

Kallelse till kommunstyrelsens sammanträde

Datum och tid: 2026-02-03 kl. 17:00

Plats: Rådhuset, lokal Ture Petersson

Förhinder anmäls till Helena Heintz, helena.heintz@eslov.se, 0413-621 23

Ärenden

- | | | |
|----|---|----------|
| 1 | Val av justerare | |
| 2 | Vård- och omsorgsnämndens redovisning till kommunstyrelsen avseende aktuella frågor, mål och resultat samt väsentliga framtidsfrågor i enlighet med de ekonomiska styrprinciperna | 2026/33 |
| 3 | Antagande av reviderad handlingsplan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun | 2021/313 |
| 4 | Godkännande av avtal avseende sanering och överlåtelse av fastigheten Gäddan 41 i Eslövs kommun | 2025/750 |
| 5 | Ansökan om föreningsbidrag för 2026 från Tjejjouren i Eslöv | 2025/664 |
| 6 | Uppföljning av intern kontroll 2025, kommunstyrelsen | 2025/661 |
| 7 | Utbetalning av mandat- och partistöd 2026 | 2026/11 |
| 8 | Yttrande över remiss, Vägval för Skåne | 2025/689 |
| 9 | Godkännande av Svedala kommun som ny medlem i kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd genom beslut om ändrad förbundsordning och tillhörande | 2025/748 |
| 10 | Tillsättande av säkerhetsskyddschef | 2026/15 |
| 11 | Yttrande över motion från Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V) avseende att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön | 2025/368 |
| 12 | Kommundirektören informerar | |
| 13 | Redovisning av delegeringsbeslut | |
| 14 | Anmälningar för kännedom | |

Ordförande

Johan Andersson (S)

2025-12-18

Cecilia Wennersten

+4641362440

cecilia.wennersten@eslov.se

Kommunstyrelsen

Handlingsplan förbättrat företagsklimat

Förslag till beslut

- Att godkänna reviderad handlingsplan för förbättrat företagsklimat och ge kommunledningskontoret i uppdrag att starta upp arbete utifrån planen.

Ärendebeskrivning

I Eslövs kommun finns ett dynamiskt och diversifierat näringsliv med närmare fyra tusen företag. Näringslivet är avgörande för kommunens utveckling och möjlighet att tillhandahålla en god välfärd för sina invånare. Med ett bra företagsklimat blir det lättare att starta, driva och utveckla företag i Eslövs kommun som bidrar till fler arbetstillfällen, en attraktivare kommun och bredare serviceutbud för boende och besökare. Företagens beslut om att växa, anställa, bygga ut, flytta eller lägga ner sin verksamhet påverkar med andra ord sysselsättning, skatteintäkter och kommunens attraktivitet.

Kommunstyrelsen har för innevarande mandatperiod antagit målet att Eslövs kommun ska nå en nationell näringslivsattraktivitet bland de 50 bästa kommunerna, utifrån i Svenskt Näringslivs ranking som indikator. Utgångspunkt för denna utvecklingsresa inkluderar behovet av en revidering för *Handlingsplanen för förbättrat företagsklimat*.

Beslutsunderlag

Handlingsplan för förbättrat företagsklimat – reviderad 2025-12-18

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut § 99, 2021

Kommunstyrelsen beslut § 248, 2021

Plan för revidering av plan för förbättrat företagsklimat daterad 2024-05-24

Handlingsplan för förbättrat företagsklimat antagen 2021-11-15

Beredning

Syftet med revidering av *Handlingsplan för förbättrat företagsklimat* är att utveckla och förstärka befintligt arbete genom en framtidsinriktad dialog med näringslivet, främjandeaktörer, utbildningssektor, offentliga aktörer med koppling till näringslivet samt internt inom kommunorganisationen. Åtgärderna i planen har utarbetats i dialog med näringslivet, genom inspiration från andra kommuner som är framgångsrika i sitt företagsklimatsarbete och genom analys av enkätsvaren.

Den nya handlingsplanen är helt omarbetad och lyfter sex fokusområden som tillsammans utgör grunden för ett enklare, mer samspelande och växande Eslöv. Varje område beskriver syfte, arbetssätt och exempel på hur utvecklingen kan drivas framåt. Genom en gemensam riktning och tydlighet kring ansvar, samarbete och uppföljning skapar vi ett företagsklimat som ständigt utvecklas och förbättras.

De sex fokusområden:

- ✓ Service och tillgänglighet
- ✓ Partnerskap och dialog
- ✓ Samverkan och gemensamt ansvar
- ✓ Kompetens och arbetskraft
- ✓ Växande företag och etableringar
- ✓ Profil och stolthet

Handlingsplanen ska revideras en gång varje mandatperiod.

Handlingsplanen ska samspela med en etableringsplan som är under framtagande.

.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anita Wallin
Tillväxtchef

HANDLINGSPLAN FÖR FÖRBÄTTRAT FÖRETAGSKLIMAT

Eslöv kommun – en plats där företag växer, människor trivs och idéer blir verklighet

Handlingsplan för förbättrat företagsklimat

Inledning

Den här handlingsplanen tar sin utgångspunkt i de utmaningar som präglar företagsklimatet – både nationellt och lokalt. De årliga mätningarna av företagsklimatet visar återkommande att frågor som kommunens service, handläggningstider, tillgänglighet, dialog, bemötande och förutsägbarhet är avgörande för företagens möjligheter att utvecklas. Dialoger med det lokala näringslivet visar dessutom på behov av enklare kontaktvägar, tydligare besked och bättre samordning inom kommunen.

Det handlar inte enbart om enskilda beslut, utan om helheten i hur kommunen agerar, kommunicerar och samverkar – i både små och stora frågor. Handlingsplanen tydliggör hur vi ska uppträda i kontakten med företag; vi ska vara tillgängliga, tydliga och trovärdiga i allt vi gör.

Mot denna bakgrund är handlingsplanen ett verktyg för dig som arbetar i Eslövs kommun. Använd den som stöd i din verksamhetsplanering, vid prioriteringar och i de konsekvensanalyser som är en del av ditt arbete. Det du gör i din vardag har betydelse för hur företagsklimatet utvecklas i Eslöv och för de förutsättningar som våra företag möter. Det lokala näringslivet är en naturlig och grundläggande del av Eslöv, vilket innebär att våra beslut, vårt bemötande och våra arbetssätt påverkar företagsklimatet – oavsett om frågorna ligger inom kommunens direkta ansvar eller inte.

Även politiska prioriteringar och kommunens övergripande mål påverkar det lokala näringslivet. Därför behövs en gemensam förståelse inom kommunen för företagens villkor och behov – och en god kännedom i näringslivet om kommunens inriktning och utvecklingsplaner.

Handlingsplanen ska bidra till att kommunen arbetar samlat för att Eslöv ska fortsätta utvecklas som en attraktiv, hållbar och företagsam kommun i Öresundsregionen. Den är också vägledande för kommunens bidrag till bland annat den regionala utvecklingsstrategin och de globala målen i Agenda 2030.

Tillsammans med näringslivet vill vi i Eslövs kommun skapa ett företagsklimat som präglas av enkelhet, samspel och utveckling. En nära dialog och ett aktivt partnerskap med företag, föreningar och andra aktörer är avgörande för vår förmåga att möta identifierade utmaningar och ta tillvara de möjligheter som finns.

I det avslutande avsnittet i detta dokument kan du läsa mer om hur handlingsplanen kopplar till kommunens styrmodell och planeringsprocess.

Handlingsplanens utgångspunkter

Eslövs kommun har en tydlig ambition: att vara en attraktiv plats att verka i och etablera sig i, mitt i hjärtat av Skåne. Utvecklingen styrs av de tre dimensionerna av hållbarhet - social, ekologisk och ekonomisk - linje med Agenda 2030. Ett starkt, varierat och växande näringsliv är en central del av denna utveckling. Företagande och arbete lägger grunden för kommunens välfärd och bidrar till en livskraftig och framåtblickande kommun. För att stärka företagsklimatet behöver efterfrågan på goda miljöer för etablering och tillväxt mötas genom ett samordnat arbete. Kommunen behöver därför ta ett helhetsgrepp som omfattar markanvändning, etableringsmöjligheter, service, bemötande och aktiv samverkan mellan berörda aktörer. Genom detta skapas bättre förutsättningar för att företag ska kunna starta, utvecklas och växa långsiktigt i Eslöv.

Eslövs geografiska läge i den expansiva Öresundsregionen ger goda möjligheter till fortsatt tillväxt. Här finns ett diversifierat näringsliv – från små familjeföretag till internationell industri, stark livsmedelsproduktion, teknikföretag och en växande tjänstesektor. Kombinationen av tradition och förnyelse är en av Eslövs styrkor.

Ett brett och robust näringsliv skapar motståndskraft och fler vägar till arbete. Samtidigt är samspelet mellan kommunen, företagen och andra samhällsaktörer avgörande för att ta tillvara Eslövs fulla potential. Näringslivsarbetet ska därför bidra till fler arbetstillfällen, smidigare etableringar och en balanserad utveckling – ekonomiskt, ekologiskt och socialt – till nytta både för Eslöv och för hela Skåne.

Målbild för företagsklimatet i Eslöv

Många av de utmaningar vi möter i dag och framöver kommer att lösas genom människors initiativkraft och företagande. I Eslöv ska det vara enkelt att starta, driva och utveckla företag, och det ska finnas goda förutsättningar för både nya idéer och etablerade verksamheter att växa. När fler företag utvecklas stärks också vägarna till arbete och egen försörjning.

Ett starkt företagsklimat bidrar till fler arbetstillfällen, ökade skatteintäkter och ett mer levande och hållbart Eslöv. Kommunens uppdrag är att skapa förutsättningar för detta genom tydlighet, samordning, service och nära samverkan med näringslivet.

Eslövs målbild för framtidens företagsklimat är:

- **Ett öppet och samspelande företagsklimat** där kommunen och näringslivet utvecklar Eslöv tillsammans, med fokus på dialog, förtroende och framdrift.
- **En växande och varierad arbetsmarknad** där fler företag startas, etableras och växer och där fler Eslövsbor kan arbeta och leva lokalt.
- **En hållbar tillväxt** där innovation, kompetens och samarbete stärker både företag och samhälle.

För att nå denna målbild behövs ett gemensamt, koordinerat arbete där hela kommunen bidrar, jobbar enhetligt och målinriktat. Utvecklingen av Eslövs företagsklimat handlar mindre om enskilda insatser och mer om hur vi - politiskt, strategiskt och i vardagen - möter företag och fattar beslut som påverkar deras möjligheter att lyckas.

Den här handlingsplanen lyfter sex fokusområden som tillsammans utgör grunden för ett *enklare, mer samspelande och växande Eslöv*. Varje område beskriver syfte, arbetssätt och exempel på hur utvecklingen kan drivas framåt. Genom en gemensam riktning och tydlighet kring ansvar, samarbete och uppföljning skapar vi ett företagsklimat som ständigt utvecklas och förbättras.

Fokusområden:

1. Service och tillgänglighet

Syfte

Vi vill göra det enkelt och positivt att vara företagare i Eslöv. Det innebär att vi tillsammans behöver bidra till en professionell och möjliggörande service, där företag får rätt stöd i rätt tid. Varje kontakt ska präglas av tydlighet, tillit och respekt för företagens tid och förutsättningar.

Arbetssätt

Vi utvecklar våra arbetssätt så att service och myndighetsutövning fungerar enhetligt och förutsägbart över hela kommunen. Arbetet samordnas genom en kommunövergripande företagsklimatgrupp och vidareutvecklas av Kommunledningskontoret, Tillväxtavdelningen, i samarbete med alla berörda förvaltningar. Framdrift och förbättringar följs genom gemensamma servicemål och regelbundna uppföljningar.

Insatser

- Genomföra utbildningar i serviceinriktat bemötande och myndighetsutövning för att skapa ett gemensamt förhållningssätt i hela kommunen när det gäller näringslivsfrågor. Nyanställda genomgår utbildning i mikrolärande service & bemötande företag.
- Starta upp en intern företagsgrupp med tjänstepersoner. Fortsätta utveckla *En väg in* (lots) för etableringar, tillstånd och rådgivning, inklusive en tydlig och samordnad intern företagsgrupp med gemensamma arbetssätt, förutsägbarhet och ett arbetssätt som gör att organisationen ”går i takt”.
- Införa och följa upp tydliga servicemål
- Arbeta med kundresor och aktiv återkoppling, där principen ”Det här hörde vi – det här gjorde vi” blir vägledande.
- Analysera NKI och Svenskt Näringslivs sammanfattande omdöme som ett återkommande underlag för löpande förbättringsarbete i organisationen.

2. Partnerskap och dialog

Syfte

Eslövs utveckling bygger på samspel, lyhördhet och en öppen dialog. När företag, politiker och tjänstepersoner möts, delar kunskap och förstår varandras perspektiv skapar vi förutsättningar för gemensam framdrift och långsiktig tillväxt.

Arbetssätt

Vi stärker och tydliggör forum där företag och kommunen möts - forum som skapar delaktighet och ger utrymme för både strategiska samtal och vardagsnära frågor. Kommunledningskontoret,

Tillväxtavdelningen, samordnar dialogen och säkerställer återkoppling, medan varje förvaltning ansvarar för sina sakfrågor.

Dialogen följs upp genom ett gemensamt årshjul och en enhetlig struktur för utvärdering.

