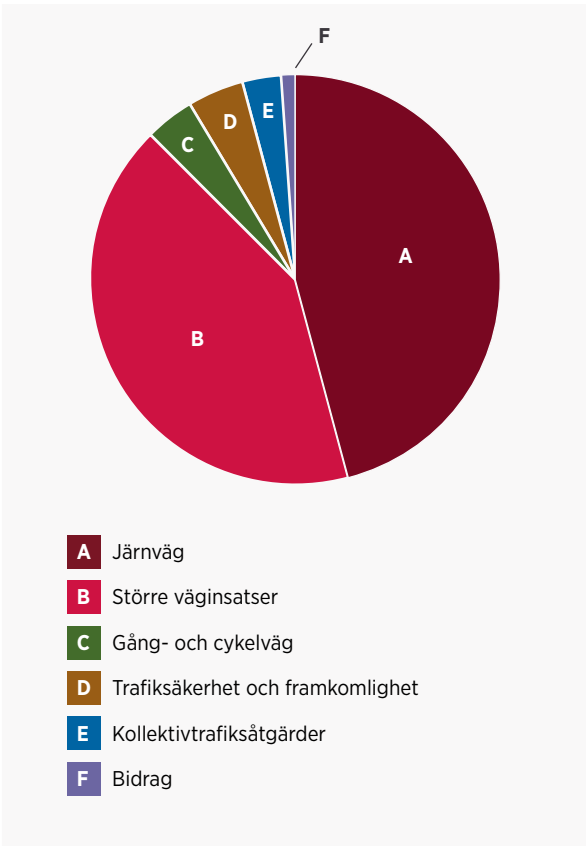
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginssatser prioriteras.

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

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

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

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



Tabell 5. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	1 085
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ¹⁰	193
Station Ryhov/A6	476 ¹¹	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	-	300
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	239	207
Mötesspår Malmbäck	87	87
Tretågsstation Forserum	123	123
B: Större väginssatser	-	982
Rv 27 förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	144
Lv 842 förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	390	390
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd	179	179
C: Gång- och cykelväg	-	97
Längs regional statlig väg	-	25
- Fursjö-Dungen	-	25
Medfinansiering	-	72
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	102
E: Kollektivtrafiksåtgärder	-	72
Längs statlig väg	-	36
Medfinansiering till kommuner	-	36
F: Bidrag	-	24
Enskilda vägar	-	24
Totalt	-	2 362

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

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

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

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

Nyttor på kort sikt (2026–2031)

Åtgärder i balans

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

Insatser för lokalt liv

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

Satsningar i stråk

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

Nyttor på medellång sikt (–2037)

Åtgärder i balans

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

Insatser för lokalt liv

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

Satsningar i stråk

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

Åtgärder i balans

Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd–Anderstorp rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (förutsatt finansiering i kommande plan).

Nyttor på lång sikt (–2045)



Sammanfattning av konsekvensbeskrivning

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

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

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

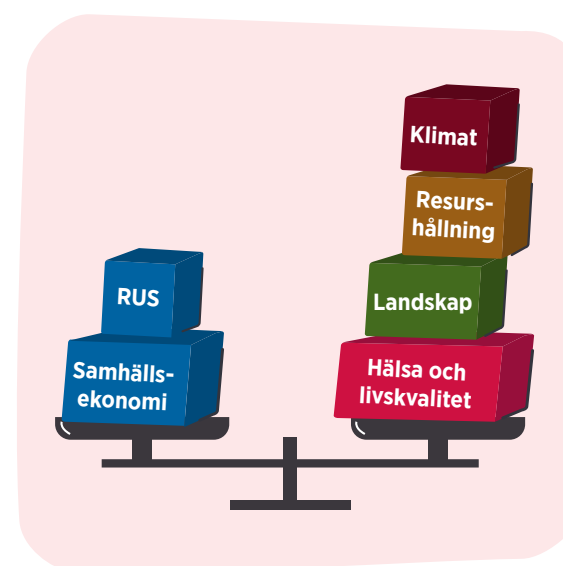
Utgångspunkter

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

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

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



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Samhällsekonomi
och regional utveckling

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

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

Avgränsning

Tidsmässig avgränsning

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

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

Geografisk avgränsning

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

Avgränsning i sak

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

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

Miljöbedömning och
miljökonsekvensbeskrivning

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

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

Metodik för bedömning
av konsekvenser

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

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

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

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

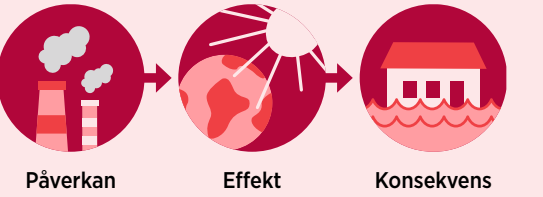
Påverkan, effekter och konsekvens

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

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

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

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



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

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

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

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

Ett rikt odlingslandskap

C

D

Levande sjöar och vattendrag

C

D

God bebyggd miljö

B

C

D

Giftfri miljö

D

Begränsad klimatpåverkan

A

Ett rikt växt och djurliv

C

D

Levande skogar

C

D

Grundvatten av god kvalitet

D

Myllrande våtmarker

D

Frisk luft

B

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

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

Övergripande transportpolitiskt mål

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

E

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

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

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

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

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

B

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

B

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

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.¹²

A

B

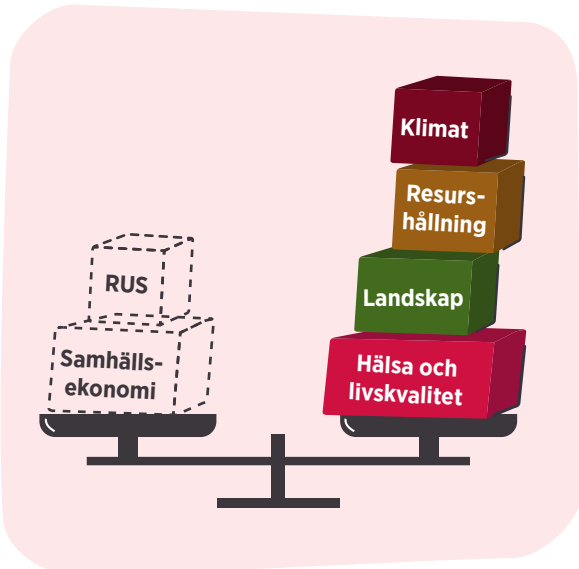
C

D

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

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

Samlad bedömning miljöaspekter



Konsekvensbeskrivningens fokusområden avseende miljöaspekter.

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

Alternativ Balans i åtgärder

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

Alternativ Satsningar i stråk

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

Alternativ Insatser för lokalt liv

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

Tabell 6. Samlad bedömning miljöaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning: Klimat

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

Trafikens påverkan

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

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

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

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

Infrastrukturens påverkan

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

Klimatanpassning

Åtgärder för klimatanpassning ingår som na- turlig del i samtliga investeringsprojekt, dock bedöms det totala behovet av klimatanpass- ningar av transportinfrastrukturen påverkas marginellt av planens genomförande. Därav innebär Satsningar i stråk störst potential för att klimatanpassad infrastrukturen.

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

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Klimatpåverkan över tid

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

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

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

Tabell 8. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet

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

Människors hälsa

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

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

Befolkning

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

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

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Luft

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

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Landskap

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

Naturmiljö

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

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

Kulturmiljö

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

Tabell 11. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

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

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

Landskapsbild

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

Påverkan på landskapet över tid

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

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Resurshushållning

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

Mark

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

Materiella tillgångar

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

Vatten

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

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på resurshushållning över tid

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

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

Tabell 14. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

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

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

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

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

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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



Beslutad plan

Region Jönköpings län har utifrån de transportpolitiska målen och länets behov beslutat om fördelning av medel i den regionala planen. Bedömningen har vägletts av att uppnå hög måluppfyllelse och stora nyttor, bibehålla kontinuitet och skapa en fördelning mellan transportslag och inom geografien. Målet är att förbättra vardagen för så många som möjligt i länet.

Prioriteringar

Hög måluppfyllelse och stora nyttor

Jämfört med nollalternativet och andra framtagna scenarier är alternativ *Balans av åtgärder* det som svarar bäst mot de transportpolitiska målen, miljömålen och de mål som pekas ut i Regional utvecklingsstrategi.

Förutsättningarna förändrades i och med fastställelsebeslut från regeringen av nationell transportplan och uppdaterade objektskostnader, men den beslutade planen har även med delvis nytt innehåll, efter remissversionen, kvar ungefär samma fördelningen mellan åtgärdsområden som alternativet *Balans av åtgärder* och innebär fortsatt hög måluppfyllelse och stora nyttor. En ny miljökonsekvensbeskrivning för regional transportplan har dock inte gjorts efter fastställelsebeslut av nationell plan.

Kontinuitet

Planering och byggande av infrastruktur tar lång tid, därför är det viktigt med kontinuitet mellan planerna. Det ger en tydlig långsiktig inriktning för utvecklingen av länets transportsystem och skapar goda förutsättningar för samplanering i länets kommuner.

Jämn fördelning

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

Samhällsekonomi, trafik-säkerhet och stråktänk

Regeringens direktiv anger att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara en vägledande prioritering. För nästan samtliga objekt i länet visar Trafikverkets beräkningar på låg lönsamhet, vilket innebär att andra kriterier såsom trafiksäkerhet, systemsyn och enhetlig standard i stråk har beaktats vid prioriteringar i den regionala planen.

Prioriteringar inom planen

Prioriteringar mellan åtgärdsområden utgår från planens ekonomiska tabell, som ligger till grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att säkerställa kontinuerlig framdrift inom samtliga åtgärdsområden.

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

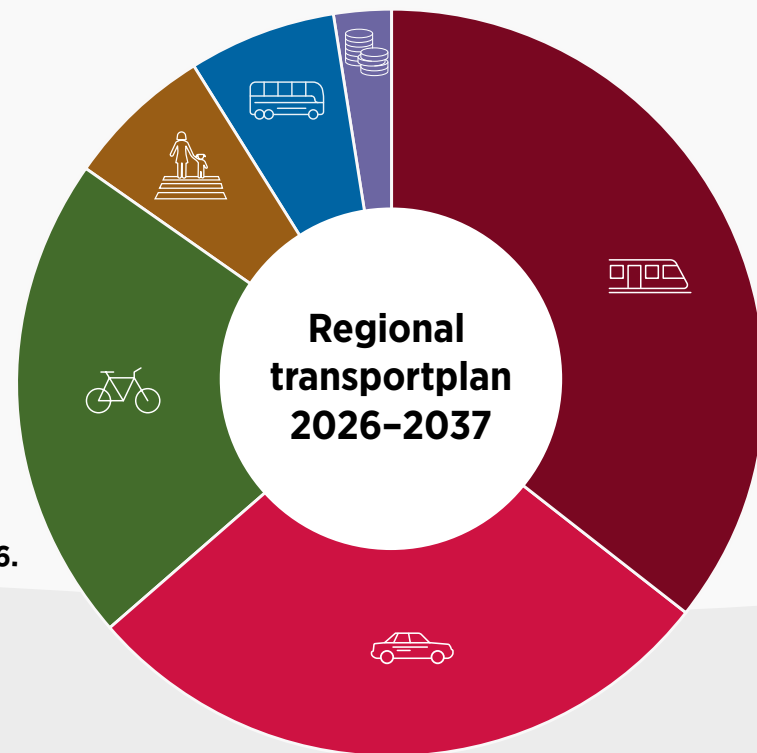


Diagram 6.

Ekonomiska förutsättningar för Regional transportplan

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

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

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

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

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

Investeringar 2026-2037

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

Åtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1-3	År 4-6	År 7-12	Summa
Järnväg	-	-	247	212	404	863
Nässjö-Eksjö, elektrifiering	239	35	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	-	0	30	158	188
Nässjö-Vetlanda, stråkpott	-	-	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö	-	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	-	49	31	56	136
Större väginnsatser	-	-	267	153	261	681
Rv 27 Förbi Bor	376	119	257	0	0	257
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp ¹³	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd ¹³	179	-	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	-	-	95	153	267	515
Längs statlig väg	-	-	20	88	137	245
- Furusjö-Dungen	36	18	15	0	0	15
- Tenhult-Huskvarna	70	-	0	63	0	63
- Gnosjö-Hillerstorp	96	-	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	-	75	65	130	270
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	39	39	77	155
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	26	33	92	151
Längs statlig väg	-	-	13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-	-	13	16	46	75
Bidrag	-	-	15	15	30	60
Enskilda vägar	-	-	15	15	30	60
Summa	-	-	689	605	1 131	2 425

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



Järnväg

Syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande

Namngivna objekt och potter

De åtgärder som finansieras ur regional plan har olika karaktär. Elektrifiering Nässjö–Eksjö och tretågsstation i Forserum är regionalt namngivet objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha uppdaterade SEB:ar. Övriga åtgärder såsom pott för upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda, pott för plattformsåtgärder och pott för kapacitetsåtgärder innehåller flera mindre åtgärder i paket. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering – de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering

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

Påbörjade åtgärder

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

Planeringsmognad

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

Potential och samhällsnytta

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

Systemfunktion

Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

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

Järnväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	35	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	-	0	30	158	188
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	35	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo–Jönköping/Nässjö	-	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	-	49	31	56	136
Totalt	-		297	197	404	898

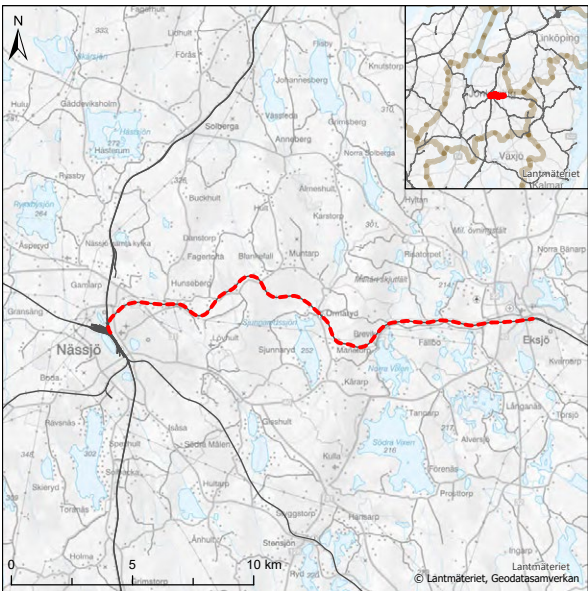
Järnvägsåtgärder, namngivna objekt

Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö

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

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

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



Karta: Trafikverket, 2025.

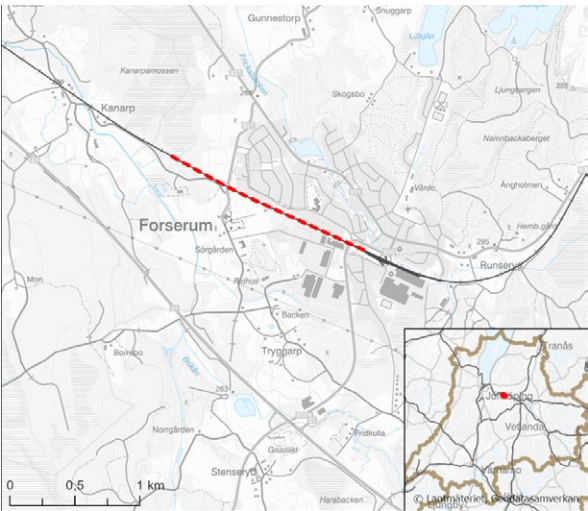
Tretågsstation Forserum

Objektet består av tretågsstation i Forserum och syftar till att öka kapaciteten och robustheten på Jönköpingsbanan, möjliggöra kortare restid för persontrafiken, styv tidtabell och att skapa förutsättningar för utökad godstrafik.

Jönköpingsbanan är ett viktigt omledningsstråk mellan södra och västra stambanan. Med dagens situation med ett mycket högt kapacitetsutnyttjande är det dock svårt att flytta över omledda tåg till Jönköpingsbanan. Den föreslagna åtgärden i Forserum bedöms ge möjligheter till fler tåglägen för omledningstrafik.

Åtgärden innebär ubyggnad med ett tredje tågsspår i Forserum genom att byggas ”på längden”, istället för den konventionella lösningen ”på bredden”. Det tredje spåret föreslås anläggas öster om dagens mötesspår, som ett partiellt dubbelspår. I åtgärden ingår även justering av ställverk och växlar. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering.

Total kostnad är 188 mnkr, inklusive signalåtgärder (SEB, 2025). Åtgärden finansieras till 100 procent av regional transportplan.



Karta: Trafikverket, 2025.



Järnvägsåtgärder, pott

Pott plattformsåtgärder

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på i första hand Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationerna i Tenhult och Huskvarna.

Medel finns avsatta för ytterligare åtgärder på sträckan Värnamo–Jönköping/Nässjö och Jönköpingsbanan. Det gäller både befintliga plattformar och möjlighet att pröva nya lägen.

Strategiska ställningstaganden och tidsatta prioriteringar gällande framtida trafikering krävs för slutligt beslut om var åtgärderna ska genomföras. Fortsatt utveckling av plattformsåtgärder kommer att kontunuerligt prioriteras tillsammans med kollektivtrafiksmyndigheten i länet.

Nässjö–Vetlanda stråkpott

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

Eftersom det inte finns någon samlad investeringsåtgärd för sträckan i nationell plan avsätts en stråkpott i regional plan. Potten möjliggör en stegvis förbättring av banans standard. I ett första steg kommer plankorsningar med otillräckligt skydd att åtgärds.

Därefter utreds insatser som krävs för en robust trafik med nya tåg för välfungerande trafiker-ring. Det kan exempelvis handla om plattform-såtgärder och mötesmöjligheter på banan som möjliggör timmestrafik mellan Nässjö–Vetlanda och genomgående trafik Vetlanda–Jönköping. För största möjliga nytta och tidsvinst i trafi-keringen på sträckan måste dessa satsningar kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan.

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

Pott för kapacitetshöjande åtgärder, Värnamo–Jönköping/Nässjö

Potten syftar till möjliggöra fler och förbättrade mötesmöjligheter på sträckan Värnamo–Jönköping/Nässjö. Detta möjliggör bättre trafikering av persontrafiken och gods på sträckan.

Kapacitetsåtgärder bör samplaneras med andra åtgärder på sträckan vilket innebär att exakt val av åtgärd och placering får klarläggas i det fortsatta utredningsarbetet.

Större väginsatser

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar vägåtgärder med en kalkylerad totalkostnad på över 75 mnkr. Dessa betecknas som namngivna objekt i den regionala transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande

Samplanering

Väg 842 förbi Tenhult har tidigare samplane-rats med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Då planeringen av järnvägen har avbrutits görs nu ett omtag av lokaliseringen av vägen.

Objekt som ligger över kant
Åtgärderna riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd rymms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs. förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren efter 2037.

I första hand ska objektet riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp färdigställas utifrån ovan förutsättningar, och objektet riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd förberedats inför genomförande. Den samlade framdriften prioriteras framför ordningsföljden mellan objekten. Genom att båda finns med i planen säkerställs fortsatt framdrift inom åtgärdsområdet även vid oplanerade händelser.

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

Större väginsatser	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Rv 27 Förbi Bor	376	119	257	0	0	257
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp ¹³	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ¹³	179	-	0	0	-	-
Totalt	-		267	153	261	681

¹³ Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.





Grunder för prioritering

Påbörjade åtgärder

För att säkerställa kontinuitet i planeringen ska åtgärder med planerad byggstart eller påbörjad planering prioriteras.

Planeringsmognad

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

Potential och samhällsnytta

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

Samplanering

Åtgärder som kan samplaneras med andra åtgärder på ett sätt som skapar synergier bör prioriteras.

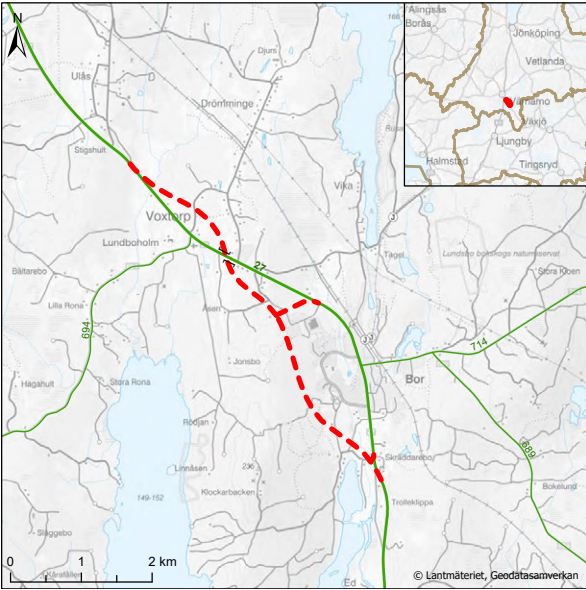
Namngivna vägåtgärder

Rv 27 förbi Bor

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

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

Total kostnad för åtgärden är 376 mnkr, varav 119 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

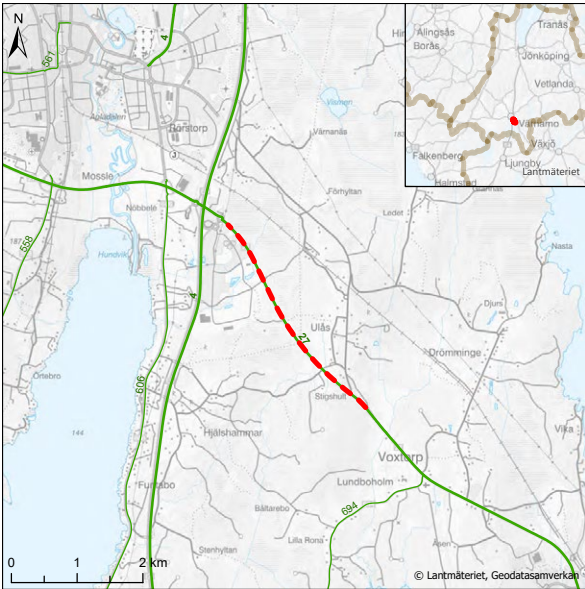
Rv 27 Ulås–Bredasten

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

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

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

Total kostnad är 156 mnkr (prisnivå 202502), varav 12 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

Väg 842 förbi Tenhult

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

Den föreslagna åtgärden syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Det är en del av en helhetslösning som omfattar hela sträckan till riksväg 40. Lokalisering av vägen har tidigare samplanerat med nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult. Då planeringen av järnvägen har avbrutits görs nu ett omtag av

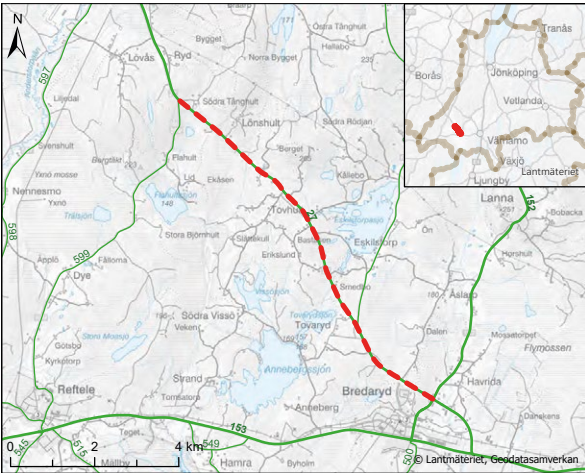
lokaliseringen av vägen. Totalkostnaden utgår ifrån tidigare planering och får justeras framöver utifrån nya förutsättningar.

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

Rv 27 Bredaryd–Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnad för åtgärden är 390 mnkr (prisnivå 202502). Objektet ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.

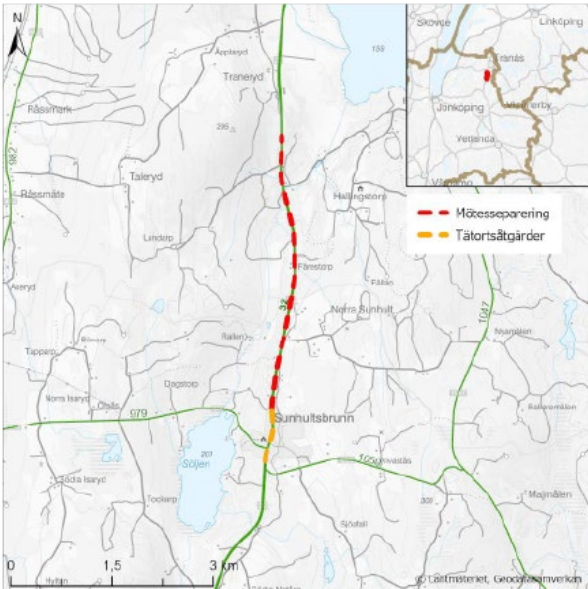


Karta: Trafikverket, 2025.



Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd
Utifrån genomförd ÅVS har lämpliga investeringsobjekt identifierats. Åtgärden innebär att sträckan förbi Tranås med mittseparering förlängs söderut till Sunnhultsbrunn och att tätortsåtgärder i Sunnhultsbrunn genomförs. Åtgärden syftar till att öka framkomligheten samt förbättra trafiksäkerheten. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Tätortsåtgärder i Sunnhultsbrunn ingår i åtgärden.

Total kostnad är 179 mnkr (prisnivå 202502), objektet ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.



Karta: Trafikverket, 2025.



Gång- och cykelinvesteringar

Syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande

Finansieringsmodell
gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

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

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

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

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

Gång- och cykelväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Längs statlig väg	-	-	20	88	137	245
- Fursjö–Dungen	36	18	15	0	0	15
- Tenhult–Huskvarna	70	-	0	63	0	63
- Gnosjö–Hillerstorp	96	-	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	-	75	65	130	270
Totalt	-	-	95	153	267	515



Grunder för prioriteringar

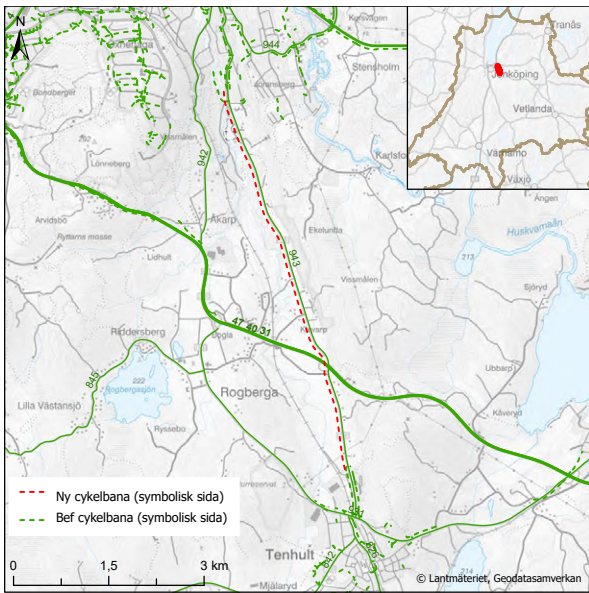
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

Planeringsmognad

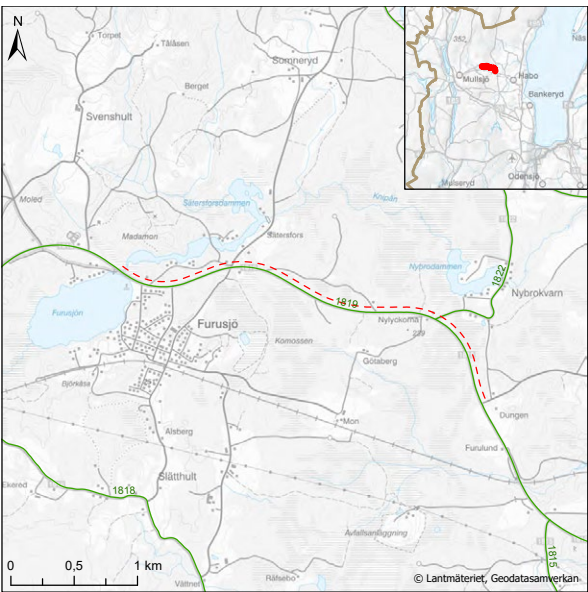
Åtgärder som har påbörjat planläggning och/ eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.

Regional cykelplan

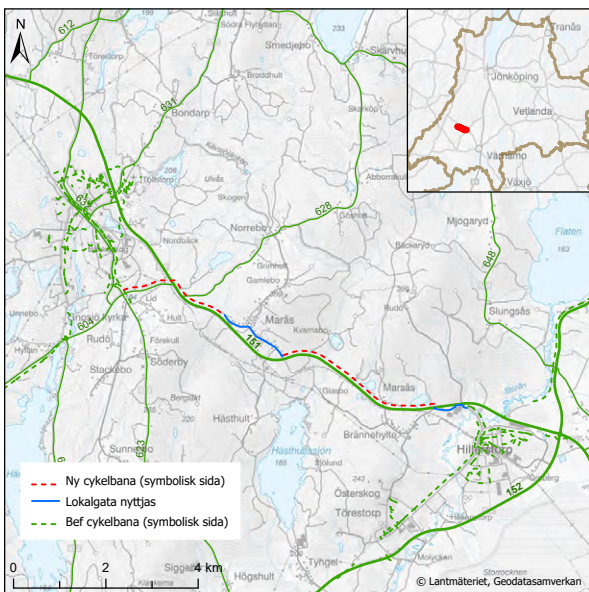
I regional cykelplan prioriteras åtgärder på sträckor mellan tätorter. De åtgärder som genomförs inom denna planperiod är förutom det pågående objektet Fursjö–Dungen de objekt med högst prioritet i Regional cykelplan dvs., Tenhult–Huskvarna och Gnosjö–Hillerstorp.



Karta: Trafikverket, 2025



Karta: Trafikverket, 2025.



Karta: Trafikverket, 2025.

Pott för mindre insatser

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

Potten ska möjliggöra fler insatser sett till en treårsperiod. Även små insatser kan kräva vägplan och andra förberedelser varför bedömningen är att det kan ta ett par år innan det finns mogna objekt att genomföra och mer pengar som kan läggas i potten, varför de första tre åren har relativt lite pengar sett till efterföljande år.

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

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier
Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

Åtgärder som är möjliga att samplanera

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

Geografisk balansering

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





Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Syfte och innehåll

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

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt
Åtgärdsområdet ska möjliggöra flera åtgärder då även små insatser kan vara viktiga för att öka säkerhet, framkomlighet och attraktiviteten i tätorts- och tätortsnära miljöer i länet.

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

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

Trafiksäkerhet och framkomlighet	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Totalt	-	-	39	39	77	155

Standard för tätortsåtgärder
De fysiska åtgärder som planeras och utförs inom tätorter ska sträva efter att åstadkomma förbättringar i vägmiljön, så att den upplevs som trygg och säker för alla trafikanter med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn
Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik passerar genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.

Insatser på vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods
Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke: ÅDT över 2 000 fordon) som inte kommer att mittsepareras under planperioden.

Åtgärder som är möjliga att samplanera
För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går samordnas med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet. Region Jönköpings läns intention är dock att under planperioden i första hand prioritera de två ovan beskrivna åtgärdstyperna.

Kollektivtrafik-åtgärder

Syfte och innehåll

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

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

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

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

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

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

Kollektivtrafikåtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Längs statlig väg	-		13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-		13	16	46	75
Totalt	-		26	33	92	151

Förutsättningar för genomförande

Framförhållning

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

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

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



Grunder för prioritering

Prioriteringsgrunderna gäller båda pottorna inom åtgärdsområdet

Framkomlighetsåtgärder för att minska restid

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

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier

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

Åtgärder som främjar kombinationsresor

Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.

Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet

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



Bidrag

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

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

Grunder för prioritering inom potten

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

Förutsättningar för genomförande

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

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

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

Regionala utredningsbehov

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

Bakgrund

Syfte

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

Avgränsning

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

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

Innehåll

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

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

Grunder för prioritering av brister för utredning

Potential och samhällsnytta

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

Brister att utreda

Viktig punkt på järnvägen som ska utredas 2026–2029

Kollektivtrafikshubb Ryhov/A6

Området kring A6 och Ryhov är en av länets största målpunkter för personresande. Möjligheterna att resa effektivt med kollektivtrafiken till denna regionala målpunkt är begränsade. En trafikslagsövergripande utredning och målbild för hur det hållbara resandet kan stärkas ska tas fram för att därefter identifiera lämpliga åtgärder.

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029

Rv 27 Forsheda–Bredaryd

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

Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029

Rv 30 Stigamo–Växjö

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

Övriga angelägna brister att utreda

Rv 27

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra på återstående delar av riksväg 27 (Gislaved–mot V Götaland och Bor–mot Kronoberg).

Rv 32

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

Rv 31/47 Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda Bristerna på sträckan bör utredas i ÅVS. Ett stråk med relativt mycket trafik som kopplar ihop Kalmar län och Jönköpings län med varandra, och Vetlanda med Jönköping. Hur dessa trafikströmmar på bästa sätt ska hanteras bör utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS.

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

Lv 842 förbi Tenhult

Pågående lokaliseringsutredning pausas för väg 482 förbi Tenhult då förutsättningarna förändrats då samlanering av ny järnvägssträcka Byarum Tenhult utgått ur nationell plan. En helhetslösning för väg 842 förbi Tenhult kopplad mot rv 40 förordas. Detta ska göras med utgångspunkt i en lösning som svara på behov från både den lokala och långväga trafiken. Hur trafik på befintlig väg ska hanteras bör ingå i utredningen.

Nyligen genomförda eller pågående utredningar

ÅVS Rv 32 Eksjö–Traneryd

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

ÅVS Mullsjö–Habo–Jönköping

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

Genomförande av regional transportplan

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

Järnväg

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

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

Större väginsatser

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

Gång- och cykelinvesteringar

Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

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

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

Genomförande av åtgärder

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

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

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning

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

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

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

Kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ansökningar och handläggning

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

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

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

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Ansökningar och handläggning

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

Genomförande av åtgärder

Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

Uppföljning av planens genomförande

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

Avrapportering av framdrift och upparbetning

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

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

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

Kommunikation vid avvikelser

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

Investeringsåtgärder i nationell plan

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

Den nationella planen redovisar alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Nedan beskrivs ett urval av de namngivna objekten som ingår i den nationella planen. Länets önskvärda satsningar och prioriteringar som inte fått plats i planen, exempelvis Vätterlänken och station Ryhov/A6, redovisas inte.

Utöver de namngivna objekten innehåller planen även potter för mindre åtgärder, det vill säga insatser med en total kostnad under 150 mnkr. Dessa hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägs-objekt nationell plan

Elektrifiering och höjd hastighet på Värnamo-Jönköping/Nässjö.

Syftet med åtgärden är ökad kapacitet, minskad restid och förbättra trafikeringsmöjligheterna på sträckan. Förändring av objektet i fastställd nationell plan i form av nysträckning Byarum-Tenhult utgår och ersätts av elektrifiering och viss upprustning av befintlig sträckning av järnväg Vaggeryd-Jönköping.

Namngivna vägobjekt nationell plan

Rv 40 Förbi Eksjö

Riksväg 40 går i dagsläget genom Eksjö tätort vilket skapar en tydlig konflikt mellan behovet av framkomlighet för genomfartstrafik och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden. Den nya vägen byggs som vanlig väg med hastigheten 80km/h.

Rv 26 Mullsjö-Slättäng

Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö-Slättäng. Sträckan är cirka 15 km lång.

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

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en mötesfri väg med mitträcke med omkörningsmöjligheter. Anslutande vägar kommer att bli färre när den nya vägen är klar. Vägens hastighet blir 100 km/h, viltåtgärder med viltstängsel och faunapassager planeras längs sträckan och gång- och

cykelvägsförbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2027-2028 med en byggtid på ca 3 år.

Rv 26 Hedenstorp-Månseryd

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

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

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

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

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

Rv 40 Jönköping-Ulricehamn

Nytt objekt i Nationell plan

För att stärka tillgängligheten i stråket rv 40 Jönköping-Göteborg byggs nu sträckan Jönköping-Ulricehamn ut till 2+2 väg. Detta innebär att hela den kvarvarande vägsträckan mellan Stockholm och Göteborg byggs ut till 2+2-väg inklusive trafikplatser under planperioden.

E4, trafikplats Ekhagen

Nytt objekt i Nationell plan.

Trafikplats Ekhagen är den östra av trafikplatserna i Jönköping där de nationella stamvägarna E4 och väg 40 går ihop. Båda vägarna har betydande funktion för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling och andra lokala resor. Syftet med åtgärderna i trafikplats Ekhagen är att öka kapaciteten för trafik från väg 40 och från E4 norrgående.

Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp

Nytt objekt i Nationell plan.

Vid trafikplats Hedenstorp möts de nationella stamvägarna riksväg 40 och 26, båda mycket viktiga för långväga person- och godstransporter samt regionala personresor. Riksväg 26 har en viktig funktion för pendling mellan Habo/Mullsjö och Jönköping. Trafikplats Hedens-torp utgör idag en flaskhals på riksväg 26 med omfattande köbildning, framför allt i södergående riktning på morgonen. Åtgärden syftar till att öka kapaciteten i trafikplats Hedenstorp, säkerställa god framkomlighet i stamvägnätet och bidra till god tillgänglighet till de olika delarna av Hedenstorps verksamhetsområde.

Detta avsnitt bygger på remiss-versionerna av de regionala planerna.

Större investeringsåtgärder i våra grannlän

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

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

Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154

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

Halmstad C

Halmstad är en viktig knutpunkt och nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning i systemet och kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den prognosticerade tågtrafiken. En ombyggnad behövs även för att skapa en säkare stationsmiljö och ett attraktivt och samlat resecentrum för ett ökat hållbart resande.

Kalmar län

Åtgärder på rv 37/47

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

Kronobergs län

Alvesta triangelspår

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

Östergötland

Ostlänken

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

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön

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

Västra Götaland

Göteborg–Borås

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

Ärendenummer
TRV 2026/51725Dokumentdatum
2026-05-11Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Lennart KalanderMottagare
LänsplaneupprättareKopia till
Trafikverkets regioner

Ramar för regional infrastruktur 2026-2037

Ramarna i bifogad fil visar justering för över- resp. underförbrukningar som skett under åren 2022-2025. Dessa har hanterats genom att utjämning skett över de tidiga åren i planen. Summorna är i prisnivå 2025-02.

Dessa ramar kommer att användas vid uppföljning av upparbetning i årsredovisningarna under perioden 2026-2037 och bör därför användas inför respektive länsplans fastställelsebeslut för perioden 2026-2037.

Regeringen har i bilaga 1 till ”Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur” (LI2025/00640) angett varje enskilt läns ekonomiska ram. Av regeringens beslut framgår också att respektive läns nivå för planperioden ska justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022-2033 vid utgången av 2025.

Anledningarna till differenserna mellan dessa ramar och preliminära ramar som skickades ut 2025-04-15 är att länens faktiska utfall för 2025 inte överensstämde med prognoserna i april 2025.

Lennart Kalander
Biträdande avdelningschef Samhällsplanering och genomförande

Fördelning regionala planer 2026-2037 efter avräkning (mnkr)													
Län	Summa 2026-2037	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼				
Stockholm	14 703 901	1 341 268	1 333 174	1 319 727	1 319 726	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751
Uppsala	2 687 056	253 011	251 455	248 869	248 870	210 606	210 606	210 606	210 606	210 606	210 606	210 606	210 606
Södermanland	1 468 419	94 433	93 494	91 932	91 933	137 078	137 078	137 078	137 078	137 078	137 078	137 078	137 078
Östergötland	2 872 381	268 428	267 053	264 766	264 766	225 921	225 921	225 921	225 921	225 921	225 921	225 921	225 921
Jönköping	2 424 569	230 788	229 493	227 343	227 343	188 700	188 700	188 700	188 700	188 700	188 700	188 700	188 700
Kronoberg	1 218 638	88 653	87 933	86 734	86 733	108 573	108 573	108 573	108 573	108 573	108 573	108 573	108 573
Kalmar	1 383 059	118 610	117 736	116 283	116 283	114 268	114 268	114 268	114 268	114 268	114 268	114 268	114 268
Gotland	388 983	40 563	40 353	40 003	40 003	28 508	28 508	28 508	28 508	28 508	28 508	28 508	28 508
Blekinge	666 945	30 886	30 386	29 556	29 556	68 320	68 320	68 320	68 320	68 320	68 320	68 320	68 320
Skåne	7 279 675	583 685	579 514	572 583	572 583	621 414	621 414	621 414	621 414	621 414	621 414	621 414	621 414
Halland	2 144 351	207 158	206 041	204 185	204 185	165 348	165 348	165 348	165 348	165 348	165 348	165 348	165 348
Västra Götaland	10 470 915	920 556	914 548	904 564	904 564	853 335	853 335	853 335	853 335	853 335	853 335	853 335	853 335
Värmland	1 526 950	110 740	109 797	108 231	108 231	136 244	136 244	136 244	136 244	136 244	136 244	136 244	136 244
Örebro	1 484 322	80 639	79 672	78 065	78 065	145 985	145 985	145 985	145 985	145 985	145 985	145 985	145 985
Västmanland	1 614 258	151 186	150 409	149 118	149 118	126 803	126 803	126 803	126 803	126 803	126 803	126 803	126 803
Dalarna	1 393 097	67 880	66 819	65 059	65 059	141 035	141 035	141 035	141 035	141 035	141 035	141 035	141 035
Gävleborg	1 601 420	130 081	129 186	127 699	127 699	135 844	135 844	135 844	135 844	135 844	135 844	135 844	135 844
Västernorrland	1 301 491	87 961	87 126	85 739	85 739	119 366	119 366	119 366	119 366	119 366	119 366	119 366	119 366
Jämtland	791 180	57 086	60 950	60 950	60 950	68 905	68 905	68 905	68 905	68 905	68 905	68 905	68 905
Västerbotten	1 721 779	158 931	158 068	156 634	156 634	136 439	136 439	136 439	136 439	136 439	136 439	136 439	136 439
Norrbottnen	1 447 611	26 707	56 043	111 208	111 208	142 806	142 806	142 806	142 806	142 806	142 806	142 806	142 806
Summa	60 591 000	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250

Konsekvensbeskrivning

Regional transportplan,
Jönköpings län 2026–2037



Tillsammans för ett bra liv för alla.

Version beslutad december 2025

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

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

Foto omslag:

Denna bilaga tillhör Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037.

Här presenteras den fullständiga konsekvensbeskrivningen som ligger till grund för transportplanen.

Den regionala transportplanen finns att läsa i sin helhet på:
Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037.

Innehåll

Inledning	7
Utgångspunkter	7
Balans i åtgärder	11
Insatser för lokalt liv	13
Satsningar i stråk	15
Fokusområden	19
Klimat	22
Bedömningsgrunder	22
Sammanfattande bedömning	23
Trafikens påverkan	24
Infrastrukturens klimatpåverkan	26
Klimatanpassning	27
Hälsa och livskvalitet	29
Bedömningsgrunder	29
Sammanfattande bedömning	30
Människors hälsa	32
Befolkning	34
Luft	37
Landskap	39
Bedömningsgrunder	39
Sammanfattande bedömning	40
Naturmiljö	41
Kulturmiljö	43

Resurshushållning	46
Bedömningsgrunder	46
Sammanfattande bedömning	47
Mark	48
Materiella tillgångar	49
Bedömningsgrunder	52
Sammanfattande bedömning	53
Samhällsekonomi och konkurrenskraft	54
Mål om sammanlänkat län i regional utvecklingsstrategi	56



Inledning

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

Utgångspunkter

Avgränsning

Avgränsningssamråd

Under våren 2025 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Tidsmässig avgränsning

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

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

Geografisk avgränsning

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

Avgränsning i sak

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

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

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

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

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

Metodik för bedömning av konsekvenser

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

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs, förutom pågående satsningar som fullföljs. Däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Samtliga alternativ i bedömningen är realistiska och genomförbara, alternativ Satsningar i stråk och Insatser för lokalt liv är viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar. Alternativet Balans i åtgärd är snarlikt planförslaget men inte identiskt med färdigt planförslag. Konsekvenserna av de tre alternativa inriktningarna har tillsammans med förväntan om hur framtida resmönster kommer se ut varit en utgångspunkt för de val som gjorts för ett hållbart och effektivt transportsystem, och som lett fram till föreslagen transportplan för region Jönköpings län 2026–2037.

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

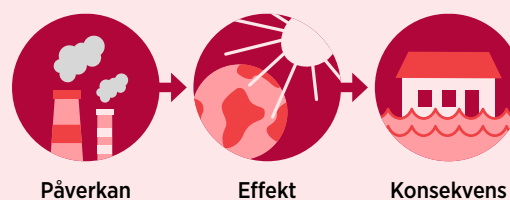
Påverkan, effekter och konsekvens

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

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

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

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



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

Krav på innehåll

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- ✓ En **sammanfattning av planens innehåll**, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer.
- ✓ En identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd.
- ✓ Uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt, befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem** som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och **hur hänsyn tas till relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn**.
- ✓ En **identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter** som genomförandet av planen kan antas medföra.

Uppgifter om de **åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa** betydande negativa miljöeffekter.
- ✓ En **sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes.
- ✓ En redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.
- ✓ En **icke-teknisk sammanfattning**.

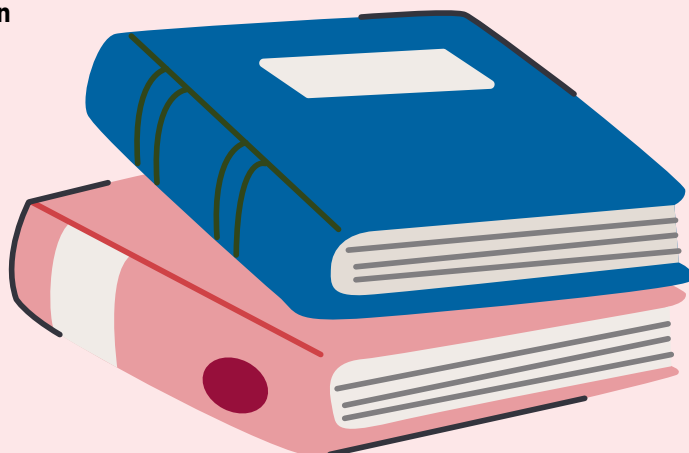
Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:

- ✓ Bedömningsmetoder och aktuell kunskap, planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad.
- ✓ Var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig.
- ✓ Att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder.
- ✓ Allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

Enligt MB 6 kap 15 § ska förslaget till infrastrukturplan och dess MKB göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig.

- ✓ Synpunkterna ska beaktas innan planen antas.

När planen antagits, ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna integrats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.



Balans i åtgärder

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

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

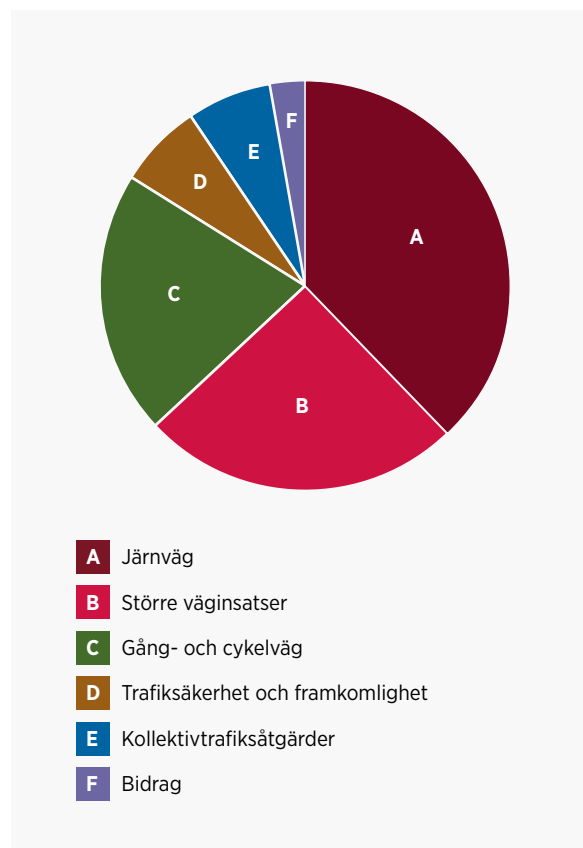
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

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

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

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

Diagram 1. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Balans i åtgärder*



Tabell 1. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870 ¹	193
Station Ryhov/A6	476 ²	129
Pott för plattformsförlängningar	50	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
Pott för upprustning av regionala järnvägar	-	223
B: Större väginSATser	-	583
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp (över kant) ³	390	120
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (över kant) ³	179	50
C: Gång- och cykelväg	-	501
Längs regional statlig väg	-	251
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	63
– Hillerstorp–Gnosjö	-	87
– Pott	-	76
Medfinansiering	-	250
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	160
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	160
Längs statlig väg	-	80
Medfinansiering till kommuner	-	80
F: Bidrag	-	60
Enskilda vägar	-	60
Totalt	-	2 362

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

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

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

Insatser för lokalt liv

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

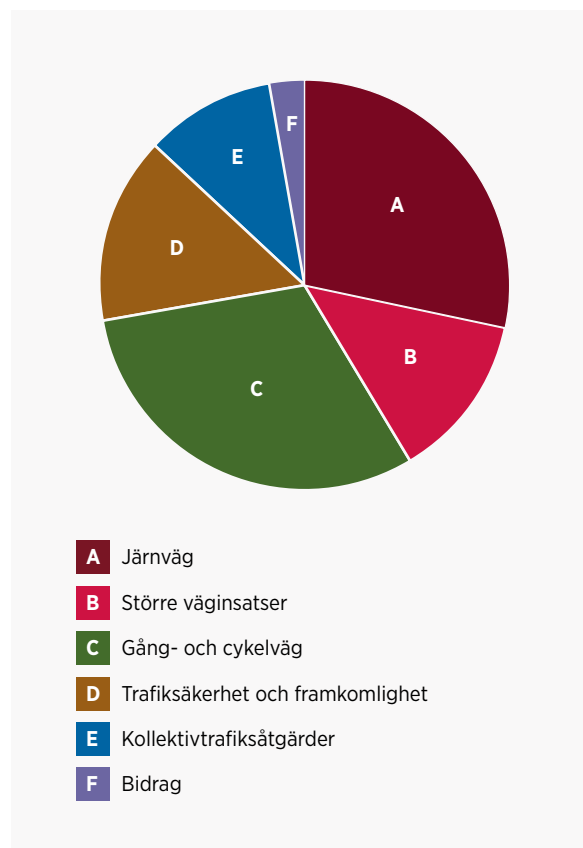
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

För gång och cykel möjliggörs satsningar på genomförande av de högst prioriterade åtgärderna i den regionala cykelplanen (Tenhult–Huskvarna och Hillerstorp–Gnosjö). Därutöver möjliggörs satsningar på sträckan Sävsjö–Vrigstad, samt en pott för punkt-insatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala cykelvägar med 25 mnkr per år.