Insatser

- Företagsklimatdagar med deltagande från hela kommunen (tjänstepersoner och politik).
- Utveckling av dialogforum för gemensamma prioriteringar. Samlad kontakt med företagsförening och nätverk.
- Omtag kring företagsbesök, med gemensam plan och återkoppling.
- Bransch/områdesvisa fokusgrupper inom exempelvis livsmedel, gröna näringar, centrum.
- Kommunikationsplan och årshjul för företagsdialogens olika delar.
- Storytelling och resultatdelning i sociala medier och nyhetsbrev.

3. Samverkan och gemensamt ansvar

Syfte

Näringslivsfrågorna är allas ansvar. Genom att arbeta samlat blir vi en mer tydlig, tillgänglig och förutsägbar partner för företagen - oavsett vilken del av kommunen de möter.

Arbetssätt

Vi etablerar en gemensam modell för intern samverkan, där roller, mandat och processer är tydliga. Kommunledningskontoret,

Tillväxtavdelningen, leder arbetet, men varje förvaltning formulerar egna mål kopplade till företagsklimatet. Samverkan med grannkommuner och regionala aktörer förstärker vårt arbete. Framdriften följs genom regelbundna avstämmningar och ett kommunövergripande forum för utveckling av företagsfrågor.

Insatser

- Företagsklimatgrupp med representanter från alla berörda förvaltningar.

- Kvartalsvisa interna avstämmningar.
- Näringslivsmål integrerade i verksamhetsplaner.
- Plattform för erfarenhetsutbyte och gemensamt lärande.

4. Kompetens och arbetskraft

Syfte

Eslövs näringsliv behöver tillgång till rätt kompetens, både nu och i framtiden. Genom att arbeta nära företag, utbildningsaktörer och regionala partners kan vi stärka matchningen och göra Eslöv till en attraktiv arbetsplatskommun.

Arbetssätt

Arbetet utgår från företagens behov och bygger på återkommande dialoger och analyser.

Vi samordnar insatser som stärker kopplingen mellan utbildning och arbetsliv och bidrar till att fler hittar vägar in i arbete. Framdriften följs genom nyckeltal och återkommande kartläggningar av kompetensbehoven.

Insatser

- Vidareutveckling av Kompetenskraft Eslöv.
- Kartläggningar och analyser av kompetensbehov inom ramen för Kompetenskraft.
- Dialoger med branscher för att utveckla relevanta utbildningar.
- Uppföljning av matchning och rekryteringssvårigheter.
- Regional samverkan kring talangattraktion och spetskompetens.

5. Växande företag och etableringar

Syfte

När företag växer, växer Eslöv. Genom att erbjuda goda förutsättningar för etableringar, investeringar och expansion stärker vi både arbetsmarknaden och kommunens långsiktiga utveckling.

Arbetssätt

Vi arbetar proaktivt med etableringar genom att koppla samman styrkeområden, markberedskap, planering och kompetensförsörjning. Tillsammans med fastighetsägare, investerare och regionala aktörer skapar vi ett attraktivt klimat för tillväxt. Framdriften följs genom tydliga mål och gemensam uppföljning.

Insatser

- Etableringsplan.
- Deltagande i regionala utvecklingssatsningar.
- Lots som guidar företag genom processen.
- Matchning av lokaler tillsammans med fastighetsägare.

6. Profil och stolthet

Syfte

Eslöv har mycket att vara stolt över. Genom att synliggöra våra företag, deras berättelser och framgångar stärker vi både kommunens attraktionskraft och vår gemensamma identitet.

Arbetsätt

Vi arbetar aktivt med berättelsen om Eslöv som företagskommun och använder den i vår kommunikation, våra evenemang och i samarbetet med företag. Framdriften följs genom en årlig kommunikationsplan som håller arbetet samlat och långsiktigt.

Insatser

- Årligt näringslivsevent för att inspirera och hylla det lokala entreprenörskapet samt stärka företagsnätverket. Kan genomföras vid olika dagar och utveckla koncept.
- Goda exempel på webb, i nyhetsbrev och sociala medier dela lokala näringslivet framgångar.
- Regional profilering av Eslöv som företagsam mittpunkt.
- Integrera företagens berättelser i platsmarknadsföringen.

Genomförande och uppföljning

Genomförandet av handlingsplanen sker i nära samverkan mellan kommunens förvaltningar, näringslivets aktörer och andra lokala och regionala samarbetspartners. Det samlade näringslivsarbetet leds av kommunstyrelsen och samordnas av kommunledningskontoret, men ansvaret för att skapa ett gott företagsklimat delas av hela organisationen – varje möte, varje beslut och varje process gör skillnad.

Prioriterade aktiviteter och insatser konkretiseras i kommunens årliga verksamhetsplaner och följs upp inom ramen för kommunens styrmodell. En årlig uppföljning av handlingsplanen görs i form av ett näringslivsbokslut. Då redovisas utvecklingen inom de sex inriktningarna och hur arbetet har gått med att säkerställa lärande, framdrift och fortsatt dialog med företag och samarbetspartners.

Avslutning

Ett gott företagsklimat skapas i samspel mellan företag, kommunen och regionen. Det är i mötet, dialogen och samarbetet som utvecklingen sker. Genom att hålla fast vid våra ledord - enkelt, samspelande och växande - och våra gemensamma arbetssätt där vi är tillgängliga, tydliga och trovärdiga tar vi gemensamt ansvar för att göra Eslöv till en plats där människor, idéer och företag växer tillsammans.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 99

KS.2021.0313

Handlingsplan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun**Ärendebeskrivning**

Det lokala näringslivet är av största betydelse för kommunens möjligheter att skapa välfärd för sina invånare. Ett bra företagsklimat som möjliggör för företagen att växa och utvecklas är en prioriterad fråga för Eslövs kommun. Trots detta uppvisar kommunen en tillbakagång jämfört med majoriteten av Skånes kommuner i årets mätning av företagsklimatet i Sveriges 290 kommuner. Resultatet föranleder nu Kommunledningskontoret att be om ett uppdrag att ta fram en handlingsplan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Handlingsplan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun
- Företagsklimatet i Eslövs kommun 2021

Beredning

I Svenskt Näringslivs mätning av det lokala företagsklimatet 2021 uppvisar Eslövs kommun ett i stort sett oförändrat resultat av det sammanfattande omdömet jämfört med föregående år, 3,3 jämfört med 3,4. Samtidigt som kommunen uppvisar ett oförändrat resultat i mätningen har det sammanfattande omdömet förbättrats i 26 av 33 skånska kommuner. Närmare en tredjedel av de svarande företagen i undersökningen upplever företagsklimatet som dåligt i Eslövs kommun.

Med anledning av den utveckling som Eslövs kommun uppvisar, ber Kommunledningskontoret om ett uppdrag att ta fram en handlingsplan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun. Syftet med handlingsplanen är att utarbeta ett antal konkreta insatser, samt förtydliga de aktiviteter som redan bedrivs, i syfte att förbättra företagens upplevelser av det lokala företagsklimatet på kort och lång sikt. Handlingsplanen för förbättrat företagsklimat ska komplettera det näringslivsprogram som är under framtagande och innebär en utveckling av det avsnitt i programmet som berör företagsklimatsarbetet.

Arbetet med att stärka företagsklimatet förutsätter delaktighet från de förvaltningar som har myndighetskontakter med företagen och förvaltningarnas medverkan både i framtagandet av handlingsplanen och vid genomförandet av insatserna, är avgörande framgångsfaktorer.

Yrkanden

Catharina Malmborg (M) yrkar med instämmande av Janet Andersson (S) bifall till Kommunledningskontorets förslag till beslut.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Beslut

- Kommunledningskontoret ges i uppdrag att ta fram en handlingsplan för förbättrat företagsklimat som presenteras för och beslutas av kommunstyrelsen senast den 30 november 2021.

Beslutet skickas till

Kultur- och fritidsnämnden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Servicenämnden

Vård- och omsorgsnämnden

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

§ 248

KS.2021.0313

Godkännande av plan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun**Ärendebeskrivning**

Det lokala näringslivet är av största betydelse för kommunens möjligheter att skapa välfärd för sina invånare. Ett bra företagsklimat som möjliggör för företagen att växa och utvecklas är en prioriterad fråga för Eslövs kommun. Trots detta uppvisar kommunen en tillbakagång jämfört med majoriteten av Skånes kommuner i årets mätning av företagsklimatet i Sveriges 290 kommuner. Resultatet föranleder nu Kommunledningskontoret att be om ett uppdrag att ta fram en handlingsplan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Plan för förbättrat företagsklimat
- Förslag till plan för förbättrat företagsklimat
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 99, 2021 Handlingsplan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun

Beredning

I Svenskt Näringslivs mätning av det lokala företagsklimatet 2021 uppvisar Eslövs kommun ett i stort sett oförändrat resultat av det sammanfattande omdömet jämfört med föregående år, 3,3 jämfört med 3,4. Samtidigt som kommunen uppvisar ett oförändrat resultat i mätningen har det sammanfattande omdömet förbättrats i 26 av 33 skånska kommuner. Närmare en tredjedel av de svarande företagen i undersökningen upplever företagsklimatet som dåligt i Eslövs kommun.

Med anledning av den utveckling som Eslövs kommun uppvisar, ber Kommunledningskontoret om ett uppdrag att ta fram en handlingsplan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun. Syftet med handlingsplanen är att utarbeta ett antal konkreta insatser, samt förtydliga de aktiviteter som redan bedrivs, i syfte att förbättra företagens upplevelser av det lokala företagsklimatet på kort och lång sikt. Handlingsplanen för förbättrat företagsklimat ska komplettera det näringslivsprogram som är under framtagande och innebär en utveckling av det avsnitt i programmet som berör företagsklimatsarbetet.

Arbetet med att stärka företagsklimatet förutsätter delaktighet från de förvaltningar som har myndighetskontakter med företagen och förvaltningarnas medverkan både i framtagandet av handlingsplanen och vid genomförandet av insatserna, är avgörande framgångsfaktorer.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Beslut

- Plan för förbättrat företagsklimat godkänns.
- Kommunledningskontoret uppdras att starta upp arbete utifrån planen med halvårsavstämning till kommunstyrelsen.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret - tillväxtavdelningen

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

PROJEKTPLAN FÖR REVIDERING AV PLAN FÖR FÖRBÄTTRAT FÖRETAGSKLIMAT

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
2	Målbild.....	3
2.1	Syfte och uppdrag	3
2.2	Effektmål.....	3
2.3	Leveransmål.....	3
3	Utgångspunkter.....	4
4	Genomförande och tidsplan.....	4
4.1	Planeringsfas	5
4.2	Dialogfas	5
4.3	Dokumentationsfas	5
5	Ekonomi.....	5
6	Organisation.....	6
6.1	Projektagare	6
6.2	Styrgrupp.....	7
6.3	Projektgrupp.....	7
6.4	Referensgrupp	7

1 Bakgrund

Hösten 2021 antog KS Plan för förbättrat företagsklimat. Utifrån fem fokusområden som förutom näringslivet berör olika förvaltningars kärnverksamhet har arbetet enligt Plan för förbättrat företagsklimat fortskridit.

Kommunstyrelsen har för innevarande mandatperiod antagit målet att Eslövs kommun ska nå en nationell näringslivsattraktivitet bland de 50 bästa kommunerna, utifrån i Svenskt Näringslivs ranking som indikator. Utgångspunkt för denna utvecklingsresa inkluderar behovet av en revidering av plan för förbättrat företagsklimat.

Plan för förbättrat företagsklimat ska utgå från de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 samt Eslövs Vision 2040 där Eslövs kommun är en regional stjärna med Skånes bästa läge som är det självklara valet för företagare vid utveckling och etablering. Med Eslövs framstående livsmedelsprofil och mångsidiga, livskraftiga näringsliv skapar vi attraktionskraft. Vi växer hållbart tillsammans med företag och invånare.

2 Målbild

2.1 Syfte och uppdrag

Syftet med revidering av plan för förbättrat företagsklimat är att utveckla och förstärka befintligt arbete genom en framtidsinriktad dialog med näringslivet, främjandeaktörer, utbildningssektor, offentliga aktörer med koppling till näringslivet samt internt inom kommunorganisationen.

2.2 Effektmål

Den reviderade planen för förbättrat företagsklimat ska

- Möjliggöra att Eslövs kommun når en topp 50-placering i Svenskt Näringslivs ranking 2026
- Förstärka Eslövs kommun som Skånes bästa läge för att utveckla och etablera företag.

2.3 Leveransmål

Leveransmålet är en reviderad plan för förbättrat företagsklimat med bidrag från samtliga förvaltningar och utgångspunkt i dialog med

näringslivsnätverk och branschorganisationer. Den reviderade planen föreslås antagen av kommunstyrelsen december 2024/januari 2025.

3 Utgångspunkter

- Utvecklingsarbetet som planen resulterar i ska möjliggöra att Eslövs kommun når en topp 50-placering i Svenskt Näringslivs ranking.
- Planen ska främja ett förhållningssätt och en kultur för innovation och entreprenörskap.
- Arbetet med revideringen stärker samverkan och förankring bland både företag, politiker och tjänstepersoner vilket är avgörande för ett gott slutresultat.

4 Genomförande och tidsplan

Planeringsfas april/maj – fastställa uppdrag, resursfördelning och genomförande

Dialogfas april – oktober näringslivsrepresentanter, branschorganisationer, tjänstepersoner och politiker

Dialog trygghet – FTU, april, näringslivet

Dialog trygghet – juni-september tjänstepersoner

Dialog kommunikation juni – kommunikationsstrateg, näringsliv-destination

Dialog Eslöv – Skånes bästa läge för företagare 31 maj – näringslivsfrukost

Dialog enskilda möte företagare – juli-september

Dialog Eslövs Stadskärneförening – augusti/september

Dialog service och bemötande, fortsättning på löpande insikt – juni-augusti tjänstepersoner

Dialog upphandling juni – tjänstepersoner

Avstämning KSAU 20 augusti

Dialog Advisory Board – 3 september

Dialog kompetensförsörjning 6 september – näringslivet

Dialog upphandling 19 september - näringslivet

Dialog/inspel KSAU oktober

Dokumentationsfas juni – oktober

Beslut i kommunstyrelsen vintern 2024/2025

4.1 Planeringsfas

Under uppstarten utses projektledare och sammansättningen av projektgruppen bestäms. Vidare beslutas tider för olika avstämningsmöten för projektgrupp, referensgrupp och styrgrupp samt avstämningar med projektägare.

Att fastställa genomförandeplanen inkluderar:

- Genomförandemodell – dialog, runda bord samt individuella möten
- Innehåll i workshops/dialogmöten/frågematerial
- Antal dialogmöten internt
- Antal dialogmöten externt
- Definiera målgrupper som ska delta i de olika dialogerna
- Metod för att säkra delaktighet i dialogmöten

4.2 Dialogfas

Dialogfasen är den enskilt viktigaste fasen och innehåller ett antal dialogmöten med företagare, branschorganisationer, tjänstepersoner m.fl. En av nycklarna för kvalitativa dialogmöten är att engagera en god bredd av representation från näringslivet.

Omfattningen på dialogmötena bör beslutas under planeringsfasen. För att säkerställa att ungas röster blir hörda, bör separat dialogmöte genomföras med UF-elever på Carl Engströmgymnasiet.

För att säkerställa den interna delaktigheten i kommunorganisationen föreslås workshop med politiker och tjänstepersoner utifrån fokusområden.

4.3 Dokumentationsfas

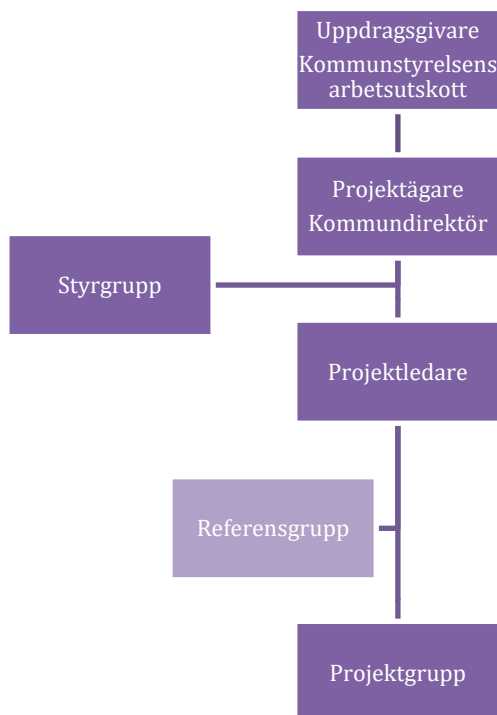
Utifrån materialet från dialogfasen färdigställs ett utkast till reviderad plan för förbättrat företagsklimat. När styrgruppen ger klartecken skickas utkastet ut på remiss. Remissvaren arbetas sedan in i utkastet för ett sista klartecken från styrgruppen innan den reviderade planen lämnas för politisk behandling till kommunstyrelsens arbetsutskott.

5 Ekonomi

6 Organisation

Projektorganisation och styrning följer kommunens projektmodell. Kommunstyrelsen är uppdragsgivare och ansvarig nämnd och beslutar om projektuppdrag med ramar för projektet. Kommunstyrelsen fattar även beslut om eventuella ändringar i projektuppdraget.

6.1 Projektägare



Projektägare är kommundirektör.

Projektägaren har följande ansvar:

- utse styrgruppen
- säkra en effektiv beslutsprocess med fokus på målbild, tid och resurser
- godkänna projektplan och formellt avsluta projektet
- säkra projektets finansiering
- stödja projektledaren
- förbereda grindbeslut och besluta vid grindar
- säkerställa att projektets resultat möter behov, förväntningar och krav
- tillsammans med uppdragsgivaren ta fram en tydlig beställning

6.2 Styrgrupp

Styrgrupp utgörs av kommundirektör, tillväxtchef samt tf enhetschef för näringsliv - destination. Styrgruppen ska stödja projektägaren vid strategiska beslut och har tillsammans med projektägaren det övergripande ansvaret för projektet.

6.3 Projektgrupp

Styrgruppen utser projektledare och medlemmar i projektgruppen i samråd med projektledaren. En kommunikatör, näringslivsstrateg, destinationsutvecklare medverkar i projektgruppen. Projektgruppen utför det operativa arbetet i projektet och styrs av projektledaren.

Projektledare

Projektledaren har det operativa ansvaret för projektet inom dess ramar och är den som leder dem som är inblandade i projektet. Projektledare rapporterar status, riskhantering och avvikelser till projektägaren och styrgrupp.

Referensgrupp

Kommunens övergripande ledningsgrupp utgör referensgrupp. Referensgruppen får ge sina synpunkter på utkast till den reviderade planen.

2021-11-15
Cecilia Wennersten
+4641362429
cecilia.wennersten@eslov.se

Kommunstyrelsen

Plan för förbättrat företagsklimat

Inledning

Näringslivet är avgörande för kommunens utveckling och möjlighet att tillhandahålla en god välfärd för sina invånare. Med ett bra företagsklimat blir det lättare att starta, driva och utveckla företag i Eslövs kommun vilket bidrar till fler arbetstillfällen, en attraktivare kommun och bredare serviceutbud för boende och besökare. Företagens beslut om att växa, anställa, bygga ut, flytta eller lägga ner sin verksamhet påverkar sysselsättning, skatteintäkter och kommunens attraktivitet.

Arbetet med kommuners företagsklimat mäts främst via två undersökningar – Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) Insikt och Svenskt näringslivs Företagsklimat. I undersökningen Insikt har Eslövs kommun senaste åren fått högt omdöme av de företag som haft ett ärende. Senaste resultatet för Eslövs kommun 2020 visar att Eslöv har förbättrat sitt sammanlagda index med 10 enheter, från 66 år 2019 till 76 år 2020. Resultatet ger Eslöv en topp 10-placering i Skåne och plats 65 bland de 176 medverkande kommunerna.

I Svenskt Näringslivs ranking av företagsklimatet i Sveriges 290 kommuner tappade Eslövs kommun från plats 134 till 183, vilket föranledde Kommunstyrelsen att ge Kommunledningskontoret i uppdrag att ta fram en plan för förbättrat företagsklimat i Eslövs kommun.

Åtgärderna i planen har utarbetats i dialog med näringslivet, genom inspiration från kommuner och genom analys av enkätsvaren. Detta har resulterat i fem identifierade förbättringsområden:

1. Service/bemötande/myndighetsutövning
2. Upphandling
3. Trygghet

4. Kompetensförsörjning
5. Kommunikation

Målet är att det förändringsarbete som planen resulterar i ska ta Eslövs kommun till en topp 50-placering i Svenskt Näringslivs ranking år 2024. Målet är också att Eslövs kommun fortsatt ska få höga omdömen i Sveriges Kommuners och Landstings jämförelse Insikt (NKI)

Fem identifierade utvecklingsområden för förbättrat företagsklimat

1. Service/bemötande/myndighetsutövning:

Det ska vara enkelt att starta, utveckla och driva företag i Eslövs kommun. Vi vill öka vår servicegrad att ge en effektiv, rättssäker ärendehantering med ett professionellt bemötande genom att:

- starta en intern företagsklimatsgrupp sammankallad av kommundirektören som ska arbeta med förbättringsmöjligheter för företagen.
- uppföljning av företagsbesök genom i direkt anslutning till företagsbesök ta upp frågor och synpunkter med berörd avdelningschef och återkoppla dessa till företagen. Näringslivsfunktionen på kommunledningskontoret har samordningsansvar.
- genomföra utbildningsinsatsen "Inte bara trevlig" för samtliga nyanställda och för tjänstepersoner med företagskontakter.
- alla medarbetare inom kommunen som kommer i kontakt med företag ska ha ett lotsande arbetssätt. Företagslots ska finnas och ha en samordnande/koordinerande funktion. Utveckling av e-tjänster ska underlätta för företagen att ta kontakt.

2. Upphandling:

Vi vill öka kunskapen om inköp/upphandlingar och öka antalet lokala företag som deltar i upphandlingarna genom att:

- fördjupa samarbete över förvaltningsgränser i inköpsgruppen.
- upprätta en kommunikations- och informationsplan för inköp och upphandling med näringslivet som målgrupp.
- integrera dialogmöten och därmed entreprenörers erfarenheter av upphandlingar som en del av kommunens anbudsskola.

- uppföljningssamtal med anbudslämnare lyfts in som en del av kommunens riktlinjer för Inköp och upphandling.

3. Trygghet:

I senaste företagsklimatmätningen hamnade Eslövs kommun lågt i frågan upplevelse om trygghet. För att förbättra företagsklimatet måste kommunen arbeta mer tillsammans med företagen i denna fråga genom att:

- genomföra trygghetsvandringar med företag i samband med kommunens tryggvandringar på olika platser i Eslövs kommun. Kommunledningskontoret ska ha samordningsansvaret.
- ha regelbundna dialogmöten med företag, polis och andra samhällsaktörer.
- stärka samarbete med aktörer i centrum med fokus på kvällsekonomi
- undersöka möjligheterna att ingå överenskommelse med aktörer kopplat till en handlingsplan för ökad upplevd trygghet i centrum
- främja brobyggande aktiviteter i kommunen i samverkan med idéburen sektor, polis, företag, kommun med flera.
- rapportera/följa upp trygghetsläget i kommunens näringslivsnyhetsbrev.

4. Kompetensförsörjning:

Kompetensförsörjning är en viktig fråga. Vi vill öka dialogen mellan skola och näringsliv, ge stöd till företag i sina behov av kompetens och samarbeta över gränser genom att:

- skapa ett kompetensråd med representanter från företag, barn- och utbildningsförvaltningen och andra aktörer. Kommunledningskontorets näringslivsfunktion är sammankallande. Rådet ska träffas minst 3 ggr/år. Syftet med kompetensrådet är att samverka för att möta utmaningarna på kompetensförsörjningsområde på såväl kort som lång sikt. Det görs som bland annat genom att;
 - finna gemensamma utvecklingsinsatser
 - stärka utbildningarna och förbättra förutsättningarna för en välfungerande matchning på arbetsmarknaden.
- utveckla samverkan skola-arbetsliv och ta fram en gemensam plan med aktiviteter från grundskolan till gymnasiet som exempelvis framtidsmötet, arbetsmarknadskunskap, **SKolaArbetsLiv**-företag(ett

systematiskt och långsiktigt arbetssätt där eleven får möta olika yrkesroller under hela sin skoltid).

- återkommande göra kompetenskartläggning kring näringslivets behov. Enkät från kommunledningskontoret till företag 1 ggr/år.
- utforma en actionplan med berörda aktörer tillsammans med företag som har kompetensbehov. Kommunledningskontorets näringslivsfunktion är ansvarig. Ta fram efter varje företagsbesök om företaget har ett kompetensbehov.

Kommunikation:

Att kommunicera med vårt näringsliv är viktigt och vi vill fortsätta utveckla kommunikationen och dialogen med företagen genom att:

- arbeta mer strategiskt med Svenskt Näringsliv företagsklimatundersökning och följ upp och kommunicera resultatet både internt och externt.
- utveckla kommunens kommunikation och information kring företagsfrågor på bland annat hemsida, nyhetsbrev och sociala medier.
- ansvar kommunledningskontoret näringslivsfunktion med kommunikatör att ta fram en kommunikationsplan som ska innehålla följande aktiviteter:
 - utskick vykort till alla aktiva företag en gång per år med vad vi erbjuder till dig som företagare.
 - företagsservice dygnet runt genom utveckling av fler e-tjänster
 - mer storytelling - en attraktiv kommun att driva företag, ta fram och synliggöra berättelser från lokala näringslivet.
 - paketera och synliggöra våra olika näringslivsdialoger; "Så kommunicerar vi med näringslivet".
 - Välkomstvykort/paket till nya företag med information och inspiration om företagskommunen Eslöv.
 - Utveckla och synliggöra löpande våra olika dialoger/plattformar/möten med näringslivet.

Mål

Målet är att med ovannämnda insatser ska ta Eslövs kommun till en topp 50-placering i Svenskt Näringsliv företagsklimatrankingen år 2024 samt fortsatt ha höga omdömen i Sveriges Kommuner och Regioners Insikt.

#mottopp50företagsklimat

2025-11-21

Tom Roodro
Tom.Roodro@eslov.se

Kommunstyrelsen

Ansökan om föreningsbidrag från Tjejjouren i Eslöv för verksamhetsåret 2026

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen beviljar ansökan om 100 000 kronor för verksamhetsåret 2026 för Tjejjouren i Eslöv. Bidraget finansieras inom ramen för Kommunledningskontorets budget.