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

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

Diagram 2. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Insatser för lokalt liv*



Tabell 2. Insatser för lokalt liv 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	675
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁴	193
Station Ryhov/A6	476 ⁵	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
B: Större väginSATser	-	304
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
C: Gång- och cykelväg	-	729
Längs regional statlig väg	-	429
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	63
– Hillerstorp–Gnosjö	-	87
– Sävsjö–Vrigstad	-	126
– Pott	-	128
Medfinansiering	-	300
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	350
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	240
Längs statlig väg	-	120
Medfinansiering till kommuner	-	120
F: Bidrag	-	64
Enskilda vägar	-	64
Totalt	-	2 362

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

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

Satsningar i stråk

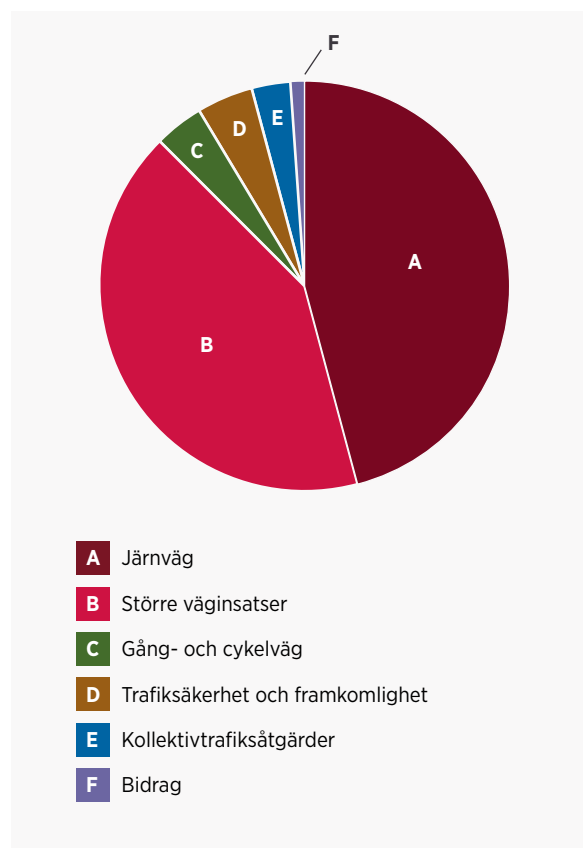
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginssatser prioriteras.

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

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

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

Diagram 3. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Satsningar i stråk*



Tabell 3. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

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

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

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

Nollalternativ

Nollalternativet inkluderar pågående investeringar. I gällande plan är riksväg 27 förbi Bor och cykelsatsningen Furusjö–Dungen påbörjade och ingår i Nollalternativet. Bedömingarna

av konsekvenser av Nollalternativet är utifrån att dessa projekt genomförs, men inga andra insatser för att öka tillgänglighet och trafikssäkerhet på länets järnvägar och vägar, för tåg, bil, cykel eller buss. Även satsningar på ny infrastruktur som stärker länets utveckling uteblir.

Tabell 4. Nollalternativ 2026–2037

Åtgärder	Status
B: Större väginSATser	-
Rv 27 förbi Bor	Pågående
C: Gång- och cykelväg	-
Furusjö–Dungen	Pågående

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

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

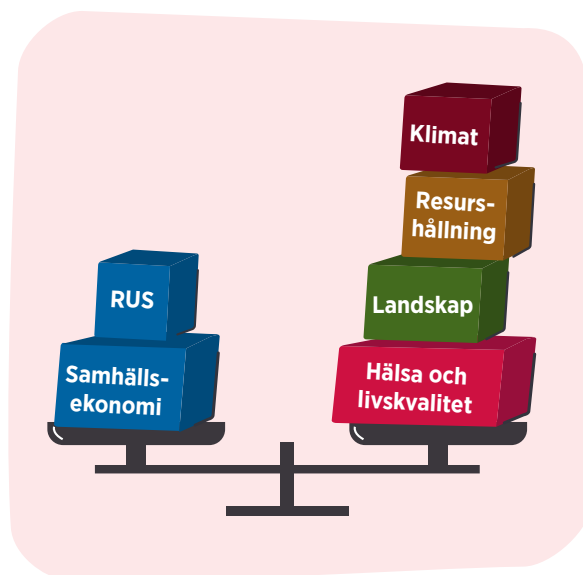
I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

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



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

Mest relevanta miljö kvalitetsmål visar hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljö kvalitetsmål

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

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

Övergripande transportpolitiskt mål

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

E

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

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

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

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

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

B

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

B

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

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

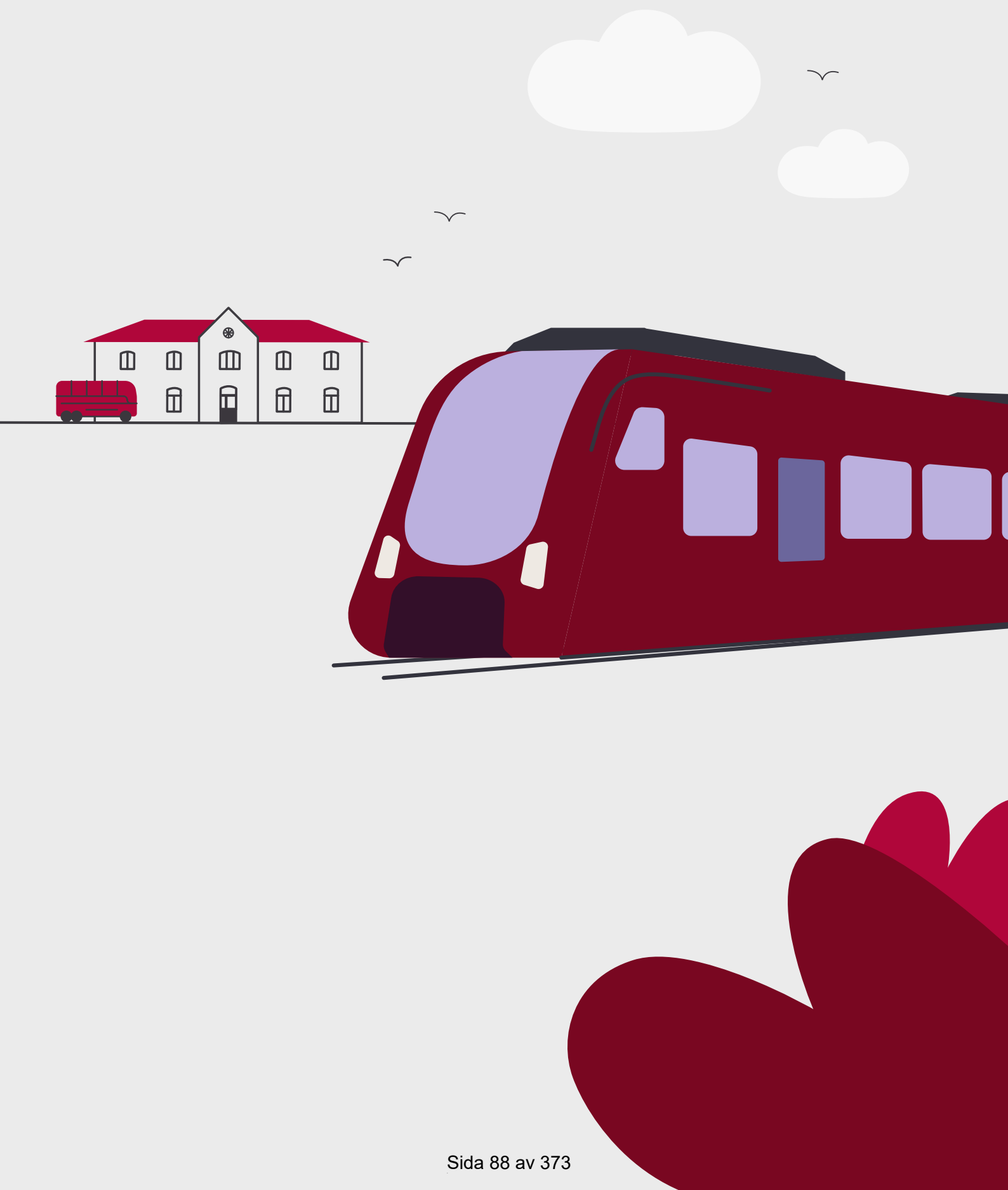
Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.¹

A

B

C

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



Klimat

Bedömningsgrunder

Trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan

Preciseringen omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet. Transportsektorn står för 38 procent av länets totala energianvändning och behöver minska för att länets koldioxidbudget ska hållas.

Precisering trafikutveckling

Preciseringen omfattar utveckling av trafikarbetet för olika trafikslag och färdväg, samt fördelning mellan dessa. Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafikeringen i transportsystemet.

Precisering energieffektivitet

Inom respektive trafikslag fångar hur planen på-

verkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).

Infrastrukturens påverkan

Klimatpåverkan från investeringar, underhåll och drift ur ett livscykelperspektiv. För namngivna objekt görs kvantitativ analys genom verktyget Klimatkalkyl. För andra åtgärdsområden i planen görs en översiktlig bedömning.

Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras här som den statliga infrastrukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Generellt bedöms satsningar i järnvägsanläggningen vara mer störningskänslig än länets vägnät vilket gör att klimatanpassningar är viktigare att genomföra på järnväg än väg.

Tabell 5. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

Åtgärdsområde	Trafikens påverkan	Infrastrukturens påverkan	Klimatanpassning
Järnväg	Positiv	Negativ	Positiv
Större väginnsatser	Negativ	Negativ	Positiv
Gång- och cykelväg	Positiv	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	Positiv	-	-
Bidrag	Negativ	-	Positiv

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till målpuppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ *Balans i åtgärder* och alternativ *Satsningar i stråk* ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse än vad alternativ *Insatser för lokalt liv* och nollalternativet ger.

Trafikens påverkan

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

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

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

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

Infrastrukturens påverkan

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

Klimatanpassning

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

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

Tabell 6. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Klimatpåverkan över tid

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

Nollalternativet innebär att befolkningsökningen som kan förväntas inte aktivt flyttas över på mer hållbara transportslag. Detta innebär att de problem som vi kan se i dag med trafikens påverkan och klimatanpassning kan förväntas öka, framförallt på sikt. Det objekt som förverk-

ligas på kort sikt i nollalternativet finns även i de övriga alternativen, och har en negativ klimatpåverkan avseende infrastrukturen.

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

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

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Trafikens påverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6 och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och ökad potentiell överflyttning från bil.

Klimatpåverkan kopplad till alternativets vägåtgärder är starkt avhängig teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling

Alternativet har en relativt hög potential för överflyttningseffekter från bil till kollektivtrafik och cykel. Samtidigt ges incitament till ökad vägtrafik på grund av satsningar på mötessepareringar och förbifarter.

Energieffektivitet

Satsningar på järnvägar, kollektivtrafik och cykelvägar bidrar till energieffektivitet, däremot bidrar alternativets väginvesteringar till ökad energiåtgång kopplat till trafikering på grund av ökad trafik och höjda hastigheter.

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6, Tre-tågsstation i Forserum, mötesspår Malmbäck och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och godstrafiken samt ökad potentiell överflyttning från bil och lastbil till tåg.

Alternativets klimatpåverkan är starkt avhängigt teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av många större väggångsärder.

Trafikutveckling

Alternativet innebär att relativt stora delar av länets väginfrastruktur förbättras vilket riskerar att ge incitament till en ökad vägtrafik. Satsningarna på järnväg förväntas ge överflyttning av resor från väg till järnväg.

Energieffektivitet

Utbyggnader av förbifarter och mötessepareringar bedöms ge negativa bidrag till ett mer energieffektivt samhälle; vägtrafik kräver mer energi än trafik på järnväg och högre hastigheter kräver också en ökad energiåtgång. Alternativet kan bidra till att fler invånare i länet väljer att ha bil, vilket på sikt kan kräva större satsningar på laddinfrastruktur som i sin tur är resurskrävande.

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6 och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och ökad potentiell överflyttning från bil.

Trafikutveckling

Alternativet kan förväntas ge viss överflyttning av resor från väg till järnväg. Alternativet innebär en relativt stor satsning på gång- och cykel vilket innebär en potential för överflyttning från bil till cykel för kortare resor.

Energieffektivitet

Eftersom järnvägar och cykelvägar är mer energieffektiva än transporter på väg bedöms alternativet bidra till ett mer energieffektivt samhälle.

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik

Begränsade effekter i form av genomförande av objektet riksväg 27 Förbi Bor och cykelprojektet Habo–Furusjö.

Trafikutveckling

Alternativet stimulerar knappt någon överflyttning av trafik från bil men skapar heller knappt någon inducerad vägtrafik.

Energieffektivitet

Ingen stor påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägssinves- teringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer, eller punktinsatser i anslutning till dessa, och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Förbi Tenhult, riksväg 27 Ulås–Bredasten och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ger mer begränsade utsläpp av koldioxid.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägssinves- teringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer, eller punktinsatser i anslutning till dessa, och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Riksväg 27 förbi Bor och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp ger relativt stora utsläpp av koldioxid vid byggnation. Förbifart Tenhult, riksväg 27 Ulås–Bredasten, riksväg 32 Skullaryd–Sunneränga och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ger mer begränsade utsläpp av koldioxid. Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägssinves- teringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation, Ulås–Bredasten ger något mindre klimatpåverkan.

Byggnationer av gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Alternativet bedöms inte ge någon ytterligare negativ påverkan kopplat till byggnation, däremot kan utsläpp av koldioxid öka kopplat till underhåll av en åldrande anläggning som har nått sin tekniska livslängd.

Klimatanpassning

Balans i åtgärder

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder innebär att infrastrukturen klimatanpassas (trummor, avvattning, väggropp mm) vid.

Satsningar i stråk

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö bedöms vara positiv för att öka banans robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, väggropp mm) och skapar större robusthet i vägstråken riksväg 27 och riksväg 32.

Insatser för lokalt liv

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya väg och gång- och cykelvägar klimatanpassas (trummor, avvattning, väggropp mm).

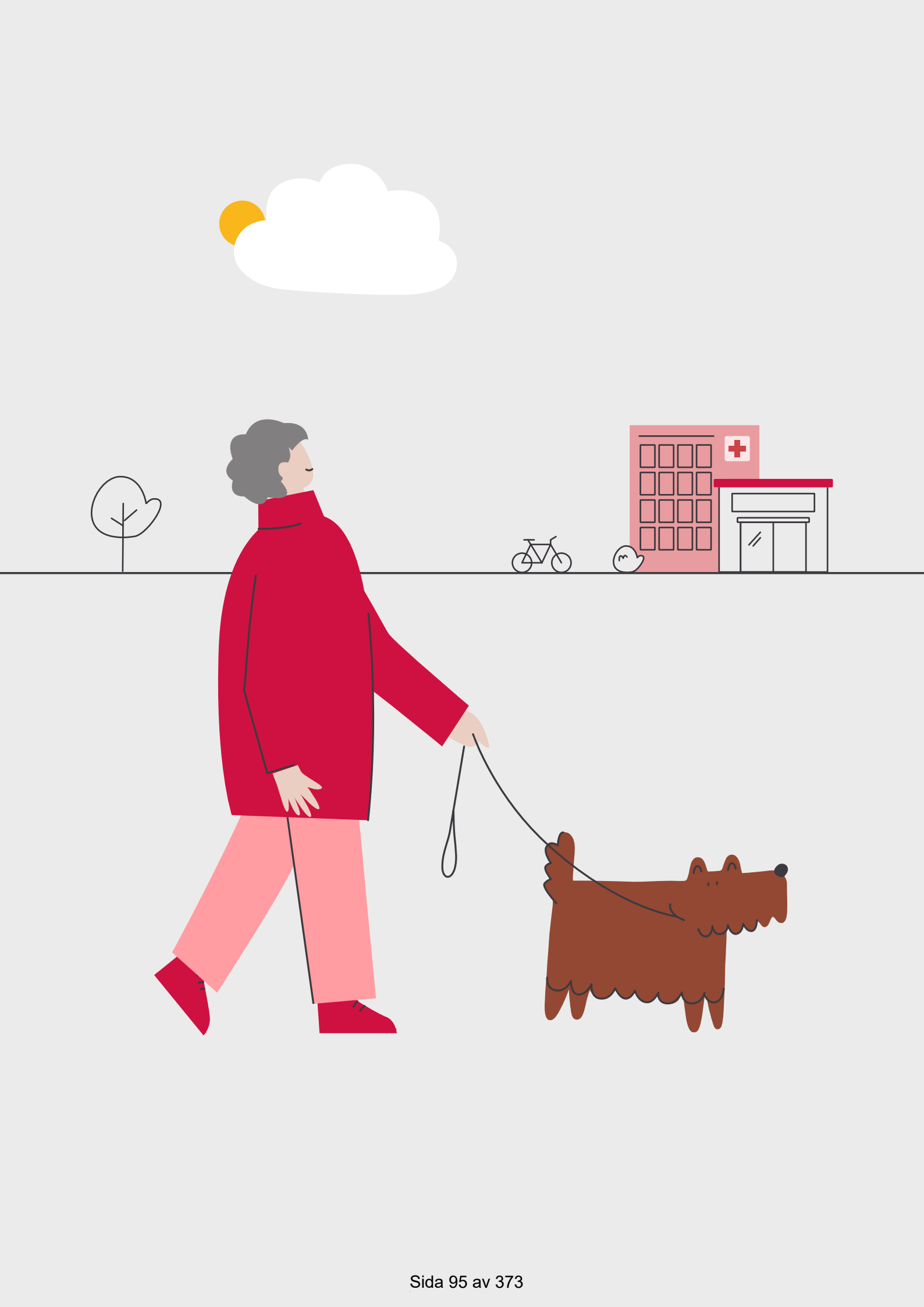
Nollalternativ

Förbi Bor blir klimatanpassad. Risker kopplat till åldrande anläggning åtgärdas inte.

Aktuella samhällsekonomiska beslutsunderlag

Inför planrevidering tar Trafikverket fram och uppdaterar relevanta samhällsekonomiska beslutsunderlag med konsekvensbeskrivningar. De är underlag för bedömningar i den här konsekvensbeskrivningen.

[Samhällsekonomiskt beslutsunderlag – Sydöstra regionen](#)



Hälsa och livskvalitet

Bedömningsgrunder

Människors hälsa

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet avser när trafikanter förflyttar sig med cykel eller till fots inom transportsystemet. Även kollektivtrafik ger ett bidrag då detta sätt att resa medför ett betydande inslag av gång i resandet.

Buller och vibrationer

Negativ miljöpåverkan kopplat till ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021. Avseende vibrationer anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet avgränsas i detta sammanhang till döda och svårt skadade i väg- och järnvägssystemet.

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel och till fots och möjlighet att resa med kollektivtrafik.

Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet
oavsett socioekonomisk status

Detta område avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del. Tillgängligheten för barn och personer utan tillgång till bil är särskilt värd att bevaka.

Jämställdhet mellan
kvinnor och män

Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader. Männens funktionella geografier är mer polära än kvinnornas: En högre andel av männens minsta tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner) består av självständiga orter, samtidigt som de stora TA-regionerna i flera fall är större för män än för kvinnor.

Möjligheter för barn att
säkert förflytta sig på egen hand

Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras. Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Luft

Transportsektorns emissioner av luftföroreningar

Vägtrafikens emissioner av NOx och PM10. Halterna påverkas av trafikarbete och hastighet på väg.

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Kan påverkas positivt av t.ex. förbifarter.

Exponeringsbedömning

Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljö kvalitetsnormer för luft. Antalet tätorter som överskrider rekommendationerna kan komma att öka då WHO:s nya rekommendationer, på lägre nivåer, slår igenom för svenska miljökonsekvensnormer.

Tabell 8. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter

Åtgärdsområde	Människors hälsa	Befolkning	Luft
Järnväg	Positiv	Positiv	Positiv
Större väginnsatser	Både och	Både och	Både och
Gång- och cykelväg	Positiv	Positiv	Positiv
Trafiksäkerhet och framkomlighet	Positiv	Positiv	-
Kollektivtrafikåtgärder	Positiv	Positiv	Positiv
Bidrag	-	Positiv	-

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delasppekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets stora satsningar på kollektivtrafik, åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet

samt satsningar på gång- och cykel. Detta innebär stor möjlighet till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet i hela länet. Även alternativet *Balans i åtgärder* ger tämligen stora positiva bidrag till måluppfyllelse, då det förutom att stärka möjligheten gång och cykelresor och resor med kollektivtrafiken samtidigt som det stärker möjlighet även till längre resor inom, till och från länet.

Människors hälsa

Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet tillsammans med satsningar som möjliggör kollektivtrafik och trafiksäkerhet på järnvägar och vägar. Alternativ *Balans i åtgärder* ger på liknande sätt stora nyttor, om än lite lägre sett till ovan angivna satsningar. Alternativ *Satsningar i stråk* ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar.

Befolkning

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

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

Luft

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

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

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

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

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden. För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Människors hälsa

Balans i åtgärder

Fysisk aktivitet

Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum–Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv, tillsammans med satsning på mötesstation Ryhov/A6 som är en regionalt stor målpunkt som tillgängliggörs med tåg. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet. Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafikåtgärder på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykelinvesteringar, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i

länet. Utbyggnation av mötessepareringar och förbifarter kan få till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär att trafiksäkerheten i samhällena Bor, Tenhult och Snnhultsbrunn förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att gång- och cykelvägar byggs inom projekten). Satsningar på gång- och cykel utmed både statlig väg och medfinansiering innebär ökad möjlighet att tryggt förflytta sig för oskyddade trafikanter. Alternativet innebär satsningar på mindre säkerhetsåtgärder i tätorter och utmed 80-vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att försvinna i Tabergsdalen samt sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för säkerheten.

Satsningar i stråk

Fysisk aktivitet

Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnvägssystemet och fler som har möjlighet att resa med tåg. Utbyggnation av mötessepareringar och förbifarter får till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsda-

len vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter och trafiksäkerhetsåtgärder i samhället.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär trafiksäkerheten i samhällena Bor, Tenhult och Sunnhultsbrunn förbättras. Större satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att gång- och cykelvägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Insatser för lokalt liv

Fysisk aktivitet

Alternativet innebär störst investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar jämfört med resterande alternativ. Att fler cyklar eller åker kollektivt främjar aktiv mobilitet och fysisk aktivitet. Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum–Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv. Detta tillsammans med satsningen på att tillgängliggöra Ryhov/A6, som är en regionalt stor målpunkt, bidrar till fler vardagsresor med inslag aktiv mobilitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär att trafiksäkerheten i Bor samhälle förbättras, samt på sträckan Ulås–Bredasten, i övrigt görs inga investeringar som förbättrar trafiksäkerheten på länets vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Nollalternativ

Fysisk aktivitet

Inga positiva effekter.

Buller och vibrationer

Problemen med buller och vibrationer i Tenhult riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

Trafiksäkerhet

Inga förbättringar, risk för ökade problem i och med ökad trafik.

Befolkning

Balans i åtgärder

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik

Alternativet är positivt sett till utveckling av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämlikt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för gång- och cykelåtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Storleken på åtgärdsområdet kollektivtrafik ger förutsättningar för att arbeta aktivt med tillgänglighetsanpassningar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Alternativet syftar till att möjliggöra en balans mellan satsningar på mindre åtgärder i hela länet och större projekt på sträckor. Åtgärdsområden som ökar trafiksäkerhet och hållbara resor i hela länet och i mindre tätorter utgör en relativt stor del av den ekonomiska ramen. Exempelvis satsningar på trafiksäkerhet och framkomlighet, gång- och cykelsatsningar och kollektivtrafiksinsatser. Samtidigt görs större satsningar som utvecklar järnvägs- och väginfrastruktur och gynnar regiontågstrafik och de regionala järnvägarna samt förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet i sträckor på vägar. Detta förbättrar förutsättningar för koppla samman och utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik i hela länet.

Satsningar i stråk

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik

Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråken förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs gång- och cykelvägar där potential för aktiva resor finns, vilket förbättrar tillgänglighet med cykel. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativet prioriterar större järnvägs- och vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägsåtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Alternativet innebär ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet och att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, gång- och cykelvägsåtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Insatser för lokalt liv

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik

Alternativet ger något förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med tåg utmed delar av de regionala järnvägsstråken. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar stärks, vilket bedöms ge stor positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativets satsning på kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar bedöms förbättrar jämlikhet och jämställdhet och förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

En ökad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser ökar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Åtgärdsområdena för trafiksäkerhet och framkomlighet, kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägsåtgärder ger möjlighet till

höjning av tillgängligheten med geografisk spridning. Järnvägssatsningarna innebär att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stations-orterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet.

Nollalternativ

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik

Inga effekter.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Inga effekter.

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Inga effekter.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Inga effekter.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Inga effekter.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Inga effekter.

Luft

Balans i åtgärder

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar regional tåg- och busskollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt samhällena Bor och Tenhult till följd av förbifarter på väg.

Satsningar i stråk

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt samhällena Bor och Tenhult till följd av förbifarter på väg.

Insatser för lokalt liv

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt Bor till följd av förbifart på väg. Fortsatt exponering kopplat till genomfartstrafik i Tenhult. Exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

Satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykel innebär potentiell överflyttning till hållbara resor och minskad exponering.

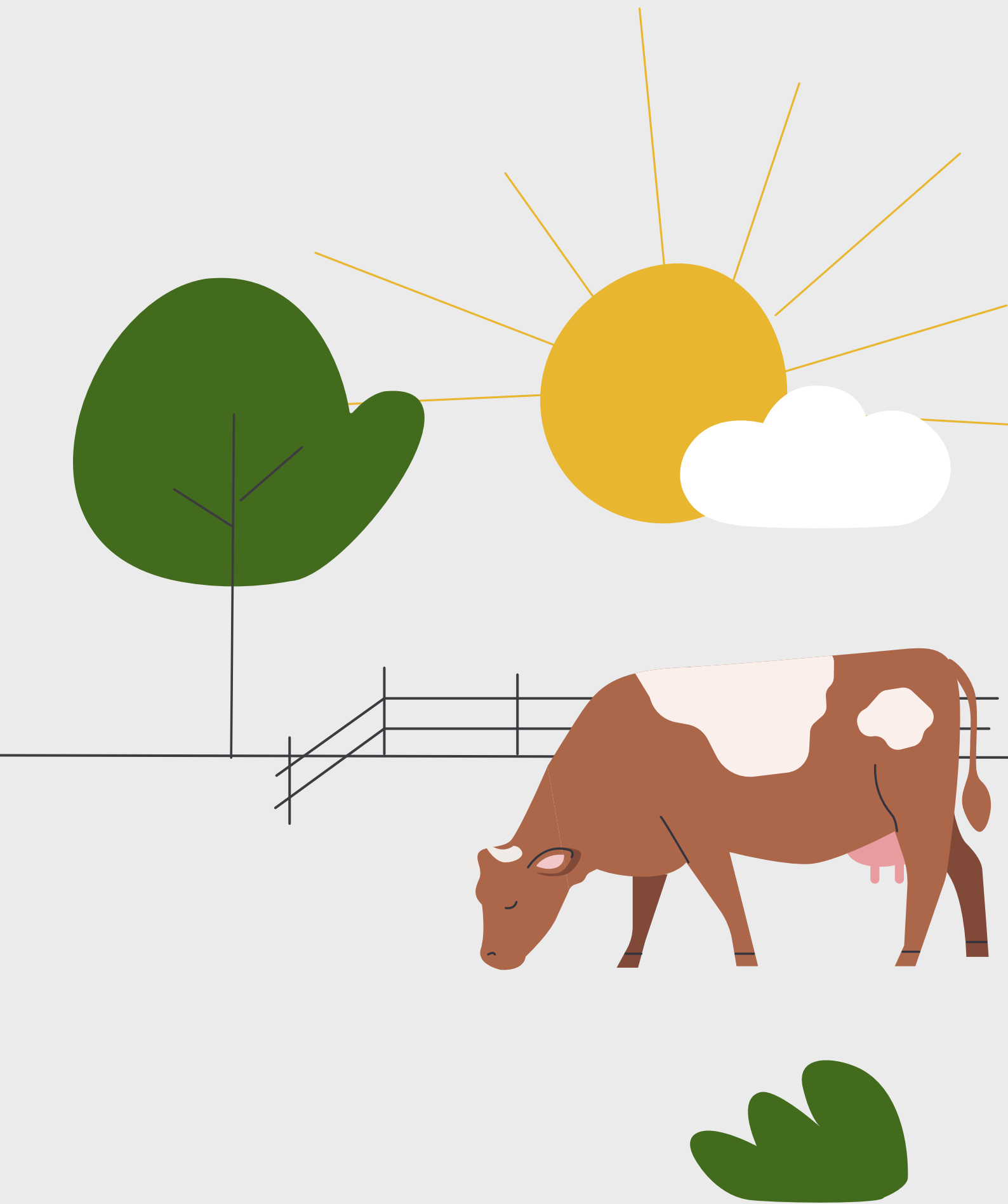
Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar

Inga effekter.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Fortsatt exponering i Tabergsdalen och samhället Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.



Landskap

Bedömningsgrunder

Naturmiljö

Biologisk mångfald,
växtliv och djurliv

Påverkan på aspekterna bedöms utifrån barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, intrång och störning samt invasiva arter.

Kulturmiljö

Kulturlämningar och
landskapets strukturer

Bedömning risk för påverkan på forn- och kulturlämningar utifrån mängd ny mark som tas i anspråk. Påverkan på landskapets strukturer, samband och markbruk samt befintliga kulturvärden kopplat till infrastruktur.

Landskapsbild

Påverkan på landskapets
utmärkande karaktär och kvalitet

Bedömning av transportinfrastrukturens övergripande påverkan på landskapets form och rumslighet. Kumulativa effekter av ytterligare infrastruktur.

Tabell 11. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

Åtgärdsområde	Naturmiljö	Kulturmiljö	Landskapsbild
Järnväg	Negativ	Negativ	Negativ
Större väginSATser	Negativ	Negativ	Negativ
Gång- och cykelväg	-	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	-
Bidrag	-	-	-

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

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

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, mötesspår i Malmbäck och på Vetlandabanan samt nya större vägpartier. Alternativ *Balans i åtgärder* bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och

kollektivtrafik sker intill eller i befintlig infrastruktur. Nollalternativet bedöms ha en något negativ påverkan på målen.

Kulturmiljö

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

Landskapsbild

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

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

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

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

Påverkan på landskapet över tid

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

Naturmiljö

Balans i åtgärder

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult.

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny

väg i naturmark. Projekten Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Satsningar i stråk

Biologisk mångfald,
växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckan Nässjö–Eksjö i samband med elektrifiering. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark. Projekten Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Insatser för lokalt liv

Biologisk mångfald,
växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö–Eksjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upp- rustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Kulturmiljö

Balans i åtgärder

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till mötessepareringar Ulås–Bredasten och Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd och förbifart Tenhult.

Satsningar i stråk

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Betydande risk för negativ påverkan på kulturminne på grund av tretågsstation i Forserum. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd samt förbifart Tenhult.

Insatser för lokalt liv

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås–Bredasten.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. I övrigt ingen påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, forn- eller kulturlämningar eller annat kulturarv.

Landskapsbild

Balans i åtgärder

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan

på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötessepareringar Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Satsningar i stråk

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötessepareringar Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Insatser för lokalt liv

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet



Resurshushållning

Bedömningsgrunder Vatten

Mark

Skyddsvärda områden

Ianspråktagande eller påverkan på skyddsvärda områden. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kap. miljöbalken) eller riksintresse (enligt 3–4 kap. miljöbalken).

Förorenade områden

Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden. Förorening av mark- och vattenområden omfattar historisk och pågående förorening från mänsklig aktivitet av sådan art att det finns risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö (enligt 9 kap. 3 § miljöbalken).

Materiella tillgångar

Areella näringar

Jordbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av jordbruksmark), Skogsbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av skogsmark), Yrkesfiskets produktionsförmåga (åtgärder inom områden av RI för yrkesfiske).

Flöden och nivåer

Delaspekten omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem.

Dricksvatten

Delaspekten innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten.

Ekologiska värden

Delaspekten omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.

Tabell 14. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

Åtgärdsområde	Mark	Materiella tillgångar	Vatten
Järnväg	Negativ	Negativ	Negativ
Större väginSATser	Negativ	Negativ	Negativ
Gång- och cykelväg	-	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	-
Bidrag	-	-	-

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

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

Mark

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

Materiella tillgångar

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

Vatten

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

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

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

Påverkan på resurshushållning över tid

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

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

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Mark

Balans i åtgärder

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Satsningar i stråk

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Insatser för lokalt liv

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Nollalternativ

I nollalternativet ingår inte något projekt som bedöms påverka delaspekten Skyddsvärda områden. Däremot kommer riksväg 27 förbi Bor att realiseras och det innebär påverkan på delaspekten Förorenade områden.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Materiella tillgångar

Balans i åtgärder

Areella näringar

Nysträckningen Byarum–Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga. riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukande-strukturer i möjligaste mån. Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt. Breddningar av vägar (Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd) kan kräva att skogs- och/ eller jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten. Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av gång- och cykelvägar, påverkan bedöms som liten.

Satsningar i stråk

Areella näringar

Nysträckningen Byarum–Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga. riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukande-strukturer i möjligaste mån. Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt. Breddningar av vägar (Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd) kan kräva att skogs- och/ eller jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten. Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av gång- och cykelvägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Areella näringar

Riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Vatten

Balans i åtgärder

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Insatser för lokalt liv

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Satsningar i stråk

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Nollalternativ

Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.



Samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsgrunder

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomsisk effektivitet

Bedöms utifrån den samhällsekonomsiska analys som görs i samlad effektbedömning för namngivna objekt.

Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder. I SEB beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomsisk analys (effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts), transportpolitisk målanalys (hur de transportpolitiska målen påverkas) och fördelningsanalys (hur nyttorna fördelar sig på olika grupper).

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Bedömning av respektive alternativs påverkan på medborgares och näringslivets restider och reskostnader.

Regional utvecklingsstrategi

Sammanlänkat län

Bedömning av hur alternativen prioriterat länets järnvägs- och vägstråk för att främja person- och godstransporter inom länet men även länkar samman länet med övriga Sverige och Europa. Bedömningen inkluderar även robusthet, funktionalitet för stråken även vid samhällskris.

Kollektivtrafik

Bedömning av hur alternativen möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser, i syfte att skapa större arbetsmarknader och möjliggöra att ta del av samhällsservice och delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Tabell 17. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter

Åtgärdsområde	Samhällsekonomi och konkurrenskraft	Regional utvecklingsstrategi
Järnväg	Både och	Positiv
Större väginnsatser	Positiv	Både och
Gång- och cykelväg	-	Positiv
Trafiksäkerhet och framkomlighet	Positiv	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	Positiv
Bidrag	-	-

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delasppekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alter-

nativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse avseende samhällsekonomi. Dock har alternativet lägre måluppfyllelse avseende konkurrenskraft. Alternativet har begränsade satsningar på väg- och järnväg i regionalt viktiga stråk, vilket innebär att godsets framkomlighet och storleken på arbetsmarknadsregionerna i länet inte ökar eller förbättras. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägobjekt.

Regional utvecklingsstrategi

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

Tabell 18. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

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

Tabell 19. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Balans i åtgärder

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering ger positiv NNK på grund av restidvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping). Station Ryhov/A6 ger ökad mängd resande och nya resmöjligheter, men negativt NNK. Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidvinster. Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd. Alternativets större vägobjekt är positiva, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandebutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på byggande av mötesspår på järnvägsbanor faller sannolikt inte ut under planperioden. Förbifart Tenhult bedöms ge en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842. Mittsepareringar riksväg 27 Ulås–

Bredasten och Anderstorp–Bredaryd samt förbifart riksväg 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Mötesseparering av Sunnhultsbrunn–Traneryd ger förkortad restid på ett viktigt stråk för arbetspendling för flera av länets kommuner samt för långväga gods- och persontransporter. Nyttorna för riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp samt riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd faller sannolikt inte ut under planperioden. För åtgärdsområdet utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Satsningar i stråk

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering och Station Ryhov/A6 ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (Station Ryhov/A6). Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Alternativets större vägojekt är samhällsekonomiskt lönsamma, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering

Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på byggande av mötesspår på banor faller sannolikt inte ut under planperioden. Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842. Mittsepareringar riksväg 27 Ulås–Bredasten och Anderstorp–Bredaryd samt förbifart riksväg 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Mötesseparering av Sunnhultsbrunn–Traneryd ger förkortad restid på ett viktigt stråk för arbetspendling för flera av länets kommuner samt för långväga gods- och persontransporter. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Insatser för lokalt liv

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering och Station Ryhov/A6 ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (Station Ryhov/A6). Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Riksväg 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsmedeldygnstrafik och restidsförkortningar. Även Riksväg 27 Ulås–Bredasten bedöms samhällsekonomiskt lönsamt. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Satsningen på Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. riksväg 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Samhällsekonomisk effektivitet

Riksväg 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsdygns trafik och restidsförkortningar. I övrigt ingen bedöms alternativet ha en svagt negativ påverkan.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Riksväg 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk. I övrigt ingen bedöms alternativet ha en svagt negativ påverkan.

Mål om samman- länkat län i regional utvecklingsstrategi

Balans i åtgärder

Sammanlänkat län

Positiv påverkan på grund av satsningar på väg och järnväg som knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider på järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö och ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6. Åtgärderna innebär en förbättrad omledningsmöjlighet längs Södra stambanan och mellan Västra- och Södra stambanan. Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Anderstorp–Bor och riksväg 32 Tranås – Aneby–Eksjö.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö–Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan, vilket förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Stärkt kollektivtrafik

Alternativet ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar, utveckling av de starka vägstråken och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafik-anläggningar.

Elektrifiering av Nässjö–Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikerings-

upplägg. Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet möjliggör även jämförelsevis stor utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommunala satsningar vilket är positivt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Satsningar i stråk

Sammanlänkat län

Positiv påverkan genom satsningar på väg och järnväg som knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider och öka utvecklingsmöjligheterna för godstrafiken samt möjlighet till tyngre och längre tåg genom elektrifiering av järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö, samt ökad robusthet med omlednings möjligheter. Även upprustningsåtgärder på Vetlandabanan förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Alternativet innebär även en positiv påverkan genom ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6, vilket möjliggöra resandeutbyte med spårbunden trafik till större bostads-, verksamhets- och handelsområden samt ökat kapacitet och robusthet på Jönköpingsbanan. Positiv påverkan även på grund av mötesspår Malmbäck som skapa förutsättningar för att sträckan Värnamo-Vaggeryd-Nässjö, tillsammans med del av Kusttill kustbanan, kan fungera som ett effektivt omledningsstråk för Södra stambanan. Även

positiv påverkan till följd av Tretågsstation Forserum vilket ökar möjligheten till utökad trafikering för både person- och godstrafik, kortare restider och ökad förmåga att stå emot och hantera störningar.

Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Anderstorp–Bor och riksväg 32 Tranås–Aneby–Eksjö.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö – Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan.

Stärkt kollektivtrafik

Mycket stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg. I övrigt avsätts förhållandevis lite pengar för kollektivtrafikanläggningar på väg vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet möjliggör en mycket liten satsning på utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommuner, vilket ger en svagt positiv effekt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Insatser för lokalt liv

Sammanlänkat län

Positiv påverkan på grund av satsningar på väg och järnväg som ökar knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider på järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö och ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6. Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Bredaryd–Bor. I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö–Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan, vilket förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Stärkt kollektivtrafik

Alternativet ger de bästa förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar.

Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Värnamo–Jönköping/Nässjö, och mötesstation Ryhov/A6.

Elektrifiering av Nässjö–Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg. Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet innebär att förhållandevis mycket medel avsätts för kollektivtrafikåtgärder, vilket betyder att möjligheterna att stärka de region-ala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan stärks.

Alternativet möjliggör även störst utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommuner, vilket är positivt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Nollalternativ

Sammanlänkat län

Innebär kortare restid på riksväg 27 förbi Bor, förbättrad trafiksäkerheten och ökad framkomlighet för långväga trafik samt förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och minskat antalet viltolyckor. Även cykelinsatsen, Furusjö–Dungen innebär ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. I övrigt påverkas inte utvecklingsmålen i positiv riktning

Stärkt kollektivtrafik

Påverkar inte utvecklingsmålet i någon riktning.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Adressater:
Se bilaga 2

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringens beslut

Uppdrag till Trafikverket

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att för den planeringsram som anges i *bilaga 1* upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Samtidigt som Trafikverkets redovisar uppdraget ska myndigheten göra redovisningen tillgänglig på sin webbplats tillsammans med samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och generella åtgärdstyper. I samband med att Trafikverket redovisar uppdraget ska verket dessutom remittera redovisningen till de remissinstanser som framgår av den remisslista som Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) kommer att tillhandahålla. Av remissmissivet ska det framgå att remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Trafikverket ska vidare göra en sammanställning av de samlade effekterna av förslaget till nationell plan och de preliminära länsplanerna. Den samlade bedömningen av effekterna ska redovisas senast den 30 november 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och samtidigt göras tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Sammanställningen ska

inhålla en samhällsekonomisk analys, en analys av effekterna på de transportpolitiska målen samt en analys av fördelningseffekter. Till grund för den samlade bedömningen ska Trafikverket upprätta och redovisa en systemkalkyl för förslaget till nationell plan.

Utöver vad som specificerats ovan ska Trafikverkets uppdrag redovisas i enlighet med de direktiv som finns i *bilaga 1*.

Möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regionerna samt Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och utifrån de preliminära planeringsramar som anges i *bilaga 1*, upprätta och fastställa länsplaner. Fastställda länsplaner för perioden 2026–2037 är en förutsättning för att länsplaneupprättarna ska få ta del av de medel till länsplaner som beslutas i samband med fastställelse av kommande nationell plan. Länsplaneupprättarna ska beakta de förutsättningar som anges i *bilaga 1*.

Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer senast den 20 januari 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda.

Ärendet

Regeringen menar att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera.

Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva gods-transporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsförsörjning.

Regeringen uppdrog den 15 juni 2023 åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 januari 2024.

Regeringen överlämnade den 3 oktober 2024 propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen att de ekonomiska ramarna för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. Vidare föreslog regeringen att av den ekonomiska ramen ska:

- 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

Ovanstående ramar belastas, till skillnad från i befintlig nationell plan, inte med Trafikverkets förvaltningskostnader. Regeringen har i stället höjt Trafikverkets förvaltningsanslag från 2026 för att täcka dessa kostnader, för ökad transparens och bättre budgetdisciplin.

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringens proposition och riksdagens beslut med anledning av denna anger förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

På regeringens vägnar



Andreas Carlson



Robert Örtegren

Kopia till

Utrikesdepartementet/PG
Försvarsdepartementet/FP, I och UCF
Socialdepartementet/SOF
Finansdepartementet/BA, BSÄ, DIS, K, KO, SFÖ och SKA
Utbildningsdepartementet/UF och UH
Klimat- och näringslivsdepartementet/BK, E, KL, ME och NIM
Kulturdepartementet/KKM
Arbetsmarknadsdepartementet/AA och JÄM
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/BB, DL, FJR, JL, RUL, SMF,
SPN, TM och US
Försvarsmakten
Konjunkturinstitutet
Luftfartsverket
Sjöfartsverket
Trafikanalys
Transportstyrelsen
Sveriges Kommuner och Regioner

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Direktiv och ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen för
planperioden 2026–2037

Innehåll

1. Generella utgångspunkter för Trafikverket och regionerna	2
1.1 Direktivets syfte	2
1.2 Utgångspunkter för planeringen av nationell plan och länsplaner	2
1.2.1 Ekonomiska ramar	2
1.2.2 Övergripande utgångspunkter	3
2. Nationell plan för transportinfrastruktur	4
2.1 Åtgärder som ingår i den nationella planen	5
2.2 Ytterligare anvisningar om planförslagets genomförande, innehåll och krav på redovisning.....	5
2.2.1 Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder.....	8
2.3 Vidmakthållande av transportsystemet.....	8
2.3.1 ERTMS.....	10
2.3.2 Bärighetsåtgärder.....	10
2.4 Utveckling av transportsystemet	10
2.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur	10
2.4.2 Namngivna objekt i nationell plan.....	11
2.4.3 Forskning och innovation.....	15
2.5 Finansiering av åtgärder i den nationella planen	15
2.5.1 Anslag, exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T	16
2.5.2 Anslag för trängselskatt i Stockholm (anslag 1:11) och Göteborg (anslag 1:14)	16
2.5.3 Från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T (anslag)	16
2.5.4 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag.....	17
2.5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt	17

2.5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter.....	18
2.5.7 Banavgifter	18
2.6 Alternativ finansiering.....	18
2.6.1 Förslag på investeringsobjekt för offentlig-privat samverkan	19
3. Länsplaner för regional transportinfrastruktur	20
3.1 Planernas omfattning och redovisning	20
3.2 Ekonomiska ramar för länsplanerna.....	21
4. Regeringens granskning	22

1. Generella utgångspunkter för Trafikverket och regionerna

1.1 Direktivets syfte

Trafikverket ska presentera ett förslag till en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Regionerna och Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ges förutsättningar för sitt arbete med att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur (nedan kallade länsplaner) för perioden 2026–2037.

1.2 Utgångspunkter för planeringen av nationell plan och länsplaner

1.2.1 Ekonomiska ramar

I enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) har riksdagen beslutat att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor och omfattar följande delar (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102):

- 210 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar, inklusive reinvesteringar,
- 354 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet.

Den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 belastas av förvaltningskostnader som nu inte längre ingår i de nya ekonomiska ramarna. Regeringen har i stället aviserat i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) att Trafikverkets förvaltningsanslag höjs från 2026 för att täcka dessa kostnader, för ökad transparens och bättre budgetdisciplin.

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna ska uppgå till 60,6 miljarder kronor, se vidare avsnitt 3.2.

Ramarna är uttryckta i 2025 års prisnivå, omräkning till löpande priser kommer att ske enligt gängse rutiner i statsbudgetsystemet. Förslaget till nationell plan och länsplaner ska redovisas i 2025 års prisnivå.

1.2.2 Övergripande utgångspunkter

Regeringen anser att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Regeringens prioriteringar framgår närmare i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28). Propositionen i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) ska utgöra en utgångspunkt för planarbetet.

Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter

Följande ska vara utgångspunkter för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder samt utgöra förutsättningarna för statliga medel för länsplaneupprättarna vid framtagande av länsplaner:

- Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.
- De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen.
- Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional

- transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).
 - Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.
 - Regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser.
 - Där så är relevant, underlag som är framtaget efter samråd med andra länder samt åtaganden som överenskommits i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Det gäller inte överenskommelser som har slutits av Sverigeförhandlingen i relation till nu avbrutna planer på nya stambanor för höghastighetståg.

2. Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella planen ska avse perioden 2026–2037 och Trafikverket ska i sitt planförslag föreslå hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Den föreslagna fördelningen ska motiveras och beskrivas i enlighet med vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som bör prioriteras vad gäller drift, underhåll och reinvesteringar samt hur de ekonomiska ramarna för vidmakthållande av de statliga väg- och järnvägsanläggningarna bör fördelas, se vidare avsnitt 2.3.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som bör prioriteras för utvecklingen av transportsystemet samt hur de ekonomiska ramarna för detta bör fördelas, se vidare avsnitt 2.4.

Trafikverket ska i arbetet beakta andra, inklusive eventuella kommande, regeringsuppdrag som är relevanta för framtagandet av förslaget till ny nationell plan.

Trafikverket ska fortsatt verka för förstärkt kostnadskontroll och hög effektivitet i sin verksamhet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet. Regeringen bedömer att det krävs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med kostnadskontrollen av Trafikverkets verksamhet. Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsam-

het eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas. Regeringen anser att Trafikverket inte tillräckligt tydligt har motiverat hur urvalet av åtgärder gjorts i tidigare planförslag. Trafikverket ska därför tydligare motivera varför en namngiven investering har valts framför en annan, samt ta fram förslag på hur en riskreserv kan inrättas, se avsnitt 2.4.2.

2.1 Åtgärder som ingår i den nationella planen

Förutom möjliga åtgärder som anges i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastrukturen ska förslaget till nationell plan omfatta följande.

- Återstående stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal.
- Bidrag för isbrytare samt bidrag till Öresundsbrokonsortiet och Inlandsbanan AB.
- Övrig verksamhet, däribland insatser för forskning och innovation.

2.2 Ytterligare anvisningar om planförslagets genomförande, innehåll och krav på redovisning

Trafikverket ska i framtagandet av förslaget till nationell plan inhämta synpunkter från berörda statliga myndigheter (inklusive länsstyrelserna), länsplaneupprättarna, kommuner, de nordiska grannländerna och andra berörda aktörer, såsom branschorganisationer och näringsliv.

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) konstaterar regeringen att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen. Trafikverket ska därför beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, bl.a. behovet av att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig samt att möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd. I det syftet ska Trafikverket inhämta synpunkter om totalförsvarets behov från Försvarsmakten, övriga berörda myndigheter i Sverige och i grannländerna. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i

huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste dock bedömas och finansieras i särskild ordning, dessa objekt ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan.

Utöver de övergripande utgångspunkterna som anges i avsnitt 1.2.2 ska Trafikverket beakta följande när förslaget till nationell plan tas fram.

- Vid prioritering av nya objekt som ska tas in i den nationella planen ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. Inom ramen för att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande bör satsningar på infrastruktur som säkerställer industrins konkurrenskraft i ett nationellt perspektiv särskilt vägas in.
- Förutsättningar för resor till arbete och utbildning, samt näringslivets transporter ska prioriteras vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket gynnar företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.
- Det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.
- Det är av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt och att projekten präglas av god budgetdisciplin så att kostnadskalkylerna inte överskrids.
- Ett holistiskt, trafikslagsövergripande perspektiv behövs för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. Regeringen anser att luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet bör förbättras.
- För åtgärder i såväl väg- som järnvägsnätet krävs en väl avvägd balans mellan genomförande av åtgärder och god framkomlighet.
- Anläggningarnas livscykelkostnad, däribland klimatförändringars påverkan på infrastrukturen, ska beaktas.
- Utvecklingspotentialen som elektrifiering, digitalisering och automatisering erbjuder kan bidra till effektiviseringar och påverka framtidens transportsätt, exempelvis genom självkörande fordon.

Trafikverket ska utveckla redovisningen jämfört med tidigare av hur urvalet av åtgärder som föreslås har gjorts och tydligt redovisa myndighetens kriterier för prioritering av objekt samt kriterier för eventuell omprövning av objekt i den nu gällande planen. I synnerhet gäller detta när större avvikelser görs från hur en prioritering utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet skulle se ut. Standardhöjande åtgärder som går utöver vad som kan betraktas

som grundläggande krav enligt gällande författningar ska också bedömas utifrån samhällsekonomisk effektivitet.

Utöver hur de ekonomiska ramarna bör fördelas ska Trafikverkets planförslag också innehålla redovisningar av följande.