Ärendebeskrivning

Tjejjouren i Eslöv har inkommit med en ansökan om verksamhetsbidrag för 2026 om 100 000 kronor till kommunstyrelsen. Tjejjouren i Eslöv är en ideell, feministisk och separatistisk förening som funnits sedan 2009.

Tjejjouren i Eslöv arbetar stödjande, förebyggande och synliggörande i syfte att skapa en värld fri från mäns våld och förtryck. Föreningen är en del av Riksorganisationen för kvinno- och tjejjourer i Sverige (ROKS). Bidraget de söker från Eslövs kommun ska användas för att täcka föreningens fasta kostnader, så som lokal, internet och försäkring samt ett nytt uppsökande projekt.

Beslutsunderlag

- Ansökan om föreningsbidrag 2026
- Verksamhetsberättelse 2024
- Resultatrapport 2024, Tjejjouren i Eslöv
- Balansrapport 2024, Tjejjouren i Eslöv
- 2025 Föreningens stadgar
- Följemejl föreningsansökan 2026

Beredning

Kommunledningskontoret gör bedömningen att Tjejjouren i Eslöv fyller en viktig roll för att motverka mäns våld mot kvinnor på flera olika sätt – genom att stödja, förebygga och synliggöra.

I sin senaste verksamhetsberättelse (2024) redovisar Tjejjouren att de utfört 1659 jourtimmar, vilket är en ökning från 2023 med drygt 500 timmar.

Ärendena hanteras primärt genom deras chatt och handlar om frågor så som exempelvis fysiskt våld, sexuellt våld, ångest och relationer.

Tjejjouren i Eslöv bygger på ideellt arbete, och har under 2025 haft 25 så kallade "joursysstrar" engagerade i föreningen. Under 2025 har de bland annat (utöver nämnda jourtimmar) haft en aktiv närvaro i sociala medier, deltagit i lokala arrangemang, besökt skolor och deltagit i Eslövs Prideparad.

Unga kvinnor är en särskilt utsatt grupp, i synnerhet vad gäller sexuellt våld. Enligt statistik från den nationella trygghetsundersökningen från 2023 är det nästan 21 % av kvinnor mellan 16 och 24 år som uppger att de varit utsatta för sexuellt våld, jämfört med dryga 2 % bland männen i samma åldersspann (Brottsförebyggande rådet; 2023).

Tjejjouren i Eslöv är en del av riksorganisationen för kvinno- och tjejjourer som funnits i mer än 25 år. Deras arbete är nära knutet till den nationella strategin för att förebygga och bekämpa mäns våld mot kvinnor. Strategin antogs 2017 och gäller till och med 2027.¹

Kommunledningskontoret gör bedömningen, efter samråd med kommunens samordnare för våld i nära relationer, att Tjejjouren i Eslöv utgör ett viktigt komplement till andra befintliga stödinsatser (som exempelvis Kriscentrum mellersta Skåne), och att kommunstyrelsens bidrag till föreningen bidrar till att upprätthålla ett lokalt anpassat arbete för att motverka mäns våld mot kvinnor.

Tjejjouren har flera bidragsgivare och samarbetsparter, däribland Eslövs pastorat och Socialstyrelsen.

Kommunstyrelsen gav för 2025 ett stöd om 81 000 kronor till Tjejjouren. För 2026 söker Tjejjouren om totalt 100 000 kronor. Utöver hyra och andra fasta kostnader innefattar detta även medel för att kunna genomföra ett projekt där de söker upp tjejer ute på "stan" för att informera om sin verksamhet. För detta söker Tjejjouren finansiering för informationsmaterial och till marknadsföring på 28 000 kronor.

Beslutet skickas till

Tjejjouren i Eslöv
Kommunledningskontoret

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anita Wallin
Avdelningschef

¹ 2025-11-14 [Våld i nära relationer - Socialstyrelsen](#)



Ansökan om föreningsbidrag för verksamhetsåret 2026

Bakgrund

Tjejjouren i Eslöv är en ideell, feministisk och separatistisk förening som funnits sedan 2009. Tjejjouren i Eslöv arbetar stödjande, förebyggande och synliggörande i syfte att skapa en värld fri från mäns våld och förtryck. Föreningen är en del av Roks (Riksorganisation för kvinno och tjejjourer i Sverige).

Kärnan i verksamheten ligger i det stödjande arbetet där joursysstrar lyssnar, stöttar och stärker de tjejer som kommer i kontakt med oss via chatt eller mail. Tjejjouren erbjuder även personliga möten eller telefonsamtal med erfarna joursysstrar. I det förebyggande arbetet besöker Tjejjouren i Eslöv fritidsgårdar och skolor för att visa att föreningen finns här när/om dem behöver oss. Genom det synliggörande arbetet sprider Tjejjouren i Eslöv kunskaper kring killar och mäns våld och förtryck, härskartekniker och andra ämnen som kan vara aktuella för målgruppen och de som kommer i kontakt med målgruppen, att få kunskaper om.

Statistik

Tjejjouren i Eslöv är en av Roks 25 tjejjourer. Tjejjouren är den endaste separatistiska feministiska tjejjour i Skåne. Under 2024 hade Tjejjouren i Eslöv 494 stödatgärder i form av chatt, mejl och annan kontakt (telefon eller fysisk). Under 2024 ökade antalet stödsökande som kom i kontakt med oss med 54,9% eftersom vi hade en period med utökat chatt.

Vi behövs

Tjejjouren i Eslöv fyller en viktig funktion i samhället då vårt arbete inte kan utföras och inte utförs av andra t ex. statliga eller kommunala aktörer. Att våra stödsökande kan höra av sig till oss helt anonymt och att vi har tystnadslofte och ingen anmälningsplikt spelar en avgörande roll för att de ska vilja öppna upp och våga berätta.

Summering av 2025

Under 2025 har vi varit 16 engagerade medlemmar, där fokus har varit att nå ut till de unga tjejerna i Eslöv. En joursysster föreläste under februari på centrala undervisningsgruppen och i mars besökte två joursysster årskurs 6 på Fridasroskolan och berättade om vår verksamhet och hur en söker stöd hos oss. Under kvinnodagen den 8 mars hölls föreläsning i tjejjouren. Föreläsningen handlade om den svenska aborträtten och föreläsningen var öppen för alla invånare i Eslövs kommun, som ett led i folkbildningen om kvinnofrågor. Under sommaren var två joursysstrar i Sallerup för att besöka Unga för Ungar. Dessutom har många av vår joursysstrar varit aktiva på olika utbildningar och träffar. Bland annat har några varit på Roks årsmöte i Piteå, deltagit på föreläsningar om självskadabeteende och ätstörningar, och fått utbildning i hållbart engagemang.

Under 2024 och 2025 har vi varit mer aktiva på Tiktok än tidigare år. På Tiktok har vi fått 113 nya följare under 2024, vilket är en ökning på 59%. På Tiktok har vi nått ut till 43.348 konton, vilket är en ökning på 160%. Aktiviteten på Tiktok har varit med att generera 1967



profilvisningar vilket är en ökning på 447%. Dessa procentuella öknings avser perioden 2024, där det jämförs kvantitet vid årets början gentemot årets slut. Det finns en tydlig skillnad på hur vi når ut till fler inom vår målgrupp på Tiktok respektive Instagram. På vår Tiktok utgör åldersgruppen 16-24 år hela 60 procent av de vi når ut till, och på Instagram utgör åldersgruppen 18-24 år endast 8,2 procent av de vi når ut till. Dessa siffror är enligt Tiktoks respektive Instagrams egna statistiker, och därför skiljer sig åldersgrupperna lite, men trots detta är det en märkbar skillnad.

I 2024 hade vi chatten öppen 64 gånger eftersom vi utökade med att chatta även onsdagar framför endast söndagar. Dock blev detta än större påfrestning än vad som hade kunnat förutses, och därför vidtogs ett gemensamt beslut att minska antalet chatt dagar. Detta för att lägga fokus på kvalitet framför kvantitet, vilket har haft bra effekt på joursysstrarnas välmående och engagemang. Under 2025 har vi återvänt till att ha öppet endast på söndagar för att kunna vidhålla ett hållbart engagemang som gör att vår joursysstrar även orkar engagera sig i andra projekt inom verksamheten. I 2025 har vi inte haft någon anställd personal utan verksamheten har bedrivits helt ideellt under året. Vi har fått in nya medlemmar genom att ha grundutbildning i februari och i oktober.

Mål och planer för 2026

Under 2026 kommer vi fortsätta arbeta för att öka antalet joursysstrar i verksamheten och bygga starka efterträdare till föreningens styrelse. Under 2025 har vi utökat upptagningsområdet till att inkludera närliggande orter. Vi kommer även arrangera flera öppna föreläsningar i syfte att sprida kunskaper kring vår verksamhet och ämnen som berör vår målgrupp samt vara aktiva på Tjejjouren i Eslövs sociala medier. Ambitionen är även att komma mer ut till de unga genom att vara fysisk på plats i stan.

***Nytt projekt för 2026 - Uppsökande av tjejer i Eslöv**

Under 2025 har vi på Tjejjouren i Eslöv försökt att hålla "tjejhäng" i vår lokal i Berga Eslöv. Vi har dock märkt att det är svårt för unga tjejer att söka sig till en ny främmande plats. Tjejjouren vill därför gärna vara mer ute på stan och informera om vår lokal som en trygg plats fri från killar och män. Till projektet behöver vi finansiering för att kunna göra informationsmaterial och marknadsföring av vår lokal på sociala medier.

Eslövs kommun har under flera års tid stöttat vårt arbete genom att bekosta våra fasta utgifter. Ert bidrag ger oss stora möjligheter att bedriva vår verksamhet där den stödsökande är i centrum, och det är något vi hoppas att Eslövs kommun kan fortsätta med även under 2026 och kommande år framöver.

Planerade fasta kostnader för 2026

Aktivitet	Kostnad
Lokalhyra	48000 kr
El	9000 kr
Internet	11500 kr
Försäkring	3 500 kr
Projekt*	28000 kr
Totalt	100000 kr

Kontaktperson

Emma Amilie von Staffeldt

tjejjouren.eslov@roks.se

070-8422541

Uppgifter föreningen

Tjejjouren i Eslöv

Fiskaregatan 16A, 24139 Eslöv

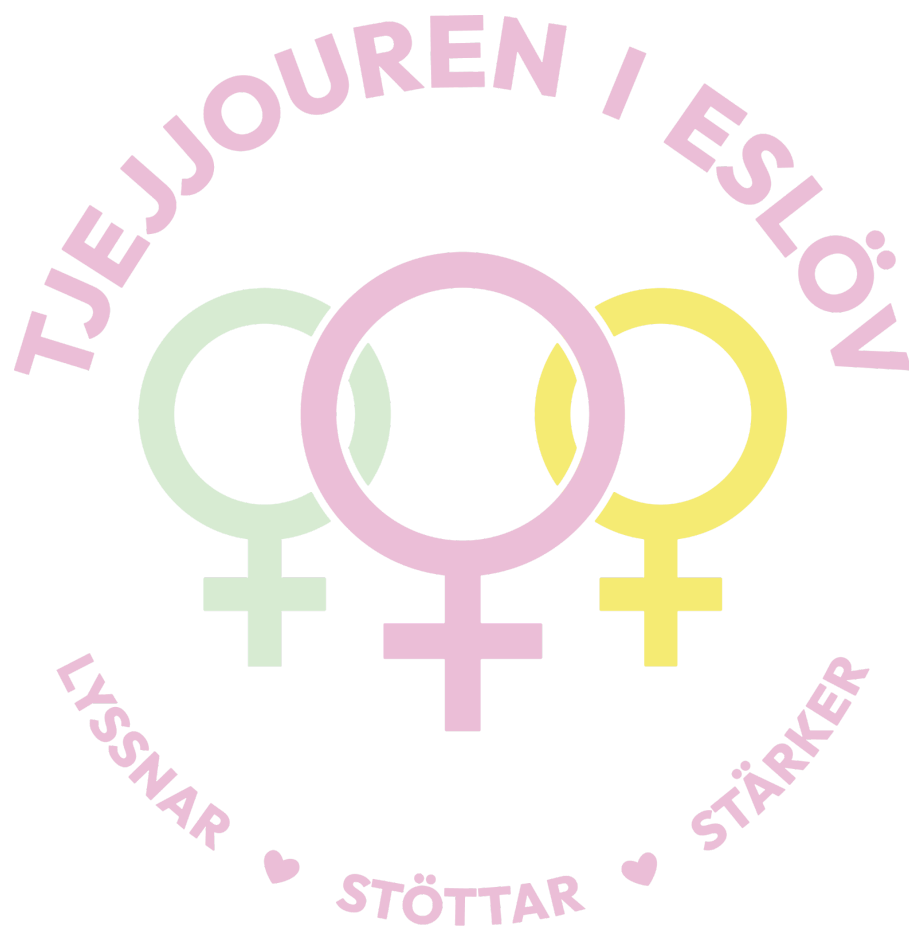
Organisationsnummer: 80 24 47- 12 55

Bankgiro: 561-2429

Bilagor

1. Verksamhetsberättelse från 2024
2. Ekonomisk redovisning för 2024
3. Föreningens gällande stadgar

Datum för när ansökan skickades in: 2025-11-07



Verksamhetsberättelse

2024

SAMMANFATTNING

Under 2024 har vi fokuserat på att få en stark styrelsegrupp samt få in fler engagerade jourstyrar till rörelsen vilket resulterat i att vi kunnat vara mer aktiva i stödverksamheten och kunnat utöka antal stödsökande åtgärder. På Tiktok har vi ökat antal följare med 44% under året och haft en markant ökning av aktivitet på vår profil. Två jourstyrar har deltagit i Roks 40 årsjubileum som arrangerades i Stockholm. Styrelsen har varit engagerade i frågor som rör Roks och utformning av Rokstjejjourer.se. Under året firade Tjejjouren i Eslöv 15 år som ideell förening.