- Vilka prioriteringar som planförslaget baseras på samt tydliga motiveringar för enskilda åtgärder och åtgärdsområden. Det är angeläget att det löpande sker en utveckling av de verktyg som används för att ta fram underlag för sådana prioriteringar och motiveringar så att de svarar mot aktuella analysbehov. Det gäller inte minst samhällsekonomiska analyser av drift- och underhållsåtgärder.
- Planförslagets effekter i förhållande till de transportpolitiska målen.
- I de fall det är tillämpligt, en beskrivning av andra relevanta effekter, exempelvis effekter för bostadsbyggande.
- Hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och persontransporter i de statliga väg- och järnvägsnäten bedöms utvecklas fram till 2045. Redovisningen, företrädesvis i kartformat, ska belysa viktigare och längre sammanhängande stråk i olika delar av landet och därtill innehålla en analys av var kapaciteten riskerar att begränsa ett effektivt nyttjande av systemen. Denna analys ska utgöra ett underlag för Trafikverkets prioriteringar.
- Hur osäkerheter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder och hur eventuella målkonflikter har hanterats.
- Hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats vid framtagande av planförslaget.
- En miljöbedömning av förslaget till nationell plan.

De satsningar som görs kommer att samlat bidra till att stärka totalförsvaret. Trafikverket ska, i de fall det är relevant, redovisa enskilda objekt som föreslås och som utöver att de bidrar till de transportpolitiska målen även har en inte oväsentlig betydelse för totalförsvaret och för Natos verksamhet. Detta ska ske i en särskild bilaga till planförslaget.

Trafikverket ska även redovisa hur planförslaget bidrar till Sveriges möjligheter att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T-förordningen). Trafikverket ska dessutom

tillhandahålla EU-kommissionen planförslaget, i enlighet med bestämmelserna i artikel 60.2 i TEN-T-förordningen.

Utöver ovanstående ska Trafikverket i en separat redovisning beskriva de samlade effekterna av nationell plan och länsplanerna, samt redovisa systemanalyser för förslaget till nationell plan.

2.2.1 Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder

Trafikverket ska ta fram samlade effektbedömningar för enskilda namngivna åtgärder och typer av åtgärder i förslaget till nationell plan. De samlade effektbedömningarna ska vara aktuella och innehålla följande.

- En samhällsekonomisk beräkning.
- Icke prissatta effekter.
- En analys av påverkan på de transportpolitiska målen.
- En analys av fördelningseffekter.
- Vilka osäkerheterna är i bedömningen av åtgärdernas effekter.
- Resultatet av känslighetsanalyser.

Effektbedömningarna ska finnas samlade och hållas tillgängliga för från den tidpunkt då planförslaget skickas på remiss. Samlade effektbedömningar ska därefter löpande under planperioden tas fram för åtgärder som har en beräknad kostnad som överstiger 75 miljoner kronor, även inom åtgärdsområde för trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur.

2.3 Vidmakthållande av transportsystemet

Under planperioden ska Trafikverket återta underhållsskulden för väginfrastrukturen och så långt som möjligt för järnvägsinfrastrukturen.

I förslaget till vidmakthållande av transportsystemet i nationell plan ska Trafikverket:

- Redovisa hur målet om att återta underhållsskulden inom väginfrastrukturen ska nås.
- Redovisa hur stor andel av den totala underhållsskulden i järnvägsinfrastrukturen som återtas inom planperioden samt översiktligt uppskatta när resterande delar av det eftersatta järnvägsunderhållet kan omhändertas i kommande planperioder givet att nödvändiga anpassningar till en höjd ambitionsnivå och teknikutveckling sker.

- Utgå från inriktningen att andelen förebyggande underhåll ska öka över tid för att minska behovet av avhjälpande underhåll.
- Föreslå en fördelning av medel fördelat på drift och underhåll samt reinvesteringar redovisat per trafikslag.
 - För väg särredovisa medel för relevanta åtgärdstyper varav särskilt för bärighet och tjälsäkring inklusive BK4 samt bidrag till drift av enskilda vägar.
 - För järnväg särredovisa medel för relevanta åtgärdstyper varav särskilt bidrag till Inlandsbanan AB.
- Redovisa underhållsbehov för större nya väg- respektive järnvägsanläggningar som planeras att färdigställas under planperioden:
 - när i tiden respektive anläggning beräknas tas i bruk,
 - vilka årliga tillkommande kostnader för vidmakthållande de nya anläggningarna beräknas medföra, för respektive åtgärd och sammantaget, samt
 - uppskattningar av årliga tillkommande kostnader för vidmakthållande avseende namngivna objekt i planförslaget som beräknas tas i bruk efter planperiodens slut.
- Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska därutöver redovisa en sammanhållen nationell underhållsplan baserad på anläggningens tillstånd och användning. Planen ska omfatta minst fyra år och uppdateras årligen. I underhållsplanen ska följande redovisas.

- Hur tilldelade medel föreslås prioriteras och användas för underhållsåtgärder och vilka effekter det bedöms ge i transportsystemet samt redovisning av hur prioriteringen görs.
- Vilka effekter och konsekvenser föreslagna satsningar bedöms få för olika väg- och bantyper enligt Trafikverkets indelning av väg- och järnvägsnätet och i olika delar av landet.
- Effekter för såväl kortväga som långväga persontrafik och godstrafik.
- Vilka större reinvesterings- och underhållsåtgärder som planeras att genomföras.

2.3.1 ERTMS

Regeringens målsättning är att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) ska införas i hela det statliga svenska järnvägssystemet till 2042. I takt med att det nya signal-systemet införs ska det nuvarande signalsystemet ATC avvecklas. Införandet av ERTMS och avvecklandet av ATC belastar både anslagen för vidmakthållande och utveckling. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa en strategi för hur detta mål ska nås, inklusive vilka åtgärder som har vidtagits eller planeras att vidtas. Strategin ska innehålla beräknad kostnadsutveckling fram till 2042 och behov av anslag för respektive år.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utforma ett system för bidrag till ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347). Bidraget ska belasta ramen för utveckling av transportsystemet. Trafikverket ska i planförslaget bedöma hur stort detta bidrag bör vara för att säkerställa ett effektivt genomförande. Arbetet med nationell plan ska samordnas med detta uppdrag.

2.3.2 Bärighetsåtgärder

Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som i dag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4). Trafikverket ska i förslag till nationell plan redovisa en genomförandeplan för hur utbyggnad av den högsta bärighetsklassen, BK4, på hela det statliga vägnätet som i dag har den näst högsta bärighetsklassen, BK1, ska genomföras samt vilket behov av ekonomisk ram det bedöms medföra. I genomförandeplanen ska Trafikverket presentera kriterier för prioritering av genomförandet så att det finns en tydlig grund till den ordning i vilken BK4-vägnätet byggs ut.

2.4 Utveckling av transportsystemet

2.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur

Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur avser investeringar med en totalkostnad av högst 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder behöver inte namnges i förslaget till nationell plan.

Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2. Regeringen bedömer att Trafikverket tydligare än tidigare behöver redovisa kriterier för

urval. Regeringens bedömning är att andelen medel till dessa typer av åtgärder bör öka.

Trafikverket har i uppdrag att, inom ramen för trimningsåtgärder i den nu gällande planen, fördela medel som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Regeringen ser behov av fortsatta satsningar i dialog med näringslivet för åtgärder i syfte att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Trafikverket ska därför föreslå och motivera hur mycket medel som bör avsättas till detta ändamål under planperioden och vid behov föreslå justeringar i inriktning för dessa satsningar, exempelvis om även vissa typer av åtgärder i det statliga stamvägnätet också bör omfattas.

I den nu gällande planen finns det särskilt avsatta medel avsatta för att möjliggöra samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i länsplanerna respektive länsplanernas cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet, samtidigt som medlen till länsplanerna generellt är motsvarande lägre. Detta system har kritiserats för att vara ineffektivt och ge sämre framdrift. Regeringen anser därför att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme, se avsnitt 3.2. Att de totala länsplanemedlen samlas bidrar till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneupprättarna.

2.4.2 Namngivna objekt i nationell plan

Redovisningen av namngivna objekt

De namngivna objekten ska avse investeringar i transportinfrastrukturen med en beräknad totalkostnad över 150 miljoner kronor. De kan omfatta investeringar i det statliga järnvägsnätet och vägar i det nationella stamvägnätet, bidrag till investeringar i allmänna farleder, slussar och isbrytare samt medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för vilka namngivna åtgärder som bör prioriteras under planperioden för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska tydliggöra om objekt från den nu gällande planen inte finns kvar i det nya planförslaget och motivera varför.

För varje objekt som föreslås ingå i den nya nationella planen och inte har fått byggstartsbeslut ska Trafikverket, utöver de aktuella samlade effektbedömningarna, i sitt planförslag särskilt ange följande information.

- Mål/syfte med objektet.
- Grund för prioritering.
- En kortfattad beskrivning av objektet, inklusive en beskrivning av eventuella etapper.
- Om objektet bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till.
- I de fall det är relevant, status för planeringen av nära eller direkt anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder.
- I de fall det är relevant, effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet till det övriga transportsystemet.
- Objektets effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter.
- Om ett objekts måluppfyllelse och samhällsekonomiska lönsamhet i hög grad påverkas av om en annan, ej beslutad åtgärd genomförs eller inte genomförs, exempelvis andra delar i samma stråk, så ska det anges hur stor den påverkan bedöms vara.
- Hur robust bedömningen av objektets lönsamhet är i förhållande till osäkerheter i kalkylförutsättningar och prognosantaganden.

Därutöver ska, också för respektive föreslaget objekt, följande information redovisas i, en eller flera, samlade tabeller innehållande samtliga namngivna objekt.

- Om objektet ingår i den nu gällande planen. Eventuellt ändrat namn på objektet ska redovisas.
- Status för den fysiska planeringen.
- Om åtgärden är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) stomnätsskorridor, stomnät, utvidgat stomnät eller övergripande nät.
- Om objektet föreslås för byggstart år 1–3 (2026–2028), förberedelse för byggstart år 4–6 (2029–2031) eller föreslås förbereddas för byggstart senare under planperioden.

- Objektskostnad i 2025 års prisnivå, typ av kostnadskalkyl samt bedömt osäkerhetsintervall. Om objektet ingår i den nu gällande planen ska även då angiven plankostnad (i 2025 års prisnivå) anges samt orsaken till skillnaden. För objekt som föreslås byta byggstartperiod, samt för övriga, ej byggstartade, objekt om kostnaden jämfört med nu gällande plan ökat med mer än 50 procent, ska även en kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de övriga planeringssteg som objektet har passerat redovisas. Utgångspunkten ska vara när det namngivna objektet för första gången ingick i en av regeringen beslutad nationell plan. Större åtgärder som har vidtagits för att minska kostnader ska också redovisas. Information om skäl till kostnadsskillnader, inklusive innehållsförändringar, kan redovisas på annat sätt än i tabellform om det bedöms lämpligare.
- Samhällsekonomisk lönsamhet inklusive icke prissatta effekter, dels med objektskostnad enligt planförslaget, dels med objektskostnad enligt bedömt osäkerhetsintervall.
- Om objektet ingår som del i statens åtaganden härstammande från Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska paketet, Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen eller Samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande.

Trafikverket ska redovisa samma information som anges ovan för ytterligare namngivna objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent. Dessutom ska aktuella samlade effektbedömningar hållas tillgängliga, i enlighet med vad som anges i avsnitt 2.2.2, även för dessa objekt.

Trafikverket ska för samtliga respektive namngivna objekt redovisa de beräknade utgifterna och hur dessa fördelas på följande finansieringskällor.

- Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*,
- Anslag 1.11 *Trängselskatt i Stockholm*,
- Anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*,
- Medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag (fördelat på grundutförande och tilläggsåtgärder),
- Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt (gäller utöver de objekt som riksdagen redan har godkänt),
- Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter (gäller utöver de objekt som riksdagen redan har godkänt).

Dessutom ska Trafikverket föreslå en ekonomisk ram för de totala utgifterna som myndigheten bedömer kommer att finansieras genom förskottering

(räntefria lån) för de objekt som är pågående samt föreslås få byggstarta inom år 1–3.

Riskreserv

I förslaget till nationell plan ska det ingå en riskreserv. Riskreserven ska kunna användas för att hantera kostnadsökningar i namngivna objekt i den nationella planen.

Trafikverket ska lämna förslag på storleken på riskreserven. Riskreserven förväntas inte kunna finansiera alla kostnadsökningar som uppstår, eftersom det även ska finnas incitament till att omprioriteringar görs. Den totala riskreservens storlek ska utgöra minst 10 procent och som mest 15 procent av de namngivna investeringarna. Procentsatserna baseras på data från tidigare kostnadsökningar och ligger något lägre än beräkningen. Trafikverket ska också lämna förslag på hur processen kring riskreserven ska se ut samt hur riskreserven kan fördelas över planperioden med beaktande av följande.

- Hantering av avvikelser från objektbudgetar ska ske centralt inom Trafikverket, d.v.s. inte på objektnivå. En given riskreserv för att hantera kostnadsökningar ska vara möjlig att utöka genom att tillgodoräkna sig kostnadsminskningar i andra namngivna objekt. Även för objekt som ser ut att underskrida budget är det därmed viktigt att arbeta aktivt med kostnadskontroll. Eventuella överskott jämfört med budgeterade medel från namngivna objekt i nationell plan som slutförs under planperioden 2026–2037 ska gå till riskreserven.
- Trafikverket ska i samband med det årliga förslaget om byggstartar redovisa hur riskreserven föreslås användas för att täcka eventuella kostnadsökningar i objekt som föreslås byta byggstartsgrupp.
 - Trafikverket ska innan riskreserven används för att hantera en kostnadsökning i ett objekt som föreslås byta byggstartsgrupp ha vidtagit lämpliga kostnadsreducerande åtgärder med beaktande av samhällsekonomiska nyttor.
 - Ansvaret för tillämpningen av riskreserven ska vara delat mellan Trafikverket och regeringen på så sätt att Trafikverket i byggstartsrapporteringen lämnar förslag på hur riskreserven ska användas och regeringen beslutar om användandet av riskreserven i samband med beslut om byggstartar.

- Pågående objekt, dvs. som är byggstartade, som blir dyrare ska framför allt hanteras av Trafikverket genom kostnadsbesparande åtgärder och vid behov med del av riskreserven. Trafikverket ska lämna förslag på process för hur riskreserven ska hanteras i pågående objekt

2.4.3 Forskning och innovation

Forskning och innovation inom samtliga trafikslag är viktigt för att nå de transportpolitiska målen. Inom elektrifiering, digitalisering och automatisering bidrar forskning och innovation till att alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. Sverige ligger långt fram inom många delar av denna forskning och denna position behöver försvaras och förstärkas. I synnerhet på områdena väg- och järnvägsunderhåll, samt resiliens- och redundansförmåga med bäring på infrastrukturuområdet, behövs ökad kunskap och nya lösningar för att kunna möta morgondagens olika utmaningar såsom klimatförändringar. Inom området forskning och innovation ska Trafikverket beakta den utvecklingspotential samt de möjligheter till effektiviseringar och kostnadsbesparingar som AI och digitaliseringens medger och hur det kan bidra till utveckling mot att nå de transportpolitiska målen.

2.5 Finansiering av åtgärder i den nationella planen

Trafikverkets förslag till fördelning av ramarna för vidmakthållande och utveckling för planperioden 2026–2037 ska för de första två åren, 2026 och 2027, utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) i 2025 års prisnivå. Trafikverket ska i sin planering utgå från att positiva och negativa överföringsbelopp mellan 2025 och 2026 ska ingå i planeringsförutsättningarna.

Riksdagen har i enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera, beslutat att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor i 2025 års priser för perioden 2010–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Dessa investeringar får finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den del av investeringen vars kapitalkostnader ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter.

I beräkningen av räntekostnaderna ska Trafikverket beakta den räntesats som myndigheten redan har bundit lån till. För nyupplåning ska Trafikverket använda sig av de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sina prognoser. De antaganden Trafikverket har gjort ska redovisas i planförslaget.

I följande avsnitt lämnas en sammanställning över samtliga finansieringskällor för den nationella planen. Nedan beskrivs vidare vilka förutsättningar och villkor som gäller för respektive finansieringsform och vilka redovisningar Trafikverket ska göra för tillkommande medel utöver den ekonomiska ram som redovisas i avsnitt 1.2.1.

2.5.1 Anslag, exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T

Utgifter som ska belasta anslag ska tillsammans med redan pågående projekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag rymmas inom de ramar som anges i avsnitt 1.2.1.

2.5.2 Anslag för trängselskatt i Stockholm (anslag 1:11) och Göteborg (anslag 1:14)

De ramar som anges i avsnitt 1.2.1 inkluderar inte anslag för trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Anslagen för trängselskatt får, förutom finansiering av system- och administrationskostnader, i Stockholmsregionen användas till vissa investeringar i vägnätet och till statlig medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad samt i Göteborg till vissa investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

2.5.3 Från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T (anslag)

Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att svenska aktörer aktivt söker bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Trafikverkets strategiska arbete med detta bör utvecklas. De ansökningar som ges in till EU-kommissionen bör hålla hög kvalitet samt bedömas ha god sannolikhet att beviljas medel. I utvecklingsarbetet bör hänsyn tas till hur EU:s nästa långtidsbudget, från 2027 och framåt, kan komma att utformas.

Projekt som tilldelats bidrag för TEN-T genom FSE ska slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av EU-kommissionen.

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade bidragsintäkter från EU-budgeten till statlig transportinfrastruktur.

Från och med den kommande planperioden kommer eventuella EU-bidrag till statlig infrastruktur inom nationell plan inte att utöka den ekonomiska ramen. Medlen rörande statlig transportinfrastruktur hanteras numera enligt principer för budgetering, redovisning och revision av de medel som Sverige betalar till respektive mottar från EU och hanteras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen har beslutat om i (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95:FiU5).

2.5.4 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag

Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag eller förskottering genom räntefria lån från regioner, kommuner och företag ska genomföras enligt gällande anvisningar från regeringen.

Trafikverket ska redovisa:

- uppskattade nyttor hos medfinansiärerna, som en del i den samlade bedömningen,
- bedömningar av omfattningen av medfinansieringen och förskotteringar under den kommande tolvårsperioden, samt
- total ram under planperioden för medfinansiering eller bidrag respektive räntefria lån till investeringar eller åtgärder fördelat på:
 - åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor,
 - åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor, och
 - åtgärder i länsplanerna.

2.5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

I den utsträckning åtgärder med trängselskattefinansiering i ett första skede finansieras med lån i Riksgäldskontoret är det att betrakta som alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen (2011:203), jfr avsnitt 2.6.3. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med trängselskatt.

2.5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter

Infrastrukturavgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk, rådande trafikförhållanden samt rimliga tider för återbetalning för lån. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med infrastrukturavgift.

2.5.7 Banavgifter

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade intäkter för banavgifterna enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365). I den mån det är möjligt ska Trafikverket samordna förslaget till nationell plan med regeringsuppdraget att se över banavgifterna, vilket ska slutredovisas senast den 30 juni 2025.

2.6 Alternativ finansiering

Trafikverket ska arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå.

Trafikverket ska pröva förutsättningarna för en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket ska i sitt arbete utreda behovet av fortsatt utveckling av Malmbanan samt föra dialog med privata och andra berörda aktörer om hur detta ska finansieras.

Trafikverket ska ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm motsvarande de krav som anges för namngivna objekt i avsnitt 2.4.2 ovan. Regeringen har gett en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar bl.a. finansiering av Östlig förbindelse i Stockholm (LI2025/00593).

Förutom de åtgärder som Trafikverket anger i förslaget till nationell plan ska myndigheten föreslå lämpliga åtgärder på den svenska sidan i Öresundsregionen för finansiering med intäkter från Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket kan även föreslå att intäkterna används för att skynda på genomförandet av åtgärder i nationell plan. Intäkterna från Öresundsbroförbindelsen är utöver planeringsramen för utvecklingsanslaget.

Trafikverket ska redovisa om myndigheten bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

2.6.1 Förslag på investeringsobjekt för offentlig-privat samverkan

Under den kommande planperioden avser regeringen att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket.

Regeringen anser att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara lämpligt för utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. Att genomföra ett objekt som ett OPS bör ge ett mervärde jämfört med andra relevanta förvaltningsformer. Huvudsyftet med OPS-modellen är att pröva om en sådan modell kan ge effektivitetsvinster i det svenska transportsystemet.

Som ett första led i arbetet med att välja ut investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket ska Trafikverket ta fram förslag på investeringsobjekt, företrädesvis på vägområdet, men även inom järnväg, som kan vara aktuella för OPS. Regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt och som också kommer ha i uppdrag att föreslå objekt som kan bedömas lämpliga för OPS.

Urvalet av investeringsobjekt ska utgöras av de objekt som myndigheten föreslår ska ingå i nationell plan i enlighet med avsnitt 2.4. Trafikverket ska föreslå minst 7 objekt och högst 15. Trafikverket ska utgå från följande kriterier vid urval.

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade. I ett OPS-projekt överförs delar av risken från staten till ett privat företag. Det måste därför vara möjligt för den privata aktören att bedöma risken på ett bra sätt. Ju svårare riskerna är att identifiera desto mer talar detta mot OPS.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder som exempelvis en viss typ av åtgärder i olika stråk eller olika åtgärder i ett visst stråk.
- Investeringsstorleken bör ha ett riktvärde kring cirka 3 miljarder kronor upp till 13 miljarder kronor. För objekt med låga risker kan högre objektskostnad vara motiverat. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även objekt utanför angivna spannet föreslås.
- Objektet bör bedömas ha flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud. OPS-modellen ska inte försämra konkurrenssituationen på anläggningsmarknaden.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten. Urvalet ska därför i första hand utgöras av en grupp objekt som sedan kan jämföras med varandra

och andra objekt inom den nationella planen. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även andra objekt föreslås.

3. Länsplaner för regional transportinfrastruktur

3.1 Planernas omfattning och redovisning

De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2026–2037. De upprättade länsplanerna kan omfatta åtgärder som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 3.2 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Trafikverket kommer att utgå från utkastet till länsplaner inför Trafikverkets arbete med en samlad bedömning av effekterna av planförslagen.

Trafikverket ska bistå länsplaneupprättarna med att ta fram samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i länsplanerna, se

avsnitt 2.2.1. Trafikverket ska hålla dessa effektbedömningar tillgängliga, ordnat efter län. I anslutning till att respektive länsplan skickas på remiss bör varje länsplaneupprättare tydligt hänvisa till relevanta effektbedömningar.

3.2 Ekonomiska ramar för länsplanerna

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna under planperioden 2026–2037 ska uppgå till 60 590 miljoner kronor. Ramarna är uttryckta i 2025 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan.

Genom regeringens beslut den 22 mars 2012 fick vissa länsplaner utökade medel för statsbidrag för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser (N2011/03754 och N2012/01670). Från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*, till vilka medlen till en del finansieras av den ekonomiska ramen för nationell plan. I fördelningen av länsplanemedel nedan har hänsyn tagits till detta och de utökade medel som vissa länsplaner fick genom beslutet 2012 är borträknade från de berörda länen och har i stället överförs till anslag 1:6 *Ersättning avseende flygplatser*.

Län	Preliminära ramar (miljoner kronor)
Stockholms län	14 120
Uppsala län	2 534
Södermanlands län	1 649
Östergötlands län	2 717
Jönköpings län	2 270
Kronobergs län	1 306
Kalmar län	1 375
Gotlands län	343
Blekinge län	822
Skåne län	7 475
Hallands län	1 989
Västra Götalands län	10 266
Värmlands län	1 639
Örebro län	1 756
Västmanlands län	1 525
Dalarnas län	1 697
Gävleborgs län	1 634

Västernorrlands län	1 436
Jämtlands län	823
Västerbottens län	1 641
Norrbottens län	1 574
SUMMA	60 590

Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022–2033 vid utgången av 2025. Detta görs av Trafikverket.

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om nationell plan.

4. Regeringens granskning

Efter att ha tagit del av remissinstansernas yttranden över Trafikverkets förslag till nationell plan och regionernas förslag till länsplaner kommer regeringen att analysera Trafikverkets och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder utifrån de generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar som beskrivs ovan, regeringens tidigare ställningstaganden samt riksdagens behandling av och ställningstaganden till propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringen kommer därefter att fatta beslut om definitiva ekonomiska ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen. Länsplanerna ska därefter fastställas av länsplaneupprättarna senast i oktober 2026. Respektive länsplaneupprättare ska meddela Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket när beslut om att fastställa länsplanen har fattats.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Adressater

Trafikverket
781 89 Borlänge

Länsplaneupprättarna:

Gotlands kommun
621 81 Visby

Region Stockholm
Box 22550
104 22 Stockholm

Region Uppsala
Box 602
751 25 Uppsala

Region Sörmland
611 88 Nyköping

Region Östergötland
581 91 Linköping

Region Jönköpings län
Box 1024
551 11 Jönköping

Region Kronoberg
351 88 Växjö

Region Kalmar län
Box 601
391 26 Kalmar

Region Blekinge
371 81 Karlskrona

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Region Halland
Box 517
301 80 Halmstad

Västra Götalandsregionen
Regionens Hus
462 80 Vänersborg

Region Värmland
651 82 Karlstad

Region Örebro län
Box 1613
701 16 Örebro

Region Västmanland
Regionhuset
721 89 Västerås

Region Dalarna
Box 712
791 29 Falun

Region Gävleborg
801 88 Gävle

Region Västernorrland
871 85 Härnösand

Region Jämtland Härjedalen
Box 654
831 27 Östersund

Region Västerbotten
901 89 Umeå

Region Norrbotten
971 89 Luleå

§ 152**Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- anse motionen vara besvarad.

Reservation

Jimmy Ekström (L) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Elisabeth Töre, Bengt-Ove Eriksson och Anna-Karin Ramnemo, Vänsterpartiet har lämnat en motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat till behandling och stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Förslag till beslut

Thomas Gustafsson (S) yrkar för Samverkan Region Jönköpings län bifall till förslaget från Nämnd för folkhälsa och sjukvård om att föreslå regionfullmäktige anse motionen vara besvarad.

Jimmy Ekström (L) yrkar för Liberalerna att motionens första att-sats ska anses vara besvarad samt att motionens andra och tredje att-sats ska bifallas.

Beslutsgång

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att regionstyrelsen beslutar enligt förslaget från Nämnd för folkhälsa och sjukvård om att föreslå regionfullmäktige anse motionen vara besvarad.

Sammanträdesdatum
2026-08-11**Beslutsunderlag**

- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård 2026-06-16 § 88
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård – presidium 2026-06-03 § 77
- Tjänsteskrivelse
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård 2025-10-14 § 122
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård – presidium 2025-09-30 § 115
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård – presidium 2025-08-19 § 97
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård 2025-09-02 § 102
- Beslut Regionfullmäktige 2025-06-10 § 103
- Beslut Regionfullmäktiges presidium 2025-05-26 § 23
- Motion- Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

Beslutet skickas till
Regionfullmäktige

§ 88**Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård föreslår att

- motionen anses vara besvarad.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Elisabeth Töre, Bengt-Ove Eriksson och Anna-Karin Ramnemo, Vänsterpartiet har lämnat en motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat till behandling och stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Beslutsunderlag

- Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Tjänsteskrivelse: Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFS 2025-10-14 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFSP 2025-09-30 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

- Beslut NFSP 2025-08-19 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFS 2025-09-02 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RF 2025-06-10 Motion- Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RFP 2025-05-26 Motion - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Motion- Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret – Folkhälsa och sjukvård

2026-06-03

§ 77**Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra
stödinsatser för barn med neuropsykiatriska
funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Presidiet

- lämnar ärendet till nämnden för behandling utan eget förslag till beslut.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Elisabeth Töre, Bengt-Ove Eriksson och Anna-Karin Ramnemo, Vänsterpartiet har lämnat en motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat till behandling och stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFS 2025-10-14 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFSP 2025-09-30 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFSP 2025-08-19 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

2026-06-03

- Beslut NFS 2025-09-02 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RF 2025-06-10 Motion- Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RFP 2025-05-26 Motion - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Motion- Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

Beslutet skickas tillNämnden för folkhälsa och sjukvård

Motion - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

Förslag till beslut

Förvaltningen lämnar inget förslag till beslut.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Elisabeth Töre, Bengt-Ove Eriksson och Anna-Karin Ramnemo, Vänsterpartiet har lämnat en motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat till behandling och stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Ärendebeskrivning

Mikael Ekvall, Elisabeth Töre, Bengt-Ove Eriksson och Anna-Karin Ramnemo, Vänsterpartiet har lämnat en motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat till behandling och stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Ökat behov och väntetider

Behoven av psykiatrisk vård för barn och unga fortsätter att öka. Under år 2024 var 17 procent av länets 14-17-åringar i kontakt med Barn- och ungdomspsykiatri. I åldersspannet 0-17 år var motsvarande siffra 9 procent. Tillsammans med Barn- och ungdomshälsan träffar Region Jönköpings län sannolikt runt 25 procent av länets barn och unga.

Barn med NP-problematik är den patientgrupp som ökar mest inom den specialiserade vården. Detta är inte alltid de svårast sjuka barnen. Eftersom gruppen är så stor leder den till undanträngningseffekter.

I Region Jönköpings län finns sedan ett antal år ”En väg in, barn och ungas psykiska hälsa”. Detta är ett samarbete mellan Barn- och ungdomspsykiatri och Barn- och ungdomshälsan, med en gemensam remiss- och triageringsenhet. Enheten har en nyckelroll i arbetet med att triagera inkommande ärenden till rätt vårdnivå, och arbetar med att ständigt förbättra och effektivisera processerna för att barnen ska kunna få vård i rätt tid och på rätt nivå.

Utvecklingen kräver en bred lösning. Därför är arbetet med stegvis vård viktigt. Många barn, behöver insatser i skola och vardagsliv och på den primära nivån, Barn och ungdomshälsan. Långt ifrån alla behöver specialistpsykiatri. Insatser ”i väntan på utredning” är ett begrepp man vill komma ifrån, stället handlar det om insats efter barnets behov. Det kan handla om anpassningar i skola och vardag. Kognitivt stöd av arbetsterapeut eller annan insats digitalt eller i vårdmöten ges och utvecklas nu i första hand på Barn och ungdomshälsan.

Under 2025 har väntetid till NP-utredning pendlat mellan 2-4 månader beroende på art och grad av svårigheter. Behandling inom specialistvården utvecklas också, men då för barn med samsjuklighet och hög komplexitet. Väntetider till medicinsk behandling är längre. Arbetet pågår med att bredda former och arbetssätt i processen efter att diagnos är fastställd. Som några exempel kan nämnas en nyinspelad informationsfilm om läkemedelsinsättning, samt uppbyggnad av ett eget digitalt utbildningskoncept för vårdnadshavare till barn som fått diagnos.

Barn- och ungdomspsykiatri ser tillsammans med Barn- och ungdomshälsan och länets elevhälsa över vilka insatser som bör ges på en lägre vårdnivå. Detta för att kunna möta barnets behov utan väntetid, i enlighet med den nationella satsningen stegvis vård. Arbetet pågår även inom Strategigrupp barn och unga, ”Bästa platsen” med elevhälsocentraler mm.

För de små barnen erbjuds föräldrautbildningen PRIMUS som är en satsning tillsammans med habilitering, rehabiliteringscentrum, barnhälsovården och Barn- och ungdomspsykiatri utifrån barnets behov, utan krav på diagnos.

Uppbyggnaden av Barn- och ungdomshälsan grundar sig på behovet av att kunna erbjuda tidiga insatser utan att först behöva utredas och få en diagnos, helt i linje med stegvis vård. Organisationen är i full drift, men det finns behov av att ta nästa steg i att fortsätta utveckla Barn- och ungdomshälsan. I det fortsatta arbetet behöver patientgruppen med NP-problematik ännu mer vara i fokus. Det kan i sin tur frigöra resurser för specialistpsykiatrins hela målgrupp, som i sin tur kan korta väntetider till olika typer av behandling. Utredning av förskolebarn 0-5 år med frågeställning NP-diagnos sker på habiliteringen.

Habiliteringen erbjuder träning till barnet, dess föräldrar och förskolepersonal för att utveckla förmågan till kommunikation och samspel. Dessa insatser erbjuds från arbetsterapeut, logoped och specialpedagog. Personalen utgår från habiliteringen, men insatser ges också i hemmet eller på förskolan. Insatserna innebär både individuella stödinsatser till barnet men också föräldrautbildning.

Många barn med NP-problematik har utmaningar avseende språkutvecklingen och utmaningar kring förmågan att kommunicera. Majoriteten av föräldrarna efterfrågar stödet från logoped. Vid större svårigheter utförs en språkbedömning eller stöd att använda alternativa kommunikationssätt. En annan viktig fråga för småbarnsföräldrarna är utmaningen kring toalett och sömn. Här finns insatser att erbjuda både individuellt och som föräldrautbildning. Arbetsterapeuten har en viktig roll här. En del barn har utvecklat ett selektiv ätande vilket väcker stor oro hos föräldrarna. Barnen som har en sådan problematik att viktkurvan påverkas får stöd från dietist.

En del barn har utmanande beteenden som hör ihop med autismen. Psykologen ger stödinsatser till föräldrar att kunna hantera och förstå sina barn. Detta görs ofta tillsammans med förskolans personal.

Barn som ha problem med tågång och "klumpighet" får hjälp av fysioterapeut. Hos barn med stora motoriska svårigheter, pratar man ibland om Developmental Coordination Disorder (DCD). Barn som inte har kontakt med habiliteringen kan erbjudas en DCD-bedömning inom Rehabiliteringscentrum. Vid behov av behandling för barn med svår DCD kan en remiss skrivas till habiliteringens fysioterapeut för en behandlingsperiod. Det är viktigt att skolbarn som har DCD möter idrottslärare som har kunskap om DCD då eleven behöver bra stöd för att kunna delta i skolidrotten.

För barn som har utretts inom habiliteringen och som fått diagnosen autism i kombination med intellektuell funktionsnedsättning erbjuds fortsatta habiliteringsinsatser efter behov. Många barn har behov av stöd från habiliteringen under hela sin uppväxt. Barn som diagnostiserats med autism eller

adhd men ingen intellektuell funktionsnedsättning (IF) remitteras för fortsatt uppföljning till Barn- och ungdomspsykiatri om föräldrarna så önskar. När diagnosen autism och intellektuell funktionsnedsättning har ställts erbjuds föräldrar en två-dagars utbildning om autism. En liten andel barn kan erbjudas intensiv beteendeträning (IBT) som socialstyrelsen rekommenderar. Detta är en resurskrävande insats hos framförallt föräldrarna, habiliteringen och förskolan.

Fysioterapi

Det finns ett väl upprättat samarbete mellan verksamheterna och dialogmöten genomförs systematiskt med Rehabiliteringscentrum, där dessa personalresurser har sin anställning, med syfte att stämma av hur vi samverkar på bästa sätt kring våra gemensamma patienter.

Fysioterapeuterna på Rehabiliteringscentrum träffar inte barn och unga med anledning av deras NPF-diagnos. De träffar barn och unga med NPF-diagnoser men då med anledning av att t ex kartlägga/utreda motorisk förmåga, psykisk ohälsa, habituell tågång (som överrepresenterat hos barn och unga med NPF). Fysioterapeuterna ingår inte NPF-teamen utan får remisser på dessa barn från andra verksamheter.

På habiliteringscentrum finns fysioterapeut i NPF-team som är del av utredning och ger insatser till de barn som faller inom ramen för deras verksamhet. Barn- och ungdomspsykiatri har tillgång till fysioterapeut från Rehabiliteringscentrum via anorexienheten, i nuläget ges insatser 2 ggr/v inom dagvården. Inom skolhälsovården finns inga fysioterapeuter.

Den tydligaste kopplingen fysioterapeuterna har gentemot barn med NPF-diagnoser är frågeställning kring Developmental Coordination Disorder (DCD). Detta är en diagnos som innefattar motoriska svårigheter och som är mer vanligt förekommande hos barn och ungdomar med autism, språkstörning och neuropsykiatriska variationer. Prevalens är 5-6 procent av alla skolbarn och ungdomar. Så här många utreds inte i dagsläget. Grovt räknat har ca 20 remisser med frågeställning kring DCD kommit in från augusti 2024 till augusti 2025.

Fysioterapeuter inom Rehabiliteringscentrum får remisser för utredning av den motoriska funktionen. Dessa remisser kommer främst från Barn- och ungdomspsykiatri och skolhälsovården och enstaka remisser från barn- och ungdomshälsan, habiliteringen eller barn- och ungdomsmedicinska mottagningen. Fysioterapeuterna bedömer remisser och behov och utför motoriskt test samt kartlägger motoriskt fungerande i vardagen. Patienter med svår DCD remitteras vidare från till habiliteringen för behandling av fysioterapeut. Övriga patienter erbjuds behandling inom Rehabiliteringscentrum med riktad motorisk träning och kunskapsöverföring till skolan för anpassningar/förhållningssätt.

För barn och unga med psykisk ohälsa (främst ångest och depression) med svårigheter att få tillräckligt med fysisk aktivitet erbjuds ledd träningsgrupp 1

g/vecka. Remisserna kommer oftast från Barn- och ungdomshälsa och Barn- och ungdomspsykiatri. En del av dessa barn har eller misstänks ha NPF-diagnoser.

Hos barn och unga med tågång finns det en överrepresentation av NPF. Dessa barn remitteras till fysioterapeut på Rehabiliteringscentrum via Barnhälsovården vid kvarstående tågång efter 5,5 års ålder och ibland kommer remisserna också från Ortopedkliniken, Barn- och ungdomsmedicinska mottagningen eller vårdcentral.

Arbetsterapi

Hösten 2016 arbetade 3 arbetsterapeuter med Barn- och ungdomspsykiatri i länet. Idag är det 10 arbetsterapeuter som arbetar med och för patienterna inom Barn- och ungdomspsykiatri. Samtliga är anställda på Rehabiliteringscentrum. Alla uppdrag kommer från Barn- och ungdomspsykiatri med undantag från några få som kommer från Barn- och ungdomsmedicinska mottagningen, då de saknar tillgång till arbetsterapeut. I Jönköping finns arbetsterapeuterna på Barn- och ungdomspsykiatriska mottagningen. Arbetsterapeuterna i Nässjö har funnits på Barn- och ungdomspsykiatriska mottagningen fram till för ett år sedan, men de utgår nu från Rehabiliteringscentrums lokaler i Nässjö och Eksjö. I Värnamo utgår arbetsterapeuterna som jobbar för Barn- och ungdomspsykiatri från Rehabiliteringscentrums mottagning på sjukhuset.

Arbetsterapi kopplas in vid utmaningar inom aktivitetsutförande som påverkar vardagen för patient och familj, t ex svårigheter exekutiva funktioner, sömn, sensorisk bearbetning, finmotoriska svårigheter. Remiss skrivs av behandlare på Barn- och ungdomspsykiatri till arbetsterapeuter på Rehabiliteringscentrum. Alla patienter som är på Barn- och ungdomspsykiatri kan remitteras till arbetsterapeut, som inte utgår från diagnos utan funktionsförmåga och svårigheter med aktivitetsutförandet.

Arbets terapeutiska insatser sker parallellt med eller i väntan på utredning/andra insatser på Barn- och ungdomspsykiatri. Samverkan sker med behandlare på Barn- och ungdomspsykiatri främst via möten i teamen i olika former. Ibland genomförs även gemensamma besök med behandlare på Barn- och ungdomspsykiatri. Arbetsterapeuterna gör en mängd olika utredningar och behandlingar.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har flera insatser på plats, men det finns ständigt behov av vidareutveckling, förstärkning och samordning. Alla verksamheter betonar behovet av tidiga insatser, stegvis vård och samverkan. Arbets- och fysioterapi är viktiga delar, men kan behöva integreras tydligare. Stödet till familjer (samordning, föräldrautbildning) är centralt och det finns ett behov av utveckling på alla nivåer: primärvård, specialistvård, samverkan med kommun och skola.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFS 2025-10-14 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFSP 2025-09-30 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFSP 2025-08-19 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFS 2025-09-02 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RF 2025-06-10 Motion- Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RFP 2025-05-26 Motion - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Motion- Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

Beslutet skickas till

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

Mats Bojestig
Hälso- och sjukvårdsdirektör

§ 122**Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

- lägger informationen till handlingarna.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Bengt-Ove Eriksson, Elisabeth Töre och Anna-Karin Ramnemo (Vänsterpartiet) har lämnat en motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat.

Hälso- och sjukvårdsdirektör Mats Bojestig informerar om motionen.

Beslutsunderlag

- Presentation: Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFSP 2025-09-30 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFS 2025-09-02 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFSP 2025-08-19 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RF 2025-06-10 Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

- Beslut RFP 2025-05-26 Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
 - Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
-

2025-09-30

§ 115**Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Presidiet beslutar att

- nämnden ska informeras om motion gällande utveckling av behandlingsformer och förbättring av stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar vid nämndsammanträdet den 14 oktober 2025.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Bengt-Ove Eriksson, Elisabeth Töre och Anna-Karin Ramnemo (Vänsterpartiet) har lämnat en motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat.

Beslutsunderlag

- Beslut NFS 2025-09-02 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut NFSP 2025-08-19 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RF 2025-06-10 Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

2025-09-30

- Beslut RFP 2025-05-26 Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
 - Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
-

2025-08-19

§ 97**Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Presidiet beslutar att

- nämnden ska informeras om motion gällande att utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar vid nämndsammanträdet den 2 september 2025.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Elisabeth Töre, Bengt-Ove Eriksson och Anna-Karin Ramnemo (Vänsterpartiet) har lämnat en motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat.

Beslutsunderlag

- Beslut RF 2025-06-10 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RFP 2025-05-26 Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

§ 102**Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård beslutar att

- flytta mötespunkten till nämndsammanträdet den 14 oktober.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Bengt-Ove Eriksson, Elisabeth Töre och Anna-Karin Ramnemo (Vänsterpartiet) har lämnat en motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. I motionen föreslås

- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning
- att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat.

Beslutsunderlag

- Beslut RF 2025-06-10 Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Beslut RFP 2025-05-26 Motion – Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar
- Motion: Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

§ 103**Motion- Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Regionfullmäktige

- Noterar att motionen inkommit och fördelats till nämnd för folkhälsa och sjukvård för behandling.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motion - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. I motionen föreslås :

- Att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.
- Att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning.
- Att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat.

Beslutsunderlag

- Beslut regionfullmäktiges presidium 2025-05-26 §23
- Motion Vänsterpartiet - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar 2025-04-28

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret

§ 23**Motion - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar**

Diarienummer: RJL 2025/1508

Beslut

Regionfullmäktiges presidium

- Fördelar motionen till nämnd för folkhälsa och sjukvård för behandling.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motion - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. I motionen föreslås :

- Att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.
- Att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning.
- Att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat.

Beslutsunderlag

- Motion Vänsterpartiet - Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar 2025-04-28

Beslutet skickas tillFolkhälsa och sjukvård



2025 -04- 28

Dnr Rj2 2025/1508

Regionfullmäktige
Jönköpings län



Utveckla behandlingsformer och förbättra stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

Antalet barn som behöver stöd för att klara sin vardag på grund av neuropsykiatriska funktionsnedsättningar har ökat kraftigt under det senaste decenniet vilket bland annat ställer stora krav på en fungerande, tillgänglig och kunskapsbaserad verksamhet kring dessa barn. Det innebär att korta väntetider för utredning och stödinsatser innan och under pågående utredning är av avsevärd vikt. Sjukvården behöver också vara tillräckligt rustad för att erbjuda kurativt stöd och flera olika behandlingsformer.

Region Jönköpings län har under flera års tid arbetat med att korta köerna för utredning och diagnossättning. Detta är väldigt bra och eftersträvänsvärt. Men fortfarande kvarstår flera stora utmaningar. Stödet innan och under utredning behöver bli bättre. Enligt de nationella riktlinjerna från Socialstyrelsen så är det viktigt att stödinsatser sker när behovet uppstår vilket ofta kan vara redan före en neuropsykiatrisk utredning. Här ser vi stora brister idag.

Kötiden för medicinutprovning är fortfarande oacceptabelt lång vilket ytterligare understryker vikten av bättre stödinsatser och fler behandlingsformer. Även när medicinering sätts in så är det ofta en framgångsfaktor att kombinera med andra behandlingsformer. Även här anser vi att Region Jönköpings län uppvisar stora brister idag. En kombination av flera insatser är faktiskt nästan alltid att föredra. Det kan utöver eventuell medicinering handla om positivt beteendestöd, gruppaktiviteter, arbetsterapi, kognitivt stöd vid genomförandet av aktiviteter. Vad gäller ADHD-medicinering så ska det dessutom alltid kombineras med andra stödinsatser enligt de nationella riktlinjerna.

För barn med exempelvis autism kan stödinsatser inom arbetsterapifältet vara en framgångsfaktor. Genom arbetsterapi kan barn inom autismspektrat få hjälp att utföra dagliga aktiviteter på ett mer självständigt sätt. Det kan handla om ett brett utbud av färdighetsträning kopplat till umgänge, hygien och skötselvanor samt fin- och grovmotorik.

Barn med autism har ofta svårigheter att tolka sensoriska stimuli. Smaker, dofter, ytor och känslor kan vara mycket problematiska. Även inom detta område kan arbetsterapi vara av stor nytta. Målet är att hjälpa barnet att bättre hantera och kontrollera känslomässiga behov och tolkningsförmågor. Arbetsterapiaktiviteter för barn med autism kan låta barnet lära sig och leka tillsammans med andra barn och förbättra sin kommunikationsförmåga och koordination.

Många barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar har svårt att delta i vanliga gruppaktiviteter på fritiden tillsammans med andra barn. En fotbolls- eller innebandyträning kan vara helt omöjlig. Det innebär i praktiken att många barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar blir exkluderade och stillasittande. Här kan Region Jönköpings län vara en möjliggörare och erbjuda regelbundna gruppaktiviteter anpassade för olika barngrupper med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Development coordination disorder, DCD, är ett exempel på en underdiagnostiserad funktionsnedsättning inom NPF-paraplyet där barnet kan behöva mycket hjälp med träning ledd av fysioterapeut med specialkompetens på området. Många barn har flera NPF-diagnoser samtidigt, exempelvis ADHD, Autism,

DCD, Tourettes mfl, vilket ofta kan innebära att träning annat än med specialkompetens är närmast omöjligt.

Ny intressanta behandlingsmetoder är också på väg framåt. Ett exempel på det är "Braining" som i studier visat sig vara en lovande och säker metod för att implementera fysisk aktivitet inom patientpopulationen kopplad till psykiatrin. Regionen behöver kombinera nya metoder med äldre beprövade metoder såsom gruppaktiviteter och samtalsterapi.

När det finns fler fungerande behandlingsalternativ utöver medicinering är det också möjligt att en del inte behöver någon medicinering alls vilket kan frigöra läkarresurser och därmed ha bieffekten att kötiderna för medicinutprovning kan minska. Sammantaget är vi övertygade om att vårdorganisationen kring barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar kan bli mycket bättre om regionen ser över och förbättrar sina behandlingsformer genom att bland annat använda sig av arbetsterapi och fysioterapi på ett mer omfattande sätt.

Med anledning av ovanstående föreslås:

att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra och utöka behandlingsformerna för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte förbättra stödinsatserna för barn som väntar på en NPF-utredning

att ett utvecklingsarbete påbörjas med syfte att se över hur arbets- och fysioterapi kan användas på ett mer omfattande sätt kopplat till behandling och stödinsatser för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar



Mikael Ekvall

Vänsterpartiets Regiongrupp



Bengt-Ove Eriksson

Vänsterpartiets Regiongrupp



Elisabeth Töre

Vänsterpartiets Regiongrupp



Anna-Karin Ramnemo

Vänsterpartiets Regiongrupp

§ 153**Motion – Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings
hälso- och sjukvård**

Diarienummer: RJL 2025/1950

Beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- anse motionen vara besvarad.

Reservation

Håkan Karlsson Nyborg (SD) och Anders Gustafsson (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Sammanfattning

Rebecca Lindgren, Maria Högberg och Leontina Aurell, Sverigedemokraterna har lämnat en motion – Leapscribes AI lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård.

I motionen föreslås

- Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön
- Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa
- Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Förslag till beslut

Thomas Gustafsson (S) yrkar för Samverkan Region Jönköpings län bifall till förslaget från Nämnd för folkhälsa och sjukvård om att föreslå regionfullmäktige anse motionen vara besvarad.

Håkan Karlsson Nyborg (SD) yrkar för Sverigedemokraterna att motionen ska bifallas.

Beslutsgång

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att regionstyrelsen beslutar enligt förslaget från Nämnd för folkhälsa och sjukvård om att föreslå regionfullmäktige anse motionen vara besvarad.

Sammanträdesdatum
2026-08-11**Beslutsunderlag**

- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård 2026-06-16 § 87
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård – presidium 2026-06-03 § 76
- Tjänsteskrivelse
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård 2025-10-14 § 121
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård – presidium 2025-09-30 § 114
- Beslut Regionfullmäktiges presidium 2025-08-14 § 29
- Beslut Regionfullmäktige 2025-06-10 § 104
- Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård

Beslutet skickas till
Regionfullmäktige

§ 87**Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings
hälso- och sjukvård**

Diarienummer: RJL 2025/1950

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård föreslår att

- motionen anses vara besvarad.

Reservation

Maria Högberg (SD) och Rebecca Lindgren (SD) reserverar sig mot beslutat till förmån för eget förslag.

Sammanfattning

Rebecca Lindgren, Maria Högberg och Leontina Aurell (Sverigedemokraterna) har lämnat en motion – Leapscribes AI lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård.

I motionen föreslås

- Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön
- Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa
- Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Förslag till beslut

Förslag av ordförande Thomas Gustafsson (S):

- Motionen anses vara besvarad

Förslag av Maria Högberg (SD) och Rebecca Lindgren (SD):

- Motionen bifalls

Beslutsgång

Ordföranden frågar om nämnden anser motionen vara besvarad och finner att nämnden gör så.

Beslutsunderlag

- Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård

- Tjänsteskrivelse: Motion – Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut NFS 2025-10-14 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut NFSP 2025-09-30 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RFP 2025-08-14 Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RF 2025-06-10 Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret – Folkhälsa och sjukvård

2026-06-03

§ 76**Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings
hälso- och sjukvård**

Diarienummer: RJL 2025/1950

Beslut

Presidiet föreslår att

- motionen anses vara besvarad.

Sammanfattning

Rebecca Lindgren, Maria Högberg och Leontina Aurell
(Sverigedemokraterna) har lämnat en motion – Leapscribes AI lösning i
Region Jönköpings hälso- och sjukvård.

I motionen föreslås

- Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön
- Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa
- Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Motion – Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut NFS 2025-10-14 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut NFSP 2025-09-30 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RFP 2025-08-14 Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RF 2025-06-10 Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård

2026-06-03

Beslutet skickas tillNämnden för folkhälsa och sjukvård

Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård

Förslag till beslut

Förvaltningen lämnar inget förslag till beslut.

Sammanfattning

Rebecca Lindgren, Maria Högberg och Leontina Aurell, Sverigedemokraterna har lämnat en motion – Leapscribes AI lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård.

I motionen föreslås att

- Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön
- Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa
- Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Ärendebeskrivning

Rebecca Lindgren, Maria Högberg och Leontina Aurell, Sverigedemokraterna har lämnat en motion – Leapscribes AI lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård.

I motionen föreslås att

- Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön
- Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa
- Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Ambient scribe

Ambient scribe är en AI-driven medicinsk teknik som i bakgrunden spelar in en läkares och patients samtal, transkriberar det och genererar automatisk, strukturerad journaldokumentation direkt i patientjournalssystemet. Det finns ett flertal företag som erbjuder denna tjänst/teknik.

Leapscribe

Leapscribe är ett svenskt teknikföretag som har utvecklat en AI-baserad tjänst för automatiserad journalföring inom vården. Leapscribe är en digital tjänst som omvandlar automatiskt patientbesök (fysiskt eller digitalt) till journalunderlag genom att spela in patientsamtalet. Inspelningen bearbetas i realtid och lagras inte, för att skydda patientens integritet. Vårdgivaren granskar och redigerar anteckningarna, därefter överförs den till journalsystemet.

I maj 2025 köpte Cambio Cosmic Leapscribe och arbetar nu för att det ska bli en integrerad funktion i Cosmic. Inom område AI stöd i journalsystem pågår en utveckling för att hantera även andra funktioner/åtgärder som tex beställningar och bokningar.

Inom kundgrupp Cosmic har pilotprojekt genomförts, där några regioner har testat stand-alone lösning av Leapscribe och någon region en integrerad lösning av Leapscribe med Cosmic. Testerna har i huvudsak fallit väl ut. En dialog pågår inom Region Jönköpings län tillsammans med Kundgrupp Cosmic om nästa steg.

Process för införande

Utvärderingar och erfarenheter från piloterna ger ett underlag för fortsatt ställningstagande till ett eventuellt införande i Region Jönköpings län. Ett införande av AI-stöd i journalsystemet följer den riktlinje som finns för styrning av utveckling och förvaltning av IT-lösningar i Region Jönköpings län.

I arbetssättet för ett IT-införande ingår att göra en förstudie med risk- och konsekvensanalys, nyttoanalys, resurs- och kostnadsberäkning, samt projektplan för införande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Motion – Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut NFS 2025-10-14 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut NFSP 2025-09-30 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RFP 2025-08-14 Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RF 2025-06-10 Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård

Beslutet skickas till

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

Mats Bojestig
Hälso- och sjukvårdsdirektör

§ 121**Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård**

Diarienummer: RJL 2025/1950

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

- lägger informationen till handlingarna.

Sammanfattning

Rebecca Lindgren, Maria Högberg och Leontina Aurell

(Sverigedemokraterna) har lämnat en motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård. I motionen föreslås

- att Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön
- att Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa
- att Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Hälso- och sjukvårdsdirektör Mats Bojestig informerar om motionen.

Beslutsunderlag

- Presentation: Motion – Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut NFSP 2025-09-30 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RFP 2025-08-14 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RF 2025-06-10 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård

2025-09-30

§ 114**Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings
hälso- och sjukvård**

Diarienummer: RJL 2025/1950

Beslut

Presidiet beslutar att

- nämnden ska informeras om motion gällande Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård vid nämndsammanträdet den 14 oktober 2025.

Sammanfattning

Rebecca Lindgren, Maria Högberg och Leontina Aurell (Sverigedemokraterna) har lämnat en motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård. I motionen föreslås

- att Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön
- att Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa
- att Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Beslutsunderlag

- Beslut RFP 2025-08-14 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Beslut RF 2025-06-10 Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård
- Motion: Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård

§ 29**Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings
hälso- och sjukvård**

Diarienummer: RJL 2025/1950

Beslut

Regionfullmäktiges presidium

- Fördelar motionen till nämnd för folkhälsa och sjukvård för behandling.

Sammanfattning

Sverigedemokraterna har lämnat en motion - Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård. I motionen föreslås:

- Att Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön.
- Att Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa.
- Att Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Beslutsunderlag

- Beslut regionfullmäktige 2025-06-10 §104
- Motion (SD) Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård, daterad 2025-06-02

Beslutet skickas tillFolkhälsa och sjukvård

§ 104**Motion- Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings
hälso- och sjukvård**

Diarienummer: RJL 2025/1950

Beslut

Regionfullmäktige

1. Noterar att motionen inkommit.
2. Motionen fördelas av regionfullmäktiges presidium.

Sammanfattning

Sverigedemokraterna har lämnat en motion - Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård. I motionen föreslås:

- Att Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön.
- Att Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa.
- Att Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

Beslutsunderlag

- Motion (SD) Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård, daterad 2025-06-02

Beslutet skickas till

Regionfullmäktiges presidium

Motion | Regionfullmäktige, Region Jönköpings län**Leapscribes AI-lösning i Region Jönköpings hälso- och sjukvård**

Den administrativa belastningen inom vården har under lång tid varit ett välkänt problem och fortsätter att öka. Inom Region Jönköping pågår flera initiativ för att effektivisera arbetet och säkerställa att medarbetares kompetens används på bästa sätt, exempelvis genom RAK (rätt använd kompetens). Samtidigt öppnar den tekniska utvecklingen, inte minst inom artificiell intelligens (AI), nya möjligheter för att avlasta vårdpersonalen från administration och frigöra tid för patientnära arbete.

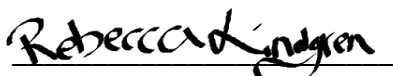
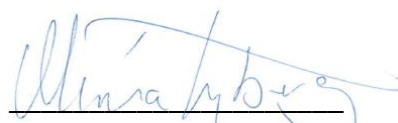
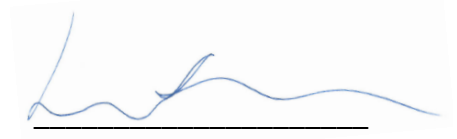
Ett exempel på sådan teknologisk utveckling är Leapscribe, ett AI-baserat dokumentationsverktyg som nyligen förvärvats av Cambio och som nu kan integreras i journalsystemet Cosmic, ett system som redan används inom Region Jönköping. Leapscribe fungerar genom att lyssna på samtalet mellan patient och vårdpersonal, generera ett journalutkast och presentera det för vårdpersonalen som därefter granskar, korrigerar och signerar journalen. Verktöget är tänkt som ett stöd, inte en ersättning, och har potential att minska den tid som vårdpersonal idag måste lägga på dokumentation.

Med tanke på de ökande kraven på effektivisering, förbättrad arbetsmiljö och bättre resursutnyttjande inom vården vore det värdefullt att undersöka om Leapscribe skulle kunna vara ett effektivt verktyg för Region Jönköping.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår vi att Regionfullmäktige beslutar **att**:

- Region Jönköping utreder möjligheten att genomföra en pilotstudie med Leapscribes AI-lösning för dokumentation av patientbesök inom regionens hälso- och sjukvård, i syfte att utvärdera verktygets potential att avlasta vårdpersonal och förbättra arbetsmiljön.
- Region Jönköping undersöker inom vilka verksamheter detta skulle kunna vara relevant att införa.
- Region Jönköping undersöker vilken nytta kontra risker systemet skulle innebära för verksamheten och patienterna.

För Sverigedemokraterna,


Rebecca Lindgren, ledamot
Maria Högberg, ledamot
Leontina Aurell, ledamot

Sammanträdesdatum
2026-09-22**§ 178****Motion: Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- avslå motionen.

Reservation

Monica Samuelsson (KD), Joseph Tornell (KD) och Jimmy Ekström (L) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Förslag till beslut

Thomas Gustafsson (S) yrkar för Samverkan Region Jönköpings län bifall till förslaget från Nämnd för folkhälsa och sjukvård om att föreslå regionfullmäktige avslå motionen.

Monica Samuelsson (KD) yrkar för Kristdemokraterna att motionen ska bifallas.

Jimmy Ekström (L) instämmer i Kristdemokraternas yrkande om att motionen ska bifallas.

Sammanträdesdatum
2026-09-22**Beslutsgång**

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att regionstyrelsen beslutar enligt förslaget från Nämnd för folkhälsa och sjukvård om att föreslå regionfullmäktige avslå motionen.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård 2026-09-01 § 107
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård – presidium 2026-08-18
- Tjänsteskrivelse: Motion subventionera vaccination mot bältros
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård 2026-06-16 § 80
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård – presidium 2026-06-03 § 75
- Beslut Regionfullmäktige 2026-04-28 § 81
- Beslut Regionfullmäktiges presidium 2026-04-20 § 16
- Motion - Subventionera vaccination mot bältros

Beslutet skickas tillRegionfullmäktige

§ 107**Motion: Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård föreslår att

- motionen avslås.

Reservation

Monica Samuelsson (KD), Lenja Sharif (L) och Razvan Nichitelea (C) reserverar sig till förmån för Monica Samuelssons (KD) förslag.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Hälso- och sjukvårdsdirektör Mats Bojestig och smittskyddsläkare Malin Bengnér informerar i ärendet.

Förslag till beslut

Förslag av ordförande Thomas Gustafsson (S):

- Motionen avslås.

Förslag av Monica Samuelsson (KD):

- Motionen bifalls.

Beslutsgång

Ordföranden ställer de båda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt hans förslag.

Beslutsunderlag

- Beslut NFSP 2026-08-18 Motion – Subventionera vaccination mot bältros Tjänsteskrivelse: Motion subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFS 2026-06-16 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RF 2026-04-28 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RFP 2026-04-20 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Motion - Subventionera vaccination mot bältros

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret – Folkhälsa och sjukvård

2026-08-18

§ 92**Motion – Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Presidiet föreslår att

- motionen avslås.

Reservation

Monica Samuelsson (KD) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Förslag till beslut

Förslag av ordförande Thomas Gustafsson (S):

- Motionen avslås

Förslag av Monica Samuelsson (KD):

- Motionen bifalls

Beslutsgång

Ordföranden frågar om presidiet föreslår att motionen avslås och finner att presidiet gör så.

2026-08-18

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Motion subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFS 2026-06-16 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RF 2026-04-28 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RFP 2026-04-20 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Motion - Subventionera vaccination mot bältros

Beslutet skickas tillNämnden för folkhälsa och sjukvård

Motion – Subventionera vaccination mot bältros

Förslag till beslut

Förvaltningen lämnar inget förslag till beslut.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Ärendebeskrivning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt

- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Bältros

Varicella zoster virus är det virus som orsakar vattkoppor hos barn. Efter vattkoppor stannar viruset kvar vilande i nervknutor i kroppen. Senare i livet kan viruset reaktiveras och orsaka bältros.

Omkring 30 procent av dem som haft vattkoppor drabbas någon gång under livet av bältros. Det är 4 fall per 1 000 personår, vilket betyder drygt 1 000 fall/år i Jönköpings län.

Risken för bältros ökar med åldern och vid nedsatt immunförsvar och kan ge komplikationer i form av långvarig nervsmärta, bakterieinfektion i utslaget, samt hjärn- och hjärnhinneinflammation.

Vaccin mot bältros

Det finns två vaccin mot bältros:

- Zostavax - som har en lägre skyddseffekt och används inte längre.
- Shingrix - ges i två doser. Vaccinet kostar 2 000 kronor per dos och ger ca 80-90 procentigt skydd mot bältros. Efter 10 år sjunker skyddet till 70 procent.

Det finns flera stora observationsstudier tyder på ca 20-30 procent lägre risk för nyinsjuknande i demens hos vaccinerade jämfört med ovaccinerade. Detta är påvisat både för Zostavax och för Shingrix. Orsakssambandet är dock inte helt bevisat, men flera studier pågår. Det handlar troligen främst om att insjuknandet i demens skjuts upp.

Hälsoekonomi

Hälsoekonomi beräknas genom *kostnad per QALY* (kvalitetsjusterade levnadsår) Socialstyrelsens riktlinjer

Kostnad per QALY	Bedömning
<100 000 kr	Låg kostnad
100 000 – 500 000 kr	Måttlig kostnad
500 000 – 1 000 000 kr	Hög kostnad
>1 000 000 kr	Mycket hög kostnad

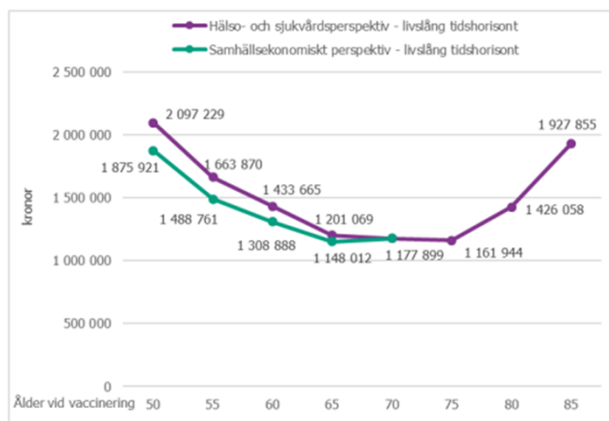
Hälsoekonomi enligt Fohm 2024

Förutsättningar:

- vaccinpris 1 612 kronor,
- skyddseffekt 97,7 procent,
- inkluderar inte ev effekt på demens

Resultatet 1,1 miljoner kronor/QALY vilket betyder en mycket hög kostnad.

Figur 9. Variation i kostnad per vunnen QALY i relation till ålder vid vaccinering (med nuvarande vaccinpris till privata vaccinatörer (1 612 kr/dos).



Mer realistiska förutsättningar:

- Reducerat pris efter förhandlingar:

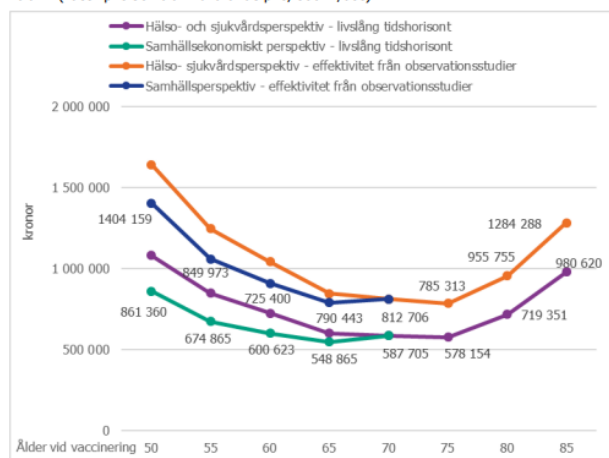
- 50 procent rabatt (800 kr)

- Skyddseffekt som i uppföljningar ”i verkligheten”:

- 79 procent istället för 97,7 procent
- Skyddseffekten första året efter vaccination i populationsstudier i USA efter marknadsintroduktion var 79 procent med en effektminskning på 3 procent per år.

Resultatet blev då istället 800 000 kronor/QALY – vilket är en hög kostnad Först vid vaccinpris <500 kr/dos sjunker kostnaden till <500 000 kr/QALY och trots upprepade nationella förhandlingsförsök har priset inte kunnat pressas så mycket.

Figur 11. Kostnad per vunnen QALY när vaccineffektiviteten reduceras från 97,7 % till 79,0 % år 1 (vaccinpris 50 % av nuvarande pris, 806 kr/dos).



Folkhälsomyndighetens bedömning

Enligt Folkhälsomyndigheten uppfyller vaccination mot bältros inte kraven för nationellt vaccinationsprogram. Bältrosvaccin rekommenderas dock till vuxna

med nedsatt immunförsvar, vilka framförallt är prioriterade, men även andra från 65 år.

Folkhälsomyndigheten konstaterar att kostnadsfri bältrosvaccination skulle innebära en stor budgetpåverkan för regionerna, men om ekonomiska förutsättningar finns så föreslås en stegvis introduktion där vaccination erbjuds först till immunsupprimerade och därefter successivt till äldre åldersgrupper med start hos de äldsta över 85 år. Detta motiveras med att dessa grupper har allvarligast sjukdomsburda av bältros, även om kostnadseffektiviteten i den äldsta gruppen är lägst på grund av kort förväntat överlevnad.

En rekommendation från Folkhälsomyndigheten betyder att det bedöms finnas en medicinsk nytta. Det säger dock inget om kostnadsfrihet och det är frivilligt för regionerna att erbjuda vaccinationen.

NT-rådets (rådet för nya terapier) bedömning

Förhandlingar med företaget gav inte tillräcklig kostnadsreduktion. Inte ens för gruppen med störst risk (nedsatt immunförsvar). Shingrix kan därför inte betraktas som kostnadseffektivt.

NT-rådet rekommenderar från 2025 till regionerna är att inte finansiera generell vaccination med Shingrix. Undantag kan göras efter individuell bedömning till personer med gravt nedsatt immunförsvar.

[Vaccination med Shingrix mot bältros bedöms inte kostnadseffektivt - Samverkanläkemedel](#)

Under 2026 har politiska initiativ lyfts i flera regioner. Därför inväntar nu NT-rådet Folkhälsomyndighetens utredning om äldre vaccination innan eventuell omprövning av rekommendationen att inte finansiera vaccination av breda grupper.

Sammanfattning:

- Hälsoekonomisk utvärdering är gjord. Visar på höga kostnader även vid ett stegvis införande där de grupper som har högst sjukdomsburda av bältros prioriteras.
- En eventuell effekt på demens är svår att räkna på i nuläget på grund av osäkra data. Detta kan komma att ändras i framtiden.
- NT-rådet rekommenderar regionerna att avvakta med att finansiera Shingrix i nuläget.
- Folkhälsomyndigheten har fått i uppdrag att utreda äldre vaccinationsprogram. Efter detta kan eventuellt NT-rådets ställningstagande omprövas.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Motion subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFS 2026-06-16 Motion: Subventionera vaccination mot bältros

- Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RF 2026-04-28 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RFP 2026-04-20 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Motion - Subventionera vaccination mot bältros

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret – Folkhälsa och sjukvård

Mats Bojestig
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Malin Bengnér
Smittskyddsläkare

2026-06-03

§ 75**Motion: Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Presidiet beslutar att

- nämnden ska informeras om motion gällande subventionering av vaccination mot bältros vid nämndsammanträdet den 16 juni 2026.

Sammanfattning

Peter Iveroth (Kristdemokraterna) har lämnat en motion: Subventionera vaccination mot bältros.

I motionen föreslås

- att Region Jönköpings län med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Beslutsunderlag

- Beslut RFP 2026-04-20 Motion: subventionera vaccination mot bältros
 - Motion: Subventionera vaccination mot bältros
-

§ 80**Motion: Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

- lägger informationen till handlingarna.

Sammanfattning

Peter Iveroth (Kristdemokraterna) har lämnat en motion: Subventionera vaccination mot bältros.

I motionen föreslås

- att Region Jönköpings län med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Hälso- och sjukvårdsdirektör Mats Bojestig informerar i ärendet.

Monica Samuelsson (KD) lämnar kommentar med begäran om utvecklad information från förvaltningen avseende motionens första att-sats. Förvaltningen tar med sig kommentaren inför beredning av ärendet.

Beslutsunderlag

- Presentation: Motion – Subventionera vaccination mot bältros
 - Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
 - Beslut RFP 2026-04-20 Motion: subventionera vaccination mot bältros
 - Motion: Subventionera vaccination mot bältros
-

§ 16**Motion - subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Regionfullmäktiges presidium

- Fördelar motionen till nämnd för folkhälsa och sjukvård för behandling.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion – Subventionera vaccination mot bältros. I motionen föreslås:

- Att Region Jönköpings län med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist.
- Att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård.
- Att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Beslutsunderlag

- Motion Kristdemokraterna - Subventionera vaccination mot bältros 2026-03-31

Beslutet skickas till

Nämnd för folkhälsa och sjukvård

§ 81**Motion - subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Regionfullmäktiges

- Noterar att motionen inkommit och fördelats till nämnd för folkhälsa och sjukvård för behandling.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion – Subventionera vaccination mot bältros. I motionen föreslås:

- Att Region Jönköpings län med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist.
- Att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård.
- Att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Beslutsunderlag

- Beslut regionfullmäktiges presidium 2026-04-20 § 16
- Motion Kristdemokraterna - Subventionera vaccination mot bältros 2026-03-31

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret - kansli

Regionfullmäktige

Motion – Subventionera vaccination mot bältros

Region Jönköpings län står, likt övriga regioner, inför en gemensam och långsiktig uppgift: att möta en växande andel äldre invånare med vård som är både värdig, jämlik och hållbar över tid. Det kräver att vi inte enbart behandlar sjukdom – utan också förebygger den.

Bältros är en sjukdom som drabbar ungefär var tredje person någon gång i livet. Risken ökar tydligt med åldern och vid nedsatt immunförsvar. För många äldre innebär sjukdomen långvarig nervsmärta, försämrad livskvalitet och upprepade vårdkontakter. Det är ett betydande mänskligt lidande – men också en påfrestning för vården.

Det finns idag ett effektivt vaccin med gott skydd. Samtidigt innebär kostnaden – omkring 5 000 kronor – att möjligheten att vaccinera sig i praktiken påverkas av den enskildes ekonomi. Det riskerar att skapa skillnader i tillgång till förebyggande vård som inte är rimliga i ett solidariskt finansierat sjukvårdssystem.

Folkhälsomyndigheten rekommenderar vaccination för personer över 65 år samt för personer med immunbrist. Flera regioner analyserar nu hur vaccination kan göras mer tillgänglig genom olika former av subvention.

Nyare forskning pekar dessutom på möjliga långsiktiga effekter som kan vara av betydelse i en bredare hälsoekonomisk bedömning. Bland annat verkar det finnas en koppling mellan vaccination mot bältros och minskad risk för såväl hjärt-kärlsjukdomar som demens. Detta understryker vikten av att se frågan i ett helhetsperspektiv – medicinskt, ekonomiskt och samhälleligt.

Denna fråga bör inte bli en partipolitisk skiljelinje. Den handlar om hur vi tillsammans utvecklar en mer förebyggande vård och använder våra gemensamma resurser klokt. Ett stegvis och ansvarsfullt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med tydlig prioritering av de mest sårbara grupperna, kan vara en väg framåt.

Kristdemokraterna yrkar

att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer 65 år och äldre, där även långsiktiga effekter



såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas,

att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist,

att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt

att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Peter Iveroth
Kristdemokraterna

§ 179**Arbetsordning Kommunalt forum**

Diarienummer: RJL 2026/2607

Beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- fastställa arbetsordning för Kommunalt forum att gälla från och med den 1 januari 2027.

Sammanfattning

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Inför kommande mandatperiod har en översyn av arbetsordningen för Kommunalt forum gjorts. Översynen har genomförts av Region Jönköpings län och länets kommuner i samverkan. I förslaget till ny arbetsordning föreslås en utförligare beskrivning av organets syfte och justerade mötesformer. Arbetsordningen föreslås gälla från och med den 1 januari 2027.

Beslutsunderlag

- Beslut Regionstyrelsens arbetsutskott 2026-09-08 § 158
- Tjänsteskrivelse
- Arbetsordning Kommunalt forum

Beslutet skickas till

Regionfullmäktige

§ 158**Arbetsordning Kommunalt forum**

Diarienummer: RJL 2026/2607

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen, att föreslå regionfullmäktige

- fastställa arbetsordning för Kommunalt forum att gälla från och med den 1 januari 2027.

Sammanfattning

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Inför kommande mandatperiod har en översyn av arbetsordningen för Kommunalt forum gjorts. Översynen har genomförts av Region Jönköpings län och länets kommuner i samverkan. I förslaget till ny arbetsordning föreslås en utförligare beskrivning av organets syfte och justerade mötesformer. Arbetsordningen föreslås gälla från och med den 1 januari 2027.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Arbetsordning Kommunalt forum

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Arbetsordning Kommunalt forum

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- fastställa arbetsordning för Kommunalt forum att gälla från och med den 1 januari 2027.

Sammanfattning

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Inför kommande mandatperiod har en översyn av arbetsordningen för Kommunalt forum gjorts. Översynen har genomförts av Region Jönköpings län och länets kommuner i samverkan. I förslaget till ny arbetsordning föreslås en utförligare beskrivning av organets syfte och justerade mötesformer. Arbetsordningen föreslås gälla från och med den 1 januari 2027.

Ärendebeskrivning

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Inför kommande mandatperiod 2026–2030 har en översyn av arbetsordningen för Kommunalt forum gjorts. Översynen har genomförts av Region Jönköpings län och länets kommuner i samverkan. Kommunalt Forum utsåg regionstyrelsens ordförande, regionstyrelsens vice ordförande, kommunstyrelsens ordförande i Jönköpings kommun, kommunstyrelsens ordförande i Nässjö kommun samt kommunstyrelsens ordförande i Gislaveds kommun att ta fram ett förslag till reviderad arbetsordning.

I arbetet har den reviderade arbetsordningen för Primärkommunal samverkan (PKS) från och med 1 januari 2027 benämnt Kommunal Samverkan Jönköpings

län (KSJ) beaktats. Även i övrigt förändrade mötesformer och arbetssätt i länet har beaktats. Det framtagna förslaget var föremål för diskussion och synpunkter vid Kommunalt Forum i juni 2026.

I förslaget till ny arbetsordning föreslås en utförligare beskrivning av organets syfte och justerade mötesformer. Arbetsordningen utgår från de utpekade fokusområdena i den regionala utvecklingsstrategin. Antal fysiska möten är förändrat till två gånger per år. Utöver detta möts forumet digitalt en gång per månad med fokus på information i aktuella frågor.

Arbetsordningen föreslås gälla från och med den 1 januari 2027.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Arbetsordning Kommunalt forum

Beslutet skickas till

Kommunerna i Jönköpings län
Regionledningskontoret Kansli

Jane Ydman
Regiondirektör

Siw Kullberg
Kanslidirektör

Arbetsordning Kommunalt forum

Ändamål - syfte

År 2035 är Jönköpings län en plats där människor lever ett hälsosamt, meningsfullt och tryggt liv. Invånarna har höga förväntningar på digital service, tillgänglighet och sömlösa kontakter med offentlig sektor. Mötesplatser och gemenskap gör att människor känner tillhörighet och meningsfullhet samt har kraft att påverka sin hälsa och vardag. Tillsammans och i samskapande förebyggs ohälsa, ensamhet och utanförskap. En bred och stark samverkan mellan regionala aktörer är en förutsättning för en positiv utveckling och tillväxt. Samverkan mellan regionkommunen och regionens kommuner gör länet livskraftigt och ger grund för att långsiktigt kunna tillgodose befolkningens behov.

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Kommunalt forum bör särskilt belysa de utpekade fokusområdena i den regionala utvecklingsstrategin men även frågor som är verksamhetsspecifika för regionkommun och kommuner kan tas upp för behandling.

Samverkan - samrådsområden

Behov av länsövergripande information och samråd inför beslut finns inom många olika områden, exempel på områden är:

Hälsa- och välmående

- Regionkommunens och primärkommunernas hälso- och sjukvård samt omsorg
- Hälsa- och förebyggande insatser
- Tillgänglighet, delaktighet, tillit och inflytande

Attraktivitet

- Jämlikhet och jämställdhet
- Livsmiljöer
- Ekosystem och biologisk mångfald
- Kultur
- Omställningsförmåga

Infrastruktur

- Infrastrukturplaner
- Digital infrastruktur
- Kollektivtrafik
- Trafikplanering och konnektivitet
- Energisystem

Trygghet och säkerhet

- Motståndskraft
- Självförsörjningsförmåga livsmedel, energi, vatten med mera
- Klimatet
- Mark- och vattenanvändning
- Totalförsvaret
- Valfärdsbrott

Kompetens

- Kompetensförsörjning och matchning
- Utbildningsnivå
- Arbetsmarknadsregioner
- Jämnare könsfördelning inom utbildning och på arbetsmarknaden

Innovation

- Innovationsförmåga
- Etableringar
- Konkurrenskraftigt näringsliv
- Nyetableringar och direktinvesteringar
- Högt kunskapsinnehåll i produkter och tjänster

Antal ledamöter - representation

Kommunalt forum består av 17 ordinarie ledamöter. Fyra ledamöter utses av regionkommunen och utgörs av ordförandena i regionstyrelsen och de tre nämnderna. 13 ledamöter utgörs av kommunstyrelseordförandena i länet. Respektive part utser sina egna ersättare om ordinarie ledamot inte kan delta i mötet.

Utöver ordinarie ledamöter adjungeras 2:e vice ordförande i regionstyrelsen, regionråd i regionkommunen samt kommunstyrelsens presidier till Kommunalt forum.

Ordförande är regionstyrelsens ordförande och vice ordförande är kommunstyrelsens ordförande i Jönköpings kommun.

Mandatperiod sammanfaller med styrelse och nämnders mandattid.

Regiondirektör och kommundirektörerna bör närvara vid Kommunalt forum. Sakkunniga från olika ämnesområden kan adjungeras vid behov.

Kommunalt forum kan överenskomma att regionkommunen och kommunerna utser deltagare i särskilda arbetsgrupper. Dessa kan få uppdrag att utreda vissa ärenden utifrån ämnesområden.

Mötesformer - beslut

Kommunalt forum möts två gånger per år, en gång på våren och en gång på hösten, i fysiska möten under en halvdag. Dessutom möts forumet digitalt en gång per månad under perioden augusti-juni, förutom de månader som det fysiska mötet äger rum, för kortare möten med fokus på information i aktuella frågor.

Protokoll alternativt mötesanteckningar förs av tjänsteperson från Region Jönköpings län vid samtliga möten.

Kommunalt forum kan besluta om rekommendationer till regionkommunen och till länets kommuner men inte fatta formella beslut som binder deltagarna.

Ekonomi

Regionkommunen svarar för administration, sekreterarfunktion och kostnader i samband med Kommunalt forum.

Arvodering för uppdrag i Kommunalt forum görs av respektive kommun och regionkommun enligt egna arvodesregler.

Övrigt

I specifika frågor kan ordinarie ledamöter i Kommunalt forum utgöra beredning, delta i förhandling eller ingå i referensgrupp beroende på frågornas karaktär.

För en bra samverkan kring länets utveckling finns nätverk inom olika sakområden. Regiondirektören förbereder genom Länsmötet ärenden till Kommunalt forum. Länsmötet kan organisera och ge uppdrag till nätverk eller särskilda arbetsgrupper på tjänstepersonsnivå inom ledningssystemet för samverkan i Jönköpings län.

§ 186**Förändrad organisationsform för Smålands Turism AB**

Diarienummer: RJL 2026/3343

Beslut

Maria Berghem, ekonomidirektör, informerar om ärendet i fråga om genomförd utredning avseende organisationsform och förvaltningens förslag till beslut.

Med anledning av pågående MBL-förhandlingar behandlas ärendet vid ett kommande sammanträde med regionstyrelsen.

Sammanfattning

I Region Jönköpings läns budget 2025 gavs ett uppdrag att se över regionens helägda bolag. Utifrån uppdraget har organisationsformen för Smålands Turism AB utretts. Regionledningskontorets bedömning är att verksamheten från den 1 januari 2027 bör överföras till regionens förvaltningsorganisation och ingå som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling. Integrationen bedöms stärka samordning, styrning och resursutnyttjande. Verksamhetens uppdrag, externa profil och samverkan med kommunerna, Visit Småland och besöksnäringen ska värnas. Övergången genomförs som en verksamhetsövergång, varefter bolaget avvecklas.

Beslutsunderlag

- Beslut Regionstyrelsens arbetsutskott 2026-09-08 § 159
- Tjänsteskrivelse
- Utredning – Översyn av organisationsform m.m. för Smålands Turism AB

§ 159**Förändrad organisationsform för Smålands Turism AB**

Diarienummer: RJL 2026/3343

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott

1. avvaktar med beslut till regionstyrelsens sammanträde
2. bjuder in samtliga gruppledare till ett informationsmöte om ärendet.

Sammanfattning

I Region Jönköpings läns budget 2025 gavs ett uppdrag att se över regionens helägda bolag. Utifrån uppdraget har organisationsformen för Smålands Turism AB utretts. Regionledningskontorets bedömning är att verksamheten från den 1 januari 2027 bör överföras till regionens förvaltningsorganisation och ingå som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling. Integrationen bedöms stärka samordning, styrning och resursutnyttjande. Verksamhetens uppdrag, externa profil och samverkan med kommunerna, Visit Småland och besöksnäringen ska värnas. Övergången genomförs som en verksamhetsövergång, varefter bolaget avvecklas.

Förslag till beslut

Ordföranden föreslår, med anledning av att handlingarna i ärendet läggs på bordet vid dagens sammanträde, att arbetsutskottet avvaktar med beslut till regionstyrelsens sammanträde och att samtliga gruppledare bjuds in till ett informationsmöte om ärendet.

Regionstyrelsens arbetsutskott ställer sig bakom ordförandens förslag.

Beslutsunderlag

- Information vid sammanträdet av Maria Berghem, ekonomidirektör

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret

Förändrad organisationsform för Smålands Turism AB

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- 1) överföra verksamheten som bedrivs inom Smålands Turism AB till Region Jönköpings läns förvaltningsorganisation från och med den första januari 2027
- 2) integrera verksamheten som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling
- 3) avveckla Smålands Turism AB som aktiebolag
- 4) genomföra övergången som en verksamhetsövergång i enlighet med tillämplig arbetsrättslig lagstiftning
- 5) värna verksamhetens externa profil och etablerad samverkan inom Visit Småland, länets besöksnäring och länets kommuner
- 6) ge regionstyrelsen i uppdrag att i samråd med nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet samt styrelsen för Smålands Turism AB verkställa beslutet.

Sammanfattning

I Region Jönköpings läns budget 2025 gavs ett uppdrag att se över regionens helägda bolag. Utifrån uppdraget har organisationsformen för Smålands Turism AB utretts. Regionledningskontorets bedömning är att verksamheten från den 1 januari 2027 bör överföras till regionens förvaltningsorganisation och ingå som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling. Integrationen bedöms stärka samordning, styrning och resursutnyttjande. Verksamhetens uppdrag, externa profil och samverkan med kommunerna, Visit Småland och besöksnäringen ska värnas. Övergången genomförs som en verksamhetsövergång, varefter bolaget avvecklas.

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Bolaget Smålands Turism AB har funnits sedan 1979 och är regionens expertorgan inom besöksnäring. Uppdraget omfattar destinationsmarknadsföring, kunskapsförmedling, tematisk utveckling samt operativ affärsutveckling. Verksamheten bedrivs regionalt, nationellt och internationellt och har en central roll i genomförandet av den regionala besöksnäringstrategin.

Smålands Turism AB ägdes tidigare gemensamt av dåvarande Landstinget i Jönköpings län och länets kommuner. Efter beslut 2020 förvärvade Region Jönköpings län kommunernas aktier och regionen blev ensam ägare av bolaget. Samma år tecknades också ett samarbetsavtal mellan Smålands Turism AB och länets kommuner. Avtalet anger att bolaget ska arbeta med länsgemensamma satsningar, omvärldsspaning, kompetensutveckling samt marknadsföring av varumärket Småland. Övertagandet slutfördes i sin helhet år 2022. Grunden för samarbetet ska utgöras av den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och kommunerna ska ha fokus på utvecklingen av den lokala besöksnäringen.

I Region Jönköpings läns beslutade budget 2025 med tillhörande verksamhetsplan finns ett uppdrag att genomföra en översyn av regionens helägda bolag. Syftet är att identifiera vilka bolag som är lämpliga att integrera i regionens organisation. Detta med avsikt att kunna få ett effektivare utnyttjande av resurser, skapa möjligheter till förbättrade synergier samt utveckla tjänsterna som erbjuds invånare, näringslivet och besökare. Mot bakgrund av uppdraget har en översyn av lämplig organisationsform genomförts avseende Smålands Turism AB. Utredningen har utförts av Lars Wallström på uppdrag av regiondirektör Jane Ydman.

Bedömning

Även om det kan finnas fördelar med att bedriva verksamheten i ett bolag, man kan exempelvis av vissa aktörer uppfattas som mer ”intressant” än om man ingår i en större offentlig organisation, så är regionledningskontorets bedömning att skälen för en integration väger tyngre än skälen för att fortsätta bedriva verksamheten i bolagsform. Bolagets uppdrag är ett offentligt finansierat regionalt utvecklingsuppdrag med tydliga beroenden till regionens strategier, projekt och övriga tidigare nämnda verksamheter.

En förvaltningslösning skapar bättre förutsättningar för en gemensam prioritering av resurser och minskar behovet av parallella styr och stödfunktioner. Förändringen får inte innebära att verksamhetens uppdrag, exponering eller affärsnära kompetens försvagas. Smålands Turism bör därför inordnas som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling med ett tydligt uppdrag, egen verksamhetsplanering och fortsatt stark extern profil.

Samarbetsavtalet med länets kommuner och samarbetet kring Visit Småland är centrala för verksamheten. Avtal och samarbetsformer ska ses över i dialog med berörda parter så att kontinuitet och förtroende upprätthålls när regionen träder in som avtalspart och huvudman för verksamheten.

Konsekvenser och genomförande

Personal

Överföringen bedöms utgöra en verksamhetsövergång. Berörda anställningar, anställningstid och individuella villkor hanteras inom ramen för anställningsskydd

och tillämpliga kollektivavtal. Regionens HR funktion ansvarar för att erforderliga förhandlingar, riskbedömningar och informationsinsatser genomförs.

Juridik och avtal

Bolagets tillgångar, skulder, rättigheter och skyldigheter ska inventeras och överförs genom lämpliga avtal, leverantörs och samarbetsavtal ska prövas avseende uppsägning, överlåtelse och nytecknande. Avvecklingsformen ska kvalitetssäkras av juridisk och ekonomisk expertis innan bolagsstämman fattar erforderliga beslut.

Ekonomi

Budgetanslaget ska överföras till mottagande verksamhet. Tillgångar och skulder hanteras i regionens redovisning.

IT

System, licenser, webbmiljöer, telefoni och utrustning inventeras.

Lokaler

Lokallösningen ska samordnas med regionens befintliga åtaganden. Nuvarande avtal löper till den 31 oktober 2028.

Styrning, verksamhet och kommunikation

Innan övergången ska organisatorisk placering, chefskap, beslutsvägar mål och uppföljning fastställas. En kommunikationsplan ska tas fram som omfattar medarbetare, styrelse, fackliga organisationer, kommuner, samarbetspartner, leverantörer och besöksnäringens aktörer. Genomförandet ska följas upp med fokus på kontinuitet, samverkan, ekonomiska effekter samt resultat utifrån målen i besöksnäringstrategin.

Utredningens huvudsakliga iakttagelser och ställningstaganden

Bolagsformen

Bolagsformen kräver en särskild administration i form av bland annat bolagsstämman, styrelsearbete, revision, separat ekonomisk redovisning inklusive årsredovisning, egna bank- och betalningsrutiner, lönehantering, deklarationer och koncernrapportering. När det finns flera organisationer som samverkar kring en verksamhet så är aktiebolagsformen en utmärkt juridisk plattform för samarbetet men när regionen är ensam ägare är nyttan av en separat bolagsstruktur mindre.

Ekonomi

Ett antal kostnadsposter kommer sannolikt att påverkas vid en integration som exempelvis styrelsearvoden, revisionsarvode, redovisningstjänster, lönehantering, lokalhyra och försäkringar. Utredningen visar att även om kostnadsbesparingen för ekonomitjänster, hyror och lönehantering tas upp till 50 procent beräknas besparingen uppgå till drygt 1,2 miljoner kronor utifrån 2024 års bokslut. Det motsvarar drygt sju (7) procent av verksamhetens omsättning. Till det kommer

potentiella besparingar gällande samordning av ledningsfunktionen om verksamheten integreras i befintlig organisation inom Regional utveckling.

Organisationsformen

Utredningen visar att organisationsformen inte är avgörande i sig. Omvärldsspaningen som gjorts i utredningen visar att motsvarande regionala verksamheter i landet drivs både i bolagsform och i förvaltningsform. Det går inte att utifrån organisationsformen avgöra vilka verksamheter som är mest framgångsrika. Valet bör utgå ifrån ägarbild, lokala förutsättningar, behov av styrning samt möjligheter till samordning.

Sambandet med Regional utveckling

Sambandet med verksamheten som bedrivs inom Regional utveckling är starkt. Besöksnäringen är ett prioriterat arbete inom arbetet med smart specialisering som pekar ut ett antal starka branscher i länet. Den regionala besöksnäringstrategin är nära kopplad till den regionala utvecklingsstrategin samt till andra regionala ansvarsområden som exempelvis livsmedel, kollektivtrafik, infrastruktur, kompetensförsörjning och hållbarhet. En samlad organisation under en ledning har därför en potential att stärka styrning, projektverksamhet samt genomförandekraften.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Utredning - Översyn av organisationsform m. m. för Smålands Turism AB

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret
Regional utveckling
Smålands Turism AB

Jane Ydman
Regiondirektör

Maria Berghem
Ekonomidirektör

Lars Wallström

Översyn av organisationsform m m för Smålands Turism AB

1. Bakgrund

Bolaget Smålands Turism AB har funnits sedan 1979. Under många år har bolaget ägts gemensam av Landstinget i Jönköpings län (numera Region Jönköpings län) och länets kommuner. Under 2020 togs ett beslut som innebar att Region Jönköpings län köpte samtliga aktier från länets kommuner och detta övertagande slutfördes under 2022.

I Region Jönköpings läns budget med verksamhetsplan för 2025 finns ett uppdrag att genomföra en översyn av regionens helägda bolag med syftet att identifiera vilka delar som är lämpliga att integrera i regionens organisation. Detta för att skapa förbättrade synergier, effektivare resursutnyttjande samt utveckla tjänsterna som erbjuds till invånare och besökare.

Smålands Turism AB är ett helägt bolag med uppdrag att utveckla besöksnäringen i regionen. Givet dess strategiska funktion inom regional utveckling är det relevant att undersöka om denna verksamhet fortsatt bör bedrivas i bolagsform eller kan införlivas i regionens förvaltningsstruktur.

Prognoser och analyser på global nivå visar att strategiska frågor inom besöksnäring och turism kommer att öka i betydelse, men också att det finns komplexa utmaningar, allt från hållbarhet och klimat till arbetskraft och geopolitik. Det finns således all anledning att nogsamt tänka igenom hur frågor kring besöksnäring och turism bör hanteras.

2. Uppdrag och arbetsform

Översynen utgår ifrån ett uppdrag som kan sammanfattas enligt följande:

- Bedömning av vilken nytta, vilka vinster och vilka risker som kan finnas med att införliva Smålands Turism AB i Region Jönköpings län. Relationen till regionens besöksnäringstrategi ska särskilt beaktas.
- Bedömning ska göras av ekonomiska, organisatoriska och juridiska effekter och konsekvenser av en avbolagisering.
- Beskrivning ska göras av personalrelaterade frågor avseende en eventuell övergång av personal.
- Beskrivning av nödvändiga politiska beslut vid en förändring inklusive tidplan och kommunikationsplan.

- Översynen ska innehålla en jämförelse över hur andra regioner har organiserat motsvarande funktioner.
- Översynen som ska göras under hösten 2025 ska utföras i samverkan med Regional utveckling och andra berörda funktioner inom regionen samt med Smålands Turism AB.

3. Bolagets uppdrag och innehåll

Smålands Turism AB är regionens expertorganisation inom besöksnäring. Man utvecklar och främjar turism samt marknadsför turistprodukter. Insatserna sker på regional, nationell och internationell nivå. Bolaget ska erbjuda hög kompetens och samordning inom turismen samt utveckla konkurrensförmåga och generera tillväxt i Region Jönköpings län och dess företag.

Av bolagsordningen framgår att:

- Verksamheten leds av en VD som är underställd styrelsen i bolaget.
- Styrelseledamöterna väljs av Regionfullmäktige. Styrelsen ska bestå av sju ledamöter (inga ersättare) varav fem utses av Region Jönköpings län, en nomineras av kommunerna via Primärkommunal samverkan (PKS) och en ledamot med erfarenhet från branschen nomineras genom Smålands Turism AB.
- Räkenskapsår är kalenderår.

Ägarnas uppdrag till Smålands Turism AB formuleras i ett ägardirektiv. Bolaget ska:

- Arbeta för att besöksnäringen utvecklas i linje med den antagna regionala besöksnäringstrategin som bidrar till att nå den regionala utvecklingsstrategins mål och visioner.
- Vara en kompetensresurs och kunskapsförmedlare för att utveckla företagen och besöksnäringens ekosystem i länet, i nära samverkan med Regional utveckling inom Region Jönköpings län och andra aktörer i länet.
- Verka för att stärka varumärket Visit Småland nationellt och internationellt i samverkan med övriga Smålands län. Samverkan med andra regioner och länder ska eftersträvas då det främjar utvecklingen för besöksnäringen i Jönköpings län.

Verksamheten delas in i fyra block:

- Destinationsmarknadsföring tillsammans med Destination Småland (Kronobergs län) och Region Kalmar län under det gemensamma varumärket Visit Småland.
- Kunskapsförmedling till både näringen och det ekosystem som besöksnäringen påverkar och är beroende av. Bolaget ska dela kunskap som utvecklar, inspirerar och driver innovation till näringslivet och ekosystemet.
- Tematisk utveckling. Bolaget ska utveckla prioriterade tematiska kluster som ger näringen ökade affärsmöjligheter och stärker platsens attraktivitet.

- Operativ affärsutveckling. Bolaget ska erbjuda näringen operativ affärsutveckling för att höja konkurrenskraften i ämnen som digitalisering, exportmognad, efterfrågestyrning, produktutveckling, värdskap etc.

Det finns ett samarbetsavtal mellan Smålands Turism AB och kommunerna i länet (tecknat år 2020). Avtalet anger att bolaget ska arbeta med länsgemensamma satsningar, omvärldsspaning, kompetensutveckling samt marknadsföring av varumärket Småland. Grunden för samarbetet ska utgöras av den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Kommunerna å sin sida ska ha fokus på utvecklingen av den lokala besöksnäringen.

Avtalet innehåller en beskrivning av hur parterna ska samverka inom ett antal ansvarsområden. Avtalet förlängs med ett år i taget om uppsägning inte sker.

4. Fakta kring bolaget

Sammandrag från årsredovisningen för år 2024:

- Omsättning inkl projektstöd och bidrag: 17,3 mnkr
- Härav ägaranslag från regionen: 12,3 mnkr
- Årets resultat: +0,2 mnkr
- Årets resultat sammantaget de senaste 5 åren: +0,6 mnkr
- Balansomslutning: 6,6 mnkr
- Eget kapital: 3,2 mnkr
- Antal anställda: 7

Bolaget hyr kontorslokaler i Werket på Vallgatan i Jönköping.

Bolaget köper lönetjänster från redovisningsföretaget ASPIA och redovisningstjänster från ekonomiavdelningen inom Region Jönköpings län. Antal leverantörsfakturer uppgår till c:a 500 per år. Förutom fakturahantering ingår arbete med kundfakturer, projektredovisning, kontoavstämningar, moms- och arbetsgivaravgifter, årsbokslut och kontakt med revisorer i det uppdrag som regionen har gentemot bolaget.

5. Organisationsformer i olika delar av landet

Den regionala (och kommunala) nivån

Insatser med fokus mot branschen och dess aktörer

Denna del av verksamheten handlar om strategiska frågor för att främja turismen och besöksnäringen. Här hanteras utvecklingsinsatser, samordning, statistik, omvärldsanalys, projektverksamhet samt att vara en kompetensresurs och kunskapsbank. Samarbetet med kommunerna kan vara mer eller mindre utvecklat. Man har ofta en web-sida som riktar sig till organisationer och aktörer inom turistbranschen och man ordnar olika aktiviteter för att samordna och stärka aktörerna.

Vissa regioner har aktiebolag eller ekonomisk förening för denna verksamhet; andra hanterar detta via sin förvaltningsorganisation. En ekonomisk förening är en organisationsform som ska främja medlemmarnas ekonomiska intressen och där medlemmarnas ansvar begränsas till det kapital som satsas i föreningen.

Drygt hälften av verksamheterna i landet bedrivs i förvaltningsform och resterande i form av aktiebolag eller ekonomisk förening.

Det har under åren funnits en viss rörelse åt båda håll, men det verkar som om det blivit något vanligare att strategiska frågor om besöksnäring och turism hanteras i förvaltningsform (mer utmärkande på regional nivå än kommunal nivå) vid en jämförelse över längre tid.

I de fall där det finns aktiebolag (eller ekonomiska föreningar) förekommer det i vissa fall att kommunerna är delägare i aktiebolaget (såsom det var med Smålands Turism AB tidigare). Ibland är regionen ensam ägare (t ex Region Kronobergs län och Visit Skåne AB). Det förekommer också att privata företag och destinationsorganisationer är delägare eller medlem (t ex Destination Sörmland/Stua AB och Swedish Lapland Visitors Board).

Exempel på verksamhet som bedrivs i förvaltningsform är Region Kalmar län och Region Östergötland. I vissa fall (som t ex Halland) använder man ett begrepp som "Visit Halland" även om det ingår i förvaltningsorganisationen, till skillnad mot exempelvis "Visit Skåne" som är ett aktiebolag. Begreppen kan ibland vara förvirrande.

Insatser med fokus mot turister och besökare

Vid sidan om det strategiska arbetet har regionerna ofta organisationer (ibland i samverkan med andra regioner) som riktar sig mot besökare/turister. Denna typ av insatser hanteras ofta av organisationerna åtskilt från den del av verksamheten som vänder sig mot aktörerna inom turistnäringen, men det finns också exempel på att de båda delarna är nära sammankopplade inom en region.

Som en central del i detta arbete finns det ofta en web-sida som riktar sig till turister/besökare.

Det kan ibland finnas egna bolag (eller ekonomiska föreningar) eller andra typer av samarbetsorganisationer tillsammans med besöksnäringen som hanterar denna del av verksamheten. Mera löst sammansatta samverkansformer förekommer också. Denna typ av verksamhet följer inte alltid regiongränserna, utan kan ha sin utgångspunkt utifrån enskilda turistområden.

De tre regionerna i Småland arbetar gemensamt med marknadsföring av varumärket "Visit Småland" som ägs gemensamt av Jönköpings län genom Smålands Turism AB, Kronobergs län genom Destination Småland AB och Region Kalmar län.

Utöver de regionala organisationerna i landet finns det ofta "destinationsbolag" eller förvaltningsdrivna enheter även på den kommunala nivån. Det görs således

insatser som riktar sig till turister och besökare på olika nivåer och i många olika former.

Den nationella nivån

Företaget **Visit Sweden** har av den svenska regeringen tilldelats det officiella uppdraget att marknadsföra Sverige som resmål, med det unika målet att skapa värde för Sverige. Som en del av det statliga samhällsuppdraget delar Visit Sweden utan kostnad med sig av fakta och data om målgrupper, marknader och marknadsföring via en öppen, digital kunskapsbank, webinarier och andra aktiviteter. Målgruppen är främst svensk besöksnäring, som kan använda materialet för att utveckla erbjudanden, produkter och service.

Visita är en **branschorganisation** som hjälper företagen inom den svenska besöksnäringen att växa och utvecklas och är besöksnäringens företrädare i politiska frågor. Som arbetsgivarorganisation ger Visita företagen råd och stöd i arbetsgivarfrågor och i förhandlingar.