BAKGRUND

Tjejjouren i Eslöv är en ideell, feministisk och separatistisk förening som funnits sedan 2009. Tjejjouren i Eslöv arbetar stödjande, förebyggande och synliggörande i syfte att skapa en värld fri från mäns våld och förtryck. Föreningen är en del av Roks (Riksorganisation för kvinno- och tjejjourer i Sverige). Föreningen är även medlemmar i Jämställt Skåne och Förenade Jourer.

Tjejjouren i Eslöv fyller en viktig funktion i samhället eftersom den ger stödsökande en frizon som statliga eller kommunala aktörer inte kan ge. Genom stödverksamheten kan stödsökande komma i kontakt med en jourstyr helt anonymt. Tjejjouren i Eslöv har tystnadslöfte och ingen anmälningsplikt.

INLEDNING

Tjejjouren i Eslövs består av tre verksamhetsområden vilka är stödjande, förebyggande & synliggörande. Kärnan i verksamheten ligger i det stödjande arbetet där jourstyrar lyssnar, stöttar och stärker de tjejer som kommer i kontakt med oss via chatt eller mail. I det förebyggande arbetet besöker Tjejjouren i Eslöv olika mötesplatser där målgruppen samlas för att visa att föreningen finns här när/om dem behöver oss. Genom det synliggörande arbetet sprider Tjejjouren i Eslöv kunskaper kring killar och mäns våld och förtryck, hälskartekniker och andra ämnen som kan vara aktuella för målgruppen och de som kommer i kontakt med målgruppen, att få kunskaper om.

MEDLEMMAR

Våra joursysstrar är kärnan för Tjejjouren i Eslöv, utan dem kan verksamheten inte existera. Under 2024 har Tjejjouren i Eslöv haft totalt 25 engagerade joursysstrar, vilka utifrån eget intresse kunnat engagera sig i jourens alla tre verksamhetsområden. Två joursysstrar har deltagit på Roks 40 års jubileum i Stockholm, samt "Fem-jours-träffen" i Småland för kvinno- och tjejjourer lokaliserat i Södra Sverige. Jouren har bjudit in till fyra arbetsgruppsträffar och en julavslutning. Styrelsen har även köpt varsin sommarpresent till föreningens medlemmar för att visa uppskattning samt för att fira jourens 15 års jubileum.

ANSTÄLLD

Under 2024 hade tjejjouren ingen anställd och har drivits fullständigt ideellt. Det valdes under det konstituerande styrelsemöte att inte ha en anställd i år på grund av att vi inte kunnat tillgodose en bra arbetsmiljö relaterad till en vattenskada i vår lokal.

STYRELSE

Styrelsen har under året verkat beslutsfattande i olika frågor, arrangerat arbetsgruppsträffar för föreningens joursysstrar och aktivt arbetat för att bredda verksamhetens upptagningsområde. Styrelsen har under året anlitat en redovisningskonsult för hantering av bokföring. Styrelsen har sammanträtt i 10 protokollförda möten. Styrelsen har även haft internutbildning vid två tillfällen med föreläsare från Förenade jourer som föreläste om arbetsrätt, social hållbarhet och verksamhetsplanering.

Två styrelseledamöter deltog på ROKS årsmöte i maj.

Årsmöte

Tjejjouren har den 23 mars haft ett årsmöte där en ny styrelse valdes in, se tabellen nedan. Tjejjouren i Eslövs firma har tecknats av föreningens ordförande och ledamot var och en för sig.

STYRELSEMEDLEMMAR	2024- nu sittande, mars till mars
Ordförande	Emma Amilie von Staffeldt
Ledamot	Evelina Långström
Ledamot	Ines Suhonjic
Ledamot	Hanna Siljemark

Ledamot	Tindra Andersson
Suppleant	Anna Oscander
Suppleant	Amanda Ahlström
Suppleant	Rebecka Forsberg

Ekonomi

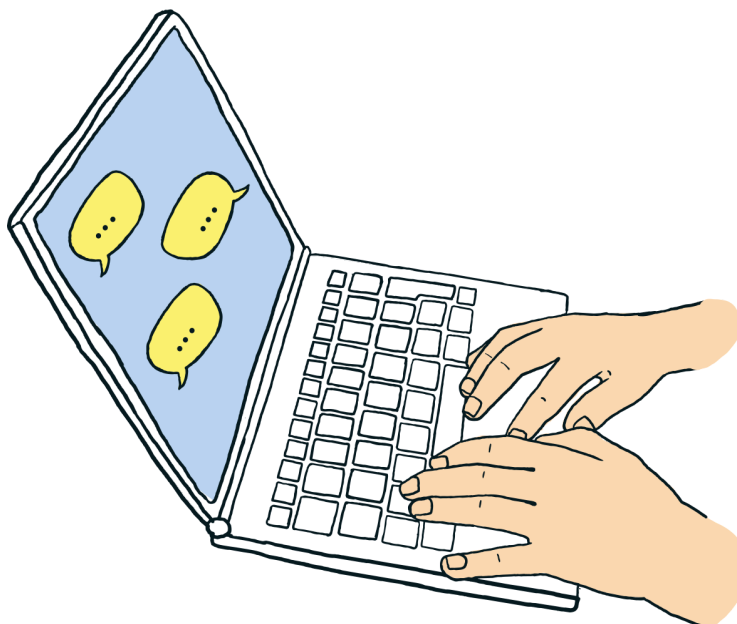
Jouren har haft en god ekonomi under 2024. De största kostnaderna för föreningens verksamhet såsom synliggörande av föreningen och lokalkostnader har finansierats av Socialstyrelsen och Eslövs kommun. På grund av vattenskada i lokalen har föreningen haft större möteskostnader då det funnits ett behov av att boka konferensrum på annat håll.

STÖDVERKSAMHETEN

Antalet stödåtgärder har ökat med 82% mot föregående år. En av anledningarna till ökningen kan bero på att vi utökat våra chattdagar till 2 dagar i veckan under perioden maj - december.

Två joursysstrar deltog på digital utbildning om Sexuella övergrepp via ECPACT 14-15 september.

Tre joursysstrar samt en eventuellt ny medlem, deltog vid föreläsning om suicidala tankar ("Vi ses i himlen", Niklas Aronsson) i Medborgarhuset, Eslöv.



Statistik

STÖD	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antal Stödåtgärder	410	693	233	245	271	494
Antal nekade, i kö	0	26	4	22	15	5
Antal jourtimmar	1969	1425,5	530	629	1125	1659

KONTAKTEN SKEDDE VIA

Chatt	488
Mail	4
Annan kontakt	2
Personliga möten	0

KONTAKTEN*	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fysiskt våld	11	20	7	11	13	19
Sexuellt våld	48	62	27	18	19	23
Låg självkänsla, ångest, depression	67	101	39	38	31	43
Relationer, Kärlek, Föräldrar	63	94	23	19	30	59
Kroppen	26	43	6	8	13	18
Suicid	26	18	14	15	10	10
Sex & sexualitet	11	18	13	8	4	28
Incest	4	13	4	3	1	7
Ensamhet	13	17	5	16	19	12
Självskaðebeteende	4	12	21	23	10	14
Graviditet	9	27	14	7	14	24
Ätstörning	9	18	9	10	6	8
Troll	46	78	9	8	22	71
Övriga frågor	74	172	42	61	30	39

*Statistiken som visas ovan är de ämnen som rapporterats in flest gånger under året. Under kategorin. "Övriga frågor" innefattar dels frågor eller ämnen som går utöver de kategorier som vi fyller i och samtal där den som hör av sig inte svarar.

UTÅTRIKTADE VERKSAMHETEN

I det förebyggande och utåtriktade arbetet strävar Tjejjouren i Eslöv att vara en välkänd aktör på skolor inom Eslöv, Höör och Hörbys kommuner samt att skapa och bibehålla goda samarbeten och kontakter med lokala och regionala aktörer.

Samarbete med dansskolan Attitude69

I maj månad hade Tjejjouren i Eslöv ett samarbete med dansskolan Attitude69 som uppträdde den 18 maj på torget i Eslöv. I samarbetet ingick det en utlottning av en terminsavgift till vinnaren av en tävling som pågick på jourens sociala medier. Samarbetet riktade sig till tjejer inom jourens målgrupp.



Lokala events och marknader

Ett flertal joursysstrar stod med på eventet 'Helhetsmässan' i Eslöv för att uppmärksamma mäns våld mot kvinnor och delade ut material som personer kunde hänga upp på sin arbetsplats eller bostadsområde för att synliggöra Tjejjouren i Eslöv.



Under maj månad var tre joursysstrar ute och delade ut material till unga tjejer på Eslövs vårmemarknad. Vårmarknaden inträffade i nära samband med internationella mensdagen och jouren valde därmed att göra en tävling där deltagarna skulle gissa ett antal bindor i en tygväska. Tävlingen annonserades även på sociala medier.

Under sommarmånaderna har jouren hängt upp affischer i Landskronas kommun i samband med 'Sommar i Landskrona'. Affischer placerades i baja-major kring events för att utöka upptagningsområdet till en större del av nordvästra Skåne.



PRIDE

Den 14 september deltog Tjejjouren i Eslöv på Pridetåg i Eslöv. Här deltog 4 journalsystrar, samt ytterligare 6 personer som hade bjudits in via vårt nätverk till att gå med Tjejjouren i Eslöv. Under pride valde vi i tjejjouren även att uppmärksamma våld mot i HBTQI+ relationer. Tre journalsystrar var även med på en informationskväll gällande HBTQI+ i samhället.

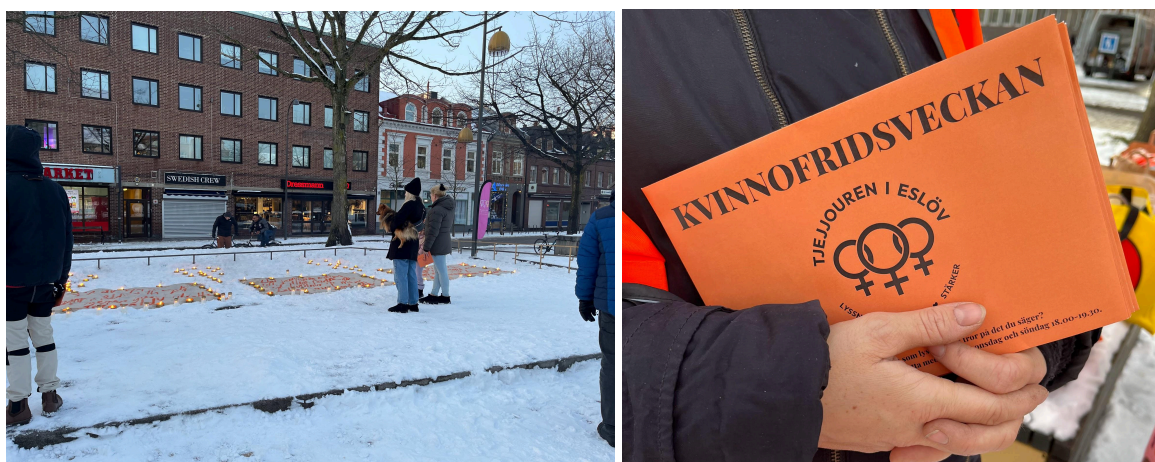


Kvinnofridsveckan

Under vecka 47 har Tjejjouren i Eslöv skickat uppmärksammande material gällande män och killars våld mot kvinnor och tjejer genom Roks kampanj som numera kalla "Kvinnofridsveckan". Under Kvinnofridsveckan skickade jouren informationsmaterial ut till skolor i Eslöv, Svalöv, Landskrona, Höör och Hörbys kommun.

Den 23 november arrangerade Tjejjouren i Eslöv en ljusmanifestation på Eslövs torg för att belysa kvinnofridsveckan.

En journalsyster deltog på Soroptimists lokala arrangemang i Höör och delade ut informationsmaterial om verksamheten.



Under året har vi även

- En journalsyster besökte den 22 april Höörs ungdomscafé och delade ut jourens material.
- Skolbesök på Carl Engströms skola i Eslöv den 6 maj. Två journalsystar var och berättade om verksamheten, våldet och hur en kan söka stöd.
- Delat ut informationsmaterial på vår- och sommarmarknad i Eslöv och Landskrona
- Etablerat kontakt, hållit föreläsning hos samt haft besök av föreningen Soroptimist i Höör och Hörby
- Två journalsystar deltog på ROKS 40 årsjubileum 12-13 oktober
- En journalsyster deltog på Kvinnojouren Malmös föreläsning "Våga Fråga" 6 december

SYNLIGGÖRANDE VERKSAMHETEN

Genom det synliggörande arbetet strävar Tjejjouren i Eslöv för att sprida kunskaper om verksamheten och kring ämnen som rör dess målgrupp. Under året har föreningen fokuserat på att öka antalet följare på Instagram och Tiktok genom att vara aktiva på plattformen.