Det **regionala nätverket** för besöksnäring och turism (RNBT) är en medlemsförening, bildad 2022, som samlar ledande tjänstepersoner för regionala turism- och besöksnäringorganisationer i hela Sverige.

Slutsatser från omvärldsspaning

Det finns en flora av olika organisationer med syftet att stötta och utveckla turismen och turistnäringen i Sverige. Organisationsformerna varierar liksom ägarförhållandena. Lokala/regionala förutsättningar samt praxis och historisk tradition är sannolikt faktorer som ligger till grund för den organisatoriska utformningen. Uppdragen som organisationerna har kan också variera.

Utifrån en omvärldsspaning är det svårt att avgöra vilka former som är mer framgångsrika och välfungerande än andra. Det går knappast att framhålla att organisationsformen i sig är avgörande för framgång. Alltför många andra faktorer och förutsättningar spelar in.

Alla organisationer framhåller dock att arbetet med turism och besöksnäring är mycket viktigt och att det skapar nytta i form av arbetstillfällen och utveckling av den berörda regionen.

6. Regionens ägande i bolag

Förutom Smålands Turism AB har Region Jönköpings län helägda bolag i form av RJL Älghunden 4 AB (bussdepån) och RJL Tågdepån Nässjö AB. Även för dessa bolag är ägarformen föremål för en prövning.

Regionen har också små ägarandelar i nationella intressebolag, ofta tillsammans med de andra regionerna. Vidare har regionen i några fall hälftenägande i bolag där man har gemensamt nyttjande av fastigheter eller anläggningar där det bedrivs

verksamhet där flera parter har intressen. Exempel på detta är Jönköping Airport AB, Bostadsbyggen i Jönköping AB och ALMI Företagspartner Jönköping AB.

Bolagsformen kan ofta vara lämplig när flera organisationer ska samverka kring en verksamhet och man gör då detta via sin roll som ägare. Som ensamägare minskar incitamenten att bedriva verksamheten i bolagsform.

Region Jönköpings län har inget övergripande ägarbolag eller specialiserad redovisningsfunktion för aktiebolag på samma sätt som exempelvis Jönköpings kommun har där många helägda bolag med kommunal affärsverksamhet är samlade i en koncern (Jönköpings Rådhus AB). Inom regionen har man inte den tradition och den organisering av bolagsstyrning som kommunen har. Detta medför att det ibland upplevs betungande och omständligt när det gäller administration och styrning av helägda och delägda bolag.

När regionen (f d Landstinget) blev ensam ägare av Jönköpings Länstrafik AB genom att överta kommunernas aktier i bolaget (år 2012) gjordes bedömningen att verksamheten bäst lämpades att integreras i den förvaltningsdrivna organisationen och detta skedde via en s k verksamhetsövergång för berörd personal och genom att den ekonomiska redovisningen integrerades i förvaltningsorganisationen. Bolaget upphörde att existera.

En liknande integration gjordes av Regionförbundet i Jönköpings län år 2015 (som hade organisationsformen kommunalförbund) i samband med att Landstinget blev Region Jönköpings län.

I båda dessa fall var det yttre omständigheter som gjorde att ägarförhållandet ändrades. Varje situation bör hanteras utifrån sina förutsättningar.

7. Överväganden kring olika organisationsformer

7.1 Fördelar med att bedriva verksamheten i bolagsform

Smålands Turism AB har som bolag ett avgränsat, profilerat uppdrag. Man kan av vissa aktörer uppfattas som mer ”intressant” än om man ingår i en större offentlig organisation. Varumärket kan uppfattas som tydligare.

Ett bolag anses ofta ha bättre förutsättningar att vara flexibla och mindre byråkratiskt än en stor offentlig organisation. Man riskerar inte att drunkna i en stor organisation som hanterar en mängd olika frågor.

Det ekonomiska ansvaret kan upplevas som tydligare i ett aktiebolag än det ansvar man har som en enhet (avdelning, sektion etc) i en stor offentlig organisation som bedrivs i förvaltningsform.

En stor del av Smålands Turism AB:s arbete handlar om att stötta affärsdrivande verksamhet (turistnäringen). Från bolagets sida framhålls att det kan vara en fördel att själv vara organiserad i bolagsform och arbeta på ett affärsmässigt sätt. Man vill inte att personalen ska profileras som ”tjänstepersoner”, utan man vill lyfta fram sin ”affärsprofil”. Bolaget fokuserar mycket på konkreta insatser medan

regionen ofta arbetar med strategier och planer. Man ställer sig också frågan om de internationella kontakterna går lika bra att hantera i regionens organisation jämfört med hur det fungerar i bolaget.

Från bolagets sida finns det farhågor att man inte kan behålla sin web-profil, sina sociala medier och speciella arbetsformer om man går in i en förvaltningsorganisation. Man befärar också att den sammanhållna funktionen som finns inom bolaget och som bedöms som viktig riskerar att splittras om man integreras i regionens verksamhet.

7.2 Att beakta med bolagsformen

En rad formalia måste uppfyllas i och med att man är ett aktiebolag.

- Organisera bolagsstämma, inklusive val av ombud inom ägaren RJL.
- Upprätta årsredovisning.
- Styrelse; valförfarande inom RJL och därefter styrelsemöten löpande under åren.
- Revisorer; utföra revision och upprätta revisionsberättelse.
- Egen ekonomisk redovisning.
- Egna bankkonton och betalningsrutiner.
- Egen lönehantering.
- Upprätta arbetsgivar-, moms- och skattedeklarationer.
- Ägaren (i detta fallet RJL) måste ta in bolaget i sin koncernredovisning.
- Regionstyrelsen ska för varje bolag bedöma om den verksamhet som bolaget bedrivit under året varit förenlig med det kommunala ändamålet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna. En bolagsstyrningsrapport tas fram för detta ändamål.

Ovanstående innebär ett merarbete jämfört med om verksamheten ingår i regionens ordinarie verksamhet som bedrivs i förvaltningsform. De ovan nämnda uppgifterna måste göras specifikt för ett bolag medan de för förvaltningsdriven verksamhet ingår i en helhet där en enskild verksamhetsdel bara utgör en liten del. Om Smålands Turism AB integreras i Region Jönköpings läns organisation kommer en stor del av de styrande-, ekonomiska- och administrativa uppgifterna att innefattas i regionens rutiner utan att de administrativa resurserna nämnvärt behöver utökas.

I nedanstående tabell framgår de kostnadsposter som sannolikt påverkas vid en integration. Värdena kommer från bolagets bokslut för helåret 2024. För hyror/städning och köpta ekonomitjänster har beloppen tagits upp till hälften av kostnaden eftersom delar av kostnaden kommer att finnas kvar även om verksamheten samordnas i regionens egna lokaler och om arbetet med den ekonomiska redovisningen skulle utföras inom ramen för regionens ordinarie rutiner. Ekonomiarbetet finns kvar, men minskar i omfattning och komplexitet om det inordnas i förvaltningsorganisationen.

	<u>tkr</u>
Styrelse (arvoden, soc avg, omkostnader)	470
Revision (arvode)	160
Redovisningstjänster (50% av 420 tkr)	210
Lönehantering	90
Lokalhyra, städning (50% av 520 tkr)	260
Försäkring, bankkostnader, medlemsskap etc.	<u>50</u>
S:a	1 240

Möjliga besparingar avseende de ovanstående funktionerna och arbetsuppgifterna kan således beräknas till drygt 1 mnkr. Jämförelsevis kan noteras att omsättningen i bolaget uppgår till c:a 17 mnkr. Efter en eventuell integration kan de frigjorda medlen istället användas till verksamhet.

Ett aktiebolag betalar skatt på sina överskott (vinster). Även om Smålands Turism AB inte har för avsikt att ”gå med vinst”, måste man ta hänsyn till skattefrågor och upprätta årlig inkomstdeklaration. Detta upphör om verksamheten integreras i Region Jönköpings län.

När man bedriver verksamheten i bolagsform blir styrningen från ägarna annorlunda jämfört med verksamhet som bedrivs i förvaltningsform. Detta är oundvikligt, men också meningen med ett bolag. En separat styrelse enbart för bolagets verksamhet ersätts vid en integration med den typ av styrning som utformas via förvaltningens nämndsorganisation.

7.3 Fördelar med integration av bolagets verksamhet i regionens organisation

Ökad samverkan

Region Jönköpings län har i likhet med andra regioner ett utpekat ansvar för den regionala utvecklingen. Detta innebär att man ska initiera, driva och samordna hållbar regional utveckling. Det handlar om att ta tillvara länets intressen nationellt och internationellt och att främja en positiv utveckling i länet.

Inom regionens organisation finns ett särskilt verksamhetsområde (Regional utveckling) för att hantera dessa frågor. Arbetet som leds av en direktör har många olika delar. Politiskt tillhör detta område nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet. Ett särskilt område inom Regional utveckling handlar om ”Innovation och Attraktivitet”.

Via konceptet ”Smart specialisering” som är en komponent i EU:s tioårsstrategi för tillväxt och sysselsättning skapar regionerna en strategi för att kraftsamla regionala aktörer och bli globalt konkurrenskraftiga inom områden där det finns fördelar gentemot andra regioner. Besöksnäringen är här ett av fem prioriterade områden inom Region Jönköpings län.

Det finns således tydliga kopplingar mellan regionens ansvar för regionala frågor och de frågor som hanteras av Smålands Turism AB.

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) som utformas av Region Jönköpings län har tydliga kopplingar till den regionala besöksnäringstrategin som regionen har tagit fram i nära samverkan med Smålands Turism AB. De båda organisationerna är via detta styrdokument sammankopplade med varandra. Besöksnäringstrategin ska ses som en förstärkt och förtydligande del av RUS:en inom strategiområdet ”En attraktiv region”.

I besöksnäringstrategin står begreppet ”den regionala organisationen” för både Region Jönköpings län och Smålands Turism AB. Tanken är att implementera besöksnäringstrategin och nå dess målsättningar med gemensamma krafter. I nuläget sker detta många gånger via två separata organisationer.

Vissa menar att det saknas processer och struktur för samarbete om besöksnäringsspörsmål mellan länets organisationer, kommuner och näringslivet. Med en regional samordning skulle det företagsfrämjande systemets insatser riktade till besöksnäringen kunna bli mer kraftfulla.

Kopplingar till andra strategier och verksamheter

Besöksnäringstrategin har starka kopplingar till länets livsmedelsstrategi, länets cykelstrategi samt skogs- och trästrategin. Detta är strategier som hanteras inom regionens organisation.

Region Jönköpings län har ansvaret för kollektivtrafik och infrastruktur. Detta är frågor som är centrala för besöksnäringen, så även här finns det en stark koppling mellan regionen och besöksnäringen.

Hållbarhet, klimat, kompetensförsörjning är strategiska frågor vad gäller besöksnäring och turism. Dessa frågor finns på ett tydligt sätt också på dagordningen i Region Jönköpings länets arbete.

Samordnad projektverksamhet

Både Smålands Turism AB och Region Jönköpings län bedriver eller stöttar projektverksamhet för att utveckla besöksnäringen. Medel inom Sverige och EU används för detta ändamål, liksom regionens egna projektmedel. En mer utvecklad samordning av projektverksamheten borde kunna ge förbättringar i styrning, administration och genomförandekraft.

Minskad sårbarhet

En tillhörighet i regionens organisation ger sannolikt stabilare förutsättningar, långsiktighet och tryggare finansiering än bolagsformen. Även möjlighet till back-up och stöd vad gäller ledning och administration liksom möjlighet till utnyttjande av regionens olika stöd- och servicefunktioner bör vara fördelar som uppnås vid en integration. Exempel på detta kan vara HR-, ekonomi-, inköps-, juridik- och IT-funktionerna.

7.4 Andra aspekter på en eventuell integration

Kommunerna lämnade ägandet i Smålands Turism AB för några år sedan. Bakom detta fanns sannolikt ekonomiska skäl; vissa tyckte inte att man fick ut tillräckligt mycket för sin årliga finansiering. Där fanns också uppfattningen att bolagets verksamhet hade sin naturliga hemvist i en länsorganisation. Om denna

länsorganisation borde bedrivas i bolagsform eller i förvaltningsform framgick inte av det förda resonemanget inför avvecklingen av kommunernas ägande.

Begreppet/varumärket "Smålands Turism" borde kunna behållas även vid en eventuell integration i regionens organisation. Mycket talar för att det skulle vara rimligt att behålla verksamheten samlad inom en avgränsad del av Regional utveckling. Den överförda verksamheten kan då ha kvar de interna samband som anses viktiga att bibehålla. Den överförda verksamheten skulle då organisatoriskt likna Spira, Energikontoret, Europa Direkt och Företagsjouren som alla är någon form av verksamhetsdrivande funktion inom Regional utvecklings hägn även om storleken på verksamheterna varierar. Även Länstrafiken kommer framöver vara en del av Regional utveckling.

Inom Regional utvecklings organisation finns det en anställd som arbetar direkt med besöksnäring och utöver detta finns det kopplingar även till andra anställda. I samband med en eventuell integration får man ta ställning till vilka tjänster som är lämpliga att sammanföras organisatoriskt.

7.5 Sammanvägd bedömning

Utifrån ovanstående beskrivning ges möjlighet att värdera fördelar och nackdelar med en förändring av organisationsformen för Smålands Turism AB.

- En egen, profilerad verksamhet som arbetar självständigt, men som har viss sårbarhet och en del merkostnader

ställs mot

- En mer gemensam, samverkande organisation för närliggande frågor.

Hur en integration genomförs är viktigt. Båda organisationerna måste vara införstådda med och beredda på att det krävs engagemang och förståelse när kulturer, rutiner och ansvarsgränser ska omprövas. Detta arbete ska inte underskattas. Det kommer bland berörda sannolikt att finnas olika uppfattningar om huruvida en integration är rätt väg att gå och man måste ha respekt för olika åsikter och vara tydlig med sina argument och sköta informationen om förändringen på ett genomtänkt sätt. En förändring kan å andra sidan ge energi och bidra till att skapa nya arbetssätt och ökat engagemang.

I det följande avsnittet framgår ett antal punkter som måste hanteras vid en integration. Detta avsnitt blir aktuellt först om man beslutar om en integration, men ger också en bild av den arbetsinsats man ställs inför om man beslutar om en integration.

8. Att beakta vid en organisationsförändring

Om verksamheten förändras från bolagsform till att bli en del av Region Jönköpings läns förvaltningsorganisation finns det en rad saker man behöver hantera.

8.1 Beslutsgång

Ägaren (Region Jönköpings län) bereder inledningsvis frågan i sin organisation. Om man behöver inhämta ytterligare information eller ha samråd med olika intressenter sker detta inom ramen för denna fas.

Regionen tar sedan beslut om att aktiebolaget ska avvecklas och att verksamheten ska integreras i förvaltningsorganisationen om det är denna slutsats man kommit fram till. Regionfullmäktige ska fatta det formella beslutet.

På en bolagsstämma (i Smålands Turism AB) beslutar aktieägarna att bolaget ska likvideras och att verksamheten ska övergå till att bedrivas inom Region Jönköping läns förvaltningsorganisation.

Det är nödvändigt att regionen som ägare har dialog med styrelsen i Smålands Turism AB. Styrelsen har det formella ansvaret för bolaget och dess verksamhet fram till dess att bolaget upphör och måste därför involveras i planering och genomförande av integrationen. Det är dessutom god förvaltningssed att föra en transparent och dokumenterad dialog mellan ägare och styrelse i denna typ av frågor.

8.2 Kommunikation

Kommunikationen vid förändringar är viktig. Särskilt gäller detta frågor som berör människors arbetssituation.

Berörd personal (inkl chefer) i både bolaget och i regionen bör informeras om översynens innehåll och slutsatser. Detta bör ske i ett relativt tidigt skede av beslutsprocessen.

Dialog med styrelsen i bolaget bör ske i nära anslutning till information till berörd personal.

Inför det principiella beslutet ska förhandling enligt 11 § MBL ske. En riskanalys ska göras inför beslutet.

Efter beslut och vid förberedelserna inför en integration och under genomförandet är det viktigt att fortlöpande informera berörd personal om läget.

Leverantörer och andra samarbetspartners behöver informeras om den förändring som görs.

8.3 Juridiska frågor

8.3.1 Likvidation och överföring av tillgångar/skulder

Om Smålands Turism AB som bolag ska avvecklas görs detta genom en frivillig likvidation. För att säkra upp att alla formalia uppfylls bör en revisor eller motsvarande person med vana att hantera likvidationer involveras i processen.

Ett vanligt sätt att genomföra den praktiska avvecklingen är att gå via ett företag som är specialister på denna typ av förfarande (t ex Bolagsstiftarna). Efter att tillgångar och skulder överförts till regionen via ett inkråmsavtal överläts aktierna

i bolaget till Bolagsstiftarna som sedan avvecklar och likviderar bolaget och sköter likvidationens alla formalia såsom kallelse av okända borgenärer, anmälan till Bolagsverket m m. Regionen erhåller i sista steget ett belopp som sannolikt hamnar nära bolagets fria egna kapital.

Det fria egna kapitalet i bolaget (i nuläget c:a 2,5 mnkr) tillfaller regionen. Detta kapital är redan beskattat i bolaget och någon ytterligare skatteeffekt uppstår sannolikt inte i samband med en integration.

Bolagets andelar/innehav i Destination Isaberg i Hestra Ekonomisk förening och i SRT (intresseorganisation) som sammantaget uppgår till några tusen kronor i bokförda värden borde kunna övertas av regionen. Man får försäkra sig om att det inte finns några hinder för detta.

8.3.2 Avtal

Smålands Turism AB har ett antal avtal med leverantörer och samarbetspartners och man behöver göra en systematisk genomgång av dessa inför en integration. Vissa avtal kan sägas upp om de inte behövs i den nya organisationen, medan man för andra avtal måste undersöka hur de kan övertas av regionen som juridisk person. Det kan finnas avtal med särskilda klausuler där det framgår vad som gäller vid ägarförändringar eller överlåtelse.

Det viktigaste avtalet ekonomiskt sett är hyresavtalet. Smålands Turism AB har ett avtal med regionen som hyresvärd som i sin tur hyr lokaler för flera av sina egna verksamheter som finns i Werket, Jönköping. Regionens avtal med fastighetsägaren Castellum löper ut 2028-10-31. Samma tidpunkt gäller för regionens "underavtal" med Smålands Turism AB.

Andra betydelsefulla avtal finns bl a angående samarbetet kring "Visit Småland" samt ett samarbetsavtal med länets kommuner. Det finns också ett antal avtal angående IT, telefoni, web-leverantörer, lönetjänster, försäkringar etc.

8.4 Verksamhetsmässig samordning

Den organisatoriska inplaceringen i regionen behöver fastställas och i samband med detta hur chefskap och mötesstruktur ska se ut.

Frågan om lokalmässig samordning behöver klarläggas och vilka konsekvenser detta kan få på nuvarande hyresavtal. Även hanteringen av möbler och utrustning är kopplad till frågan om lokalmässig samordning.

8.5 Personalfrågor

En integration av Smålands Turism AB i Region Jönköpings län betraktas som en verksamhetsövergång. Särskilda skyddsregler gäller då enligt lagen om anställningsskydd (LAS) för arbetstagare vid ofrivilligt arbetsgivarbyte, det vill säga vid övergång från en arbetsgivare till en annan.

Anställningsvillkor som följer av överlåtarens kollektivavtal är förvärvaren skyldig att tillämpa på samma villkor som gällde för överlåtaren, till exempel lönevillkor och semester. Denna skyldighet gäller högst ett år från övergången om

inte kollektivavtalet går ut innan dess eller ett nytt kollektivavtal börjar gälla för arbetstagarna.

Praktiska skäl innebär ofta att så kallade inrangeringsförhandlingar görs inför en övergång av verksamhet. Med detta avses förhandlingar mellan förvärvaren och arbetstagarorganisationen som är part i överlåtarens kollektivavtal. Förhandlingarna gäller den praktiska hanteringen av de arbetstagare som ska gå över från överlåtaren till förvärvaren. Syftet med förhandlingarna är att förvärvaren ska sluta ett särskilt kollektivavtal (inrangeringsavtal) med de fackliga organisationerna, som anger att de övertagna arbetstagarna ska gå över till förvärvarens kollektivavtal redan från första dagen.

En planerad verksamhetsövergång utgör inte i sig saklig grund för uppsägning.

En arbetstagare har rätt att motsätta sig att övergå till förvärvaren. Konsekvensen i det aktuella fallet lär sannolikt bli uppsägning på grund av arbetsbrist eftersom det inte finns några arbetsuppgifter kvar när bolaget upphört att existera.

Regionens HR-funktion har erfarenhet av tidigare verksamhetsövergångar och kan ansvara för hanteringen av de frågor som behöver klarläggas. Information till personalen, fackliga överläggningar och förhandlingar behöver planeras och genomföras inför en eventuell verksamhetsövergång.

Personalen som är berörd av verksamhetsövergången behöver listas. Man behöver uppmärksamma om det finns tidsbegränsade anställningar, tjänstledigheter, sjukskrivningar etc. Det måste avgöras hur sparad semester och flextid ska hanteras vid övergången. Även frågan om hur anställningstiden övergår måste tydliggöras. Erbjudande om anställning inom Region Jönköpings län med skriftliga anställningsavtal behöver upprättas och undertecknas.

Anställningsvillkor och personalförmåner kan i vissa avseenden betraktas som sämre i den nya organisationen, medan vissa förhållandena kan uppfattas som bättre. Eventuella skillnader som kan förekomma inom nedanstående områden bör tydliggöras inför en verksamhetsövergång och en harmonisering planeras.

- Arbetstider
- Flextid, sommartid
- Klämdagar och ledighet för sjukvård m m
- Friskvårdsbidrag
- Cykelförmån m m (inom RJL:s förmånsportal)
- Fri öppen sjukvård
- Tjänstepension
- Möjlighet till löneväxling
- Representationspolicy

Innan den nya anställningen börjar måste anställningsuppgifter m m läggas in i regionens personalsystem Heroma och ID-kort utfärdas.

8.6 Ekonomifrågor

Kontaktpersoner för redovisning och budgetuppföljning behöver utses och kontaktvägar med berörda personer upprättas. Vidare måste bolagets leverantörer informeras om hur deras fakturering till regionen ska ske framöver. Utöver detta behöver ett antal redovisningstekniska åtgärder genomföras:

- Uppdatering av regionens register och kodplaner med nya ansvarsnummer och andra nödvändiga koder.
- Inläggning av övertagna balansposter från bolagets tillgångar och skulder i regionens balansräkning.
- Övertagen utrustning registreras i regionens anläggningsregister eller skrivs av om den inte uppfyller kriterierna för att räknas som anläggningstillgång enligt regionens definitioner.
- Omvandling av verksamhetsbidrag till budgetanslag samt inläggning av budgetvärden på berörda konton och ansvarsnummer.

8.7 IT-frågor

Vissa av regionens IT-system blir obligatoriska vid en anställning (t ex HR/lön-relaterade system, ekonomisystem, intranät, Outlook m fl). Detta behöver förberedas inför en integration så att man har tillgång till relevanta system när detta är dags.

Utöver detta behöver alla system som Smålands Turism AB använder gås igenom för att klargöra vilka som driftmässigt bör tas över av regionens IT-centrum och vilka system/applikationer som bör ligga kvar i nuvarande IT-miljöer (t ex hemsidan). En genomgång av bolagets programvarulicenser behöver göras.

Tillsammans med IT-centrum bör man även gå igenom telefonupplägg och hur man ska göra med sin utrustning (datorer, telefoner etc).

8.8 Tidplan

Beslutsprocessen inklusive nödvändig beredning bör kunna genomföras under första halvåret 2026. Datum för behandling i RSAU, Regionstyrelsen och Regionfullmäktige bör fastställas liksom bolagsstämma i Smålands Turism AB.

Juridiska frågor bör hanteras i samråd med den revisor eller specialist som involveras i processen. Arbetet med avvecklingen av bolaget bör kunna göras under år 2026 och att bolagets verksamhet med regionen som ägare upphör vid årsskiftet 2026/2027.

Det fortsatta arbetet med **verksamhetsmässig integration, personalfrågor, avtalshantering, ekonomifrågor och IT-frågor** kan göras fullt ut först efter beslut i Regionfullmäktige. Under arbetets gång får man bedöma om det är lämpligt att genomföra den verksamhetsmässiga integrationen successivt under år 2026, eller om det är bättre att vänta till årsskiftet 2026/2027 med att genomföra detta.

Det kan vara lämpligt att utse en ansvarig person för varje berörd ”mottagande funktion” inom regionen. Det kan även finnas andra frågor att hantera utöver det

som beskrivs ovan och som behöver uppmärksammas och hanteras. En mer detaljerad tidplan för de olika delarna kan lämpligen tas fram en bit in i beslutsprocessen.

§ 154**Sammanträdesplan 2027 Regionstyrelsen och
Regionfullmäktige**

Diarienummer: RJL 2026/2402

Beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- fastställa sammanträdesplan för regionfullmäktige enligt följande:
 - 27-28 januari (utbildning)
 - 2 februari
 - 27 april
 - 15 juni
 - 24 augusti
 - 5 oktober
 - 9-10 november.

Regionstyrelsen

- fastställer sammanträdesplan för regionstyrelsen enligt följande:
 - 26 januari
 - 16-17 mars
 - 13 april
 - 4 maj
 - 1 juni
 - 28 juni
 - 10 augusti
 - 21 september
 - 26 oktober
 - 14 december.

Sammanfattning

Förslag till sammanträdesplan år 2027 har tagits fram för regionstyrelsen och regionfullmäktige. Sammanträden kan vid behov hållas digitalt.

Regionstyrelsens arbetsutskott sammanträder följande datum år 2027: 12 januari (regionstyrelsens presidium), 2 mars, 24 mars, 18 maj, 1 juni, 28 juni, 7 september, 12 oktober och 1 december.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Beslut Regionstyrelsens arbetsutskott 2026-06-26 § 125

Beslutet skickas till
Regionledningskontoret Kansli

§ 125**Sammanträdesplan 2027 Regionstyrelsen och
Regionfullmäktige**

Diarienummer: RJL 2026/2402

Beslut

Ett förslag till sammanträdesplan för regionstyrelsen och regionfullmäktige år 2027 presenteras.

Dialog förs och arbetsutskottet ges möjlighet att inkomma med synpunkter.

Regionstyrelsens arbetsutskott lägger informationen till handlingarna.

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige
Regionstyrelsen

Sammanträdesplan 2027

Regionstyrelsen och Regionfullmäktige

Förslag till beslut

Regionfullmäktige

- fastställer sammanträdesplan för regionfullmäktige enligt följande:
 - 27-28 januari (utbildning)
 - 2 februari
 - 27 april
 - 15 juni
 - 24 augusti
 - 5 oktober
 - 9-10 november.

Regionstyrelsen

- fastställer sammanträdesplan för regionstyrelsen enligt följande:
 - 26 januari
 - 16-17 mars
 - 13 april
 - 4 maj
 - 1 juni
 - 28 juni
 - 10 augusti
 - 21 september
 - 26 oktober
 - 14 december.

Sammanfattning

Förslag till sammanträdesplan år 2027 har tagits fram för regionstyrelsen och regionfullmäktige. Sammanträden kan vid behov hållas digitalt.

Regionstyrelsens arbetsutskott sammanträder följande datum år 2027:

- 12 januari (regionstyrelsens presidium)
- 2 mars
- 24 mars
- 18 maj
- 1 juni

- 28 juni
- 7 september
- 12 oktober
- 1 december.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret Kansli

Jane Ydman
Regiondirektör

Siw Kullberg
Kanslidirektör

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Val efter avsägelse

RJL 2026/2204

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

- utse Per Bymark (SD) till nämndeman i Förvaltningsrätten i Jönköping efter Olle Moln Teike (SD).

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-10-02
- Beslut Regionfullmäktige 2026-06-09 § 105
- Valberedningens förslag daterat 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-05-27



Region Jönköpings län
Regionledningskontoret Jönköping

Ersättning av nämndeman

Nämndeman Olle Moln Teike har till Region Jönköpings län den 27 maj 2026 begärt att få bli entledigad som nämndeman hos Förvaltningsrätten i Jönköping den 5 juni 2026.

Förvaltningsrätten hemställer därför om att Regionfullmäktige snarast möjligt utser en ersättare för Olle Moln Teike.

Med vänlig hälsning

Kersti Friberg
admininstratör

§ 105**Avsägelse av uppdrag**

Diarienummer: RJL 2026/2204

Beslut

Regionfullmäktige

1. Beviljar Olle Moln Teike (SD) avsägelse från uppdraget som nämndeman i Förvaltningsrätten i Jönköping.
2. Platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag daterat 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-05-27

Beslutet skickas till

Förvaltningsrätten i Jönköping

Berörda

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Avsägelse av uppdrag

RJL 2026/2204

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

1. bevilja Olle Moln Teike (SD) avsägelse från uppdraget som nämndeman i Förvaltningsrätten i Jönköping
2. platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag daterat 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-05-27

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Val efter avsägelse

RJL 2026/2294

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

- utse Leontina Aurell (SD) till ersättare i regionstyrelsen efter Ulf Svensson (SD).

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-10-02
- Beslut Regionfullmäktige 2026-06-09 § 107
- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

§ 107**Avsägelse av uppdrag**

Diarienummer: RJL 2026/2294

Beslut

Regionfullmäktige

1. Beviljar Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som ersättare i regionstyrelsen.
2. Platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

Beslutet skickas tillRegionstyrelsen
Berörda

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Avsägelse av uppdrag

RJL 2026/2294

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

1. bevilja Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som ersättare i regionstyrelsen
2. platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Val efter avsägelse

RJL 2026/2294

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

- utse Mona Milton (SD) till ledamot i nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet efter Ulf Svensson (SD).

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-10-02
- Beslut Regionfullmäktige 2026-06-09 § 108
- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

§ 108**Avsägelse av uppdrag**

Diarienummer: RJL 2026/2294

Beslut

Regionfullmäktige

1. Beviljar Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som ledamot i nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet.
2. Platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

Beslutet skickas tillNämnd för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet
Berörda

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Avsägelse av uppdrag

RJL 2026/2294

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

1. bevilja Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som ledamot i nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet
2. platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Val efter avsägelse

RJL 2026/2294

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

- utse Anders Gustafsson (SD) till ledamot i Smålands Turism AB efter Ulf Svensson (SD).

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-10-02
- Beslut Regionfullmäktige 2026-06-09 § 109
- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

§ 109**Avsägelse av uppdrag**

Diarienummer: RJL 2026/2294

Beslut

Regionfullmäktige

1. Beviljar Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som ledamot i Smålands Turism AB.
2. Platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

Beslutet skickas till

Smålands Turism AB

Berörda

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Avsägelse av uppdrag

RJL 2026/2294

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

1. bevilja Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som ledamot i Smålands Turism AB
2. platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Val efter avsägelse

RJL 2026/2294

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

- utse Elisabeth Deichmann (SD) till nämndeman i Förvaltningsrätten i Jönköping efter Ulf Svensson (SD).

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-10-02
- Beslut Regionfullmäktige 2026-06-09 § 110
- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

§ 110**Avsägelse av uppdrag**

Diarienummer: RJL 2026/2294

Beslut

Regionfullmäktige

1. Beviljar Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som nämndeman i Förvaltningsrätten i Jönköping från och med den 9 juni 2026.
2. Platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

Beslutet skickas tillFörvaltningsrätten i Jönköping
Berörda

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Avsägelse av uppdrag

RJL 2026/2294

Förslag till beslut

Valberedningen föreslår regionfullmäktige

1. bevilja Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som nämndeman i Förvaltningsrätten i Jönköping från och med den 9 juni 2026
2. platsen lämnas vakant tills vidare.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

§ 36**Motion - Färdtjänst med frihets känsla**

Diarienummer: RJL 2026/3291

Beslut

Regionfullmäktiges presidium

- Fördelar motionen till nämnd för trafik, infrastruktur och miljö för behandling.

Sammanfattning

Mikael Ekvall, Vänsterpartiet har lämnat en motion – Färdtjänst med frihets känsla, i motionen föreslås:

1. Att begränsningar som minskar friheten för personer i behov av färdtjänst slopas när det är praktiskt möjligt.
2. Att färdtjänstsystemet gör det möjligt att ta med sig sällskapsdjur på resan.
3. Att färdtjänstsystemet gör det möjligt att ta med sig annat än två väskor/kassor på resan.

Beslutsunderlag

- Motion – Färdtjänst med frihets känsla 2026-08-18

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Vänsterpartiet
Region Jönköpings län

MOTION

Regionfullmäktige
Jönköpings län



Färdtjänst med frihetskänsla

Det är inte alla som kan ta sig dit de ska på egen hand. En del av dem har behov av färdtjänst varje resa och andra behöver bara använda färdtjänst ibland. Grundtanken med färdtjänst är att det ska vara en frihetsreform för de personer som inte kan resa på egen hand. Alltså så långt det är möjlig ska man inte begränsas av att man av olika anledningar behöver använda färdtjänst. Idag finns det omfattande begränsningar i systemet som innebär att friheten och tillgängligheten får sig en rejäl törn. Det ska så klart vara fullt möjligt att åka färdtjänst dygnet runt och det ska inte vara förknippat med några merkostnader för att ta med sig ledsagare - men det räcker inte.

En begränsning är att man inte får ta med sig sällskapsdjur. Det innebär i praktiken att personer i behov av färdtjänst får svårt att ta sig till veterinärbesök eller för den delen ta med sig hunden till ett besök hos en god vän. Denna frihetsinskränkning är enkel att lösa genom att anpassa system och fordon för både allergiker och icke-allergiker.

En annan begränsning är att man inte får ta med sig vad man vill på resan. Idag är man begränsad till två normalstora väskor eller kassar. Friheten behöver vara större än så. Självklart är det viktigt att man som resenär är tydlig vad man vill ha med sig så att man kan bli hämtad i ett lämpligt fordon. Är man exempelvis musikintresserad måste det ju vara möjligt att få ta med sig en gitarr och en förstärkare eller för den delen ett par kartonger precis som man kan i en helt vanlig bil.

Med anledning av ovanstående föreslås:

att begränsningar som minskar friheten för personer i behov av färdtjänst slopas när det är praktiskt möjligt

att färdtjänstsystemet gör det möjligt att ta med sig sällskapsdjur på resan

att färdtjänstsystemet gör det möjligt att ta med sig annat än två väskor/kassar på resan

Mikael Ekvall
Vänsterpartiet

§ 156**Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier**

Diarienummer: RJL 2026/365

Beslut

Regionstyrelsen

- godkänner tjänsteskrivelsen som svar på revisorernas granskningsrapport.

Sammanfattning

Region Jönköpings läns externa revisorer har av Region Jönköpings Läns revisorer fått i uppdrag att granska arbetet mot korruption och oegentligheter, samt att följa upp en tidigare granskning avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter, samt hur rekommendationerna från den tidigare granskningen avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier hörsammats.

Revisionens samlade bedömning är att regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård i allt väsentligt har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter samt att regionen i allt väsentligt vidtagit åtgärder med anledning av rekommendationer från tidigare granskning. Samtidigt identifieras förbättringspotential inom vissa delar av området, bland annat avseende kontrollmiljö, utbildningsinsatser och samlad uppföljning.

Beslutsunderlag

- Beslut Regionstyrelsens arbetsutskott 2026-06-26 § 137
- Beslut Nämnd för folkhälsa och sjukvård 2026-05-26 § 69
- Tjänsteskrivelse
- Skriftväxling gällande anstånd
- Rapport: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier
- Missiv: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier

Sammanträdesdatum
2026-08-11**Beslutet skickas till**

Regionrevisionen
Regionfullmäktige
Regionledningskontoret Kansli
Regionledningskontoret HR
Regionledningskontoret Ekonomi

§ 137**Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier**

Diarienummer: RJL 2026/365

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen

- godkänna tjänsteskrivelsen som svar på revisorernas granskningsrapport.

Sammanfattning

Region Jönköpings läns externa revisorer har av Region Jönköpings Läns revisorer fått i uppdrag att granska arbetet mot korruption och oegentligheter, samt att följa upp en tidigare granskning avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter, samt hur rekommendationerna från den tidigare granskningen avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier hör sammats.

Revisionens samlade bedömning är att regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård i allt väsentligt har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter samt att regionen i allt väsentligt vidtagit åtgärder med anledning av rekommendationer från tidigare granskning. Samtidigt identifieras förbättringspotential inom vissa delar av området, bland annat avseende kontrollmiljö, utbildningsinsatser och samlad uppföljning.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Skriftväxling gällande anstånd
- Rapport: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier
- Missiv: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

§ 69**Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier**

Diarienummer: RJL 2026/365

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

- godkänner tjänsteskrivelsen som svar på revisorernas granskningsrapport.

Sammanfattning

Region Jönköpings läns externa revisorer har av Region Jönköpings Läns revisorer fått i uppdrag att granska arbetet mot korruption och oegentligheter, samt att följa upp en tidigare granskning avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter, samt hur rekommendationerna från den tidigare granskningen avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier hörsammats.

Revisionens samlade bedömning är att regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård i allt väsentligt har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter samt att regionen i allt väsentligt vidtagit åtgärder med anledning av rekommendationer från tidigare granskning. Samtidigt identifieras förbättringspotential inom vissa delar av området, bland annat avseende kontrollmiljö, utbildningsinsatser och samlad uppföljning.

Beslutsunderlag

- Beslut NFSP 2026-05-12 Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier
- Tjänsteskrivelse: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter
- Meddelande om beviljat anstånd
- Rapport: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier
- Missiv: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier

Beslutet skickas till

Regionrevisionen

Regionledningskontoret – HR

Regionledningskontoret – Kansli

Regionledningskontoret – Folkhälsa och sjukvård

Regionfullmäktige

Regionledningskontoret

Regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och
sjukvård

Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier

Förslag till beslut

Regionstyrelsen

- godkänner tjänsteskrivelsen som svar på revisorernas granskningsrapport

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

- godkänner tjänsteskrivelsen som svar på revisorernas granskningsrapport

Sammanfattning

Region Jönköpings läns externa revisorer har av Region Jönköpings Läns revisorer fått i uppdrag att granska arbetet mot korruption och oegentligheter, samt att följa upp en tidigare granskning avseende arbetet mot välfärdbedrägerier från 2023.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter, samt hur rekommendationerna från den tidigare granskningen avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier hörsammats.

Revisionens samlade bedömning är att regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård i allt väsentligt har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter samt att regionen i allt väsentligt vidtagit åtgärder med anledning av rekommendationer från tidigare granskning. Samtidigt identifieras förbättringspotential inom vissa delar av området, bland annat avseende kontrollmiljö, utbildningsinsatser och samlad uppföljning.

Ärendebeskrivning

Regionrevisionen har ombett regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård att svara på vilka åtgärder som kommer att vidtas till följd av granskningens resultat och revisorernas rekommendationer.

Nedan redovisas regionens åtgärder och planerade insatser utifrån respektive rekommendation.

1. Tydliggöra risken för korruption och oegentligheter i fler styrande dokument, exempelvis i instruktionen för visselblåsarfunktionen

Region Jönköpings län har redan ett flertal styrande dokument inom området, däribland riktlinje för intern kontroll som tydliggör att den interna kontrollen ska vara tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten. Utgångspunkten för intern kontrollarbetet är att en riskanalys genomförs årligen för varje styrelse/nämnd/bolag. Inom Region Jönköpings län genomförs riskanalysen i systemstödet Stratsys på ett enhetligt sätt för hela verksamheten. Riskanalysen är uppbyggd utifrån ett antal områden där riskidentifiering, riskvärdering och planering av kontroller sker. Ett område handlar om välfärdsbrottslighet och oegentligheter (korruption, mutor och jäv) och här identifierar och riskbedömer varje nämnd/verksamhet detta område utifrån sina ansvarsområden. Regionens riktlinje, kontrollplaner, rapporter m.m. gällande intern kontroll finns beskrivet på intranätet och på denna sida finns även en tydlig hänvisning till riktlinjen för välfärdsbrott.

Region Jönköpings län har, sedan den 1 april 2026, en riktlinje för visselblåsarfunktionen som är fastställd av regiondirektören. I denna riktlinje finns beskrivet att visselblåsarfunktionen möjliggör en säker rapportering av missförhållanden av allmänintresse som uppkommit i ett arbetsrelaterat sammanhang inom Region Jönköpings läns verksamheter. I riktlinjen ges även exempel på vad som kan menas med allvarliga oegentligheter och det finns en tydlig hänvisning till regionens riktlinje avseende välfärdsbrott.

Därutöver har en regionövergripande arbetsgrupp för välfärdsbrott etablerats med uppdrag att samordna och utveckla arbetet, inklusive framtagande av rutiner och stöd inom identifierade riskområden.

2. Stärka dokumentation och uppföljning av bisysslor samt säkerställa att rutiner vid misstanke om korruption och oegentligheter är tydliga och kända i organisationen

Arbetsgivaren har reviderat riktlinjen för bisysslor, vilken inom kort kommer att publiceras på intranätet. I den uppdaterade riktlinjen har fokus särskilt lagts på dokumentation, uppföljning och användning av systemstöd.

I samband med publiceringen kommer information att ges via intranätet. Checklistan för bedömning av om en bisyssla är tillåten eller otillåten har uppdaterats och bygger på den reviderade riktlinjen. Även blanketten för beslut om förbud eller begränsning av bisyssla har setts över. I riktlinjen tydliggörs vad som avses med bisyssla samt de tre kategorier som en anmäld bisyssla ska prövas mot. Om en bisyssla bedöms strida mot någon av dessa kategorier ska den förbjudas. Riktlinjen beskriver också hur anmälan ska göras och vilken beslutsnivå i organisationen som ansvarar för att fatta beslut om förbud eller

begränsning. Det tydliggörs även att beslut om begränsning eller förbud ska diarieföras.

Som systemstöd för anmälan och bedömning används Lärande- och kompetensportalen (LOK), där medarbetare registrerar sina bisysslor. För rapportering och uppföljning används Diverportalen.

Uppföljning av bisysslor ska ske årligen i samband med medarbetarsamtal. Då följer chef upp medarbetarens engagemang utanför arbetet och bedömer om bisysslan fortsatt är förenlig med verksamhetens behov och krav. Vid förändrade förutsättningar kan tidigare beslut omprövas.

Som nämns ovan så har regionen en fastställd riktlinje för visselblåsarfunktionen som beskriver hela processen från anmälan, utredning och beslut samt att det vid behov kan göras en polisanmälan. En visselblåsaranmälan kan göras via ett anmälningsskema, via e-post, via telefon eller via personligt besök. På intranätet finns även information om hur man kan rapportera till externa rapporteringskanaler. Det planeras även att med stöd från Kommunikationsavdelningen ta fram ett informationsmaterial gällande visselblåsarfunktionen som kan användas som APT-material ute i regionens alla verksamheter för att säkerställa kunskap om och öka kännedomen om visselblåsarfunktionen i hela organisationen.

3. Säkerställa att utbildningsinsatser avseende korruption och oegentligheter genomförs regelbundet och omfattar såväl chefer som medarbetare

Utöver befintliga introduktions- och chefsutbildningar har arbetsgruppen för välfärdsbrott ett uttalat uppdrag att identifiera utbildningsbehov och samordna kunskapshöjande insatser. Som en del i detta arbete pågår framtagande av ett informationsmaterial som ska användas vid arbetsplatsträffar (APT) för samtliga medarbetare, i syfte att öka kunskapen om välfärdsbrott, risker och hur dessa kan förebyggas.

4. Stärka uppföljningen av arbetet mot korruption och oegentligheter genom en mer samlad, strukturerad och återkommande rapportering och utvärdering

Det finns idag etablerade former för uppföljning genom intern kontroll, där arbetet systematiskt följs upp via internkontrollplaner, delårsrapporter och årsredovisning. Arbetsgruppen för välfärdsbrott utgör en funktion för analys, samordning och sammanställning av arbetet inom området och ska regelbundet återrapportera till såväl regionledningen som till regionstyrelsen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Meddelande om beviljat anstånd
- Rapport: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier
- Missiv: Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier

Beslutet skickas till

Regionrevisionen

Regionfullmäktige

Regionledningskontoret Kansli

Regionledningskontoret HR

Regionledningskontoret Ekonomi

Regionledningskontoret Folkhälsa och sjukvård

Jane Ydman
Regiondirektör

Maria Berghem
Ekonomidirektör

From: "Strand Lena" <lena.strand@rjl.se>
Sent: 2026-05-20 11:03:23
To: "Bijelic Eriksson Nathalie" <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>
Subject: SV: Begäran om anstånd granskning

Det är OK att inkomma med svar i augusti.

Med vänlig hälsning

Lena Strand
Nämndsekreterare
070-320 11 45
lena.strand@rjl.se

Område Kansli
Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

www.rjl.se



Från: Bijelic Eriksson Nathalie <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>
Skickat: den 20 maj 2026 10:55
Till: Jidah Nenus <nenus.jidah@rjl.se>
Kopia: Strand Lena <lena.strand@rjl.se>
Ämne: SV: Begäran om anstånd granskning

Hej,

Med anledning av en miss i ärendeprocessen behöver vi tyvärr be om möjlighet att inkomma med regionstyrelsens svar på nedan granskning något senare än tidigare beviljat. Vi önskar få möjlighet att inkomma med svar på granskningen den 11 augusti.

Ber om ursäkt för detta och hoppas att detta går att tillgodose.

Med Vänliga Hälsningar

Nathalie Bijelic Eriksson
Sektionschef Diarium och nämndadministration
073-0875640
nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se

Område Kansli
Regionledningskontoret
Region Jönköpings län
www.rjl.se

[Information och e-tjänster för
din hälsa och vård](#)
www.1177.se/Jonkopings-lan



Från: Jidah Nenus <nenus.jidah@rjl.se>
Skickat: den 2 februari 2026 17:34
Till: Bijelic Eriksson Nathalie <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>
Kopia: Strand Lena <lena.strand@rjl.se>
Ämne: SV: Begäran om anstånd granskning

Hej.

Det går bra att inkomma med svar vid det datum ni anger.

//

Nenus Jidah
Revisionschef
Certifierad kommunal revisor (SKYREV)
Certified Information Systems Auditor (CISA)
073-056 53 81
nenus.jidah@rjl.se

Revisionskontoret
Region Jönköpings län
www.rjl.se



Från: Bijelic Eriksson Nathalie <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>
Skickat: den 2 februari 2026 14:29
Till: Regionrevisionen <regionrevisionen@rjl.se>
Kopia: Jidah Nenus <nenus.jidah@rjl.se>
Ämne: Begäran om anstånd granskning

Hej,

Region Jönköpings län har mottagit nedan granskning och önskar på grund av fastställt sammanträdesdatum för Regionstyrelsen få anstånd att inkomma med svar senast den 3 juni 2026.

Tacksam för er återkoppling om detta är möjligt.

- RJL 2026/365 Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier (RJLR 2025/16)

Med Vänliga Hälsningar

Nathalie Bijelic Eriksson

Sektionschef Diarium och nämndadministration

073-0875640

nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se

Område Kansli

Regionledningskontoret

Region Jönköpings län

www.rjl.se

Information och e-tjänster för

din hälsa och vård

www.1177.se/jonkopings-lan



Region
Jönköpings län

From: "Bijelic Eriksson Nathalie"
Sent: 2026-05-20 10:55:13
To: "Jidah Nenus" <nenus.jidah@rjl.se>
Cc: "Strand Lena" <lena.strand@rjl.se>
Subject: SV: Begäran om anstånd granskning

Hej,

Med anledning av en miss i ärendeprocessen behöver vi tyvärr be om möjlighet att inkomma med regionstyrelsens svar på nedan granskning något senare än tidigare beviljat. Vi önskar få möjlighet att inkomma med svar på granskningen den 11 augusti.

Ber om ursäkt för detta och hoppas att detta går att tillgodose.

Med Vänliga Hälsningar

Nathalie Bijelic Eriksson
Sektionschef Diarium och nämndadministration
073-0875640
nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se

Område Kansli
Regionledningskontoret
Region Jönköpings län
www.rjl.se

Information och e-tjänster för
din hälsa och vård
www.1177.se/jonkopings-lan



Från: Jihad Nenus <nenus.jidah@rjl.se>
Skickat: den 2 februari 2026 17:34
Till: Bijelic Eriksson Nathalie <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>
Kopia: Strand Lena <lena.strand@rjl.se>
Ämne: SV: Begäran om anstånd granskning

Hej.

Det går bra att inkomma med svar vid det datum ni anger.

//

Nenus Jidah

Revisionschef

Certifierad kommunal revisor (SKYREV)

Certified Information Systems Auditor (CISA)

073-056 53 81

nenus.jidah@rjl.se

Revisionskontoret

Region Jönköpings län

www.rjl.se



Från: Bijelic Eriksson Nathalie <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>

Skickat: den 2 februari 2026 14:29

Till: Regionrevisionen <regionrevisionen@rjl.se>

Kopia: Jidah Nenus <nenus.jidah@rjl.se>

Ämne: Begäran om anstånd granskning

Hej,

Region Jönköpings län har mottagit nedan granskning och önskar på grund av fastställt sammanträdesdatum för Regionstyrelsen få anstånd att inkomma med svar senast den 3 juni 2026.

Tacksam för er återkoppling om detta är möjligt.

- RJL 2026/365 Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier (RJLR 2025/16)

Med Vänliga Hälsningar

Nathalie Bijelic Eriksson

Sektionschef Diarium och nämndadministration

073-0875640

nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se

Område Kansli

Regionledningskontoret

Region Jönköpings län

www.rjl.se

Information och e-tjänster för

din hälsa och vård

www.1177.se/jonkopings-lan

From: "Jidah Nenus" <nenus.jidah@rjl.se>
Sent: 2026-02-02 17:34:22
To: "Bijelic Eriksson Nathalie" <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>
Cc: "Strand Lena" <lena.strand@rjl.se>
Subject: SV: Begäran om anstånd granskning

Hej.

Det går bra att inkomma med svar vid det datum ni anger.

//

Nenus Jidah
Revisionschef
Certifierad kommunal revisor (SKYREV)
Certified Information Systems Auditor (CISA)
073-056 53 81
nenus.jidah@rjl.se

Revisionskontoret
Region Jönköpings län
www.rjl.se



Från: Bijelic Eriksson Nathalie <nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se>
Skickat: den 2 februari 2026 14:29
Till: Regionrevisionen <regionrevisionen@rjl.se>
Kopia: Jidah Nenus <nenus.jidah@rjl.se>
Ämne: Begäran om anstånd granskning

Hej,

Region Jönköpings län har mottagit nedan granskning och önskar på grund av fastställt sammanträdesdatum för Regionstyrelsen få anstånd att inkomma med svar senast den 3 juni 2026.

Tacksam för er återkoppling om detta är möjligt.