Under 2024 har vi även skickat ut skolpaket till 20 skolor i mellan Skåne med informationsmaterial om vår verksamhet, hur en söker stöd och kampanj gällande Kvinnofredsveckan. Därutöver har vi även marknadsfört oss i Eslövs och Höörs kommun. Med start under Kvinnofredsveckan och ett halvår därefter inleddes ett samarbete med ADinQ och en reklamfilm som rullar regelbundet på skärmarna på Willys i Eslöv och Landskrona.

Statistik

Instagram	2022	2023	2024
Antal publicerade inlägg	96	116	65
Antal nya följare	173	169	64
Antal gilla markeringar	1088	1742	816
Antal marknadsförda inlägg	10	6	5

På Tiktok har vi fått 113 nya följare under 2024, vilket är en ökning på 59%. På Tiktok har vi nått ut till 43348 konton, vilket är en ökning på 160%. Aktiviteten på Tiktok har varit med till att generera 1967 profilvisningar vilket är en ökning på 447%. Det ses också att vi når ut till flera inom vår målgrupp på vår Tiktok (16- 24 år = 60%) än på Instagram (18-24 år = 8,2%).

BIDRAGSGIVARE OCH SAMARBETSPARTNERS

Socialstyrelsen

Eslövs kommun

Eslövs pastorat

JC Redovisning

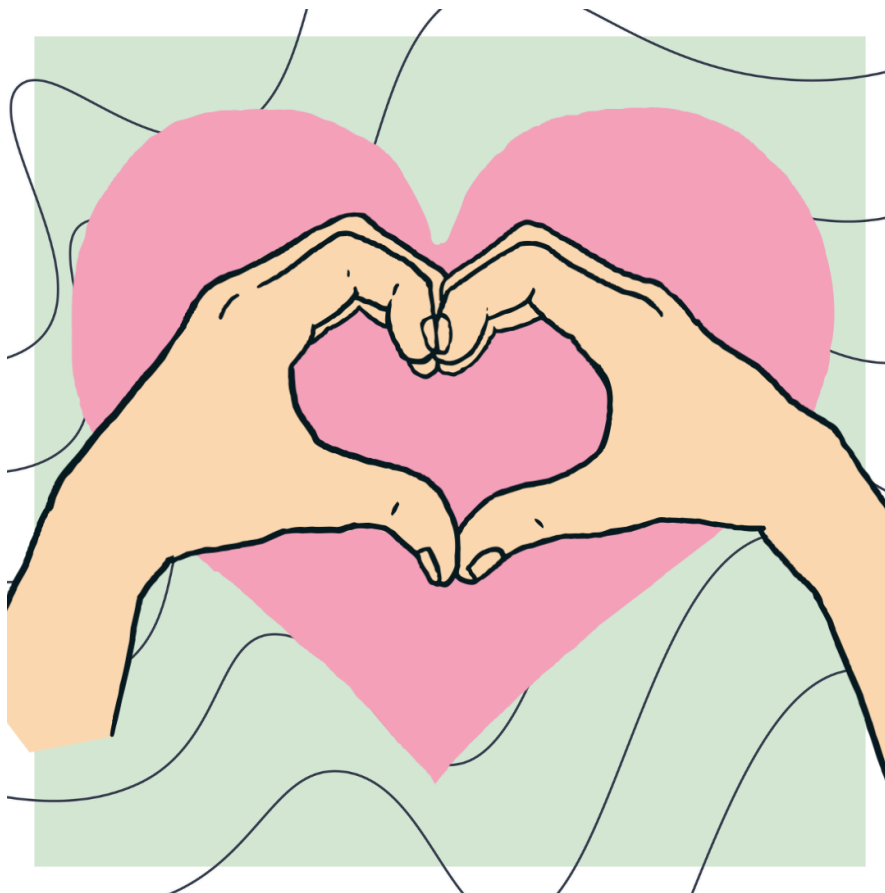
Attitude69

Eslövs Bowling

ADin Q

Eslövs Pride

Helhetsmässan



Resultatrapport ÅRL

	Period	Akkumulerat	Period fg år
INTÄKTER			
Medlemsavgifter			
3890 Medlemsintäkter	2 500,00	2 500,00	2 450,00
Summa medlemsavgifter	2 500,00	2 500,00	2 450,00
Gåvor och bidrag			
3810 Kommunala bidrag	47 000,00	47 000,00	50 000,00
3820 Statliga bidrag	380 096,00	380 096,00	300 000,00
3860 Erhållna gåvor/donationer	3 037,00	3 037,00	15 811,00
Summa gåvor och bidrag	430 133,00	430 133,00	365 811,00
Försäljningsintäkter			
3740 Öresutjämning	1,40	1,40	1,04
Summa försäljningsintäkter	1,40	1,40	1,04
Övriga intäkter			
3999 Periodisering / Återbetalning av bidrag	-27 501,90	-27 501,90	0,00
Summa övriga intäkter	-27 501,90	-27 501,90	0,00
Summa intäkter	405 132,50	405 132,50	368 262,04
KOSTNADER			
Verksamhetskostnader			
4110 Grundutbildning	-20 860,94	-20 860,94	-1 803,85
4114 Kompetenshöjande	-11 120,00	-11 120,00	-12 062,04
4115 Utåtriktad verksamhet	-27 461,23	-27 461,23	-89 124,43
4117 Möteskostnader	-18 692,70	-18 692,70	-11 502,35
4118 Administration	-18 224,48	-18 224,48	-118,01
4170 Medlemsvård	-9 267,00	-9 267,00	-11 100,33
4171 Telefonlinje	-325,00	-325,00	-3 357,00
4895 Årsmöteskostnader	-21 229,00	-21 229,00	-12 518,75
Summa verksamhetskostnader	-127 180,35	-127 180,35	-141 586,76
Övriga externa kostnader			
5010 Lokalhyra	-26 175,00	-26 175,00	-25 300,00
5020 El för belysning	-7 555,00	-7 555,00	-9 051,00
5090 Övriga lokalkostnader	-2 491,00	-2 491,00	-14 969,00
5890 Resekostnader	-10 968,00	-10 968,00	-4 236,00
5910 Annonsering & Marknadsföring	-91 288,24	-91 288,24	-28 776,93
5930 Trycksaker	-40 385,11	-40 385,11	-88 016,31
6230 Internet	-10 168,00	-10 168,00	-9 940,00
6310 Försäkringar	-3 521,00	-3 521,00	-2 941,00
6410 Styrelsearvoden	-32 000,00	-32 000,00	-20 000,00
6420 Ersättningar till revisorer	-8 750,00	-8 750,00	-7 000,00
6530 Redovisningstjänster	-19 155,00	-19 155,00	-10 269,00
6561 Medlemsavgifter	-8 205,00	-8 205,00	-7 642,00
6570 Bankkostnader	-2 117,00	-2 117,00	-2 087,50
Summa övriga externa kostnader	-262 778,35	-262 778,35	-230 228,74
Personalkostnader			
7210 Löner till tjänstvinna	0,00	0,00	-35 147,65
7410 Pensionsförsäkringspremier	0,00	0,00	-2 196,00
7510 Lagstadgade sociala avgifter	-10 054,40	-10 054,40	-17 327,39
7530 Särskild löneskatt för pensionskostnader	0,00	0,00	-533,00
Summa personalkostnader	-10 054,40	-10 054,40	-55 204,04

Resultatrapport
ÅRL

	Period	Ackumulerat	Period fg år
Summa kostnader	-400 013,10	-400 013,10	-427 019,54
Verksamhetens över-/underskott	5 119,40	5 119,40	-58 757,50
Finansiella intäkter			
8310 Ränteintäkter	3 382,05	3 382,05	1 817,67
Summa finansiella intäkter	3 382,05	3 382,05	1 817,67
Finansiella kostnader			
8423 Ränta/förseningsavgift skattekonto	-2,00	-2,00	-12,00
Summa finansiella kostnader	-2,00	-2,00	-12,00
Över-/underskott efter finansiella poster	8 499,45	8 499,45	-56 951,83
Årets över-/underskott			
8999 Årets resultat	-8 499,45	-8 499,45	56 951,83
Summa årets över-/underskott	-8 499,45	-8 499,45	56 951,83
BERÄKNAT RESULTAT	0,00	0,00	0,00

Balansrapport ÅRL

	Ing balans	Period	Utg balans
TILLGÅNGAR			
Övriga fordringar			
1630 Avräkning för skatter och avgifter	12 179,00	8 025,00	20 204,00
1680 Övriga kortfristiga fordringar	4 037,00	-4 037,00	0,00
1700 Förutbetalda kostnader o upplupna intäkter	5 878,00	-3 462,00	2 416,00
Summa övriga fordringar	22 094,00	526,00	22 620,00
Kassa och Bank			
1910 Kassa	70,00	0,00	70,00
1920 Bank - Plusgiro	104 049,32	125 307,56	229 356,88
1930 Checkräkningskonto	121 951,51	-93 642,83	28 308,68
Summa kassa och bank	226 070,83	31 664,73	257 735,56
Summa tillgångar	248 164,83	32 190,73	280 355,56
EGET KAPITAL			
Balanserat över-/underskott			
2060 Eget kapital	-241 034,54	34 947,33	-206 087,21
2098 Vinst eller förlust fg. år	-22 004,50	22 004,50	0,00
Summa balanserat över-/underskott	-263 039,04	56 951,83	-206 087,21
Årets över-/underskott			
2069 Årets resultat	56 951,83	-65 451,28	-8 499,45
Summa årets över-/underskott	56 951,83	-65 451,28	-8 499,45
Summa eget kapital	-206 087,21	-8 499,45	-214 586,66
SKULDER			
Leverantörsskulder			
2440 Leverantörsskulder	-19 725,00	8 644,00	-11 081,00
Summa leverantörsskulder	-19 725,00	8 644,00	-11 081,00
Skatteskulder			
2514 Beräknade särskild löneskatt på pensionskostnader	-533,00	1,00	-532,00
Summa skatteskulder	-533,00	1,00	-532,00
Övriga skulder			
2710 Personalskatt	-6 000,00	-3 600,00	-9 600,00
2730 Lagstadgade sociala avgifter	-6 284,00	-3 770,00	-10 054,00
2990 Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	-9 535,62	-24 966,28	-34 501,90
Summa övriga skulder	-21 819,62	-32 336,28	-54 155,90
Summa skulder	-42 077,62	-23 691,28	-65 768,90
Summa eget kapital och skulder	-248 164,83	-32 190,73	-280 355,56
BERÄKNAT RESULTAT	0,00	0,00	0,00

Föreningens stadgar

Uppdaterad 2025-03-22

1§ Föreningens namn

Tjejjouren i Eslöv

2§ Ideologi

Tjejjouren i Eslöv är en ideell förening med feministisk ideologi. Föreningen är religiös och partipolitisk obunden. Tjejjouren är självständig och verksamheten följer demokratiska principer.

3§ Syfte

Föreningen syftar till att stödja de som definierar sig som tjejer och unga kvinnor i Eslövs kommun med omnejd, att förbättra sin livssituation. Föreningen syftar till att arbeta förebyggande och stödjande mot vår målgrupp: tjejer, samt alla som definierar sig som tjej, i åldrarna 12 - 25 år.

4§ Verksamhet

Verksamheten baseras i första hand på jour i form av chatt, telefon och mail. Jouren är öppen för tjejer och kvinnor i alla åldrar, men vänder sig huvudsakligen till tjejer och dem som definierar sig som sådan, mellan 12 - 25 år. Tjejjouren ska vid behov kunna förmedla kontakter mellan de tjejer som vänder sig till jouren och berörda myndigheter, insatser och organisationer.

De som ingår i jourverksamheten är medlemmar i föreningen samt har genomgått föreningens grundutbildning.

Tjejjouren ska även bedriva utåtriktat och opinionsväckande arbete för att synliggöra och förebyggas våld mot tjejer och kvinnor.

5§ Medlemskap

Föreningen har två former av medlemskap; medlem och stödmedlem. Endast tjejer och kvinnor kan bli medlemmar.

Som medlem betraktas den tjej eller kvinna som:

1. Fyllt 18 år.
2. Godkänner föreningens stadgar.
3. Godkänner föreningens värdegrund.
4. Har undertecknat tystnadslöfte avtal.
5. Betalar in medlemsavgiften för medlemskap inom tidsramen.

Som stödmedlem betraktas alla som:

1. Godkänner föreningens stadgar
2. Betalar in medlemsavgiften för stödmedlemskap från medlemskapets ingående till och med 28 februari kommande år.

Uteslutning:

Den medlem som bryter mot föreningens stadgar, sekretessavtal eller på något sätt skadar eller motarbetar föreningens intresse eller målsättning kan uteslutas. För att en uteslutning ska kunna ske måste minst två tredjedelar av rösterna för det på ett styrelsemöte. Vid utslutning ska medlemmen återlämna Tjejjouren i Eslövs tillhörigheter.

Utträde ur föreningen:

Vi utträde ur föreningen ska medlemmen återlämna Tjejjouren i Eslövs tillhörigheter.

6§ Tillhörighet

Tjejjouren i Eslöv är medlem i Riksorganisationen för kvinno- och tjejjourer i Sverige och Förenade Tjej - Trans,- och ungdomsjourer.

7§ Styrelse

Föreningens styrelse utses genom omröstning på det ordinarie årsmötet.

1. Styrelsens huvudsakliga uppgift är att se till så att föreningens organisation fungerar ordentligt samt att bedriva verksamheten utifrån medlemmarnas önskemål.
2. Styrelsen består av minst tre och högst fem ordinarie ledamöter.
3. Utöver ordinarie styrelsen ska styrelsen bestå av minst en och högst tre suppleanter.
4. Om en ledamot avgår under mandatperioden ersätts denna med fyllnadsval från styrelsens ledamöter och suppleant.
5. Mandattiden för föreningens styrelse löper om ett år. En styrelsemedlem kan bli omvald och därmed sitta på samma post under perioden om högst tre år.
6. Firmatecknare utses på styrelsens första styrelsemöte efter ordinarie årsmöte.
7. Styrelsen utser inom sig minst två firmatecknare. Dessa har rätt att teckna föreningens firma var för sig.

8§ Årsmöte

Årsmöte är föreningens högst beslutande organ. Ordinarie årsmöte ska hållas i mars månad varje år. Extra årsmöte kan hållas när som helst under året. Anledningen till eventuella extra årsmöten ska framgå i kallelsen.

1. Ordinarie årsmöte väljer styrelse för kommande period.
2. Kallelse för ordinarie årsmöte ska skickas ut skriftligen via mail eller brev minst en månad innan årsmötet. Tid för extra årsmöte kan kallas med kortare varsel dock minst en vecka före avsatt tid.
3. Kallelse skickas ut till föreningens alla medlemmar.
4. Alla medlemmar som betalt sin medlemsavgift har rösträtt.
5. Alla medlemmar har rätt att inkomma med motioner till ordinarie årsmöte
6. Motioner ska vara styrelsen tillhanda senast två veckor innan det ordinarie årsmötet för yttrande. Styrelsen skickar ut alla motioner per mail med yttrande senast tre dagar före satt mötestid.
7. Valberedningen består av minst en medlem som tar fram förslag på styrelse till nästkommande period. Den medlem som ingår i valberedningen får inte sitta i föreningens nuvarande styrelse. Vid avhopp ska en ny valberedning väljas under ett medlemsmöte.
8. Valberedningens förslag ska vara styrelsen tillhanda senast 14 dagar före årsmötet.
9. Årsmötet är beslutande om minst 2/3 av sittande styrelse samt valberedningens förslag är närvarande
10. Ställs ordinarie årsmöte in på grund av låg närvaro ska ett nytt möte utlysas inom fyra veckor.

I årsmötets dagordning ska följande punkter ingå:

1. Redovisning av verksamhets- och ekonomisk berättelse
2. Revisionsberättelse
3. Redovisning av kommande års verksamhetsplan
4. Fråga om ansvarsfrihet för föregående styrelse
5. Val av styrelse
6. Val av upp till två revisorer
7. Val av valberedning

9§ Revisor

Styrelsen ska tillhandahålla revisorerna, föreningens förvaltning och räkenskaper när som helst då revisorerna önskar det, samt vid revision senast en månad före årsmötet. Revisorn ska granska styrelsens förvaltning och räkenskaper samt överlämna en revisionsberättelse

till styrelsen senast 14 dagar före årsmötet. Revisorn får inte ha ett annat förtroendeuppdrag inom föreningen, inte heller ha en släkting eller nära anhörig sittande i föreningens styrelse.

10§ Stadgeändring

Ändring av stadgar kan endast ske om förslag till detta inkommit som motion eller proposition till det ordinarie årsmötet. För att en stadgeändring ska kunna ske ska antalet närvarande på ordinarie årsmöte rösta enhälligt för det. Om årsmötet inte röstar enhälligt ska ett extra årsmöte sättas in för att ta ett nytt beslut.

Omformulering av inkommen motion eller proposition kan endast ske om förslag på ändringar inkommit till extra årsmötet och minst två tredjedelar av föreningens närvarande medlemmar röstar för det. Stadgeändring ska ske på ett styrelsemöte senast 30 dagar efter det blivit beviljat på årsmötet. När ändringar är gjorda ska stadgarna läsas upp för godkännande på nästkommande medlemsmöte.

11§ Föreningens upplösande

Föreningen ska upplösas om minst två tredjedelar av medlemmarna röstar för det vid ett årsmöte. Vid föreningens upplösande ska en kommission tillsätts för att genomföra nedläggningen. Alla eventuella kvarstående medel ska då tillfalla ROKS.

2026-01-13
Mikael Westin
+4641362920
mikael.westin@eslov.se

Kommunstyrelsen

Uppföljning av intern kontroll 2025, kommunstyrelsen

Förslag till beslut

- Uppföljning av intern kontroll 2025, kommunstyrelsen godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige.

Ärendebeskrivning

Kommunledningskontoret har gjort en uppföljning av planen för intern kontroll 2025 för kommunstyrelsen.

Beslutsunderlag

Uppföljning av intern kontroll 2025, kommunstyrelsen

Beredning

Enligt kommunallagen och det för året gällande reglementet för intern kontroll ansvarar nämnderna för att den interna kontrollen är tillräcklig och utformad så att den till en rimlig grad av säkerhet uppnår:

- efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, policys och riktlinjer
- ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- skydd mot förluster eller förstörelse av kommunens tillgångar
- eliminering eller upptäckande av allvarliga fel

Nämnderna ska årligen identifiera och analysera väsentliga risker i den egna verksamheten och utifrån riskanalysen upprätta en internkontrollplan.

Kommunstyrelsen fastställde årets internkontrollplan vid sitt möte 2025-02-04. Planen innehåller fem kontrollmoment.

Årets plan innehöll fem kontrollmoment. Det är tre kontroller som sticker ut då brister upptäckts. Den första kontrollen handlar om hur rutinerna vid redovisning av representation följs och den andra kontrollen handlar om hur

väl kommunen följer lagstiftningen inom digital kommunikation. En tredje kontroll där brister upptäckts gäller handkassekort.

Kontrollen av externa utbetalningar, personligt utlägg till anställda, har visat vissa brister i rutinerna. Utifrån totalen på 58 stycken har utbetalningar avseende bland annat ersättning för förstörda kläder, samt utlägg för aktiviteter tillsammans med brukare undantagits. Av de återstående 19 utbetalningarna har 14 stycken inte hanterats korrekt. I en del fall handlar det om akuta inköp till verksamheten men i andra fall har inte rutinerna följts. Här behöver det genomföras en informationsinsats för att informera om vad som gäller angående personliga utlägg. Summorna som det handlar om är, sett till kommunens totala omslutning, försumbara varför det inte bedöms som nödvändigt att kontrollen fortsätter ingå i internkontrollplanen.

Vid kontrollen av handkassekort har det upptäckts brister både vad gäller redovisningen och hur korten används. Vid inköp ska i första hand Beställningsportalen användas. Där finns de varor som kommunen har avtal på. Handkassekortet ska användas som en sista utväg när det inte är möjligt att beställa via Beställningsportalen eller få en faktura från leverantören. Åtgärder planeras för att få en bättre efterlevnad av reglerna och kontrollpunkten kommer även ingå i 2026 års internkontrollplan.

Uppföljningen av avtalstroheten 2025 visar på en god avtalstrohet. Inom de granskade ramavtalsområdena uppgår avtalstroheten till mellan 95–99 procent. Kontrollen kommer fortsätta även 2026.

Kontroll av användarkonton har genomförts för att undersöka om det finns risk för säkerhetshål när inte alla användare har tvåfaktorsinloggning. Resultatet från genomgången visar på en stor risk för att obehöriga kan komma innanför kommunens brandvägg via de användare som inte använder tvåfaktorsinloggning. I budget för 2026 finns medel avsatta för införande av e-tjänstelegitimation för alla användare. Detta kommer att höja IT-säkerheten avsevärt.

Kontrollen av registrerad sjukfrånvaro i självservice visar på mindre brister. Felen, i de kontrollerade posterna, kan i sin helhet hänföras till bristande kunskap. Information kommer att gå ut för att förbättra rapporteringen.

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige
Revisorerna

Eva Hallberg
Kommundirektör

Mattias Larsson
Ekonomichef

Uppföljning av intern kontroll 2025

Kommunstyrelsen

Uppföljning av intern kontroll 2025

Inledning

Enligt kommunallagen och det för året gällande reglementet för intern kontroll ansvarar nämnderna för att den interna kontrollen är tillräcklig och utformad så att den till en rimlig grad av säkerhet uppnår:

- efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, policys och riktlinjer
- ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- skydd mot förluster eller förstörelse av kommunens tillgångar
- eliminering eller upptäckande av allvarliga fel

Nämnderna ska årligen identifiera och analysera väsentliga risker i den egna verksamheten och utifrån riskanalysen upprätta en internkontrollplan.

Årets internkontrollplan

Årets plan innehöll fem kontrollmoment. Det är tre kontroller som sticker ut då brister upptäckts. Den första kontrollen handlar om hur rutinerna vid redovisning av representation följs och den andra kontrollen handlar om hur väl kommunen följer lagstiftningen inom digital kommunikation. En tredje kontroll där brister upptäckts gäller handkassekort.

Kontrollen av externa utbetalningar, personligt utlägg till anställda, har visat vissa brister i rutinerna. Utifrån totalen på 58 stycken har utbetalningar avseende bland annat ersättning för förstörda kläder, samt utlägg för aktiviteter tillsammans med brukare undantagits. Av de återstående 19 utbetalningarna har 14 stycken inte hanterats korrekt. I en del fall handlar det om akuta inköp till verksamheten men i andra fall har inte rutinerna följts. Här behöver det genomföras en informationsinsats för att informera om vad som gäller angående personliga utlägg. Summorna som det handlar om är, sett till kommunens totala omslutning, försumbara varför det inte bedöms som nödvändigt att kontrollen fortsätter ingå i internkontrollplanen.

Vid kontrollen av handkassekort har det upptäckts brister både vad gäller redovisningen och hur korten används. Vid inköp ska i första hand Beställningsportalen användas. Där finns de varor som kommunen har avtal på. Handkassekortet ska användas som en sista utväg när det inte är möjligt att beställa via Beställningsportalen eller få en faktura från leverantören. Åtgärder planeras för att få en bättre efterlevnad av reglerna och kontrollpunkten kommer även ingå i 2026 års internkontrollplan.

Uppföljningen av avtalstroheten 2025 visar på en god avtalstrohet. Inom de granskade ramavtalsområdena uppgår avtalstroheten till mellan 95–99 procent. Kontrollen kommer fortsätta även 2026.

Kontroll av användarkonton har genomförts för att undersöka om det finns risk för säkerhetshål när inte alla användare har tvåfaktorsinloggning. Resultatet från genomgången visar på en stor risk för att obehöriga kan komma innanför kommunens brandvägg via de användare som inte använder tvåfaktorsinloggning. I budget för 2026 finns medel avsatta för införande av e-tjänstelegitimation för alla användare. Detta kommer att höja IT-säkerheten avsevärt.

Kontrollen av registrerad sjukfrånvaro i självservice visar på mindre brister. Felen, i de kontrollerade posterna, kan i sin helhet hänföras till bristande kunskap. Information kommer att gå ut för att förbättra rapporteringen.

Uppföljning av granskningsaktiviteter

Period: 2025-12-31

Kategori	Kontrollmoment	Gransknings- aktivitet	Svar	Resultat/ iakttagelser	Ansvarig
Verksamhet	Kontroll av handkasskort	Stickprov	Rutinen fungerar inte	Stora brister har upptäckts. Åtgärder har vidtagits i systemen och information har skickats ut till nämnderna.	Ekonomi-avdelningen
Organisation	Kontroll av externa utbetalningar (personliga utlägg). <i>Utlägg beviljas enbart i undantagsfall och ska då kunna verifieras med kvitto. Kontroll för att säkerställa att det inte fortsätter på förvaltningarna.</i>	Samtliga men utbetalningar avseende ersättningar för förstörda klädesplagg och utlägg avseende aktiviteter med brukare inom LSS har undantagits. 19 st utbetalningar återstår och utbetalt belopp uppgår till knappt 29 tkr.	Rutinen fungerar inte	14 utbetalningar har inte hanterats korrekt. Information ska gå ut till berörda chefer om vad som gäller vid personliga utlägg.	Ekonomi-avdelningen
Lagar & regler	Fördjupad kontroll av avtalstroheten för följande kommunövergripande ramavtal: - AV-utrustning - Datorer - Mobiltelefoner - Porslin-, köks- och serveringsutrustning - Lek- och hobbymaterial	Med hjälp av så kallat spendverktyg har en nivåanalys gjorts på leverantörsfakturer inom respektive avtalsområde. Granskningsperiod 2024-10-01 - 2025-09-30.	Rutinen fungerar men behöver utvecklas	Kontrollen visar på en god avtalstrohet på mellan 95–99 procent. Kontrollen kommer därför fortsätta under 2026.	Inköp- och upphandlings-avdelningen
Verksamhet	Kontroll av registrering av sjukfrånvaro i självservice	Stickprov under året	Rutinen fungerar men behöver utvecklas.	Fel förekommer men det beror på bristande kunskap. Insatser med information planeras.	HR-avdelningen
Lagar & regler	Kontroll av användarkonton för att se om det finns säkerhetshål när inte alla använder tvåfaktorsinloggning.	Löpande kontroll av användarkonton	Rutinen fungerar inte	Det finns brister och en stor risk för säkerhetshål. Under 2026 kommer e-tjänstelegitimation införas.	Digitaliserings-avdelningen

2026-01-16

Helena Heintz

+4641362123

helena.heintz@eslov.se

Kommunstyrelsen

Utbetalning av mandat- och partistöd 2026

Förslag till beslut

- Kommunfullmäktige föreslås besluta att en uppräknings av parti- och mandatstödet görs med 0,3 procent, vilket innebär ett partistöd på 41 905 kr och ett mandatstöd på 29 932 kr för 2026.