- RJL 2026/365 Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier (RJLR 2025/16)

Med Vänliga Hälsningar

Nathalie Bijelic Eriksson

Sektionschef Diarium och nämndadministration

073-0875640

nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se

Område Kansli

Regionledningskontoret

Region Jönköpings län

www.rjl.se

Information och e-tjänster för

din hälsa och vård

www.1177.se/Jonkopings-lan



A large blue triangle pointing right, partially overlapping a green triangle pointing right, which is partially overlapping a blue triangle pointing right. The background is a blurred image of a city skyline.

Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier

Rapport

Region Jönköpings län

2026-01-19

Antal sidor: 18

1 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

2	Sammanfattning	3
3	Bakgrund	6
3.1	<i>Syfte och revisionsfrågor</i>	6
3.2	<i>Avgränsningar</i>	7
3.3	<i>Revisionskriterier</i>	7
3.4	<i>Ansvarig styrelse/nämnd</i>	8
3.5	<i>Metod</i>	8
4	Resultat av granskningen	9
4.1	<i>Styrande dokument</i>	9
4.1.1	<i>Bedömning</i>	10
4.2	<i>Arbetsätt för att identifiera risker för korruption och oegentligheter</i>	10
4.2.1	<i>Bedömning</i>	12
4.3	<i>kontrollmiljö avseende risken för korruption och oegentligheter</i>	12
4.3.1	<i>Bedömning</i>	13
4.4	<i>Utbildningsinsatser</i>	14
4.4.1	<i>Bedömning</i>	14
4.5	<i>Uppföljning</i>	14
4.5.1	<i>Bedömning</i>	15
4.6	<i>Uppföljning av fördjupad granskning avseende det förebyggande arbetet mot korruption och oegentligheter från 2023</i>	15
4.6.1	<i>Rekommendationer till regionstyrelsen:</i>	15
4.6.2	<i>Rekommendation till nämnden för folkhälsa och sjukvård:</i>	16
4.6.3	<i>Bedömning</i>	16
5	Slutsats och rekommendationer	17
6	Bilagor	18
6.1	<i>Bilaga A: Dokumentförteckning</i>	18

2 SAMMANFATTNING

Azets har av Region Jönköpings läns revisorer fått i uppdrag att översiktligt granska arbetet mot korruption och oegentligheter, samt följa upp en tidigare granskning avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter, samt hur rekommendationerna från den tidigare granskningen avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier hör sammats.

Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård i allt väsentligt säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter samt att regionen i allt väsentligt vidtagit åtgärder med anledning av rekommendationer från tidigare granskning.

Bedömningen baseras på att det i allt väsentligt finns ändamålsenliga styrdokument och riktlinjer för att motverka korruption och oegentligheter. Regionen har flera styrande dokument och riktlinjer på plats samtidigt som regionstyrelsen och nämnden i allt väsentligt har identifierat risker för korruption och oegentligheter inom sina respektive områden. Vidare bedömer vi att arbetssättet inom området präglas av systematik och kontinuerlig kontroll.

Vi bedömer däremot att regionen endast delvis har en god kontrollmiljö avseende risken för korruption och oegentligheter. Bedömningen baseras på att dokumentation och uppföljning av bisysslor inte finns på plats samt att det saknas tydliga och kommunicerade rutiner för att hantera misstanke om korruption och oegentligheter.

Vad gäller de kontinuerliga utbildningsinsatserna för att stärka kunskap och medvetenhet om risker samt förebyggande åtgärder gör vi bedömningen att regionen endast i begränsad omfattning har detta etablerat. Regionen erbjuder utbildningar men insatserna behöver förstärkas och erbjudas regelbundet för både chefer och medarbetare.

Vår bedömning av uppföljning av arbetet mot korruption och oegentligheter är att det i allt väsentligt är etablerat. Rekommendationen är att förstärka ytterligare genom att regelbundet följa upp hela området gällande korruption och oegentligheter och de insatser som görs.

Slutligen bedömer vi att åtgärder i allt väsentligt har vidtagits utifrån de rekommendationer som lämnats i den tidigare granskningen av arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023, men att vissa insatser krävs för att säkerställa en tillräcklig ändamålsenlig styrning och en tillräcklig intern kontroll avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier.

Nedan följer en redovisning av våra samlade bedömningar av respektive revisionsfråga:



Revisionsfråga	Bedömning	Rekommendation
Finns det ändamålsenliga styrdokument och riktlinjer för att motverka korruption och oegentligheter?	I allt väsentligt	Sträva efter att lyfta risken för korruption och oegentligheter i fler dokument, exempelvis i riktlinjen för intern kontroll och instruktionen för visseblåsarfunktion.
Har styrelsen och nämnden identifierat risker för korruption och oegentligheter inom sina respektive ansvarsområden?	I allt väsentligt	
Har en god kontrollmiljö avseende risken för korruption och oegentligheter säkerställts?	Endast delvis	Tillse att stärka dokumentation och uppföljning av bisysslor samt tydliggöra rutiner vid misstanke om korruption och oegentligheter.
Genomförs det kontinuerliga utbildningsinsatser för att öka kunskap och insikt om risker och förebyggande insatser?	Endast delvis	Säkerställ att chefsutbildningar inkluderar moment om korruption och oegentligheter samt att obligatoriska årliga utbildningar erbjuds för samtliga medarbetare för att upprätthålla vaksamhet och ett aktivt förebyggande arbete.
Följs arbetet mot korruption och oegentligheter upp?	I allt väsentligt	Sträva efter regelbundna uppföljningstillfällen som omfattar hela området kring korruption och oegentligheter.
Har åtgärder vidtagits utifrån de rekommendationer som lämnades till regionstyrelsen i den tidigare granskningen av arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023?		
Bereda förslag till nuvarande regionfullmäktige för att anta program för uppföljning av privata utförare	I allt väsentligt	
Säkerställa att övergripande styrdokument tydliggör regionens förhållningssätt till risker för välfärdsbedrägerier	I allt väsentligt	
Säkerställa att analyser av risken för välfärdsbedrägerier återkommande genomförs och att dessa ligger till grund för utformande av relevanta kontrollaktiviteter	I allt väsentligt	

Tillse att rutiner upprättas för att kontrollera avtalsefterlevnad utifrån risk för oegentligheter, samt att tillse att avtalsuppföljning sker enligt rutiner	I allt väsentligt	
Skapa processer för hantering av misstänkta välfärdsbedrägerier	Endast delvis	Stärk dokumentation och uppföljning av bisysslor samt tydliggöra rutiner vid misstanke om korruption och oegentligheter.
Tillse utbildning avseende problematik kopplat till välfärdsbedrägerier	Endast delvis	Säkerställ att chefsutbildningar inkluderar moment om korruption och oegentligheter samt att obligatoriska årliga utbildningar erbjuds för samtliga medarbetare för att upprätthålla vaksamhet och ett aktivt förebyggande arbete.
Har åtgärder vidtagits utifrån de rekommendationer som lämnades till nämnden för folkhälsa och sjukvård i den tidigare granskningen av arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023?		
Säkerställa att tydliga kontrollmoment avseende välfärdsbedrägerier dokumenteras och formaliseras	I allt väsentligt	

3 BAKGRUND

Azets har av Region Jönköpings läns revisorer fått i uppdrag att översiktligt granska arbetet mot korruption och oegentligheter, samt följa upp en tidigare granskning avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025.

Risker för korruption och andra oegentligheter finns alltid närvarande i den kommunala verksamheten. Oegentligheter är ett samlingsbegrepp för hela gruppen av oönskade beteenden/handlingssätt med konsekvenser för organisationens anseende och/eller verksamhet. Korruption innebär ett otillbörligt utnyttjande av den offentliga positionen för att uppnå privata fördelar. Under de senaste åren har bland annat Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Brottsförebyggande rådet uppmärksammat välfärdsbrott mot offentlig sektor, det vill säga att en extern aktör otillbörligen utnyttjar kommunala välfärdssystem för egen vinning¹. Faktorer som framhålls vara bidragande till detta är digitaliseringen av välfärden, ökad rörlighet av arbetskraft och ett ökat inslag av privata utförare i välfärdssystemen.

Regionens revisorer genomförde inom ramen för revisionsåret 2023 en granskning av arbetet mot välfärdsbedrägerier inom regionstyrelsen samt nämnden för folkhälsa och sjukvård, vilket resulterade i ett antal rekommendationer till berörda nämnder. I regionstyrelsens och nämnden för folkhälsa och sjukvårds svar på granskningen² redovisades ett antal tidsatta åtgärder som avsågs genomföras under år 2024. Flera av de rekommendationer som lämnades vid den tidigare granskningen, samt de åtgärder som pekats ut av regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård, berör arbete mot korruption och oegentligheter, vilket är ett perspektiv av välfärdsbedrägerier. En nyckel till ett framgångsrikt arbete för att förebygga korruption och oegentligheter är att det finns en uttalad organisationskultur i frågan som främjar att alla medarbetare förebygger, upptäcker och hanterar incidenter, enligt SKR.

Med anledning av ovanstående drar regionens revisorer i sin riskanalys slutsatsen att rekommendationerna från den tidigare granskningen bör följas upp, samt att en fördjupad granskning avseende det förebyggande arbetet mot korruption och oegentligheter bör genomföras under år 2025.

3.1 SYFTE OCH REVISIONSFRÅGOR

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter, samt hur rekommendationerna från den tidigare granskningen avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier hörsammats.

Granskningen har omfattat följande revisionsfrågor:

- Finns det ändamålsenliga styrdokument och riktlinjer för att motverka korruption och oegentligheter?
- Har styrelsen och nämnden identifierat risker för korruption och oegentligheter inom sina respektive ansvarsområden?
 - Har en god kontrollmiljö avseende risken för korruption och oegentligheter säkerställts?

¹ I denna granskning likställs begreppen välfärdsbrott och välfärdsbedrägerier

² Protokoll regionstyrelsens arbetsutskott, daterat 2024-03-19

- Har av regionen identifierade risker resulterat i specifika kontrollmoment?
 - Finns det rutiner för hantering av jäv och bisysslor?
 - Finns det rutiner för att hantera misstankar om korruption och oegentligheter?
- Genomförs det kontinuerliga utbildningsinsatser för att öka kunskap och insikt om risker och förebyggande insatser?
- Följs arbetet mot korruption och oegentligheter upp?

Vidare har granskningen omfattat vilka åtgärder som vidtagits utifrån de rekommendationer som lämnades i den tidigare granskningen av arbetet mot välfärdsbedrägerier från 2023:

- Rekommendationer till regionstyrelsen:
 - Bereda förslag till nuvarande regionfullmäktige för att anta program för uppföljning av privata utförare
 - Säkerställa att övergripande styrdokument tydliggör regionens förhållningssätt till risker för välfärdsbedrägerier
 - Säkerställa att analyser av risken för välfärdsbedrägerier återkommande genomförs och att dessa ligger till grund för utformande av relevanta kontrollaktiviteter
 - Tillse att rutiner upprättas för att kontrollera avtalsefterlevnad utifrån risk för oegentligheter, samt att tillse att avtalsuppföljning sker enligt rutiner
 - Skapa processer för hantering av misstänkta välfärdsbedrägerier
 - Tillse utbildning avseende problematik kopplat till välfärdsbedrägerier
- Rekommendation till nämnden för folkhälsa och sjukvård:
 - Säkerställa att tydliga kontrollmoment avseende välfärdsbedrägerier dokumenteras och formaliseras

3.2 AVGRÄNSNINGAR

Granskningen av regionstyrelsen har avsett styrelsens överordnade ansvar för det förebyggande arbetet mot välfärdsbedrägerier, korruption och oegentligheter, samt utifrån sitt ansvar för område regionfastigheter. Granskningen av nämnden för folkhälsa och sjukvård avser nämndens förebyggande arbetet mot välfärdsbedrägerier, korruption och oegentligheter. Granskningen syftar inte till att upptäcka eller utreda brott.

3.3 REVISIONSKRITERIER

Granskningen har utgått från följande revisionskriterier:

- **Kommunallagen 6 kap. 6 §.** Nämnderna ska var och en inom sitt område se till att verksamheterna bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. De ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredställande sätt.
- **Lag (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen.** Om det finns anledning att anta att en ekonomisk förmån eller ett ekonomiskt stöd har beslutats, betalats ut eller tillgodoräknats felaktigt eller med ett för högt belopp, ska underrättelse om detta lämnas till den myndighet eller organisation som har fattat beslutet.
- **Nationell handlingsplan mot korruption och otillåten påverkan,** ska utgöra ett stöd till den offentliga förvaltningen och bidra till att arbetet att förebygga och upptäcka korruption. Den lägger fram fem strategier för att ha ett effektivt och strukturerat arbete mot korruption: (i)

förbättrad kontrollmiljö och tydligare ansvarsförhållanden, (ii) riskanalyser som bidrar till att skapa riskmedvetna organisationer, (iii) kunskap och etiska förhållningssätt, (iv) rutiner för hantering av misstankar om korruption samt (v) samverkan och läran av andras erfarenheter.

- **Kod mot korruption i näringslivet (Näringslivskoden)** från Institutet Mot Mutor. Koden uppställer krav på förebyggande antikorrupsionsarbete och ger vägledning för hantering av förmåner och mellanhänder.
- Tillämpbara interna rutiner och riktlinjer.

3.4 ANSVARIG STYRELSE/NÄMND

Granskningen har avsett regionstyrelsen samt nämnden för folkhälsa och sjukvård.

3.5 METOD

Granskningen har genomförts genom dokumentstudier och intervjuer/avstämningar med följande funktioner:

- Regionstyrelsens presidium
- Nämnden för folkhälsa och sjukvårds presidium
- Ekonomidirektör
- Verksamhetschef område inköp och materialförsörjning
- Verksamhetscontroller internkontroll
- Avtalscontroller privata vårdgivare
- Hälso- och sjukvårdsstrateg
- Chefsjurist
- Regiondirektör
- HR-direktör
- Verksamhetschef Regionfastigheter

4 RESULTAT AV GRANSKNINGEN

4.1 STYRANDE DOKUMENT

Regionen har flertalet styrande dokument som är relevanta för att minska risken för korruption och oegentligheter. Vi beskriver de mest relevanta i denna rapport. I regionens budget med verksamhetsplan 2025³ (ger regionfullmäktige ett uppdrag till samtliga nämnder att utveckla och förstärka arbetet för att motverka välfärdsbrott.

Regionfullmäktige har även antagit en policy för upphandling av varor och tjänster⁴. Policyn fastslår att upphandlingsprocessen ska genomföras i enlighet med gällande lagstiftning och regelverk och därmed bidra till att de mål för verksamhet och ekonomi som fullmäktige beslutat uppnås.

Regionfullmäktige har beslutat om ett program för uppföljning och insyn av verksamhet som utförs av privata utförare 2025-2026⁵. Programmet beskriver bland annat ansvar, styrning och uppföljning av privata utförare. Programmet anger även hur uppföljningen ska ske, hur allmänhetens insyn ska tillgodoses samt hur välfärdsbrottslighet ska förebyggas och bekämpas. Gällande vårdval fastställer regionfullmäktige årligen villkoren som en del i beslutet om regionens budget och flerårsplan.

Regionen har ett antal riktlinjer inom området:

- Riktlinje välfärdsbrott⁶, antagen 2025-05-05, beslutat av regiondirektören
Syftet med riktlinjen är att säkerställa att de skattemedel som finansierar regionens verksamhet går till det de är avsedda för. I förlängningen syftar riktlinjen till att tilliten till välfärdssystemen inte ska undergrävas. Riktlinjen definierar att samtliga verksamheter ansvarar för att ta fram verksamhetsspecifika processer, rutiner och dokumentation i syfte att förebygga, förhindra och agera mot välfärdsbrottslighet. Verksamheterna ansvarar även för att tillse att kunskapshöjande insatser om arbete mot välfärdsbrottslighet i alla dess former erbjuds personalen.
- Riktlinje bisyssla⁷, uppdaterad 2025-10-01
Riktlinjen hanterar 3 olika typer av bisysslor: förtroendeskadlig bisyssla, arbetshindrande bisyssla och konkurrerande bisyssla. Vidare beskrivs att det ska finnas en öppenhet mellan chef och medarbetare kring bisysslor och de medarbetare som har bisyssla ska anmäla detta och efterfråga regionens ställningstagande. Närmaste chef ansvarar för att ha kännedom om samtliga bisysslor inom enheten. Riktlinjen beskriver att bisyssla ska omprövas årligen och beslut om förbud av bisyssla ska diarieföras. Vidare beskriver riktlinjen beslutsordning. Vid hantering av bisyssla finns stöddokument "Vägledning inför beslut om tillåtna och otillåtna bisysslor".
- Riktlinje intern kontroll⁸, uppdaterad 2025-09-22, beslutad av regiondirektören
Riktlinjen syftar till att systematisera arbetet med intern kontroll samt beskriva hur Region Jönköpings län ska arbeta för att upprätthålla en tillräcklig intern kontroll. I riktlinjen beskrivs ansvar, framtagande, genomförande och uppföljningen. Riktlinjen beskriver att i varje internkontrollplan ska ett av kontrollmomenten avse uppföljning av tidigare genomförda

³ RJL 2024/11

⁴ RJL 2016/2881

⁵ RJL 2025/2854

⁶ dokumentid: 342980

⁷ dokumentid: 151479

⁸ dokumentid: 251114

kontrollmoment. Detta syftar till att kontrollera om föreslagna åtgärder fått önskad effekt. Uppföljning ska ske två år efter genomförandet av kontrollmomentet.

Utöver styrande dokument finns en arbetsgrupp med uppdrag att stödja och samordna arbetet inom regionen för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt förebyggande arbete mot välfärdsbrott. Arbetsgruppen ska även främja kunskapshöjande insatser, intern och extern samverkan, samt aktiv omvärldsbevakning. Gruppen är utsedd av regiondirektören och bemannas av representanter från olika verksamheter och besitter kompetens inom inköp, fastighetsfrågor, HR, ekonomi, IT, Folkhälsa och sjukvårds, regional utveckling, juridik, internkontroll och säkerhet. Arbetsgruppens uppdragsbeskrivning är daterad 2025-07-14 och ska, enligt uppdragsbeskrivningen, rapportera regelbundet till regionledningsstaben. Av de underlag vi tagit del av har ingen avrapportering ägt rum än.

Regionen har även en visselblåsarfunktion som är till för situationer där det finns misstanke om allvarliga oegentligheter, missförhållanden eller där det finns ett allmänintresse av att informationen kommer fram och hanteras. På regionens intranät finns en instruktion som beskriver i vilka situationer visselblåsarfunktionen ska användas, hur man anmäler något och processen därefter.

Regionen har vidare ett attestreglemente⁹ som reglerar att kontroll ska genomföras innan attest sker, vilket innefattar granskning mot beslut, budget, direktiv, beställning och leverans. Reglementet anger vidare att attest inte får utföras av den person som själv är mottagare av betalningen eller på annat sätt kan anses jävig.

Inom regionfastigheter finns, utöver ovan nämnda dokument som är aktuella för alla verksamheter, ytterligare ett styrande dokument: Riktlinjer/etiska regler för leverantörskontakter (reviderad 2019-06-14). Riktlinjen omfattar regionfastigheters chefer och medarbetare och syftar till att minimera risken för korruption.

4.1.1 Bedömning

Vår bedömning är att det **i allt väsentligt** finns ändamålsenliga styrdokument och riktlinjer för att motverka korruption och oegentligheter.

Utifrån våra iakttagelser gör vi bedömningen att styrande dokument finns etablerade och att regionen har vidtagit åtgärder för att stärka arbetet mot välfärdsbrott. Samtidigt konstateras att riskerna för korruption och oegentligheter med fördel bör framhållas i fler styrdokument, såsom exempelvis instruktionen för visselblåsarfunktionen.

4.2 ARBETSSÄTT FÖR ATT IDENTIFIERA RISKER FÖR KORRUPTION OCH OEGENTLIGHETER

Regionstyrelsen har för 2025 genomfört en riskanalys och därefter utarbetat en internkontrollplan¹⁰. I intervjuer framkommer att det finns tydliga fasta riskområden som ska utvärderas för alla nämnder: verksamhetsspecifika, ekonomi, välfärdsbrottslighet, informationssäkerhet/dataskydd/IT, inköp och upphandling, beroenden till andra parter och administration. I intervjuer framkommer även att det inom regionstyrelsens ansvarsområden inför 2025 identifierades över 100 risker. Bland

⁹ LJ2013/426

¹⁰¹⁰ Dnr 2024/4313

dessas finns ett antal risker inom korruption och oegentligheter, varav risker med höga värden (sannolikhet multiplicerat med konsekvens) återfinns i den slutgiltiga internkontrollplanen:

- Ekonomi: Risk för otillräcklig kontroll vid attestering av fakturor. Riskvärde 9.
- Ekonomi: Risk för brister i hantering och underlag avseende fakturor gällande representation, kurser- och konferenser och liknande. Riskvärde 6.
- Personal- och kompetensförsörjning: Risk för brister/felaktig hantering av belastningsregister och legitimation vid anställning för berörda yrkeskategorier. Riskvärde 9.

I regionstyrelsens internkontrollplan för 2025 beskrivs följande kontrollmoment som berör granskningsområdet:

Risk-värde	Kontrollmoment	Vad kontrolleras och hur kontrolleras det?	Berörda verksamhetsområden
9	Kontroll av följsamhet till gällande attestreglemente	Kontrollmomentet avser fakturor gällande bemanningsföretag och liknande tjänster och avser kontroll av följsamhet till gällande attestreglemente. Kontroll av att fakturan och tillhörande följesedlar, specifikationer m.m. möjliggör den kontroll som beskrivs i gällande attestreglemente. Ett urval av fakturor kommer att granskas.	Kontrollmomentet är regionövergripande och omfattar berörda verksamhetsområden.
6	Kontroll av fakturor avseende representation, kurser, konferenser och gåvor.	Kontroll av följsamhet till interna styrdokument, Skatteverkets vägledning och liknande kommer att utföras för ett urval av fakturor gällande representation, kurser, konferenser och gåvor. Det kommer även att ske en kartläggning av omfattningen av denna typ av kostnader per verksamhetsområde.	Kontrollmomentet är regionövergripande och omfattar samtliga verksamhetsområden.
9	Rutin och arbetssätt avseende kontroll av belastningsregister och legitimation.	Uppföljning och kontroll av efterlevnad avseende lagstiftning och interna styrdokument avseende kontroll av belastningsregister och legitimation avseende berörda yrkeskategorier.	Kontrollmomentet omfattar berörda verksamhetsområden.

Utöver ovanstående beskrivs även uppföljningen av de kontrollmoment som genomfördes 2023, vilka kan ha viss beröring på granskningsområdet:

- Betalkort/Företagskort
- Hantering av pool- och verksamhetsbilar
- Kamerabevakning
- Informationssäkerhet, behörighetstilldelning
- Verksamhetskritiska dokument
- Följsamhet till arbetstidsmodeller/lokala och centrala avtal

I riskanalysen fanns även ett antal risker inom området som inte värderades tillräckligt högt för att tas med i internkontrollplanen.

Nämnden för Folkhälsa och sjukvård har för 2025 genomfört en riskanalys och därefter utarbetat en internkontrollplan¹¹. I riskanalysen framkom 55 risker där flera risker handlat om oegentligheter och fått riskvärde högre än 9. I internkontrollplanen för 2025 återfinns inga risker som relaterar till korruption eller oegentligheter. Anledningen till att de inte kom med beskrivs i riskanalysen. De främsta orsakerna som beskrivs i dokumentet är att ansvaret ligger på regionstyrelsen eller att kontroll sker enligt rutiner inom vårdval. En risk, bluffsamtal till invånare, har identifierats som hög risk (riskvärde 9) men har inte lyfts med till internkontrollplanen. Orsaken anges vara att det är ett svårt kontrollmoment.

Inom avtalsuppföljning finns en rutin för spendanalys¹² (beslutad av inköpschef). Syftet med rutinen är att säkerställa att avtalstroheten inom regionen upprätthålls samt att avvikelser från befintliga avtal identifieras, hanteras och åtgärdas på ett strukturerat sätt.

På regionens webbplats beskrivs uppföljning av vårdval. En viktig del i regionens uppföljning av utförare, inom vårdvalet, är den årliga dialogen om mål, resultat och utveckling. Regionen genomför årligen uppföljning av samtliga verksamheter inom vårdvalet. Uppföljningen genomförs under våren och gäller då föregående verksamhetsår. Vid de årliga uppföljningsdialogerna bedömer regionen vårdcentralernas uppfyllande av avtalet genom granskning av uppgifter hämtade ur IT-system och av vårdcentralernas inlämnade uppgifter. I intervjuer beskrivs arbetet inom regionfastigheter för att identifiera risker. Beskrivningen ger även bilden av att det är ett område där det historiskt funnits korruption och välfärdsbrott vilket föranlett olika insatser. Det framkommer att verksamheterna gör egna kontroller av leverantörer under avtalstiden samt att det i vissa projekt finns en transparens genom öppen bokföring. Vidare beskrivs att regionfastigheter även gör egna stickprovskontroller av fakturor i projekten. I regionstyrelsens riskanalys uppkom två risker kopplade till regionfastigheter. Enligt dokumentationen finns det en risk med högt riskvärde, otillräcklig kontroll vid attestering av fakturor, som berör regionfastigheter. Det nämns specifikt att det tidigare fanns möjlighet för inhyrd personal att attestera fakturor hos regionfastigheter men att det inte längre är möjligt.

4.2.1 Bedömning

Vår bedömning är att det **i allt väsentligt** finns etablerade arbetssätt för att identifiera risker för korruption och oegentligheter.

Vår bedömning baseras på dokumentation och beskrivningar av arbetet med intern kontroll. Regionen har väl utvecklade arbetssätt för att identifiera risker för korruption och oegentligheter. Rutinerna är tydliga och integrerade i den ordinarie verksamhetsstyrningen, vilket skapar goda förutsättningar för tidig upptäckt och hantering av risker. Arbetet präglas av systematik och kontinuerlig uppföljning.

4.3 KONTROLLMILJÖ AVSEENDE RISKEN FÖR KORRUPTION OCH OEGENTLIGHETER

Som tidigare nämnts har regionen en rutin för hantering av bisysslor (se ovan: Styrande dokument). Främst handlar rutinen om att ansvarig chef ska föra en dialog inför anställning samt göra en årlig översyn inom sin enhet. Enligt rutinen ska frågan om bisyssla vara en naturlig del av medarbetarsamtalet. Medarbetare ansvarar för att anmäla sina eventuella bisysslor. Rutinen

¹¹ Dnr 2025/31

¹² dokumentid: 361850

beskriver även beslutsordningen enligt följande: Regiondirektör fattar beslut om tillåtande eller förbud av bisyssla avseende direktörer för verksamhetsområdena. Direktör för verksamhetsområdet fattar beslut om tillåtande eller förbud av bisyssla avseende verksamhetschefer och ledningsstaben. Verksamhetschef fattar beslut om tillåtande eller förbud av bisyssla för chefer och medarbetare inom respektive klinik/enhet. Vid oklara eller prejudicerande fall ska samråd före beslut ske med HR-direktör.

I intervjuerna framkommer det att det upplevs som en utmaning att ha kontroll på bisysslor, även om chefer efterfrågar information om bisyssla finns det ingen möjlighet att kontrollera och inte heller alltid följa upp att dialogen skett. Respondenterna berättar att det har lett till att regionen regelbundet haft bisyssla som kontrollmoment i internkontrollplanen tidigare år. Det görs inga systematiska kontroller mot offentliga register och i intervjuerna framgår det att det finns tillfällen där behovet av kontroller identifierats.

I intervjuer uppges det även att vid misstanke om jäv hanteras det enligt brottsbalken¹³. Nya ledamöter får information om hur det fungerar, när de ska anmäla jäv samt hur de går till väga (regionen har en blankett för anmälan av jäv). Vi har inte tagit del av någon dokumentation inom området. Inom upphandlingsområdet finns en rutin för sekretess och jäv¹⁴ (beslutad av inköpschef). Rutinen beskriver att i upphandlingsprocessen ska ansvarig upphandlare informera expertgruppen om vilka regler som gäller för sekretess, muta, jäv och andra oegentligheter. Rutinen beskriver även att det finns en blankett för att anmäla i händelse av risk för att anbudssekretessen bryts eller i jävsituation.

I intervjuer framgår det att händelser av karaktären korruption eller oegentligheter hanteras via visselblåsarfunktionen där intervjupersonerna beskriver att det finns tydliga rutiner. Vi har inte tagit del av dessa rutiner i granskningen. Vidare beskrivs det att visselblåsarfunktionen är en väletablerad kanal inom regionen. I intervjuerna beskrivs även att medarbetare också har möjlighet att gå via chef eller chefs chef för att anmäla misstanke. Vi har inte tagit del av någon dokumentation som beskriver rutiner för polisanmälan.

Vidare saknas det, i den dokumentation vi mottagit, tydliga rutiner som klargör hur misstankar om korruption och oegentligheter ska hanteras.

4.3.1 Bedömning

Vår bedömning är att det **endast delvis** finns en kontrollmiljö avseende risken för korruption och oegentligheter.

I regionen finns en systematik kring bisysslor som beskrivs hanteras via årliga medarbetarsamtal. Vi bedömer dock att regionen behöver stärka sitt arbete med att dokumentera och följa upp medarbetares bisysslor för att minska risken för intressekonflikter. Genom att utveckla dessa riktlinjer och kommunicera dem till medarbetarna skapas bättre förutsättningar för transparens och förtroende. Vi bedömer även att det saknas tydliga rutiner för hantering av misstanke om korruption och oegentligheter.

¹³ SFS 1962:700

¹⁴ dokumentid: 298248

4.4 UTBILDNINGSINSATSER

Intervjuerna visar att regionen tillämpar en obligatorisk introduktionsutbildning för nyanställda där risker för välfärdsbrott är en del av innehållet. Vidare framkommer det i intervjuerna att varje chef har ett ansvar för att säkerställa att medarbetarna genomför utbildningen. Genomförandet ska dessutom dokumenteras och registreras i regionens lärande- och kompetensportal.

Intervjupersonerna uppger att regionen, inom ramen för sina chefsprogram, erbjuder viss utbildning men att det inte tydligt framgår att innehållet även omfattar välfärdsbrottslighet.

Inom ramen för upphandling finns en handbok avsedd för de expertgrupper som deltar i upphandlingsarbetet. Handboken behandlar frågor om jäv och mutor. Vidare finns en fastställd rutin för sekretess och jäv, där ansvarig upphandlare informerar berörda parter om gällande regler för sekretess, mutor, jäv samt andra former av oegentligheter. För expertgrupperna tillhandahålls dessutom ett utbildningspaket som omfattar bland annat risker relaterade till mutor och jäv.

I intervjuer beskrivs att regionfastigheter har utbildningar för nyanställda inom verksamheten. Utbildningen omfattar även riktlinjer/etiska regler för leverantörskontakter. Vidare beskrivs i intervjuerna att man inom regionfastigheter diskuterar riktlinjen på arbetsplatsträffar årligen.

Arbetsgruppen för att motverka välfärdsbrott har etablerats och gruppens uppdrag innefattar även utbildningsinsatser. I de underlag vi tagit del av i granskningen framgår inte att någon utbildningsinsats ännu skett.

4.4.1 Bedömning

Vår bedömning är att det **endast delvis** genomförs kontinuerliga utbildningsinsatser för att öka kunskap och insikt om risker och förebyggande insatser.

Vi bedömer att regionen erbjuder viss utbildning kring korruption och oegentligheter, men att insatserna är begränsade och behöver förstärkas. Utbildning bör omfatta både chefer och medarbetare och genomföras återkommande, lämpligtvis årligen, för att säkerställa kontinuerlig riskmedvetenhet. Särskilt viktigt är att chefer får fördjupad kunskap inom området. Det är positivt att arbetsgruppen för att motverka välfärdsbrott har etablerats och att dess uppdrag även innefattar utbildningsinsatser, vilket är ett värdefullt tillskott i det förebyggande arbetet.

4.5 UPPFÖLJNING

I intervjuer framkommer att uppdragen från fullmäktige följs upp i delårsrapporter och årsredovisning. I delårsrapport 2025:2¹⁵ som vi tagit del av beskrivs pågående insatser för att utveckla och förstärka arbetet för att motverka välfärdsbrott övergripande. Även internkontrollplanerna följs upp. I riktlinjen för intern kontroll framgår att kontrollmoment ska följas upp efter 2 år. Uppföljningen under 2025 har rört 4 ärenden från 2023. Resultatet av uppföljningarna, som redovisas i rapporter, visar att arbetet i vissa fall fungerar bra, medan man i andra fall föreslår ytterligare åtgärder.

Även visselblåsarfunktionen följs upp enligt intervjupersonerna, och rapportering sker till regionstyrelsens ordförande.

¹⁵ RJLR 2025/21

4.5.1 Bedömning

Vår bedömning är att det **i allt väsentligt** finns uppföljning av arbetet mot korruption och oegentligheter.

Vi bedömer att uppföljningen av arbetet mot korruption och oegentligheter framstår som välfungerande och sker både genom uppdrag och via internkontrollarbetet i nämnderna. Även inom avtal och vårdval finns strukturer för kontroll och uppföljning. Däremot saknas särskilda, fokuserade uppföljningstillfällen som omfattar hela området korruption och oegentligheter. En mer samlad uppföljning skulle ge bättre överblick och stärka det förebyggande arbetet.

4.6 UPPFÖLJNING AV FÖRDJUPAD GRANSKNING AVSEENDE DET FÖREBYGGANDE ARBETET MOT KORRUPTION OCH OEGENTLIGHETER FRÅN 2023

4.6.1 Rekommendationer till regionstyrelsen:

- Bereda förslag till nuvarande regionfullmäktige för att anta program för uppföljning av privata utförare
Kommentar: Programmet¹⁶ antogs av regionfullmäktige 2025-11-11.
- Säkerställa att övergripande styrdokument tydliggör regionens förhållningssätt till risker för välfärdsbedrägerier
Kommentar: Regionen har antagit flera styrande dokument som ytterligare tydliggör regionens arbete inom området (se Styrande dokument).
- Säkerställa att analyser av risken för välfärdsbedrägerier återkommande genomförs och att dessa ligger till grund för utformande av relevanta kontrollaktiviteter.
Kommentar: I riktlinjen för intern kontroll, beslutad av regiondirektören och giltig från och med 2025-09-22, framgår att nämnderna inom sina områden ska se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten. Intervjupersoner beskriver även att i riskanalysen ingår välfärdsbrott som en kategori att bedöma.
- Tillse att rutiner upprättas för att kontrollera avtalsefterlevnad utifrån risk för oegentligheter, samt att tillse att avtalsuppföljning sker enligt rutiner.
Kommentar: Inköpschefen har beslutat om en rutin, som gäller från 2025-11-14, för spendanalys i syfte att säkerställa avtalstrohet upprätthålls samt att avvikelser identifieras, hanteras och åtgärdas samt att hantera risk för oegentligheter. Inom vårdval finns tydliga rutiner för uppföljning beskriven på regionens hemsida.
- Skapa processer för hantering av misstänkta välfärdsbedrägerier.
Kommentar: Intervjupersoner beskriver att det finns hantering när regionen får någon signal på misstänkta välfärdsbedrägerier. Visselblåsarfunktionen uppges vara den formella vägen

¹⁶ RJL 2025/2854

men att medarbetare uppmanas att prata med chef alternativt chefs chef om någon misstanke uppstår.

- Tillse utbildning avseende problematik kopplat till välfärdsbedrägerier.
Kommentar: Regionen har, enligt intervjuer, utbildningar inom upphandlingsprocesserna. I intervjuerna framkommer även att det finns obligatoriska utbildningar för nyanställda där korruption och oegentligheter berörs. Vidare beskriver intervjupersonerna att det även finns chefsutbildningar i flera nivåer men att det inte är dokumenterat att de utbildningarna ska innehålla avsnitt som berör granskningsområdet. I granskningen har vi inte tagit del av dokumentation som styrker detta.

4.6.2 Rekommendation till nämnden för folkhälsa och sjukvård:

- Säkerställa att tydliga kontrollmoment avseende välfärdsbedrägerier dokumenteras och formalisera.
Kommentar: I riktlinjen för intern kontroll, beslutad av regiondirektören och giltig från och med 2025-09-22, framgår att nämnderna inom sina områden ska se till att den interna kontrollen är tillräcklig för att förebygga fel och oegentligheter i verksamheten. I dokumentationen vi tagit del av framgår det att riskanalysen innehåller välfärdsbrott som en kategori att bedöma. I arbetet inför 2025 har nämnden för folkhälsa och sjukvård inte bedömt att riskerna kopplade till välfärdsbrott har tillräckligt högt riskvärde för att det ska krävas kontrollmoment.

4.6.3 Bedömning

Vår bedömning är att region **i allt väsentligt** omhändertagit rekommendationerna från granskningen 2023.

Vi bedömer att regionen i huvudsak vidtagit åtgärder för att möta de rekommendationer som lämnades i den fördjupade granskningen 2023. Ett program för uppföljning av privata utförare har antagits och flera styrande dokument har uppdaterats för att tydliggöra regionens förhållningssätt till risker för korruption och oegentligheter. Det finns rutiner för avtalsuppföljning och riskanalyser inkluderar välfärdsbrott som kategori, vilket stärker den interna kontrollen. Det har i den aktuella granskningen, liksom i uppföljningen av granskningen från 2023, framkommit att regionen behöver stärka dokumentation och uppföljning av bisysslor samt tydliggöra rutiner vid misstanke om korruption och oegentligheter. Vidare kvarstår behovet av att säkerställa att chefsutbildningar inkluderar moment om korruption och oegentligheter samt att obligatoriska årliga utbildningar erbjuds för samtliga medarbetare. Detta är centralt för att upprätthålla vaksamhet och ett aktivt förebyggande arbete mot välfärdsbedrägerier och andra oegentligheter.

5 SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter, samt hur rekommendationerna från den tidigare granskningen avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier hör sammats.

Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård i allt väsentligt säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter samt att regionen i allt väsentligt vidtagit åtgärder med anledning av rekommendationer från tidigare granskning.

Mot bakgrund av granskningen rekommenderar vi regionstyrelsen att:

- Sträva efter att lyfta risken för korruption och oegentligheter i fler dokument, exempelvis i instruktionen för visseblåsfunktion.
- Stärka dokumentation och uppföljning av bisysslor samt tydliggöra rutiner vid misstanke om korruption och oegentligheter.
- Säkerställa att chefsutbildningar inkluderar moment om korruption och oegentligheter samt att obligatoriska årliga utbildningar erbjuds för samtliga medarbetare för att upprätthålla vaksamhet och ett aktivt förebyggande arbete.
- Stärka kontrollen genom en aggregerad och systematisk rapportering och utvärdering som omfattar hela området kring korruption och oegentligheter inom styrelsens ansvarsområde.

Vidare rekommenderar vi nämnden för folkhälsa och sjukvård att:

- Stärka kontrollen genom en aggregerad och systematisk rapportering och utvärdering som omfattar hela området kring korruption och oegentligheter inom nämndens ansvarsområde.

Datum som ovan

Azets Revision & Rådgivning AB

Veronica Hedlund Lundgren

Certifierad kommunal revisor

Fredrik Flodin

Certifierad kommunal revisor

Helena Olsson

Verksamhetsrevisor

6 BILAGOR

6.1 BILAGA A: DOKUMENTFÖRTECKNING

Budget 2025 med flerårsplan för 2026–2027 Diarienummer: RJL 2024/11
Delårsrapport RJL Tertial 2 2025 (RJL 2025/20)
Policy för upphandling av varor och tjänster (RJL 2016/2881)
Program för uppföljning och insyn av verksamhet som utförs av privata utförare 2025-2026 (RJL 2025/2854)
Riktlinje välfärdsbrott (342980)
Riktlinje bisyssla (151479)
Riktlinje intern kontroll (251114)
Riktlinje/etiska regler för leverantörskontakter (saknar dokumentid)
Uppdragsbeskrivning- Arbetsgrupp för arbete mot välfärdsbrott (daterad 2025-07-14)
Instruktion visseblås Regionens intranät
Attestreglemente (LJ2013/426)
Internkontrollplan 2025, Regionstyrelsen (2024/4313)
RS riskanalys Stratsys 2025
Internkontrollplan 2025, nämnden för folkhälsa och sjukvård (2025/31)
Spendanalys, hantering av avvikelser, rutin (361850)
Uppföljning av vårdval (Uppföljning och statistik-Folkhälsa och sjukvård)

Regionrevisionen

Regionfullmäktige

För kännedom till:
Regionstyrelsen
Nämnden för folkhälsa och sjukvård

Granskning av arbetet mot korruption och oegentligheter samt uppföljning av arbetet mot välfärdsbedrägerier

Risker för korruption och oegentligheter finns alltid närvarande i offentlig verksamhet och kan få negativa konsekvenser för såväl verksamhetens anseende som förtroendet för den offentliga förvaltningen. Mot denna bakgrund har revisorerna bedömt det angeläget att granska om Region Jönköpings län har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll avseende korruption och oegentligheter.

Granskningens syfte är att bedöma om regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård, utifrån sina respektive ansvarsområden, har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter. Dessutom görs en uppföljning av hur tidigare lämnade rekommendationer avseende arbetet mot välfärdsbedrägerier har hörtsammats.

Revisorernas bedömning och rekommendationer

Revisionens samlade bedömning är att regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård i allt väsentligt har säkerställt en tillräcklig styrning och intern kontroll för att förebygga, upptäcka och hantera korruption och oegentligheter. Vidare har regionen i allt väsentligt vidtagit åtgärder med anledning av rekommendationer från den tidigare granskningen av arbetet mot välfärdsbedrägerier.

Samtidigt bedömer revisionen att det finns förbättringspotential inom vissa delar av området, bland annat avseende kontrollmiljö, utbildningsinsatser och samlad uppföljning. Revisorerna vill särskilt lyfta fram behovet av att stärka uppföljningen inom området.

Revisorerna rekommenderar Region Jönköpings län att:

- 1. tydliggöra risken för korruption och oegentligheter i fler styrande dokument, exempelvis i instruktionen för visselblåsarfunktionen*
- 2. stärka dokumentation och uppföljning av bisysslor samt säkerställa att rutiner vid misstanke om korruption och oegentligheter är tydliga och kända i organisationen*
- 3. säkerställa att utbildningsinsatser avseende korruption och oegentligheter genomförs regelbundet och omfattar såväl chefer som medarbetare*
- 4. stärka uppföljningen av arbetet mot korruption och oegentligheter genom en mer samlad, strukturerad och återkommande rapportering och utvärdering*

Svar

Regionrevisionen föreslår att regionfullmäktige ger regionstyrelsen och nämnden för folkhälsa och sjukvård i uppdrag att senast 29 maj svara på vilka åtgärder, med tillhörande tidplan, som kommer att vidtas till följd av granskningens resultat samt revisorernas rekommendationer.

Jonathan Freyschuss
Ordförande

Johan Stark
Vice ordförande

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: JONATHAN FREYSCHUSS

Date: 2026-01-27 14:13:29

BankID refno: 019bff96-6197-775f-be31-e83db465d66f



Ordförande: Jonathan Freyschuss

Signed by: JOHAN ENAR SÖREN STARK

Date: 2026-01-27 17:05:02

BankID refno: 019c0033-3693-799d-b04f-93af67673c5d



Vice ordförande: Johan Starck

Sammanträdesdatum
2026-08-11**§ 157****Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning
med utgångspunkt i strategier och andra övergripande
styrande dokument**

Diarienummer: RJL 2026/910

Beslut

Regionstyrelsen

- godkänner tjänsteskrivelsen som svar på revisorernas granskningsrapport.

Sammanfattning

Regionens revisorer har granskat regionstyrelsens styrning och ledning. Granskningens syfte är att bedöma om regionstyrelsen utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra övergripande styrande dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling. Det är i huvudsak de styrande dokumenten Regional utvecklingsstrategi, Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård samt Hållbarhetsprogrammet som granskats.

Revisorerna finner att regionstyrelsen i allt väsentligt utövar en ändamålsenlig styrning men lämnar ett antal rekommendationer som regionstyrelsen lämnar ett yttrande kring.

Beslutsunderlag

- Beslut Regionstyrelsens arbetsutskott 2026-06-26 § 138
- Tjänsteskrivelse
- Rapport: Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument
- Missiv: Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument

Beslutet skickas till

Regionrevisionen
Regionfullmäktige
Regionledningskontoret Kansli

§ 138**Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument**

Diarienummer: RJL 2026/910

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen

- godkänna tjänsteskrivelsen som svar på revisorernas granskningsrapport.

Sammanfattning

Regionens revisorer har granskat regionstyrelsens styrning och ledning. Granskningens syfte är att bedöma om regionstyrelsen utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra övergripande styrande dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling. Det är i huvudsak de styrande dokumenten Regional utvecklingsstrategi, Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård samt Hållbarhetsprogrammet som granskats.

Revisorerna finner att regionstyrelsen i allt väsentligt utövar en ändamålsenlig styrning men lämnar ett antal rekommendationer som regionstyrelsen lämnar ett yttrande kring.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Rapport: Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument
- Missiv: Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret

Regionstyrelsen

Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument

Förslag till beslut

Regionstyrelsen

- godkänner tjänsteskrivelsen som svar på revisorernas granskningsrapport.

Sammanfattning

Regionens revisorer har granskat regionstyrelsens styrning och ledning. Granskningens syfte är att bedöma om regionstyrelsen utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra övergripande styrande dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling. Det är i huvudsak de styrande dokumenten Regional utvecklingsstrategi, Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård samt Hållbarhetsprogrammet som granskats.

Revisorerna finner att regionstyrelsen i allt väsentligt utövar en ändamålsenlig styrning men lämnar ett antal rekommendationer som regionstyrelsen lämnar ett yttrande kring.

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Regionens revisorer har granskat regionstyrelsens styrning och ledning. Granskningen har utgått från regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra övergripande styrande dokument. Uppdraget ingick i revisionsplanen för år 2025.

Regionfullmäktige har beslutat om flera styrande dokument. Dessa anger regionens långsiktiga inriktning. Dokumenten ska få genomslag i styrning, budget och uppföljning. Revisorerna har därför bedömt att det finns behov av att granska hur regionstyrelsen säkerställer detta. Granskningens syfte är att bedöma om regionstyrelsen utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra övergripande styrande dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling.

Revisionens samlade bedömning är att regionstyrelsen i allt väsentligt utövar en ändamålsenlig styrning. Granskningen visar att styrdokumentet i huvudsak integreras i budget- och planeringsprocessen. Strategier och mål får genomslag i budget med verksamhetsplan. De bryts vidare ned i verksamheternas styrning. Samtidigt finns förbättringsområden. Dessa gäller främst uppföljning av styrdokumentet som helhet.

Regionstyrelsen ska svara på vilka åtgärder, med tillhörande tidplan, som kommer att vidtas till följd av granskningens resultat samt revisorernas rekommendationer som lämnats i fyra punkter.

Svar

Under 2025 har revidering av de styrande dokument som granskningen fokuserat på slutförts och reviderade dokument har beslutats i regionfullmäktige. Revideringen har skett parallellt för dokumenten Regional utvecklingsstrategi, Framtidens behov av hälso- och sjukvård, Hållbarhetsprogram samt Trafikförsörjningsplan. Det innebär att grunden för dokumenten vilar på samma underlag som t ex dialoger i samtliga länets kommuner, kvalitet som strategi och att inriktningen är tydlig *Tillsammans för ett bra liv för alla*. Att de är synkroniserade vad gäller ledningsmodell, revideringsprocess och är väl förankrade i länet ger bättre förutsättningar för genomförandekraft under kommande år än vad som varit fallet för de tidigare beslutade dokumenten. Detta gör att flera av de rekommendationer som revisionen lämnat i sin granskning helt eller delvis tagits omhand i och med detta samt i det tjänstemannaunderlag till Budget 2027 med flerårsplan 2028-2029 som förvaltningen överlämnat till partierna under våren 2026.

1. Tydliggöra formerna för uppföljning av styrande dokument

Kommentar:

Uppföljningen av dokumentens målsättningar kommer att ske inom ramen för ordinarie uppföljningsprocess av budget med flerårsplan.

2. Säkerställa kopplingen mellan budgetens mål och regionfullmäktiges styrdokument

Kommentar:

Kopplingen säkerställs genom att budget med flerårsplan tydligt utgår från prioriteringar och strategier i de styrande dokumenten.

3. Dokumentera och sammanställa uppföljningar som underlag för revideringar

Kommentar:

Vid nästa revidering, under nästa mandatperiod, är tanken att hålla ihop processen på samma sätt som gjordes i den senaste revideringen. Då blir de uppföljningar som skett i den ordinarie uppföljningsprocessen en del av underlaget.

4. Ta fram relevanta indikatorer för styrdokument med komplexa och svårsmätbara mål

Kommentar:

Detta är en del av genomförandet av prioriteringar och strategier i dokumenten som startat under 2026. Det finns många områden som kan kopplas till mätetal som redovisas med olika detaljeringsgrad, t ex finns ett stort antal på rjl.se; Länsbarometern, Analysportalen. Samtidigt finns områden som är svårare att genom specifika mätetal påvisa resultat eller förbättringar inom just för att det handlar om komplexa områden med många samband. För dessa behöver vi arbeta vidare med att så långt möjligt finna relevanta sätt att redovisa förflyttningar och förbättringar som gör skillnad för invånaren.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Rapport: Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument
- Missiv: Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument

Beslutet skickas till

Regionrevisionen
Regionfullmäktige

Jane Ydman
Regiondirektör

A decorative graphic on the left side of the page. It consists of a large blue triangle pointing right, followed by a series of smaller triangles in light grey, green, and blue, creating a sense of movement and depth.

Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument

Rapport

Region Jönköping län

2026-02-16

Antal sidor: 25

1 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Innehållsförteckning	2	
1	Sammanfattning	3	
2	Bakgrund	5	
2.1	<i>Syfte och revisionsfrågor</i>	5	
2.2	<i>Avgränsning och ansvarig nämnd</i>	6	
2.3	<i>Revisionskriterier</i>	6	
2.4	<i>Metod</i>	6	
3	Resultat av granskningen	7	
3.1	<i>Organisation och ansvar</i>	7	
3.2	<i>Regionfullmäktiges övergripande styrdokument</i>	7	
3.2.1	Regional utvecklingsstrategi	9	
3.2.2	Tillsammans möter vi framtidens hälso- och sjukvård	10	
3.2.3	Hållbarhetsprogram	11	
3.3	<i>Styrdokumentens genomslag i budgetberedningen</i>	12	
3.3.1	Integrering i regionens budgetprocess	12	
3.3.2	Genomslag i <i>Budget med verksamhetsplan</i>	12	
3.3.3	Bedömning	15	
3.4	<i>Beredning av styrande dokument</i>	16	
3.4.1	Regional utvecklingsstrategi	16	
3.4.2	Tillsammans möter vi framtidens hälso- och sjukvård	17	
3.4.3	Hållbarhetsprogrammet	17	
3.4.4	Bedömning	17	
3.5	<i>Tillämpning av styrdokument i styrningen</i>	18	
3.5.1	Regional utvecklingsstrategi	18	
3.5.2	Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030	19	19
3.5.3	Hållbarhetsprogrammet	20	
3.5.4	Bedömning	21	
3.6	<i>Uppföljning</i>	21	
3.6.1	Regional utvecklingsstrategi	22	
3.6.2	Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030	22	22
3.6.3	Hållbarhetsprogram	22	
3.6.4	Revidering av styrdokument	23	
3.6.5	Bedömning	24	
4	Samlad bedömning och rekommendationer	25	

1 SAMMANFATTNING

Azets Revision & Rådgivning har av Region Jönköpings läns revisorer fått i uppdrag att granska hur strategier, planer och dess styrning påverkar planering och ekonomisk utveckling.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling.

Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att regionstyrelsen i allt väsentligt utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling.

Bakgrunden till vår samlade bedömning är att granskningen visat att det finns tydliga processer för att integrera regionfullmäktiges styrdokument i budget- och planeringsarbetet. Strategier och mål från centrala dokument används som grund för budget, verksamhetsplaner och prioriteringar, vilket enligt vår bedömning skapar en tydlig koppling mellan långsiktiga inriktningar och årlig styrning. Vi bedömer vidare att arbetet med att ta fram styrdokument sker strukturerat, med bred involvering och politisk förankring, och dokumenten fungerar som långsiktiga styrinstrument.

Vidare konstaterar vi att styrdokumenterna bryts ned systematiskt i nämndernas och verksamheternas verksamhetsplaner, och det finns strukturer som stödjer implementering och uppföljning. Samtidigt varierar formaliseringsgraden i uppföljningen mellan olika dokument, och vissa strategier följs inte upp som helhet.

Vi noterar att flera av de övergripande styrdokumenterna har reviderats eller är under revidering, men att dessa revideringar inte alltid föregåtts av samlade utvärderingar av måluppfyllelse. Detta kan enligt vår bedömning innebära att revideringarna inte fullt ut baseras på en systematisk analys av mål och strategiers genomslag i praktiken.

I det följande redovisas våra samlade bedömningar av respektive revisionsfråga.

Nej Endast delvis I allt väsentligt Ja 	
Revisionsfråga	Bedömning
Har regionstyrelsen vid beredning av styrande dokument tillsett att de utgör en ändamålsenlig grund för styrning och ledning med framförhållning och långsiktighet kopplat till planering och ekonomisk utveckling?	I allt väsentligt
Har regionstyrelsen säkerställt att strategier, planer och andra av fullmäktiges beslutade styrande dokument beaktas i processen för beredning av budget med verksamhetsplan?	I allt väsentligt

Har regionstyrelsen tillsett att det finns en tydlig styrning avseende hur styrdokument görs kända och hur de ska beaktas av styrelsen och nämnderna vid beslutsfattande och annan styrning?	I allt väsentligt
Har regionstyrelsen säkerställt att det sker en uppföljning av hur styrdokumentet faktiskt beaktas av styrelsen och nämnderna, och sker det vid behov beredning av revideringar i dokumenten?	Endast delvis

För närmare beskrivning av bakgrunden till våra bedömningar hänvisar vi till respektive avsnitt i revisionsrapporten.

Utifrån våra iakttagelser och bedömningar rekommenderar vi regionstyrelsen att:

- I beredningen av styrande dokument tydliggöra formerna för uppföljning, inklusive hur uppföljningen ska återspeglas till regionstyrelsen.
- Tydliggöra mål och uppdrags koppling till fullmäktiges övergripande styrdokument när det är relevant.
- Säkerställa att uppföljning av styrdokument dokumenteras och sammanställs i ett samlat underlag som kan utgöra stöd för beslut om förändringar.
- Tillse att relevanta indikatorer och andra uppföljningsformer för styrdokument med komplexa eller svårsmårbara mål, såsom regional utveckling och social hållbarhet, tas fram.

2 BAKGRUND

Azets Revision & Rådgivning har av Region Jönköping läns revisorer fått i uppdrag att granska hur strategier, planer och dess styrning påverkar planering och ekonomisk utveckling. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025.

Enligt Region Jönköpings läns övergripande ledningssystem är utgångspunkten för styrning av verksamheten att genom god hushållning, vilket innebär att resurser används på ett sätt som främjar social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet, förverkliga regionens vision *”För ett bra liv i en attraktiv region”*. Verksamheten ska bedrivas ändamålsenligt och kostnadseffektivt, samt med en finansiering som garanterar verksamheten långsiktigt.

Styrelsen och nämnderna har utöver regionfullmäktiges budget med verksamhetsplan och flerårsplan flera strategier, planer och andra övergripande styrdokument att förhålla sig till, vilket ställer krav på att dessa dokument beaktas och får genomslag i verksamhets- och ekonomistyrningen. Mot denna bakgrund har revisorerna i sin risk- och väsentlighetsanalys sett ett behov av att genomföra en fördjupad granskning av hur strategier, planer och dess styrning påverkar planering och ekonomisk utveckling.

2.1 SYFTE OCH REVISIONSFRÅGOR

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling.

Granskningen har omfattat följande revisionsfrågor:

- Har regionstyrelsen vid beredning av styrande dokument tillsett att de utgör en ändamålsenlig grund för styrning och ledning med framförhållning och långsiktighet kopplat till planering och ekonomisk utveckling?
- Har regionstyrelsen säkerställt att strategier, planer och andra av fullmäktige beslutade styrande dokument beaktas i processen för beredning av budget med verksamhetsplan?
- Har regionstyrelsen tillsett att det finns en tydlig styrning avseende hur styrdokumenterna görs kända och hur de ska beaktas av styrelsen och nämnderna vid beslutsfattande och annan styrning?
- Har regionstyrelsen säkerställt att det sker en uppföljning av hur styrdokumenterna faktiskt beaktas av styrelsen och nämnderna, och sker det vid behov beredning av revideringar i dokumenten?

2.2 AVGRÄNSNING OCH ANSVARIG NÄMND

Granskningen avser regionstyrelsen utifrån regionstyrelsens ansvar för övergripande styrning och ledning.

De övergripande styrande dokument som omfattas av granskningen är sådana som beslutats av regionfullmäktige. I granskningen görs en fördjupning avseende styrdokumenterna *Regional utvecklingsstrategi (RUS)*, *Hållbarhetsprogrammet* samt *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård (FHS)*. Dessa styrdokument har reviderats under år 2025, men granskningen har avsett de versioner som varit gällande under år 2025.

2.3 REVISIONSKRITERIER

I granskningen har revisionskriterierna utgjorts av:

- Kommunallagen 6 kap § 6
- Reglemente för regionstyrelsen
- Budget med verksamhetsplan 2025 samt flerårsplan 2026-2027

2.4 METOD

Granskningen har genomförts genom:

- *Dokumentstudier* av för granskningen relevanta underlag, såsom reglemente, budget och verksamhetsplan med flerårsplan, strategier, program, delårsrapport, årsredovisning samt protokoll.
- *Intervjuer* med regiondirektör, ekonomidirektör, hälso- och sjukvårdsdirektör, regional utvecklingsdirektör, hälso- och sjukvårdsstrateg, ledningsstrateg, verksamhetschef miljö, beredskap och säkerhet samt regionstyrelsens presidium.

De bedömningar som avlämnas i granskningen har utgått ifrån följande bedömningsnivåer.

Nej

Endast delvis

I allt väsentligt

Ja



Samtliga intervjuade har givits möjlighet att faktakontrollera rapporten i syfte att verifiera dess uppgifter.

3 RESULTAT AV GRANSKNINGEN

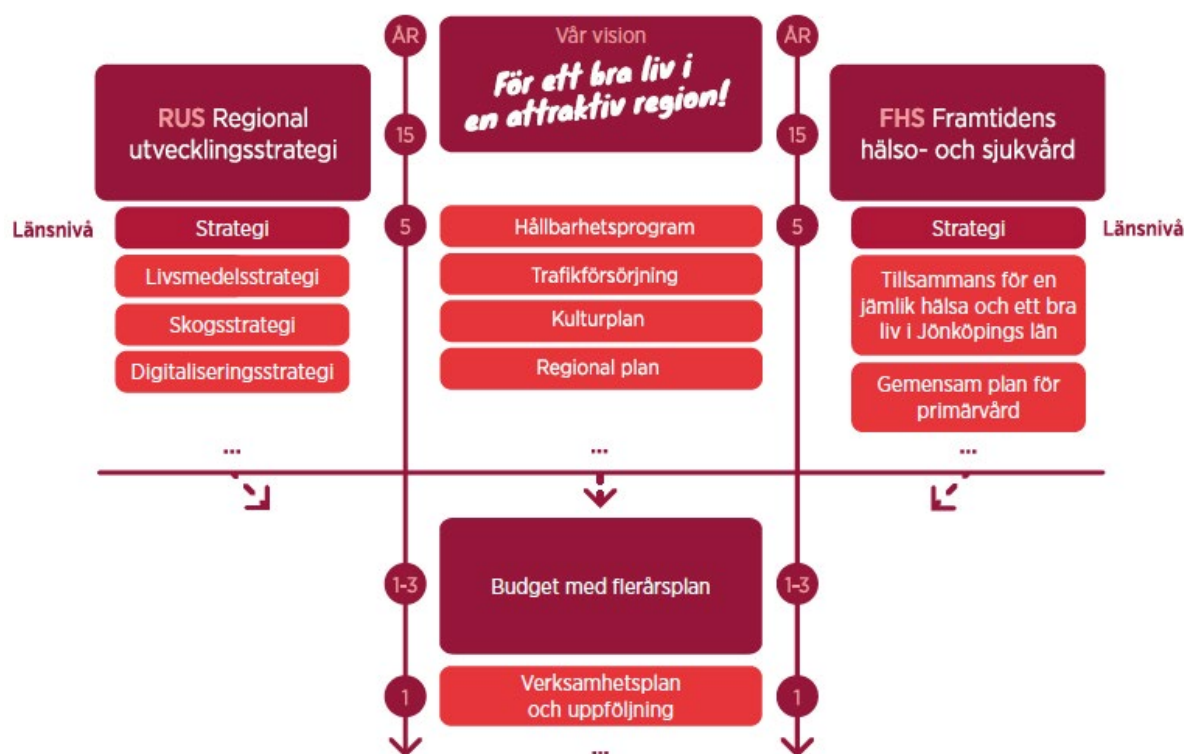
3.1 ORGANISATION OCH ANSVAR

Enligt *Reglemente för regionstyrelsen*¹ har regionstyrelsen helhetsansvaret för regionens verksamheter, utveckling och ekonomiska ställning. Styrelsen ska leda, styra och samordna förvaltningen av regionens angelägenheter samt utöva uppsikt över övriga nämnder och gemensamma nämnder.

Regionstyrelsen ansvarar vidare för att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål, riktlinjer och utgiftsramar som regionfullmäktige har fastställt. Därtill har styrelsen det övergripande och samordnade ansvaret för strategier inom folkhälsa och sjukvård samt regional utveckling. I ansvaret ingår att utarbeta strategier, samordna övergripande insatser för genomförande samt att följa upp och utvärdera utfallet.

3.2 REGIONFULLMÄKTIGES ÖVERGRIPANDE STYRDOKUMENT

Regionfullmäktige i Region Jönköpings län har fastställt flertalet strategier, program och planer med både kort- och långsiktiga perspektiv. I det årliga regionövergripande budgetdokumentet framgår en figur som illustrerar hur de olika styrdokumenterna förhåller sig till varandra enligt en dokumenthierarki:



Figur 1: Dokumenthierarki från regionens budget 2025

¹ Reglemente för regionstyrelsen, RF 2021-08-31, §56.

Av dokumenthierarkin framgår att regionens vision "*För ett bra liv i en attraktiv region*" är utgångspunkten för regionens styrning. För att arbeta mot visionen finns den regionala utvecklingsstrategin (RUS) samt Framtidens hälso- och sjukvård (FHS) som långsiktiga strategier, med en tidshorisont om femton respektive tio år. Dessa beskriver den politiska ambitionen för Region Jönköping läns två huvuduppdrag inom regional utveckling samt folkhälsa och sjukvård. Inom de två områdena finns tillhörande strategier, planer och program med kortare tidsperspektiv upp till fem år. Därtill finns det övergripande program som direkt underställs visionen, bland annat ett hållbarhetsprogram och kulturplan.

Under år 2024 och 2025 har det pågått ett arbete med att revidera ett antal av regionfullmäktiges styrdokument. Regionstyrelsen uppdrog i juni år 2024 regionledningskontoret att påbörja revidering av följande övergripande styrdokument:

- Regional utvecklingsstrategi 2020–2035
- Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030
- Hållbarhetsprogrammet 2020–2025
- Tillsammans för jämlik hälsa och ett bra liv i Jönköpings län 2016–2025
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021–2035 för Jönköping län

Revideringen av hållbarhetsprogrammet samt planen *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* slutfördes under 2025 och regionfullmäktige antog *Hållbarhetsprogram 2026–2035* och *Strategi för att möta framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030* vid sitt sammanträde i november år 2025. Revideringen av den regionala utvecklingsstrategin och trafikförsörjningsprogrammet är enligt uppgift förskjuten med anledning av hållna kommundialoger och remissarbete. Enligt en ny tidplan ska styrdokumentet beslutas av regionfullmäktige i februari år 2026. I intervjuer framkommer att styrdokumentet *Tillsammans för jämlik hälsa och ett bra liv i Jönköpings län* togs bort i samband med revidering utifrån att dess innehåll bedömdes framgå av övriga styrdokument. I samband med revideringen av styrdokumentet uppdaterades även dokumenthierarki som framgår av budgetdokumentet. I *Budget med verksamhetsplan 2026 samt flerårsplan 2027–2028*², framgår följande dokumenthierarki:

² Budget med verksamhetsplan 2026, flerårsplan 2027–2028, RF 2025-08-26, §110.



Figur 2: Dokumenthierarki från regionens budget 2026

I den nya versionen av dokumenthierarkin framgår att de tillhörande planerna och programmen underställt den regionala utvecklingsstrategin har bytts ut från livsmedelsstrategi, skogsstrategi och digitaliseringsstrategi till trafikförsörjningsprogram, regional transportplan och regional kulturplan. Under regionens vision ligger numera policydokument som ett samlingsbegrepp samt hållbarhetsprogrammet, i stället för som tidigare hållbarhetsprogrammet, trafikförsörjningsprogram, kulturplan och regional plan. Därtill har *Tillsammans för en jämlik hälsa och ett bra liv i Jönköpings län* och *Gemensam plan för primärvård* tagits bort inom området folkhälsa och sjukvård.

Som framgår av avsnitt 2.2 görs i denna granskning en fördjupning avseende styrdokumentet *Regional utvecklingsstrategi (RUS)*, *Hållbarhetsprogrammet* samt *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård (FHS)*. I avsnitten nedan beskrivs dessa styrdokument.

3.2.1 Regional utvecklingsstrategi

Enligt lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar åligger det regionen att utarbeta en regional utvecklingsstrategi som fastställer mål, prioriteringar och åtgärder för länets långsiktiga utveckling. Regionen ska därutöver samordna insatser mellan berörda aktörer för att möjliggöra genomförandet av strategin och främja en hållbar utveckling. Vidare ansvarar regionen för att besluta om fördelning av vissa statliga medel för det regionala utvecklingsarbetet samt att följa upp och redovisa de resultat som uppnås.

Regionfullmäktige fastställde *Regional utvecklingsstrategi 2020–2035 för Jönköpings län*³ i december år 2019. Den regionala utvecklingsstrategin utgår ifrån Region Jönköpings län vision och Agenda 2030. Strategin ska leda till att Jönköping län år 2035 är Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga län där alla människor trivs, utvecklas och mår bra. Av styrdokumentet framgår följande sex strategier med tillhörande mål:

³ Regionfullmäktige, 2019-12-03, §134.

- **En hållbar region** - 2035 är Jönköpings län ett hållbart län.
- **En attraktiv region** - 2035 är Jönköpings län den bästa platsen att besöka, växa upp, bo, leva, verka, åldras på och flytta till för alla.
- **En tillgänglig region** - 2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län.
- **En smart region** - 2035 är Jönköpings län en långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion.
- **En kompetent region** - 2035 säkerställs matchningen på arbetsmarknaden i Jönköping län genom det livslånga lärandet.
- **En global region** - 2035 är Jönköpings län ett internationellt konkurrenskraftigt län.

För respektive mål framgår en beskrivande text samt delstrategier. Delstrategierna beskriver olika fokusområden för arbetet.

Ansvar för att genomföra den regionala utvecklingsstrategin är utöver regionen fördelat mellan flera olika aktörer, däribland länets kommuner, näringsliv, civilsamhälle, akademi och andra utbildningsaktörer, länsstyrelsen och statens övriga verksamheter i länet. Region Jönköpings län ansvarar däremot för analys, utvärdering och redovisning av strategin. Inom regionen sker det regionala utvecklingsarbetet främst inom avdelningen för regional utveckling. Arbetet bedrivs även i olika sektioner med fokus på hållbar tillväxt, hållbar samhällsbyggnad, kulturutveckling, utbildning samt Smålands musik och teater.

3.2.2 Tillsammans möter vi framtidens hälso- och sjukvård

Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård (FHS) ⁴ fastställdes av regionfullmäktige i december år 2020. Planen ska verka som en vision för hur regionen tillsammans kan möta framtidens behov av hälso- och sjukvård. Av planen framgår att regionen behöver ställa om till en hälso- och sjukvård som är mer hälsofrämjande, förebyggande och proaktiv. För att kunna ställa om hälso- och sjukvården har riktningen för arbetet formulerats i sex strategier, med utgångspunkt i invånarperspektiv. Följande sex strategier framgår av styrdokumentet:

- 1) Förstärka invånarens egna resurser och bidra till ett samhälle som stödjer hälsosamma val i vardagen.
- 2) Öka tryggheten genom jämlik, säker och personcentrerad vård.
- 3) Enklare vardag för patienter och medarbetare med stöd av anpassat tjänsteutbud och ökad digitalisering.
- 4) Primärvården är basen, specialiserad och högspecialiserad diagnostik och sjukhusvård finns tillgänglig när den behövs.
- 5) Utveckling av framtidens arbetsplats med fokus på medarbetarskap och kompetensutveckling.

⁴ Regionfullmäktige 2020-12-01, §113.

- 6) Leda och utveckla för att förstärka goda relationer som bidrar till sömlös samverkan där värde skapas tillsammans.

Varje strategi beskrivs ha koppling till definitionen av Nära vård, identifierade kunskapsområden, aktuella utvecklingsområden samt mätområden. Strategierna ska verka som en övergripande riktning för ett långsiktigt arbete.

3.2.3 Hållbarhetsprogram

Region Jönköpings läns *Hållbarhetsprogram 2021–2025*⁵ fastställdes av regionfullmäktige i december år 2020. Programmet sammanfattar hur regionen ska arbeta för att all verksamhet ska bedrivas i linje med hållbar utveckling utifrån sociala förhållanden, ekonomiska villkor och miljöhänsyn.

Av hållbarhetsprogrammet framgår 11 övergripande mål, med tillhörande delmål och prioriterade åtgärder. Det framgår dock inte prioriterade åtgärder för samtliga delmål. De prioriterade åtgärderna beskrivs som åtgärder som är särskilt resurskrävande. För att arbetet ska genomföras har varje verksamhet ett ansvar för arbetet med hållbarhetsprogrammet utifrån regelverk och sin egen verksamhetsstyrning. Hållbarhetsprogrammets mål är:

Hållbarhetsprogrammet mål	
Vår verksamhet styrs av värden kring jämlikhet, jämställdhet och ett normmedvetet förhållningssätt och bemötande.	Vi är en inkluderande, hälsofrämjande och attraktiv arbetsplats där alla medarbetare har lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter.
Vi är en del av samhällsutveckling som bygger på tillit, förtroende, delaktighet och ansvar.	Vi ska minska vår klimatpåverkan från våra fastigheter och anpassa vår verksamhet till ett förändrat klimat.
Klimatpåverkan från våra transporter ska minska och transportsystemet ska vara resurseffektivt.	Våra inom- och utomhusmiljöer ska vara hälsofrämjande och hållbara.
Vi ska stärka den sociala hållbarheten och minska den negativa hälso- och miljöpåverkan genom våra upphandlingar.	Vi ska främja en hållbar läkemedelskedja som med behållen patientnytta bidrar till att minska miljöpåverkan från läkemedel.
Vi ska främja en hållbar livsmedelsproduktion, hälsosamma matvanor och en ökad självförsörjningsgrad.	Vi ska öka andelen cirkulära materialflöden, avfallsmängd ska minska och återvinningen ska öka.
Vår kapitalförvaltning ska vara socialt hållbar och bidra till minskat fossilberoende.	

⁵ Hållbarhetsprogram 2021–2025, RF 2020-12-01, §112

3.3 STYRDOKUMENTENS GENOMSLAG I BUDGETBEREDNINGEN

3.3.1 Integrering i regionens budgetprocess

I intervjuer beskrivs regionens budget och verksamhetsplan vara regionens viktigaste dokument, vilket även framgår i *Budget med verksamhetsplan 2025 med flerårsplan 2026–2027*. Det framhålls att de strategier och program som beslutats av fullmäktige ska integreras i budgetarbetet och inte hanteras i fristående processer. I syfte att säkerställa att styrdokumentet beaktas i budgetprocessen framförs i intervjuer att regionstyrelsen i ett budgetdirektiv anger hur olika styrande dokument ska beaktas i budgetarbetet. Regionstyrelsen fastställer årligen ett direktiv för budget med verksamhetsplan. Direktivet syftar till att redovisa tidplanen för budgetprocessen samt hur regionstyrelsens och nämndernas budgetförslag ska utformas. I *Direktiv budget med verksamhetsplan 2026 och flerårsplan 2027–2028* framgår att konkretiseringar från den *Regionala utvecklingsstrategin (RUS)*, *Tillsammans möter vi framtiden behov av hälso- och sjukvård* samt övriga planer och program ska tas med i budgetarbetet. Det anges vidare att budgetarbetet ska utgå ifrån Region Jönköpings läns vision och värderingar. I direktivet finns även ett avsnitt som avhandlar "Pågående revideringar av program" som ska beaktas, där revideringen av flera strategiska styrdokument som vi beskrivit ovan nämns.

I direktivet beskrivs vidare att styrelse och nämnder ska ta fram ett budgetförslag. Det framgår att ett viktigt underlag för styrelsens och nämndernas budgetprocess är den genomgång av viktiga frågor som sker vid styrelsens och nämndernas budgetinternat. I flera intervjuer beskrivs att strategier och mål i olika styrdokument lyfts under styrelsens och nämndernas budgetinternat.

3.3.2 Genomslag i *Budget med verksamhetsplan*

Region Jönköpings län använder "Balanced Scorecard" (BSC) som styrmodell, vilken utgår ifrån fem perspektiv: "Medborgare och kund", "Lärande och förnyelse", "Medarbetare", "Ekonomi" och "Process och produktion". För respektive perspektiv fastställer regionfullmäktige årligen strategiska mål, framgångsfaktorer, uppdrag och systemmätetal i budget med verksamhetsplan. De strategiska målen har en tidshorisont på tio år. Framgångsfaktorerna visar de viktigaste områdena som behöver prioriteras för att regionen ska nå de strategiska målen och har en tidshorisont om tre år. Uppdragen beskriver vad som behöver uppnås inom respektive område och har en tidshorisont om 1–3 år.

I *Budget med verksamhetsplan 2025 med flerårsplan 2026–2027* framgår att strategiska mål, framgångsfaktorer, uppdrag och mätetal i budgeten bland annat utgår ifrån långsiktiga styrdokument, planer och program, där *Regional utvecklingsstrategi (RUS) 2020–2035* och *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030* särskilt nämns som styrdokument med långa tidsperspektiv. Det framgår också att dessa ska utgöra grunden för de verksamhetsplaner och handlingsplaner som tas fram inom regionens olika verksamhetsområden. Vidare anges att den regionala utvecklingsstrategin är utgångspunkten i arbetet med att förverkliga regionens vision, samt att *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030* ska visa vägen för utveckling av länets hälso- och sjukvård.

I avsnitten nedan beskrivs hur särskilt *Regional utvecklingsstrategi (RUS)*, *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* samt *Hållbarhetsprogrammet* omnämns och konkretiseras i regionens budget.

3.3.2.1 Regional utvecklingsstrategi

I *Budget med verksamhetsplan 2025 samt flerårsplan 2026–2027* finns ett kapitel om regional utveckling, som ett av regionens huvuduppdrag. I kapitlet omnämns visionen med det regionala utvecklingsarbetet, det vill säga att Jönköpings län ska bli Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region där invånarna trivs, utvecklas och mår bra. Vidare framgår att den regionala utvecklingsstrategin ska vara en vägvisare till ett hållbart län och utgöra en grund för beslut gällande utvecklingsinsatser i länet. Budgeten återger även de sex strategier som fastställs i den regionala utvecklingsstrategin:

Figur 42 Sex strategier



Av kapitlet framgår även mätetal för regional utveckling kopplat till de övergripande perspektiven i styrmodellen, strategiska målen och framgångsfaktorerna. Kopplat till de strategiska målen och framgångsfaktorerna finns även uppdrag med bäring på mål och delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin. I tabellen nedan redovisas exempel på hur strategierna från *Regional utvecklingsstrategi (RUS) 2020–2035* återspeglas i budgetdokumentet:

Budgetdokument 2025			Regional utvecklingsstrategi	
Strategiskt mål	Framgångsfaktor	Uppdrag	Mål RUS	Delstrategi
Enklare vardag för invånare och medarbetare	Utveckla arbetssätt och digitala tjänster	Bidra till ökad kapacitet i den digitala omställningen bland små och medelstora företag	En smart region – 2035 är Jönköpings län en långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion	Bidra till en ökad digital mognad för en hållbar digitalisering och utveckling
Långsiktig hållbar och innovativ tillväxtregion	Innovationsstödjande arbete	Skapa förutsättningar i länet för att attrahera företagsetableringar och finansiella investeringar samt	En smart region – 2035 är Jönköpings län en långsiktigt hållbar och	Stärka länets förmåga att attrahera, behålla och utveckla kompetenser

		verka för att företag stanna kvar i länet	innovativ tillväxtregion	
--	--	---	--------------------------	--

Då det årligen sker prioriteringar av mål och uppdrag redovisas endast exempel ovan.

3.3.2.2 Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030

I *Budget med verksamhetsplan 2025 samt flerårsplan 2026–2027* finns ett kapitel om Folkhälsa och sjukvård. I avsnittet beskrivs att strategierna i *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030* ska vara vägledande i det fortsatta arbetet med att möta och utveckla framtidens behov av hälso- och sjukvård. Detta är en återkommande formulering i budgetdokumentet under åren 2021–2026, med komplettering att det under året ska ske ett arbete med att implementera strategiernas innehåll. Av budgetdokument framgår även uppdrag och måttal för året kopplat till de övergripande strategiska målen med tillhörande framgångsfaktorer.

Även om strategierna inte uttryckligen framgår av budgetdokumentet går det att koppla de strategiska målen och uppdragen som framgår av budgetdokumentet till strategierna. Bland annat framgår följande av budgetdokumentet som kan kopplas till strategierna i planen:

Budgetdokument 2025			Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård	
Strategiskt mål	Framgångsfaktor	Uppdrag	Strategi FHS	Exempel på mätområden
Enklare vardag för invånare och medarbetare	Utveckling av arbetssätt och digitala tjänster	Öka användningen av digitala tjänster och system för vård, hälsa och prevention.	Enklare vardag för patienter och medarbetare med stöd av anpassat tjänsteutbud och ökad digitalisering	Användning av tjänster och digitalt stöd
Bästa möjliga kvalitet	Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer	Region Jönköpings län ska bli en av de bästa i Sverige när det gäller standardiserade förlopp för cancer.	Primärvården är basen, specialiserad och högspecialiserad diagnostik och sjukvård finns tillgänglig när den behövs	Standardiserade vårdförlopp cancer.

Då det årligen sker prioriteringar av mål och uppdrag redovisas endast exempel ovan.

Som en del i budgetarbetet uppges i intervjuer att de sex strategierna i planen årligen lyfts i samband med nämndens budgetinternat. Vid genomgången redovisas vad som genomförts inom ramen för varje strategi och olika fokusområden framåt. Utifrån denna dialog beslutar nämnden om vilka strategier och områden som ska prioriteras under verksamhetsåret.

3.3.2.3 Hållbarhetsprogram

I Budget med verksamhetsplan 2025 samt flerårsplan 2026–2027 finns inget avsnitt som särskilt kan härledas till hållbarhetsprogrammet och hållbarhet, även om det integreras i olika delar av budgetdokumentet. Det finns dock kopplingar mellan mål samt delmål i hållbarhetsprogrammet och mål och uppdrag i budgeten. Dessa redovisas i tabellen nedan.

Budgetdokument 2025		Hållbarhetsprogrammet		
Strategiskt mål	Framgångsfaktor	Uppdrag	Mål	Delmål
Bästa möjliga kvalitet	Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer	Minska vår klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp	Vi ska minska vår klimatpåverkan från våra fastigheter och anpassa vår verksamhet till ett förändrat klimat	Vi ska minska vår klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp med minst 25 procent till år 2025 jämfört med 2019
Bästa möjliga kvalitet	Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer	Utveckla ett hållbart byggande med sund inom- och utomhusmiljö	Våra inom- och utomhusmiljöer ska vara hälsofrämjande och hållbara	Utomhusmiljön kring våra fastigheter ska vara hälsofrämjande och den biologiska mångfalden ska öka

Då det årligen sker prioriteringar av mål och uppdrag redovisas endast exempel ovan.

I likhet med de styrdokumentet inom regional utveckling och hälso- och sjukvård lyfts vid intervjuer att hållbarhetsprogrammet behandlas i samband med budgetinternat med styrelsen där prioriteringar sker årligen. Det uppges att bland annat att dialog förs om pågående arbete i förhållande till programmet samt vilka delar som bör prioriteras under kommande verksamhetsår.

3.3.3 Bedömning

Vår bedömning är att regionstyrelsen har säkerställt att strategier, planer och andra av regionfullmäktige beslutade styrande dokument i **allt väsentligt** har beaktats i processen för beredning av budget och verksamhetsplan.

Enligt kommunallagen ansvarar regionstyrelsen för att leda, styra och samordna förvaltningen av Region Jönköpings läns angelägenheter samt för att upprätta förslag till budget. Vi konstaterar att regionstyrelsen inom ramen för budgetprocessen har etablerat direktiv som anger hur regionfullmäktiges strategier, planer och program ska beaktas i arbetet med budget och

verksamhetsplan. Direktiven tydliggör att styrdokumenterna ska utgöra en central utgångspunkt när mål och prioriteringar formuleras, vilket enligt vår bedömning bidrar till en tydlig koppling mellan de långsiktiga strategiska inriktningarna och den årliga planeringsprocessen. Vidare noterar vi att styrdokumenterna aktivt behandlas i samband med regionstyrelsens och nämndernas budgetinternat, där strategiernas innehåll går igenom och politiska prioriteringar fastställs.

Vi konstaterar att mål och strategier i styrdokumenterna som särskilt granskats i denna granskning tydligt speglas i strategiska mål, framgångsfaktorer och uppdrag som fastställs i budget med verksamhetsplan. Enligt vår bedömning säkerställer denna integrering i hög utsträckning att styrdokumentens innehåll konkretiseras i form av mätbara mål och uppdrag, vilket sedan bryts ned i nämndernas och verksamheternas verksamhetsplaner.

3.4 BEREDNING AV STYRANDE DOKUMENT

Regionstyrelsen ska enligt sitt reglemente⁶ bereda och yttra sig i ärenden som ska handläggas av regionfullmäktige, vilket inkluderar framtagandet och revidering av styrande dokument. Styrelsen har, som tidigare nämnts, det övergripande ansvaret för att utarbeta strategiska inriktningar inom folkhälsa och sjukvård samt regional utveckling. I arbetet med att ta fram, bereda och vidareutveckla olika styrdokument, såsom program, planer och strategier, kan flera nämnder och verksamhetsområden men även andra aktörer involveras. Detta för att säkerställa att dokumenten bygger på kunskap som speglar verksamhetens faktiska förutsättningar och tar hänsyn till behov.

I avsnitten nedan beskrivs framtagandet av *Regional utvecklingsstrategi 2020–2035*, *Hållbarhetsprogram 2021–2025* samt *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård*.

3.4.1 Regional utvecklingsstrategi

Arbetet med den regionala utvecklingsstrategin som gäller för åren 2020–2035 påbörjades under år 2017–2018. Under år 2015 inleddes ett arbete med att analysera hur den tidigare regionala utvecklingsstrategin bäst kunde genomföras⁷. Detta arbete resulterade i en rapport med rekommendationer och förslag till beslut för det fortsatta utvecklingsarbetet. Rekommendationerna och förslagen innefattade bland annat en revidering av dokumentet under år 2017–2018, vilket senare resulterade i *Regional utvecklingsstrategi 2020–2035*.

I beslutsunderlaget *Bakgrund till den regionala utvecklingsstrategin i Jönköping län*⁸ beskrivs att framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin genomfördes i nära samverkan med länets kommuner, länsstyrelsens, näringsliv, civilsamhället och andra berörda aktörer för att identifiera länets behov och prioriteringar för en långsiktig hållbar utveckling och tillväxt. Under arbetets gång genomfördes ett stort antal workshops med olika aktörer under en tvåårsperiod. I framtagandet genomfördes även en process tillsammans med kommunerna där en tjänstemannagrupp och en politisk styrgrupp bearbetade mål, texter och ambition.

⁶ Reglemente för regionstyrelsen, RF 2021-08-31, §56.

⁷ Regionfullmäktige 2019-12-03 §134, Tjänsteskrivelse 2019-09-04

⁸ Bakgrund till den regionala utvecklingsstrategin i Jönköping län, 2019–2035.

3.4.2 Tillsammans möter vi framtidens hälso- och sjukvård

Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård (FHS) fastställdes av regionfullmäktige i december år 2020. Dessförinnan utarbetades planen via nämnden för folkhälsa och sjukvård, där dialogmöten genomfördes med regionpolitiker, kommunpolitiker, patientföreningar, tjänstepersonsledning samt fackliga representanter. Utifrån de dialogmöten som genomfördes mellan de olika parterna tillsattes en parlamentarisk grupp med uppdraget att bearbeta innehållet och utarbeta en gemensam plan. Den parlamentariska gruppen bestod av en representant från respektive parti i regionfullmäktige.

Underlaget för planens innehåll beskrivs i dokumentet bestå av utredningar, delbetänkanden, statliga överenskommelser, budget och verksamhetsplan, workshops, vetenskapliga teorier och artiklar om komplexa system, kvalitetsutveckling och samskapande.

3.4.3 Hållbarhetsprogrammet

Hållbarhetsprogrammet⁹ togs fram under perioden 2019–2020 mot bakgrund av att det tidigare hållbarhetsprogrammet löpte ut år 2020. Arbetet med det nya programmet utgick ifrån det föregående programmet, Agenda 2030 samt relevanta nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram.

Hållbarhetsprogrammet framtagna samordnades av en arbetsgrupp från Område Miljö, HR, Folkhälsa och sjukvård samt Kulturmiljö¹⁰. Processen inleddes med en nulägesanalys utifrån globala, nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram, vilket resulterade i mål och prioriterade åtgärder. Därefter genomfördes träffar med berörda verksamheter i regionen för insamling av synpunkter. Vidare har även länets invånare haft möjlighet att påverka framtagandet, då möjlighet fanns till att lämna in synpunkter samt förslag på ändringar och åtgärder. Både verksamheter inom Region Jönköping län, länets kommuner, regionens hel- och delägda bolag, privata vårdgivare inom vårdvalet, länsstyrelsen samt Funktionsrätt i Jönköping län hade möjlighet att yttra sig under remisstiden.

Under arbetets gång följde en parlamentarisk referensgrupp upp arbetet med programmet och föreslog ändringar och ambitionsnivåer. I referensgruppen ingick representanter från samtliga partier i regionfullmäktige.

3.4.4 Bedömning

Vår bedömning är att regionstyrelsen vid beredning av styrande dokument **i allt väsentligt** har tillsett att de utgör en ändamålsenlig grund för styrning och ledning med framförhållning och långsiktighet kopplat till planering och ekonomisk utveckling.

Regionstyrelsen har enligt sitt reglemente ansvar för att bereda och yttra sig över ärenden som ska handläggas av regionfullmäktige, inklusive framtagna och revidering av styrande dokument. Vi konstaterar att regionstyrelsen i huvudsak har strukturerade och inkluderande processer vid framtagna av centrala styrande dokument såsom *Regional utvecklingsstrategi 2020–2035*, planen *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* samt

⁹ Tjänsteskrivelse 2020-09-02, R JL 2019/2902.

¹⁰ Tjänsteskrivelse 2020-09-02, R JL 2019/2902.

Hållbarhetsprogrammet. Arbetet med dessa dokument har genomförts genom tidig beredning, bred involvering av olika verksamheter och externa aktörer samt politisk förankring genom parlamentariska grupper. Vidare har framtagandet av dokumenten baserats på analyser, kunskapsunderlag och dialogprocesser, vilket bidrar till att dokumenten speglar regionens verksamheter och övriga aktörers förutsättningar och identifierade behov. Dokumenten har dessutom ett långsiktigt tidsperspektiv, något som enligt vår bedömning stärker deras funktion som övergripande och ändamålsenliga styrinstrument för regionens ledning och styrning.

Som tidigare beskrivits i avsnitt 3.3 har mål och strategiska inriktningar från de övergripande styrdokumentet integrerats i regionens ordinarie budget- och planeringsprocess. Genom denna integrering bryts styrdokumentens mål och uppdrag ned i nämndernas och verksamhetsområdenas verksamhetsplaner, där ekonomiska ramar fastställs och prioriteringar mellan olika insatser och ambitionsnivåer kan göras.

3.5 TILLÄMPNING AV STYRDOKUMENT I STYRNINGEN

I *Budget med verksamhetsplan 2025 samt flerårsplan 2026–2027* framgår att respektive verksamhet i regionen är ansvarig för att bryta ned strategiska mål, framgångsfaktorer och uppdrag som anges i budgeten till aktiviteter i verksamhetsplaner. Som tidigare beskrivits har flera strategiska mål, faktorer och uppdrag sin grund i övergripande styrdokument som beslutats av fullmäktige, vilka därigenom ska brytas ned till konkreta aktiviteter i verksamheterna.

I avsnitten nedan beskrivs hur *Regional utvecklingsstrategi 2020–2035*, *Hållbarhetsprogram 2021–2025* samt *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* tillämpas i nämndernas styrning i praktiken samt hur mål och strategier förankras ute i verksamheterna.

3.5.1 Regional utvecklingsstrategi

I Region Jönköpings län är det regionala utvecklingsuppdraget organiserat i en avdelning under den regionala utvecklingsdirektören. Som tidigare nämnts återfinns olika mål och uppdrag relaterat till regional utveckling och den regionala utvecklingsstrategin i det regionövergripande budgetdokumentet. De strategiska målen, framgångsfaktorer, uppdrag och mätetal bryts sedan ner i en verksamhetsplan för särskilt för Regional utveckling, där det framgår aktiviteter för verksamhetsåret. I *Verksamhetsplan 2025 för Regional utveckling*¹¹ framgår olika aktiviteter som går att koppla till den regionala utvecklingsstrategin, exempelvis:

Uppdrag från regionfullmäktige	Aktiviteter i verksamhetsplan 2025 för Regional utveckling	Koppling till strategi i RUS
Bidra till ökad kapacitet i den digitala omställningen bland små och medelstora företag	Erbjuda riktat företagsstöd i form av affärsutvecklingscheckar	En attraktiv region – Driva en hållbar digital utveckling
Bidra till ökad kapacitet i den digitala omställningen bland små och medelstora företag	Undersöka varför företag inte fullt ut utnyttjar digitalisering och tillsammans med kommunerna identifiera	En smart region – Bidra till en ökad digital mognad för en hållbar digitalisering och utveckling

¹¹ Verksamhetsplan 2025, Regional utveckling, ANA 2024-12-11 §153, TIM 2024-12-10 §131.

	hinder och behov för att främja digital utveckling	
Stärka och utveckla samt tydliggöra formerna för samverkan med civilsamhället	Genomföra dialoger med civilsamhället för att ta fram hållbara strukturer som tar tillvara, stärker och utvecklar civilsamhället	En attraktiv region – Skapa och upprätthålla en samverkansmodell med civilsamhället

I intervjuer framkommer att förankringsarbetet kopplat till den regionala utvecklingsstrategin påbörjas inom de olika sektionerna i det regionala utvecklingsarbetet, och att omfattande samverkan sker mellan sektionerna kring beslutade uppdrag och aktiviteter. Genom att uppdrag och aktiviteter tydliggörs i verksamhetsplaner och budget, och regelbundet behandlas i ledningsgrupper, beskrivs arbetet utifrån strategin vara väl förankrat i organisationen.

3.5.2 Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030

I nämnden för folkhälsa och sjukvårds *Verksamhetsplan för år 2025*¹² framgår utöver de strategiska målen, framgångsfaktorer, uppdrag och mätetal som beslutats av fullmäktige även ytterligare mätetal som beslutats av nämnden. Flera av dessa beskrivs i intervjuer ofta ha tydlig bäring på planen för framtidens hälso- och sjukvård. Till och med år 2024 fanns även en symbol för mätetal kopplat till planen för framtidens hälso- och sjukvård med i nämndens verksamhetsplan. Dessa har dock tagits bort, vilket motiveras av att majoriteten av de mätetal som fastställs har en koppling till planen för framtidens hälso- och sjukvård och arbetet med omställningen till en god och nära vård. I verksamhetsplanen finns därutöver aktiviteter som går att koppla till strategierna i planen, bland annat:

Uppdrag från regionfullmäktige	Aktiviteter i verksamhetsplan 2025 för Folkhälsa och	Koppling till strategi i FHS
Erbjuda fast vårdkontakt och enkla kontaktvägar in till vårdcentralerna för patienter med stora vårdbehov	Utveckla läkarstödet till de särskilda boendena och den kommunala hemsjukvården	Strategi 3 – Enklare vardag för patienter och medarbetare med stöd av anpassat tjänsteutbud och ökad digitalisering
Främja äldres hälsa	Insatser för att främja fysisk aktivitet och motverka stillasittande hos seniorer 65+ inklusive utrikesfödda 60+	Strategi 1 – Förstärka invånarens egna resurser och bidra till ett samhälle som stödjer hälsosamma val i vardagen
Arbeta målinriktat med att skapa trygg och säker vård och omsorg	Arbeta för en trygg och säker vård och omsorg	Strategi 2 – Öka tryggheten genom jämlik säker och personcentrerad vård

¹² Verksamhetsplan 2025, Nämnden för folkhälsa och sjukvård, FS 2024-10-08, §127.

I intervjuer beskrivs vidare att det finns en operativ ledningsgrupp relaterat till budget och verksamhetsplan inklusive planen för framtidens hälso- och sjukvård som arbetar för att säkerställa att olika aktiviteter och uppdrag utifrån strategierna genomförs. Den operativa ledningsgruppen arbetar på uppdrag av hälso- och sjukvårdens ledningsgrupp och består av en medarbetare från varje verksamhetsområde. Gruppen tillsattes under år 2024 med syfte att följa upp de långsiktiga planerna inklusive uppdrag och mätetal i budget och verksamhetsplan. Arbetet med den långsiktiga planen är integrerat i budgetarbetet och arbetet med de olika uppdragen sker sedan i gruppen enskilt eller i samverkan med andra verksamheter, där ansvaret ligger på verksamheten som har fått uppdraget tilldelat.

3.5.3 Hållbarhetsprogrammet

I intervjuer framhålls att hållbarhetsprogrammet hanteras genom att uppdrag och mätetal integreras i regionens övergripande budget tillsammans med uppdrag och mätetal, som fördelas ut till ansvariga i verksamheten i verksamhetssystemet Stratsys. Med utgångspunkt i de regionövergripande uppdragen utarbetar verksamheterna egna aktiviteter och mätetal som konkretiserar uppdrag. Dessa kan formeras på verksamhetsområdesnivå eller på verksamhetsnivå och tilldelas därefter ansvariga i Stratsys. Det finns även märkta symboler för de mål som är kopplade till hållbarhetsprogrammet.

Hållbarhetsprogrammet har en tillhörande genomförandeplan där det framgår hur hållbarhetsprogrammets framgångsfaktorer kopplas till budgetdokumentets perspektiv, strategiska mål och framgångsfaktorer. Genomförandeplanen syftar till att tydliggöra vilka verksamheter som ansvarar för att uppdrag/delmål och prioriterade åtgärder nås och genomförs. Dessa ska sedan integreras i berörda verksamheters verksamhetsplaner. Planen tydliggör även vilken verksamhet som ansvarar för att rapportera/analysera mätetal i Stratsys. Bland annat framgår följande:

Strategiskt mål och framgångsfaktor regionfullmäktige	Uppdrag i genomförandeplan	Koppling till Hållbarhetsprogrammet
Bästa möjliga kvalitet Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer	Minska vår klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp med 25 procent år 2025 jämfört med 2019	Vi är klimatsmarta
God och hållbar hushållning Kostnadseffektiv verksamhet	Utveckla en mer hållbar kapitalförvaltning jämfört med jämförbara index	Vi använder våra resurser klokt
Bästa möjliga kvalitet Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer	Minska miljöpåverkan från läkemedel med bibehållen patientnytta	Vi bidrar till en sund livsmiljö

För att säkerställa att arbetet förankras och genomförs i verksamheterna uppges i intervjuer att det finns miljösamordnare i organisationen som stödjer verksamheterna i arbetet. I praktiken beskrivs samordnare hjälpa verksamheterna med att byta ned uppdrag till aktiviteter som framgår av genomförandeplanen. Samordnarna ingår även i ett miljøråd som träffas en gång i månaden för att jobba centralt med miljöfrågor som är regionövergripande. Då miljöarbetet sker inom hela länet finns även samverkansytor i länet för miljö och social hållbarhet. Det sker även samverkan med nationella nätverk med koppling till Sveriges kommuner och regioner (SKR) inom olika sakområden kopplat till hållbarhet, där samverkan sker med andra regioner. För programmet finns även en styrgrupp och beredningsgrupp som hjälper till med riktningen för arbetet framåt. Styrgruppen träffas fyra gånger per år.

3.5.4 Bedömning

Vår bedömning är att regionstyrelsen **i allt väsentligt** har tillsett att det finns en tydlig styrning avseende hur styrdokumentet görs kända och hur de ska beaktas av styrelsen och nämnderna vid beslutsfattande och annan styrning.

De övergripande styrdokumentet är integrerade i regionens ordinarie styr- och ledningsprocesser, vilket enligt vår bedömning skapar förutsättningar för att dokumentens målsättningar och inriktningar görs kända och beaktas i regionens styrning och beslutsfattande. Styrdokument såsom den regionala utvecklingsstrategin, planen för framtidens hälso- och sjukvård samt hållbarhetsprogrammet är därigenom integrerade i regionens ordinarie styrmodell genom att olika mål och strategier i dokumentet systematiskt bryts ned i nämndernas och verksamheternas verksamhetsplaner. På så vis omsätts styrdokumentets innehåll till mätetal, uppdrag och aktiviteter som utgör underlag för planering, uppföljning och beslut på olika nivåer i organisationen. Vi anser dock att styrningen skulle kunna stärkas genom att alltid ange mål och uppdrags koppling till styrdokument när det är relevant.

Vidare konstaterar vi att det finns etablerade strukturer som stödjer förankring och implementering av olika strategiska inriktningar. Inom regional utveckling sker detta genom särskilda sektioner med ansvar för samordning och genomförande. Inom hälso- och sjukvården finns en operativ ledningsgrupp som verkar för att de strategiska inriktningarna beaktas i verksamhetsnära beslut och för hållbarhetsprogrammet finns miljösamordnare och styrgrupper med uppdrag att samordna arbetet och följa upp genomförandet. Dessa strukturer och arbetssätt bidrar enligt vår bedömning till att styrdokumentet görs kända i organisationen och utgör ett underlag beslutsfattande och övrig styrning.

3.6 UPPFÖLJNING

I våra intervjuer framförs att uppföljning av fullmäktiges styrande dokument i huvudsak sker genom ordinarie uppföljning av verksamhet, mot bakgrund av att dokumentens strategier, mål och prioriterade områden ska vara integrerade i budgetdokumentet och verksamhetsplaner. Ordinarie uppföljning sker bland annat genom månadsrapporter, där styrelsen och nämnderna ska följa upp förvaltningens verksamhet och ekonomi, men även i samband med delårsrapport och verksamhetsberättelse/årsredovisning. Regionstyrelsen ska även genom sin uppsiktsplikt följa övriga nämnders verksamhet och ekonomi. Efter augusti och årsbokslut ska regionstyrelsen

till regionfullmäktige återsammanfatta en sammanfattning av hur verksamheten utvecklas mot de mål som anges i budgeten.

3.6.1 Regional utvecklingsstrategi

I *Regional utvecklingsstrategi 2020–2035* framgår inga särskilda mätvärden för uppföljning eller hur strategin ska följas upp. Som tidigare nämnts förekommer dock mål, framgångsfaktorer och uppdrag relaterat till strategin som följs upp i ordinarie verksamhetsuppföljning. I intervjuer beskrivs att uppföljning på verksamhetsnivå sker av sektionsansvariga och att uppföljningen rapporteras till ledningsgruppen inom regional utveckling.

När det gäller uppföljning av den regionala utvecklingsstrategin framförs också i intervjuer att det saknats ett välfungerande uppföljningssystem av strategin. Det lyfts exempelvis att det har funnits en utmaning gällande hur effekten av vissa mål ska mätas. Detta beskrivs bland annat berott på att strategin är länsövergripande och att flera aktörer är involverade i genomförandet.

3.6.2 Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020–2030

I *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* anges att planen kommer att utvärderas och revideras inför varje mandatperiod. I den årliga uppdaterade budget och verksamhetsplanen ska aktuella aktiviteter och mätetal preciseras och följas upp i delårsrapporter och årsredovisningar. Uppföljning av *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* återsammanförs även årligen till regionstyrelsen. Av protokollsgenomgång framgår att styrelsen år 2025 fick återsammanföring vid sammanträdet i augusti¹³. Av protokollet framgår att styrelsen fick information om följande:

- Ramverket för Nära vård inom Sveriges Kommuner och Regioner
- Gemensam plan – region och kommuner 2025–2027 som länsgemensamt dokument
- Tillgång till gemensamma resultat som stöd till lärande och uppföljning
- Exempel på pågående arbeten utifrån gemensamma satsningar och strategiska mål
- Uppföljning av resultat.

När det gäller uppföljning anges det i planen att en hemsida för att följa upp utvecklingen och mätetal i planen skulle tas fram. I intervjuer framkommer dock att detta inte har genomförts. I stället används en så kallad "dashboard" som finns i uppföljningssystemet Diver. Utöver "dashboarden" i Diver finns även en "dashboard" i Microsoft Power BI tillsammans med kommunerna inom ramen för arbetet med förstärkt lokal samverkan. I övrigt används Strasys för att följa upp uppdrag, aktiviteter och mätetal utifrån budget och verksamhetsplan, där den långsiktiga planen är en integrerad del.

I intervjuer beskrivs att uppföljning på verksamhetsnivå sker månatligen i en operativ ledningsgrupp där samtliga uppdrag följs upp. Inför uppföljningen sammanställs utfall av mätetal av chefscontroller som redovisas tillsammans med uppföljning av aktiviteter.

3.6.3 Hållbarhetsprogram

I hållbarhetsprogrammet anges att uppföljning dels görs via delårsrapporter, dels via en hållbarhetsredovisning som integreras i årsredovisningen. Uppföljning uppges också göras genom

¹³ Enligt årshjul: Pågående arbete utifrån *Tillsammans möter vi framtiden behov av hälso- och sjukvård*, RS 2025-08-12, §161.

ett årligt klimatbokslut i relation till Parisavtalets 1,5-gradersmål ingår. En uppföljning av hållbarhetsprogrammet rapporteras även årligen till regionstyrelsen, i enlighet med ett årshjul. Av vår protokollsgenomgång framgår att regionstyrelsen fick ta del av återrapportering vid sammanträde i augusti 2025¹⁴. Av protokollet går det att utläsa att styrelsen fick information om följande:

- Resultatet från Öppna jämförelser miljöarbete 2025
- Exempel på pågående arbete med att minska användningen av engångsmaterial
- Resultat från Hälso- och sjukvårdsbarometern 2024
- Exempel på pågående arbeten inom området samhällsutveckling
- Åtgärder som krävs för att nå uppdrag inom hållbar utveckling
- Hållbarhetsdagen 2025 i Region Jönköping län

När det gäller hållbarhetsdagen framgår det av underlaget att dagen syftat till att titta tillbaka på regionens gemensamma resa gällande Hållbarhetsprogrammet 2021–2025, där bland annat exempel på insatser som gjort skillnad skulle lyftas. Hållbarhetsdagen riktade sig till förtroendevalda, chefer och övriga medarbete med intresse för hållbarhetsfrågor.

I intervjuer beskrivs att mätetal som framgår av budget och verksamhetsplaner följs upp i Stratsys. Uppföljning av hållbarhetsprogrammet uppges vara en utmaning när det gäller att mäta de delar som är kopplade till social hållbarhet. Även att ta fram relevanta mätetal för de miljömässiga målen beskrivs vara en utmaning.

3.6.4 Revidering av styrdokument

Som tidigare nämnts har det under verksamhetsår 2024–2025 pågått ett arbete för att revidera några av fullmäktiges styrande dokument. Av tjänsteskrivelsen inför revideringen¹⁵ framgår att det vid regionstyrelsen budgetinternat i mars år 2024 genomfördes ett förberedande arbete kring de styrande dokumenten som var aktuella för revidering. Vid arbetet framkom att dokumenten bör hänga samman vad avser layout och utformning, men även vissa delar i innehållet. Även ett förtydligande kring vilka frågor som hanteras i de olika dokumenten lyftes för att undvika att de överlappar varandra.

Intervjuade beskriver att den största förändringen i samband med revideringen är att dokumentens struktur är mer lik regionens budgetdokument, att samma begrepp används i dokumenten samt att uppdragen är mer övergripande. Det framkommer även att detaljerade beskrivningar av hur olika insatser ska genomföras har tagits bort för att stärka dokumentens långsiktighet och strategiska karaktär.

Inför revideringen av *Tillsammans mötes vi framtidens hälso- och sjukvård* togs en uppföljning¹⁶ av pågående gemensamma satsningar, arbetet med mätning och uppföljningar samt resultat fram. För resterande styrdokument har inga särskilda dokumenterade utvärderingar genomförts. I intervjuer framförs dock att ett statistiskpaket om läget i länet utifrån olika områden togs fram inför revideringen av den regionala utvecklingsstrategin, vilket utgjorde en viktig utgångspunkt och vägledning för revideringen. När det gäller planen för framtidens hälso- och sjukvård

¹⁴ Enligt årshjul: Uppföljning av hållbarhetsprogrammet, RS 2025-08-12, §160.

¹⁵ Tjänsteskrivelse 2024-05-13, RJL 2024/1800.

¹⁶ Arbetssätt och gemensamma satsningar 2025 inom Folkhälsa och sjukvård, ej daterad.

framkommer även att det ännu inte har beslutats om en samlad utvärdering ska genomföras när programperioden avslutas. Det finns inget beslut om uppföljning och utvärdering vid programperiodens avslut, men däremot framgår av planen att den ska utvärderas och revideras mandatperiodvis.

3.6.5 Bedömning

Vår bedömning är att regionstyrelsen **endast delvis** har säkerställt att det sker en uppföljning av hur styrdokumentet faktiskt beaktas av styrelsen och nämnderna, samt att det vid behov sker beredning av revidering till dokumentet.

Regionstyrelsen har enligt sitt reglemente ett ansvar för att utarbeta strategier samt följa upp och utvärdera utfallet av dessa. Vi konstaterar att uppföljning av fullmäktiges styrande dokument sker inom ramen för regionens ordinarie uppföljningsprocesser. Därutöver följer regionstyrelsen, inom ramen för sin uppsiktsplikt, nämndernas verksamhet och ekonomi samt återrapporterar till regionfullmäktige hur verksamheten utvecklas i förhållande till budgetens mål. Därigenom finns en struktur för att följa hur styrdokumentets inriktningar beaktas i verksamhet och ekonomi av styrelse och nämnder.

Samtidigt konstaterar vi att uppföljningen av de enskilda styrdokumentet som har ingått i granskningen i varierande grad är tydligt formaliserad. I *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* och *Hållbarhetsprogrammet* framgår former för uppföljning av dokumentets innehåll, medan motsvarande beskrivningar saknas i *Regional utvecklingsstrategi 2020–2035*. Uppföljning sker i huvudsak på verksamhetsnivå, men av granskningen framgår i att styrelsen i begränsad utsträckning följer upp strategin som helhet. För den regionala utvecklingsstrategin har det även funnits utmaningar i att följa upp strategins effekter, bland annat till följd av dess länsövergripande karaktär och att flera aktörer är involverade i genomförandet. När det gäller planen *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* konstateras att vissa av de uppföljningsformer som anges i planen, såsom en särskild hemsida för uppföljning, inte har genomförts och att uppföljningen i stället sker genom andra systemlösningar. För hållbarhetsprogrammet finns etablerade former för uppföljning, samtidigt som det framkommer att uppföljningen av vissa delar, särskilt inom social hållbarhet, är förenad med utmaningar kopplade till mätbarhet.

När det gäller revidering av styrdokument konstaterar vi att regionstyrelsen under 2024–2025 har initierat och berett revideringar av flera av fullmäktiges styrande dokument. Arbetet har omfattat genomgångar av struktur, begrepp och överlappningar, vilket visar att regionstyrelsen aktivt arbetar med att harmonisera styrdokumentet. Samtidigt framkommer att revideringarna inte har föregåtts av sammanställda uppföljningar av resultatet för målsättningar och strategier för samtliga styrdokument, vilket enligt vår bedömning innebär att revideringarna inte fullt ut baseras på en systematisk analys av mål och strategiers genomslag i praktiken. Det saknas även i vissa fall politiska beslut om hur och när mer samlade utvärderingar av styrdokument ska genomföras vid avslutade programperioder.

4 SAMLAD BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Syftet med granskningen har varit att bedöma om regionstyrelsen utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling.

Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att regionstyrelsen i allt väsentligt utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling.

Se inledning samt respektive rapportkapitel för en mer detaljerad beskrivning.

Utifrån resultatet av vår granskning rekommenderar vi regionstyrelsen att:

- I beredningen av styrande dokument tydliggöra formerna för uppföljning, inklusive hur uppföljningen ska återspeglas till regionstyrelsen.
- Tydliggöra mål och uppdrags koppling till fullmäktiges övergripande styrdokument när det är relevant.
- Säkerställa att uppföljning av styrdokument dokumenteras och sammanställs i ett samlat underlag som kan utgöra stöd för beslut om förändringar.
- Tillse att relevanta indikatorer och andra uppföljningsformer för styrdokument med komplexa eller svårsmårbare mål, såsom regional utveckling och social hållbarhet, tas fram.

Datum som ovan

Azets Revision & Rådgivning AB

Jörn Wahlroth

Certifierad kommunal revisor

Veronica Hedlund Lundgren

Certifierad kommunal revisor och kvalitetssäkrare

Olivia Gonzalez

Verksamhetsrevisor

Sofia Gunnarsson

Verksamhetsrevisor

Regionrevisionen

Regionfullmäktige

För kännedom till:
Regionstyrelsen**Granskning av regionstyrelsens styrning och ledning med utgångspunkt i strategier och andra övergripande styrande dokument**

Regionens revisorer har gett Azets Revision & Rådgivning i uppdrag att granska regionstyrelsens styrning och ledning. Granskningen utgår från regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra övergripande styrande dokument. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025.

Regionfullmäktige har beslutat om flera styrande dokument. Dessa anger regionens långsiktiga inriktning. Dokumenten ska få genomslag i styrning, budget och uppföljning. Revisorerna har därför bedömt att det finns behov av att granska hur regionstyrelsen säkerställer detta.

Granskningens syfte är att bedöma om regionstyrelsen utövar en ändamålsenlig styrning utifrån regionfullmäktiges beslutade strategier, planer och andra övergripande styrande dokument med koppling till planering och ekonomisk utveckling.

Revisorernas bedömning och rekommendationer

Revisionens samlade bedömning är att regionstyrelsen i allt väsentligt utövar en ändamålsenlig styrning.

Granskningen visar att styrdokumentet i huvudsak integreras i budget- och planeringsprocessen. Strategier och mål får genomslag i budget med verksamhetsplan. De bryts vidare ned i verksamheternas styrning. Samtidigt finns förbättringsområden. Dessa gäller främst uppföljning av styrdokumentet som helhet.

Revisorerna rekommenderar Region Jönköpings län att:

1. tydliggöra formerna för uppföljning av styrande dokument
2. säkerställa kopplingen mellan budgetens mål och regionfullmäktiges styrdokument
3. dokumentera och sammanställa uppföljningar som underlag för revideringar
4. ta fram relevanta indikatorer för styrdokument med komplexa och svårsmårbare mål

Svar

Regionrevisionen föreslår att regionfullmäktige ger regionstyrelsen i uppdrag att senast 15 augusti svara på vilka åtgärder, med tillhörande tidplan, som kommer att vidtas till följd av granskningens resultat samt revisorernas rekommendationer.

Jonathan Freyschuss
Ordförande

Johan Stark
Vice ordförande

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: JONATHAN FREYSCHUSS

Date: 2026-02-19 16:49:30

BankID refno: 019c7697-7ded-7ed4-b314-7c7234359c98



Ordförande: Jonathan Freyschuss

Signed by: JOHAN ENAR SÖREN STARK

Date: 2026-02-24 07:19:51

BankID refno: 019c8e4d-9a0a-7c58-8c8e-5f6df6f2112e



Vice ordförande: Johan Starck



Länsstyrelsen
Jönköpings län

Beslut

Datum
2026-06-16

Diarienummer
4948-2026

Region Jönköpings län
regionen@rjl.se

Ny ersättare för ledamot i regionfullmäktige

Beslut

Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutar att utse ny ersättare för ledamot i regionfullmäktige från och med den 16 juni 2026 till och med den 14 oktober 2026.

Region: Jönköpings län

Parti: Liberalerna

Avgången ersättare: Stefan Björk

Ny ersättare: Anna-Karin Maria Carstensen

Beskrivning av ärendet

Regionfullmäktige i Jönköpings län har kommit in med en begäran om ny sammanräkning. Detta med anledning av att Stefan Björk har av sagt sig uppdraget.

Motivering till beslutet

Om en ledamot i regionfullmäktige avgår under valperioden, ska länsstyrelsen efter anmälan utse en ny ledamot. Länsstyrelsen ska vid behov även utse ersättare i regionfullmäktige.

Bestämmelser som beslutet grundas på

14 kap. 13–23 §§ vallagen (2005:837).

Information

Bevis (protokollsutdrag) utfärdas för de som berörs av beslutet.

Begäran om entledigande hos fullmäktige

Om du av någon anledning inte vill vara ledamot eller ersättare för ledamot i fullmäktige ska du vända dig till fullmäktige i den kommun eller region som du blivit utsedd i och begära att du önskar avgå.

När fullmäktige beslutat om ditt entledigande kommer länsstyrelsen att utse en ny ledamot eller ersättare.

Om du däremot anser att länsstyrelsens beslut är felaktigt på något sätt, t.ex. att beslutat om att fastställa valresultatet inte har följts när en ny ledamot eller ersättare har utsetts, kan du överklaga beslutet hos Valprövningsnämnden.

Du kan överklaga beslutet

Se nedan information om hur du överklagar.

Beslutande

Beslutet har fattats av förvaltningshandläggare Petter Agurén.

Kopia till

Liberalerna

Anna-Karin Maria Carstensen

Du kan överklaga beslutet hos Valprövningsnämnden

Om du inte är nöjd med Länsstyrelsens beslut, kan du skriftligen överklaga beslutet hos Valprövningsnämnden.

Hur överklagar jag beslutet?

Lämna eller skicka din skriftliga överklagan till Länsstyrelsen i Jönköpings län antingen via e-post; jonkoping@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen i Jönköpings län, 551 86 Jönköping.

Tiden för överklagande

Ditt överklagande måste ha kommit in till Länsstyrelsen **inom tio dagar** från dagen för beslutet. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ditt överklagande kan du be att få ytterligare tid till att utveckla dina synpunkter och skälen till att du överklagar. Sedan är det Valprövningsnämnden som beslutar om tiden kan förlängas.

Ditt överklagande ska innehålla

- Vilket beslut som du överklagar, beslutets datum och diarienummer.
- Hur du vill att beslutet ska ändras.
- Varför du anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om du har handlingar som du anser stödjer din överklagan så bör du bifoga kopior på dessa. Kontakta Länsstyrelsen i förväg om du behöver bifoga filer som är större än 15 MB via e-post.

Ombud

Om du anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt dig ska ombudet underteckna skrivelsen samt uppge sitt eget namn, adress och telefonnummer. Ombudet bör också bifoga en fullmakt.

Behöver du veta mer?

Har du ytterligare frågor kan du kontakta Länsstyrelsen via e-post, jonkoping@lansstyrelsen.se, eller via växeltelefonnummer 010-223 60 00. Ange diarienummer 4948-2026.

Aktuella ledamöter och ersättare

De som berörs av beslutet har markerats med en asterisk (*) i följande sammanställning.

Kommun/region: Jönköping

Parti: Liberalerna (tidigare Folkpartiet)

Invalsdatum: 2026-06-16

Ledamot

Hultin, Mari

Ersättare

1. Hedlund, Ann-Marie

2. Svensson, Sune Martin

3. Carstensen, Anna-Karin Maria *

§ 102**Avsägelse av uppdrag**

Diarienummer: RJL 2026/1795

Beslut

Regionfullmäktige

- Beviljar Stefan Björk (L) avsägelse från uppdraget som ersättare i regionfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag daterat 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-04-28

Beslutet skickas tillBerörda



Region Jönköpings län
nathalie.bijelic.eriksson@rjl.se

Ny ledamot och ersättare för ledamot i regionfullmäktige

Beslut

Länssstyrelsen i Jönköpings län beslutar att utse ny ledamot och ersättare för ledamot i regionfullmäktige från och med den 15 juni 2026 till och med den 14 oktober 2026.

Region: Jönköpings län

Parti: Sverigedemokraterna

Ny ledamot: Björn Forsell

Avgången ledamot: Ulf Svensson

Ny ersättare: Gill Puisto

Beskrivning av ärendet

Regionfullmäktige i Jönköpings län har kommit in med en begäran om ny sammanräkning. Detta med anledning av att Ulf Svensson har av sagt sig uppdraget.

Motivering till beslutet

Om en ledamot i regionfullmäktige avgår under valperioden, ska länssstyrelsen efter anmälan utse en ny ledamot. Länssstyrelsen ska vid behov även utse ersättare i regionfullmäktige.

Bestämmelser som beslutet grundas på

14 kap. 13–23 §§ vallagen (2005:837).

Information

Bevis (protokollsutdrag) utfärdas för de som berörs av beslutet.

Begäran om entledigande hos fullmäktige

Om du av någon anledning inte vill vara ledamot eller ersättare för ledamot i fullmäktige ska du vända dig till fullmäktige i den kommun eller region som du blivit utsedd i och begära att du önskar avgå.

När fullmäktige beslutat om ditt entledigande kommer länsstyrelsen att utse en ny ledamot eller ersättare.

Om du däremot anser att länsstyrelsens beslut är felaktigt på något sätt, t.ex. att beslutat om att fastställa valresultatet inte har följts när en ny ledamot eller ersättare har utsetts, kan du överklaga beslutet hos Valprövningsnämnden.

Du kan överklaga beslutet

Se nedan information om hur du överklagar.

Beslutande

Beslutet har fattats av länsjurist Matilda Hedvall.

Kopia till

Sverigedemokraterna
Björn Forsell
Gill Puisto

Du kan överklaga beslutet hos Valprövningsnämnden

Om du inte är nöjd med Länsstyrelsens beslut, kan du skriftligen överklaga beslutet hos Valprövningsnämnden.

Hur överklagar jag beslutet?

Lämna eller skicka din skriftliga överklagan till Länsstyrelsen i Jönköpings län antingen via e-post; jonkoping@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen i Jönköpings län, 551 86 Jönköping.

Tiden för överklagande

Ditt överklagande måste ha kommit in till Länsstyrelsen **inom tio dagar** från dagen för beslutet. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ditt överklagande kan du be att få ytterligare tid till att utveckla dina synpunkter och skälen till att du överklagar. Sedan är det Valprövningsnämnden som beslutar om tiden kan förlängas.

Ditt överklagande ska innehålla

- Vilket beslut som du överklagar, beslutets datum och diarienummer.
- Hur du vill att beslutet ska ändras.
- Varför du anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om du har handlingar som du anser stödjer din överklagan så bör du bifoga kopior på dessa. Kontakta Länsstyrelsen i förväg om du behöver bifoga filer som är större än 15 MB via e-post.

Ombud

Om du anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt dig ska ombudet underteckna skrivelsen samt uppge sitt eget namn, adress och telefonnummer. Ombudet bör också bifoga en fullmakt.

Behöver du veta mer?

Har du ytterligare frågor kan du kontakta Länsstyrelsen via e-post, jonkoping@lansstyrelsen.se, eller via växeltelefonnummer 010-223 60 00. Ange diarienummer 4949-2026.

Aktuella ledamöter och ersättare

De som berörs av beslutet har markerats med en asterisk (*) i följande sammanställning.

Kommun/region: Jönköping

Valkrets: Andra valkretsen

Parti: Sverigedemokraterna

Invalsdatum: 2026-06-15

Ledamot

Karlsson Nyborg, Håkan

Forsell, Björn *

Högberg, Maria

Werner, Elisabeth

Andreasen Fälth, Jonna

Ersättare

1. Wennblad, Anders

2. Wallgren, Gabriel

3. Pålsson, Donald

4. Forsell, Hanna

5. Östergren Puisto, Gill *

§ 106**Avsägelse av uppdrag**

Diarienummer: RJL 2026/2294

Beslut

Regionfullmäktige

- Beviljar Ulf Svensson (SD) avsägelse från uppdraget som ledamot i regionfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Valberedningens förslag 2026-06-04
- Avsägelse daterad 2026-06-04

Beslutet skickas tillBerörda

§ 37**Redovisning av partistöd 2025**

Diarienummer: RJL 2026/599

Beslut

Regionfullmäktiges presidium

- Godkänner redovisningen av partistöd för 2025 och lägger informationen till handlingarna.

Sammanfattning

Region Jönköpings län ska enligt lag kontrollera att partistödet som utbetalats använts för att stärka den regionala demokratin. Syftet med lagen är att visa hur partiernas stöd används mer transparent. Detta ska ske i form av en årlig redovisning tillsammans med en granskningsrapport och intyg. Granskningen görs av den redovisande organisationens utsedda granskare, exempelvis revisor eller utsedd representant av partiet.

Beslutsunderlag

- Skrivelse 2026-03-09
- Redovisning av partistöd 2025 – samtliga politiska partier inom Region Jönköpings län

Beslutet skickas till

Regionfullmäktige

Till samtliga politiska partier inom Region
Jönköpings län

Redovisning av partistöd 2025

Sammanfattning

Region Jönköpings län ska enligt lag kontrollera att partistödet som utbetalats använts för att stärka den regionala demokratin. Syftet med lagen är att visa hur partiernas stöd används mer transparent. Detta ska ske i form av en årlig redovisning tillsammans med en granskningsrapport och intyg. Granskningen görs av den redovisande organisationens utsedda granskare, exempelvis revisor eller utsedd representant av partiet.

Grunden för ett partistöd finns i 4 kap. § 29-32 i kommunallagen som säger att partistöd får ges för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin. Kommentar från Cirkulär 14:12 från Sveriges Kommuner och Landsting (SKL): ”Lagstiftningen är utformad så att det ålägger en kommun som avser att lämna partistöd att ställa krav på redovisning av stödets användning. Om några krav på redovisning inte ställs, eller om kraven utformas på ett sätt som strider mot bestämmelserna i kommunallagen innebär det att partistödet inte är kompetensenligt. Fullmäktige får – under vissa förutsättningar – besluta att stöd inte ska betalas ut. Det följer av 4 kap. § 31 i kommunallagen.”

Skriftlig redovisning med underskriven granskningsrapport och intyg ska lämnas in

Respektive parti årligen ska lämna in en skriftlig redovisning som visar att partistödet föregående år har använts för det ändamål som anges i 4 kap. §§ 29-32 i kommunallagen, dvs. att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin. Redovisningen ska vara inkommen till diariet@rjl.se senast den 30 juni 2025. Mottagaren (respektive parti) utser själv en särskild granskare som granskar om redovisningen ger en rättvis bild av hur partiet har använt partistödet. Redovisningen ska således granskas av en person som partiet lokalt själv utser. Redovisningen undertecknas av firmatecknare samt av partiets granskare.

Närmare om innehållet i redovisningen

Syftet med redovisningen är att säkerställa öppenhet; att ge både allmänhet och media möjlighet att ifrågasätta både partiernas användning av partistödet och deras redovisning. Den närmare utformningen av redovisningen är inte lagreglerad. I propositionen finns följande vägledande uttalande:

”Det väsentliga är att redovisningen är utformad på ett sådant sätt att den ger en rättvisande bild av hur mottagaren har använt partistödet. Det innebär bl.a. att redovisningen bör omfatta allt det partistöd som har använts, både det som har mottagits för det senaste året och det som eventuellt sparats från tidigare år. Däremot kan naturligtvis inte partierna tvingas att redovisa användningen av partistöd som har mottagits för tid före det att de föreslagna redovisningsbestämmelserna ska tillämpas.”

Kap 4 – §§ 29 - 32 Fullmäktige ska besluta att en mottagare av partistöd årligen ska lämna en skriftlig redovisning som visar att partistödet har använts för det ändamål som anges. Redovisningen ska avse perioden 1 januari–31 december och ges in till fullmäktige senast sex månader efter redovisningsperiodens utgång. En av mottagaren utsedd särskild granskare ska granska om redovisningen ger en rättvisande bild av hur mottagaren har använt partistödet. Granskarens rapport över granskningen ska bifogas redovisningen. Fullmäktige får besluta att stöd inte ska betalas till parti som inte lämnar redovisning och granskningsrapport. Lagen säger inte att partierna ska redovisa kostnader för övriga intäkter än partistödet. Ni ska inte behöva redovisa hur ni använder exempelvis medlemsavgifter.

Redovisningen behöver alltså innehålla mer än ett uttalande att stödet har använts för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin. Av redovisningen bör bland annat framgå i vilken mån överföringar har gjorts till delar av partiorganisationen samt vilka motprestationer som i så fall har erhållits.

I framtaget förslag finns det följande att förhålla sig till när man redovisar partistödet:

- Löner och ersättningar till anställd personal
- Lokalkostnader
- Marknadsföring, trycksaker, digital media, utställningsmaterial
- Deltagande i utbildningar, konferenser m.m. (totalt för varje kostnadstyp)
- Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin (ange vilka motprestationer som erhållits)
- Delar av partistödet som överförts till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits
- Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående.
- Eventuella medel som flyttas till kommande år (fonderingar etc)

REGIONLEDNINGSKONTORET

Siw Kullberg
Kanslidirektör

Till samtliga politiska partier inom Region
Jönköpings län

Redovisning av erhållet lokalt partistöd med granskningsrapport och intyg

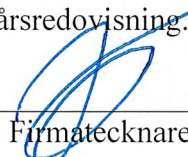
Inlämnas till regionledningskontoret kansli senast den 30 juni

Parti Socialdemokraterna	Organisationsnummer 867200-1782
Adress Residensgatan 1	Postnummer och ort 55316
Telefon 036-165140	Organisationsnummer
Redovisning avser år 2025	Mottaget partistöd 3 040 000 kronor

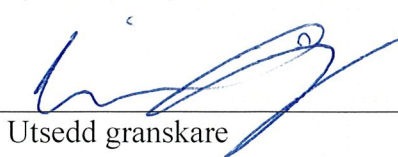
Nedan redovisas de verksamheter som partistödet använts till:

Löner och ersättningar till anställd personal	Summa 2 114 502
Lokalkostnader	Summa 488 840
Marknadsföring, trycksaker, digital media, utställningsmaterial	Summa 311 158
Deltagande i utbildningar, konferenser m.m. (totalt för varje kostnadstyp)	Summa 125 500
Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin, ange vilka motprestationer som erhållits	Summa
Delar av partistödet som överförs till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits	Summa
Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående, specificeras	Summa

Jag godkänner att ovanstående uppgifter är riktiga enligt organisationens
årsredovisning.

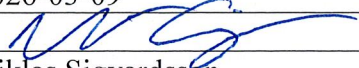

Firmatecknare

Johan Söderman
Namnförtydligande firmatecknare


Utsedd granskare

Niklas Sigvardsson
Namnförtydligande granskare

Granskningsrapport och intyg*

Granskningsrapport	
Datum	2026-03-09
Granskning genomförd av	
Namnförtydligande	Niklas Sigvardsson

Granskning om redovisning ger en rättvisande bild av hur partistödet har använts görs av en av partiet utsedd granskare.

Kontaktuppgifter

Kontaktuppgifter	
Firmatecknare	Utsedd granskare
Namn Johan Söderman	Namn Niklas Sigvardsson
Adress Sandvägen 34	Adress Aspågatan 21
Postnummer och ort 51441 Limmared	Postnummer och ort 564 33 BANKERYD
E-postadress johan.soderman@socialdemokraterna.se	E-postadress niklas.sigvardsson@riksdagen.se

2026 -06- 02

RJC 2026/599

Redovisning av erhållet lokalt partistöd med granskningsrapport och intyg

Inlämnas till regionledningskontoret kansli senast den 30 juni

Parti Vänsterpartiet Jönköpings län	Organisationsnummer 828000-4089
Adress Svavelsticksgård 17	Postnummer och ort 553 15 Jönköping
Telefon 0704912877	
Redovisning avser år 2025	Mottaget partistöd 573 180,00 kr

Nedan redovisas de verksamheter som partistödet använts till:

Löner och ersättningar till anställd personal	Summa
Löner, sociala avgifter, pensionskostnader, löneskatt	786 070,20
Lokalkostnader	Summa
Hyra, städning	131 118,34
Marknadsföring, trycksaker, digital media, utställningsmaterial	Summa
Annonsering, inköp trycksaker	7 266,83
Deltagande i utbildningar, konferenser m.m. (totalt för varje kostnadstyp)	Summa
Studiearrangemang, anordnande respektive deltagande på konferenser, Vänsterdagar o dylikt	101 172,32
Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin, ange vilka motprestationer som erhållits	Summa
-	0
Delar av partistödet som överförts till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits	Summa
Ung Vänster Jönköpings län, för skolinformationsarbete m.m.	68 812,91
ungdomsinriktad verksamhet	
Distriktsavgift. Avgift till riksorganisationen för administrativ service, data service m.m.	39 000,00
Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående, specificeras	Summa
Reseersättningar, försäkringar, bredband, mobiltelefon, prenumerationer, inköp datorer, kopianter, dataprogram	265 495,11

Jag godkänner att ovanstående uppgifter är riktiga enligt organisationens årsredovisning.



Firmatecknare

Kristoffer Wolke



Utsedd granskare

Johan Ragnarsson

Namnförtydligande firmatecknare

Namnförtydligande granskare

Granskningsrapport och intyg*

Granskningsrapport Vänsterpartiet Jönköpings län	
Datum	2026-05-05
Granskning genomförd av	
Namnförtydligande	

Granskning om redovisning ger en rättvisande bild av hur partistödet har använts görs av en av partiet utsedd granskare.

Kontaktuppgifter

Firmatecknare	Utsedd granskare
Namn Kristoffer Wolke	Namn Johan Ragnarsson
Adress c/o V, Svavelsticksgränd 17	Adress Vetlandavägen 26
Postnummer och ort 553 15 Jönköping	Postnummer och ort 575 38 Eksjö
E-postadress Kristoffer.wolke@vansterpartiet.se	E-postadress Johan.ragnarsson@eksjo.se

Till samtliga politiska partier inom Region
Jönköpings län

Redovisning av erhållet lokalt partistöd med granskningsrapport och intyg

Inlämnas till regionledningskontoret kansli senast den 30 juni

Parti Moderaterna Jönköpings län	Organisationsnummer 826000-6930
Adress Huskvarnavägen 62	Postnummer och ort 55454 Jönköping
Telefon 036342550	Organisationsnummer
Redovisning avser år 2025	Mottaget partistöd 1 943 640 kr

Nedan redovisas de verksamheter som partistödet använts till:

Löner och ersättningar till anställd personal	Summa 455 747 kr
Lokalkostnader	Summa 404 887 kr
Marknadsföring, trycksaker, digital media, utställningsmaterial	Summa 138 577 kr
Deltagande i utbildningar, konferenser m.m. (totalt för varje kostnadstyp)	Summa 423 724 kr
Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin, ange vilka motprestationer som erhållits Riksorganisationen anställer partiombudsmän som finns lokalt placerade i varje län i syfte att arbeta med stöd till och utveckling de lokala föreningarna och förbunden. Beloppet avser del av kostnaden för ombudsman som debiteras länsförbundet.	Summa 141 052 kr
Delar av partistödet som överförs till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits Medlemssystem, IT-plattform, centralt arrangerade och subventionerade utbildningar, seminarier och möten. Strategi-, kampanj- och analysverktyg. Stödmaterial till föreningar. Utskick till nya medlemmar. Fritt tillhandahållet kampanjmaterial. Service med grafisk formgivning. Stöd med föreningsjuridisk kompetens/stadgefrågor	Summa 310 961 kr
Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående, specificeras Förbundsstyrelsens sammankomster, Moderata seniorers sammankomster, länsförbundsstämma (samt nomineringsstämma inför valår) samt partistämma	Summa 370 486 kr

Jag godkänner att ovanstående uppgifter är riktiga enligt organisationens årsredovisning.

Firmatecknare

Tobias Stomilovic

Namnförtydligande firmatecknare

Utsedd granskare

Mattias Svensson

Namnförtydligande granskare

Granskningsrapport och intyg*

Granskningsrapport
Datum
Granskning genomförd av
Namnförtydligande

Granskning om redovisning ger en rättvisande bild av hur partistödet har använts görs av en av partiet utsedd granskare.

Kontaktuppgifter	
Firmatecknare	Utsedd granskare
Namn Tobias Stomilovic	Namn Mattias Svensson
Adress Huskvarnavägen 62	Adress Munksjötorget 6
Postnummer och ort 554 54	Postnummer och ort 553 40 Jönköping
E-postadress Tobias.stomilovic@moderaterna.se	E-postadress mattias@redorev.se



Document history

Document summary

COMPLETED BY ALL:

09.06.2026 10:36

SENT BY OWNER:

Emma Hjelm · 08.06.2026 10:58

DOCUMENT ID:

BkfEVZNWMe

ENVELOPE ID:

SJ-44-EWGg-BkfEVZNWMe

DOCUMENT NAME:

Blankett redovisning av partistöd 2025.pdf

3 pages

SHA-512:

a3fef75b0105ba6a28acd8687fe8dc12636ba4580500ac
0b717c6f095451f225143bc925399c870564ede68f218a
540baf6dc373e537506ca4a520ee1d0997c9

Activity log

RECIPIENT	ACTION*	TIMESTAMP (CET)	METHOD	DETAILS
MATTIAS SVENSSON mattias@redorev.se	Signed Authenticated	08.06.2026 14:44 08.06.2026 14:44	eID Low	Swedish BankID (DOB: 1979/11/30) IP: 45.14.116.184
TOBIAS STOMILOVIC Tobias.Stomilovic@modera terna.se	Signed Authenticated	09.06.2026 10:36 09.06.2026 10:35	eID Low	Swedish BankID (DOB: 1989/01/05) IP: 46.235.233.114

* Action describes both the signing and authentication performed by each recipient. Authentication refers to the ID method used to access the document.

Attachments

No attachments related to this document

Verified ensures that the document has been signed according to the method stated above.

Copies of signed documents are securely stored by Verified.

To review the signature validity, please open this PDF using Adobe Reader.



GDPR
compliant



eIDAS
standard



PADES
sealed

Custom events

No custom events related to this document

Verified ensures that the document has been signed according to the method stated above.

Copies of signed documents are securely stored by Verified.

To review the signature validity, please open this PDF using Adobe Reader.



GDPR
compliant



eIDAS
standard



PAdES
sealed

Redovisning av erhållet lokalt partistöd med granskningsrapport och intyg

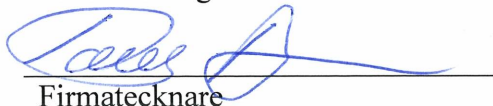
Inlämnas till regionledningskontoret kansli senast den 30 juni

Parti Centerpartiet Jönköpings län	Organisationsnummer 826000-6344
Adress Huskvarnavägen 40	Postnummer och ort 55454 Jönköping
Telefon	Organisationsnummer
Redovisning avser år 2025	Mottaget partistöd 847 270

Nedan redovisas de verksamheter som partistödet använts till:

Löner och ersättningar till anställd personal	Summa 595 279
Lokalkostnader	Summa 38 082
Marknadsföring, trycksaker, digital media, utställningsmaterial	Summa 143 838
Deltagande i utbildningar, konferenser m.m. (totalt för varje kostnadstyp)	Summa 70 071
Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin, ange vilka motprestationer som erhållits (Egen personal arbetar med detta istället för att tjänst ska köpas in)	Summa 0
Delar av partistödet som överförs till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits	Summa 0
Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående, specificeras	Summa

Jag godkänner att ovanstående uppgifter är riktiga enligt organisationens
årsredovisning.



Firmatecknare

Daniel Berner

Namnförtydligande firmatecknare



Utsedd granskare

Sven Samuelsson

Namnförtydligande granskare

Till samtliga politiska partier inom Region
Jönköpings län

Redovisning av erhållet lokalt partistöd med granskningsrapport och intyg

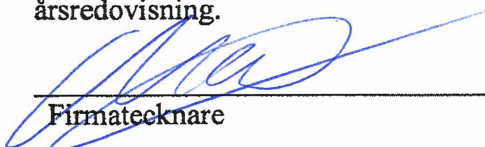
Inlämnas till regionledningskontoret kansli senast den 30 juni

Parti Vårddemokraterna	Organisationsnummer 802515-3142
Adress Kinnagatan 12	Postnummer och ort 57535 EKSJÖ
Telefon 070-4678677	Organisationsnummer
Redovisning avser år 2025	Mottaget partistöd 1 121 370 SEK

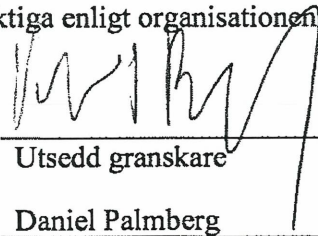
Nedan redovisas de verksamheter som partistödet använts till:

Löner och ersättningar till anställd personal	Summa
Lokalkostnader	Summa
Marknadsföring, trycksaker, digital media, utställningsmaterial Annonsering	Summa 44 950
Deltagande i utbildningar, konferenser m.m. (totalt för varje kostnadstyp)	Summa
Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin, ange vilka motprestationer som erhållits Programvaror, redovisningstjänster, post, bankkostnad,	Summa 94 091
Delar av partistödet som överförs till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits	Summa
Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående, specificeras Fordonsskatt	Summa 69

Jag godkänner att ovanstående uppgifter är riktiga enligt organisationens
årsredovisning.


Firmatecknare

Martin Nedergaard-Hansen
Namnförtydligande firmatecknare


Utsedd granskare

Daniel Palmberg
Namnförtydligande granskare

Granskningsrapport och intyg*

Granskningsrapport	
Jag har granskat ovanstående rapport och har inget att anmärka.	
Datum 2026-06-08	
Granskning genomförd av	Daniel Palmberg
Namnförtydligande	Daniel Palmberg

Granskning om redovisning ger en rättvisande bild av hur partistödet har använts görs av en av partiet utsedd granskare.

Kontaktuppgifter	
Firmatecknare	Utsedd granskare
Namn Martin Nedergaard-Hansen	Namn Daniel Palmberg
Adress Kinnagatan 12	Adress Magasinsgatan 25
Postnummer och ort 57535 EKSJÖ	Postnummer och ort 57423 VETLANDA
E-postadress martin@varddemokraterna.se	E-postadress daniel@hoglandetsrevision.se



Redovisning av 2025 års partistöd från Region Jönköpings län

Parti: Liberalerna

Orgnr: 827000-2994

Mottaget partistöd:	436 140 kr
---------------------	------------

Nedan redovisa de verksamheter som partistödet använts till:

Verksamheter

Löner och ersättningar till anställd personal	78 705 kr
Lokalkostnader	94 683 kr
Marknadsföring, trycksaker, digital media utställningsmaterial	94 464 kr
Deltagande i utbildningar, konferenser mm (totalt för varje kostnadstyp)	154 704 kr
Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin, ange vilka motprestationer som erhållits Redovisningstjänster	57 967 kr
Delar av partistödet som överförs till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits Återföring av medlemsavgifter till kommunföreningarna	15 575 kr
Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående Diverse resekostnader mm, övernattningar, övriga expenser	43 071 kr

Jag intygar att ovanstående uppgifter är riktiga enligt organisationens årsredovisning
2026-06-22

Ordförande
Erik Nygårds

Utsedd kontrollant
Anna-Karin Carstensen

Kontaktuppgifter:

Firmatecknare: Erik Nygårds, Mjölbyvägen 84, 573 43 Tranås

erik.nygards@panaceaab.se, 0705-385650

Utsedd kontrollant: Anna-Karin Carstensen, Harphult 30, 555 93 Jönköping

Annaxlindshult@gmail.com, 070-376-67-86

Regionbidragsredovisning 2025

Signerad text:

Jag har läst och förstår innehållet i PDF-filen (1) och samtycker och godkänner allt som avtalas däri, som om jag skrivit under en fysisk utskrift av PDF-filen (1):

(1) Avser PDF-fil enligt följande

Namn: 2025 inskickad juni 2026.pdf

Storlek: 365945 byte

Hashvärde SHA256:

3cb6629eff4031230d73e437c8d9f55abc527586362ede971dce37768f1244d5

Originalfilen och signaturerna är bifogade som bilagor till denna PDF.

För att öppna bilagorna kan en dedikerad PDF-läsare krävas.

Signerat av 2:

JOSEPH TORNELL

Signerat med BankID 2026-06-26 08:40 Ref: 019f02a8-8e53-7972-ba78-d65b71f056b3

PER HÖGBERG

Signerat med BankID 2026-06-26 08:05 Ref: 019f0288-55e0-7626-aba5-c1a4dc80652c

Till samtliga politiska partier inom Region
Jönköpings län

Redovisning av erhållet lokalt partistöd med granskningsrapport och intyg

Inlämnas till regionledningskontoret kansli senast den 30 juni

Parti Kristdemokraterna Jönköpings län	Organisationsnummer 826000-5742
Adress Östra storgatan 33 a	Postnummer och ort 553 21 Jönköping
Telefon 076-4175217	Organisationsnummer 826000-5742
Redovisning avser år 2025	Mottaget partistöd 1 395 460:-

Nedan redovisas de verksamheter som partistödet använts till:

Löner och ersättningar till anställd personal	Summa 799 132
Lokalkostnader	Summa 130 944
Marknadsföring, trycksaker, digital media, utställningsmaterial	Summa 31 883
Deltagande i utbildningar, konferenser m.m. (totalt för varje kostnadstyp)	Summa 10 558
Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin, ange vilka motprestationer som erhållits Verksamhetsbidrag till seniorförbundet, som genomfört målgruppssamlingar för seniorer.	Summa 7 500
Delar av partistödet som överförs till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits Informationstjänster (19%): medlemsinformation, funktionärsinformation, kampanjer, målgruppsanalys, pressinformation Utbildningar och konferenser (18%): regionala utbildningar, riksting, regiondagar, organisationsutveckling Delade kostnader (23%): STIM, olycksfallsförsäkring, medlemsregister, intranät, hemsidor, webbshop Konsulttjänster (26%): utbildnings- och organisationssekreterare, regionsekreterare, medlemshandläggare, press och informationstjänster, kampanjplanering, helpdesk IT-frågor, säkerhetstjänster Besök och organisationsutveckling (14%): besök av	Summa 331 732

partiledningen, besök av parti- och riksdagskansliet, valledarutbildning	
Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående, specificeras Kommunikation, möteskostnader, bankkostnader, försäkringar, mediaprenumerationer, redovisningstjänster	Summa 170 368

Jag godkänner att ovanstående uppgifter är riktiga enligt organisationens
årsredovisning.

Firmatecknare

Jospeh Tornell

Namnförtydligande firmatecknare

Utsedd granskare

Per Högberg

Namnförtydligande granskare

Granskningsrapport och intyg*

Granskningsrapport	
Datum	2026-06-25
Granskning genomförd av	Per Högberg
Namnförtydligande	Per Högberg

Granskning om redovisning ger en rättvisande bild av hur partistödet har använts görs av en av partiet utsedd granskare.

Kontaktuppgifter	
Firmatecknare	Utsedd granskare
Namn Joseph Tornell	Namn Per Högberg
Adress Mauritz väg 4	Adress Ekgatan 19
Postnummer och ort 565 32 Mullsjö	Postnummer och ort 565 33 Mullsjö
E-postadress Joseph.tornell@gmail.com	E-postadress Per.hogberg@kristdemokraterna.se

Till samtliga politiska partier inom Region
Jönköpings län

Redovisning av erhållet lokalt partistöd med granskningsrapport och intyg

Inlämnas till regionledningskontoret kansli senast den 30 juni

Parti Sverigedemokraterna	Organisationsnummer 802465-8778
Adress Habo Kyrkby Lampen 1	Postnummer och ort 566 91 Habo
Telefon 0734072366	Organisationsnummer
Redovisning avser år 2025	Mottaget partistöd 1943640

Nedan redovisas de verksamheter som partistödet använts till:

Löner och ersättningar till anställd personal Arvoden, bilersättning, sociala avgifter.	Summa 264531
Lokalkostnader Inga	0
Marknadsföring, trycksaker, digital media, utställningsmaterial Mässor/utställningar, reklamkostnader, trycksaker m.m	Summa 207876
Deltagande i utbildningar, konferenser m.m. (totalt för varje kostnadstyp) Konferens/utbildning avg. utb kostnader.	Summa 141007
Köpta tjänster för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin, ange vilka motprestationer som erhållits Inga	0
Delar av partistödet som överförts till andra delar av partiorganisationen, ange vilka motprestationer som erhållits Valfond, äskande kommunföreningar, SD Motor, SD Kvinnor etc. Till Sverigedemokraternas partigemensamma fond avsätts årligen 25% av partistödet. Denna organisation kommer distriktet till gagn genom hjälp med bl.a. tryckerisaker, framtagande av material av olika slag inför ex. val, evenemang och dyl. Vidare återfinns riksombudsmän som är behjälpliga och fungerar som stöd i organisationsfrågor och frågor kring föreningsarbetet.	Summa 656975
Övriga utgifter som inte går att hänföra till något av ovanstående, specificeras Årsmöteskostnader, bank, försäkring skatt & fordon, redovisningsprogram, mat & fika	Summa 45807

Jag godkänner att ovanstående uppgifter är riktiga enligt organisationens årsredovisning.



Firmatecknare

Olle Moln Teike

Namnförtydligande firmatecknare



Utsedd granskare

Gabriel Wallgren

Namnförtydligande granskare

Granskningsrapport och intyg*

Granskningsrapport	
Datum	2026-06-22
Granskning genomförd av	
Namnförtydligande	Gabriel Wallgren

Granskning om redovisning ger en rättvisande bild av hur partistödet har använts görs av en av partiet utsedd granskare.

Kontaktuppgifter

Firmatecknare	Utsedd granskare
Namn Olle Moln Teike	Namn Gabriel Wallgren
Adress Habo kyrby lampen 1	Adress Parkgatan 21
Postnummer och ort 566 91 Habo	Postnummer och ort 571 62 Bodafors
E-postadress Olle.moln.teike@sd.se	E-postadress Gabriel.wallgren@sd.se

Demokratiberedningen §§ 12-18

2026-09-03 kl. 13.30–15.40

Tid:**Plats:** Regionens hus, Lunden

Innehållsförteckning

Diariennr Sida

§ 12	Upprop och val av protokollsjusterare		3
§ 13	Fastställande av dagordning		4
§ 14	Uppföljning av kampanj		5
§ 15	Uppföljning av handlingsplan	2024/3407	6
§ 16	Regionfullmäktiges presidium – dialog		7
§ 17	Sammanträdesplan 2027 Demokratiberedningen	2026/3278	8
§ 18	Övriga frågor		9

Sammanträdesdatum
2026-09-03**Närvarande**

Beslutande	Sam Kharazmi (M) ordf. Jessica Hagård (C) vice ordf. Håkan Sandgren (S) Håkan Johansson (KD) Malin Ramlöv (VD) Magnus Thelin (L) Anna-Karin Ramnemo (V) Elisabeth Deichman (SD)
Övriga	Elin Carlholt, kommunikationsdirektör Viktoria Karlsson, nämndsekreterare Anders Gustafsson, 1:a vice ordf. Regionfullmäktiges presidium

Justering

Sekreterare	<u>Viktoria Karlsson</u>
Ordförande	<u>Sam Kharazmi</u>
Justerare	<u>Magnus Thelin</u>
	<u>Anna-Karin Ramnemo</u>

Protokollet justeras digitalt.

§ 12**Upprop och val av protokollsjusterare****Beslut**

Demokratiberedningen

- utser Magnus Thelin och Anna-Karin Ramnemo att, jämte ordföranden, justera protokollet.
-

§ 13**Fastställande av dagordning****Beslut**

Demokratiberedningen

- fastställer dagordningen utan ändringar.
-

§ 14**Uppföljning av kampanj****Sammanfattning**

Kommunikationsdirektör Elin Carlholt presenterar resultatet av skolmaterialets och kampanjens spridning i olika kanaler.

Demokratiberedningen för dialog om resultatet, och konstaterar att en tid ännu kvarstår av kampanjperioden.

§ 15**Uppföljning av handlingsplan**

Diarienummer: RJL 2024/3407

Beslut

Demokratiberedningen ger i uppdrag åt presidiet och Kommunikation att

1. ta fram en sammanställning av Demokratiberedningens aktiviteter under innevarande mandatperiod
2. lämna synpunkter och förslag gällande kommande Demokratiberednings verksamhet.

Ovanstående ska redovisas vid Demokratiberedningens sammanträde den 19 november 2026.

Sammanfattning

Demokratiberedningen för dialog och konstaterar att handlingsplanens syfte inte kan uppnås om det inte finns möjlighet regionens invånare att ge inspel på politisk nivå.

Beslutsunderlag

- Beslut DB 2025-09-04 Handlingsplan för Demokratiberedningen
- Tjänsteskrivelse: Handlingsplan för Demokratiberedningen
- Handlingsplan för Demokratiberedningen
- Beslut DB 2025-05-08 Mål inför valet 2026
- Beslut DB 2025-02-20 Mål inför valet 2026 – Återkoppling workshop
- Beslut DB 2024-12-12 Mål inför valet 2026
- Beslut DB 2024-10-03 Mål inför valet 2026

§ 16**Regionfullmäktiges presidium – dialog****Sammanfattning**

I samtal med Regionfullmäktiges presidium berättar beredningen både om vad man genomfört under mandatperioden och om de utmaningar som beredningen haft.

Beredningen lyfter behovet av att beredningens mandat tydliggörs. Demokratiberedningen har under mandatperioden gjort ett förarbete avseende medborgardialog, men fastnat i frågan om vem som ska ta emot resultatet, samt vad som ska göras med detta. Beredningen har bedömt att tydlighet behövs i denna fråga, eftersom det annars finns risk att arbetet snarare blir kontraproduktivt, då människor kan känna att resultat från dialogerna uteblir.

Regionfullmäktiges presidium ger Demokratiberedningen i uppdrag att sammanställa och sammanfatta det arbete beredningen gjort som bakgrundsunderlag till den tillträdande nya beredningen.

Sammanträdesdatum
2026-09-03**§ 17****Sammanträdesplan 2027 Demokratiberedningen**

Diarienummer: RJL 2026/3278

Beslut

Demokratiberedningen

- fastställer sammanträdesplan 2027 Demokratiberedningen enligt följande.

Sammanträdesdatum:

4 februari

13 maj

2 september

2 december

Sammanfattning

Sammanträdesplan för 2027 har tagits fram för Demokratiberedningen.

Sammanträden kan vid behov hållas digitalt.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Sammanträdesplan 2027 Demokratiberedningen

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret – Kansli

Regionledningskontoret – Kommunikation

§ 18**Övriga frågor****Sammanfattning****JO-anmälan mot Region Jönköpings län**

Kommunikationsdirektör Elin Carlholt informerar om JO-anmälan avseende innehåll i Demokratiberedningens kampanj.

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: MARTIN SAM KHARAZMI

Date: 2026-09-16 14:21:29

BankID refno: 01a0aa2a-1909-701f-a31b-34ab7f5118bb



Ordförande: Martin Sam Kharazmi

Signed by: MAGNUS CONNY STEN THELIN

Date: 2026-09-21 10:47:14

BankID refno: 01a0c325-ba36-7ef1-919a-80e4f3b40ecc



Ledamot: Magnus Thelin

Signed by: ANNA-KARIN RAMNEMO

Date: 2026-09-21 11:28:50

BankID refno: 01a0c34b-d06e-7e61-8ccc-a4eef41cce74



Ledamot: Anna-Karin Ramnemo

Signed by: Viktoria Elisabeth Karlsson

Date: 2026-09-21 11:56:27

BankID refno: 01a0c365-1a81-7a67-92b3-48f079ca451b



Nämndsekreterare: Viktoria Karlsson