Ärendebeskrivning

I kommunallagen (2017:725) 4 kapitlet 29-32 §§ stadgas hur en kommun får ge ut partistöd till de politiska partier som är representerade i kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige har antagit regler om partistödets omfattning och formerna för det. Enligt 5 § Regler för kommunalt partistöd i Eslövs kommun ska en mottagare av partistöd årligen lämna en skriftlig redovisning som visar att partistödet har använts för det ändamål som anges i 4 kapitlet 29 § första stycket kommunallagen. Till redovisningen ska fogas ett granskningsintyg. Redovisningen ska avse perioden den 1 januari till och med den 31 december och ska lämnas in till kommunstyrelsen senast sex månader efter redovisningsperiodens utgång.

Beslutsunderlag

- Regler för kommunalt partistöd i Eslövs kommun

Beredning

Enligt 2 § Regler för kommunalt partistöd i Eslövs kommun består partistödet av ett grundstöd samt ett mandatstöd. Grund- och mandatstödet ska regleras enligt förändringen av konsumentprisindex senaste året (KPI Index 1980=100). Kommunfullmäktige beslutade 2024 att nytt basår för uppräknings av mandat- och partistödet ska vara 2022. KPI för december 2022 var 395,96. Årets stöd har räknats upp med KPI för december 2025 som var 417,96. Grundstödet 2026 (partistödet) blir 41 905 kronor och mandatstödet 29 932 kronor.

Mandaten i kommunfullmäktige för de partier som lämnat in begärda handlingar är fördelade enligt följande:

Socialdemokraterna – 16 mandat
Sverigedemokraterna – 15 mandat
Moderaterna – 9 mandat
Centerpartiet – 3 mandat
Vänsterpartiet – 3 mandat
Liberalerna – 2 mandat
Kristdemokraterna – 2 mandat
Miljöpartiet – 1 mandat

Kommunledningskontoret föreslår att följande belopp för 2026 utbetalas till de lokala partiorganisationerna, representerade i Eslövs kommunfullmäktige, som lämnat in redovisning och granskningsintyg:

520 817 kronor till Socialdemokraterna
490 885 kronor till Sverigedemokraterna
311 293 kronor till Moderaterna
131 701 kronor till Centerpartiet
131 701 kronor till Vänsterpartiet
101 769 kronor till Liberalerna
101 769 kronor till Kristdemokraterna
71 837 kronor till Miljöpartiet

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret, ekonomiavdelningen

Eva Hallberg
Kommundirektör

Susanna Karlsson
Avdelningschef

2025-12-09

Magnus Månsson

+4641362472

magnus.mansson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Yttrande över Remissförslag av Vägval för Skåne

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen ställer sig bakom Skånes kommuners förslag till yttrande.

Ärendebeskrivning

Region Skåne remitterar förslag till Vägval för Skåne. Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena. Vägval för Skåne är ett urval av nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne som är utvalda prioriterade åtgärder för framtida nationella planer utifrån Vägvalsprinciper om relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet.

Remissyttranden ska ha kommit Region Skåne tillhanda senast den tredje februari 2026.

Beslutsunderlag

- Vägval för Skåne Remissförslag 2025-10-20
- Vägval för Skåne Underlagsrapport Motivering
- Vägval för Skåne Underlagsrapport Metodiken
- Vägval för Skåne Missiv till remissförslag
- MLR yttrande (kommer)

Beredning

Eslövs kommun har deltagit aktivt i Region Skånes process sedan uppstart sommaren 2025 genom arbete och möten inom MLR. Under hösten bedrevs arbetet genom fortsatt dialog och inspel på olika nivåer, vilket resulterat i pågående formell remissrunda.

Skånes kommuner samordnar för närvarande framtagande av förslag till gemensamt svar med inspel från hörnen. Ambition är att Skånes 33 kommuner ställer sig bakom detta förslag.

Beslutet skickas till

region@skane.se

med kopia till

infrastruktur@skane.se

Ange diarienummer 2025-POL000291 samt avsändare i ämnesraden.

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anita Wallin
Tillväxtchef

Datum 2025-12-11	Diarienummer 2025/6093
----------------------------	----------------------------------

Gemensamt remissvar

Vägval för Skåne

Vi välkomnar ambitionen med Vägval för Skåne, men ser behov av justeringar för att möjliggöra att önskade effekter uppnås både regionalt och nationellt. Nedan sammanfattas gemensamma synpunkter från Skånes Kommuner för de fyra hörnen.

Skånes nationella betydelse

För att Vägval för Skåne ska nå sitt syfte krävs att regionens behov tydligt motiveras på nationell nivå. Påverkansarbetet för att öka investeringstakten i Skåne måste intensifieras, gärna genom gemensam mobilisering och stöd från fler aktörer. Historiska kostnadsfördelningar får inte begränsa framtida beslut – prioriteringar ska utgå från aktuella behov och lösningar som ger effekt på systemnivå.

Vägval för Skåne behöver kompletteras med en analys på systemnivå som tydligt visar Skånes betydelse i ett nationellt och internationellt perspektiv. Konkurrensen om resurser i den nationella planen är hård, vilket gör det avgörande att framhäva Skånes roll för Sveriges samlade tillväxt, konkurrenskraft och klimatomställning. Vägval för Skåne bör tydligare lyfta utvecklingsnyttan och visa att en välfungerande infrastruktur i Skåne är av nationellt intresse. Vägval för Skåne ska vara ett strategiskt verktyg för att öka investeringstakten i regionen. Skåne är en av Sveriges mest betydelsefulla transportnoder, där nationella och internationella flöden möts och utgör en kritisk länk till resten av det nationella systemet. Detta måste tydligt speglas i Vägval för Skåne och vara ett centralt budskap i det påverkansarbete som följer mot nationell nivå.

Förbättrad samordningsprocess

Tidig involvering med tydlig framskrivning av processens gång och syfte är en förutsättning för att få genomförandekraft när många olika aktörer ska samverka. De skånska kommunerna är överens om behovet av en översyn och utveckling av Region Skånes process för att ta fram Vägval för Skåne. Arbetet måste ske gemensamt för att skapa förankring, enighet och verklig möjlighet att påverka både process och innehåll. Region Skåne bör ta ett tydligt ledarskap i processen för framtagande av Vägval för Skåne, men med strukturerade forum för involvering av kommunerna, från inledande skede till färdig handling. Vid uppstart bör alla parter samlas för att enas om syfte, arbetssätt, process och målbild. Genom tidig involvering kan processen synkroniseras med kommunernas beslutsordningar och skapa bättre förutsättningar för långsiktig planering med gemensamma och väl förankrade ställningstaganden.

Prioriteringar, ekonomiska ramar och tidplan

Det behövs en tydlig koppling mellan prioriteringar, ekonomiska ramar och byggordning. För att skapa förankring måste kommunerna få en klar bild av varför objekten ingår, hur de prioriteras i tid och varför vissa åtgärder går före andra. Överskottet från Öresundsbron måste tillfalla Skåne, och regionen ska involveras i vilka satsningar som prioriteras. Rapporten motiverar enskilda åtgärder väl, men ger begränsat stöd för att förstå helheten och de avvägningar som ligger bakom prioriteringarna. Detaljerade tidsangivelser långt bortom planeringshorisonten har begränsad nytta. En mer övergripande prioritering utan angivna årtal är att föredra, då behov och förutsättningar kan förändras över tid.

Målgrupp och struktur

Remissförslaget balanserar i dag mellan att kommunicera med de skånska kommunerna och att argumentera för åtgärder på nationell nivå. Vi ser det som svårt att ett enskilt dokument effektivt kan ha båda målgrupperna. För att öka genomslagskraften bör huvuddokumentet med urvalet av objekt och byggordningen i högre grad sättas i relation till vad som efterfrågas i den nationella planeringsprocessen. Vägval för Skåne måste bli ett verktyg som stärker regionens inflytande i den nationella planeringsprocessen, och för långsiktig trovärdighet bör alla strategiskt viktiga objekt redovisas och följas från beslut till genomförande.²⁰

SKÅNES KOMMUNER genom

Malmö Lund Regionen
Sydöstra Skåne
Skåne Nordost
Familjen Helsingborg

Yttrande över Vägval för Skåne

MalmöLundregionen har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes förslag till Vägval för Skåne (2025-POL000291). Detta yttrande utgör ett komplement till kommunernas egna yttranden och bygger på frågor som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionens kommuner. Samtliga kommuner i MalmöLundregionen har ställt sig bakom synpunkterna i detta yttrande.

Kort om MalmöLundregionen

MalmöLundregionen är ett strategiskt samarbete mellan kommunerna Malmö, Lund, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Staffanstorps, Skurup, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne.

MalmöLundregionen är en tillväxtmotor för Skåne och Sverige och en dynamisk del av Öresundsregionen och Europa. MalmöLundregionens andel av Skånes befolkningsutveckling är 75 procent och här har tre av fyra av alla nya jobb i Skåne de senaste tre åren tillkommit. Den gemensamma målsättningen för MalmöLundregionens kommuner är att tillsammans utvecklas till en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö och näringslivsklimat år 2035. Ett väl fungerande och hållbart transportsystem som kopplar samman Skåne både internt och med omvärlden är en förutsättning för denna utveckling.

I det följande redovisas MalmöLundregionens synpunkter

MalmöLundregionen instämmer i och ställer sig i sin helhet bakom Skånes kommuners yttrande över Vägval Skåne (diarienummer 2025/6093), som tagits fram i samråd med de fyra hörnen: MalmöLundregionen, Sydöstra Skåne, Skåne Nordost och Familjen Helsingborg.

Ordförande och vice ordförande i MalmöLundregionen för kommunstyrelseordförande i Malmö, Lund, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Skurup, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne.

Den 12 januari 2026

Katrín Stjernfeldt Jammeh
Ordförande MalmöLundregionen
Malmö stad

Anders Almgren
Vice ordförande MalmöLundregionen
Lunds kommun

PM

Nice Muhanzu

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Motivering till urvalet av objektkandidater i Vägval för Skåne

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
1 Vägval för Skåne	7
2 Stråkindelning och objektkandidater	10
3 Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan.....	12
3.1 Hässleholm nod, utbyggnad	12
3.1.1 Nuläge och Problem	12
3.1.2 Behov och Resultat.....	14
3.1.3 Relevans för nationell plan	14
3.1.4 Regional betydelse	17
3.1.5 Linjering med regionala mål.....	19
3.1.6 Genomförbarhet.....	21
3.2 Älmhult-Hässleholm, två nya spår.....	23
3.2.1 Nuläge och Problem	23
3.2.2 Behov och Resultat	24
3.2.3 Relevans för nationell plan	24
3.2.4 Regional betydelse.....	27
3.2.5 Linjering med regionala mål	29
3.2.6 Genomförbarhet	31
4 Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan.....	33
4.1 Attarp-Kristianstad, dubbelspår	33
4.1.1 Nuläge och Problem	33
4.1.2 Behov och Resultat.....	34
4.1.3 Relevans för nationell plan	34
4.1.4 Regional betydelse	37
4.1.5 Linjering med regionala mål.....	38
4.1.6 Genomförbarhet.....	40

4.2 Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår.....	41
4.2.1 Nuläge och Problem	41
4.2.2 Behov och Resultat	41
4.2.3 Relevans för nationell plan	41
4.2.4 Regional betydelse.....	42
4.2.5 Linjering med regionala mål	44
4.2.6 Genomförbarhet	45
5 Stråket Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg, Väst kustbanan	47
5.1.1 Nuläge och Problem.....	47
5.1.2 Behov och Resultat.....	48
5.1.3 Relevans för nationell plan	49
5.1.4 Regional betydelse	50
5.1.5 Linjering med regionala mål.....	52
5.1.6 Genomförbarhet.....	54
6 Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan	55
6.1.1 Nuläge och Problem	55
6.1.2 Behov och Resultat.....	56
6.1.3 Relevans för nationell plan	57
6.1.4 Regional betydelse	59
6.1.5 Linjering med regionala mål.....	60
6.1.6 Genomförbarhet.....	63
7 Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan	64
7.1.1 Nuläge och Problem.....	64
7.1.2 Behov och Resultat.....	65
7.1.3 Relevans för nationell plan	66
7.1.4 Regional betydelse	69
7.1.5 Linjering med regionala mål.....	70
7.1.6 Genomförbarhet.....	72

8 Mer om social konsekvensbedömning	73
8.1 Sammanfattning	73
8.2 Introduktion	75
8.3 Metod	75
8.4 Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys	76
8.5 Förutsättningar i Skåne	78
8.6 Generella fördelningseffekter av transportåtgärder	80
8.7 Vidare utredningar av sociala konsekvenser	81
8.8 Referenser	82

Sammanfattning

Detta PM ger en sammanfattande beskrivning av motivering bakom Region Skånes urval av objektkandidater som återfinns i remissförslaget av Vägval för Skåne (med undantag för objekt som återfinns i 2022 års plan).

Objektkandidater motiveras utifrån Vägvalsprinciper om *relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet*. Till motivering av objektkandidater hör även en social konsekvensbedömning som fångar åtgärdernas bidrag till sociala värden. En mer utförlig beskrivning av sociala värden återfinns i slutet av PM:et.

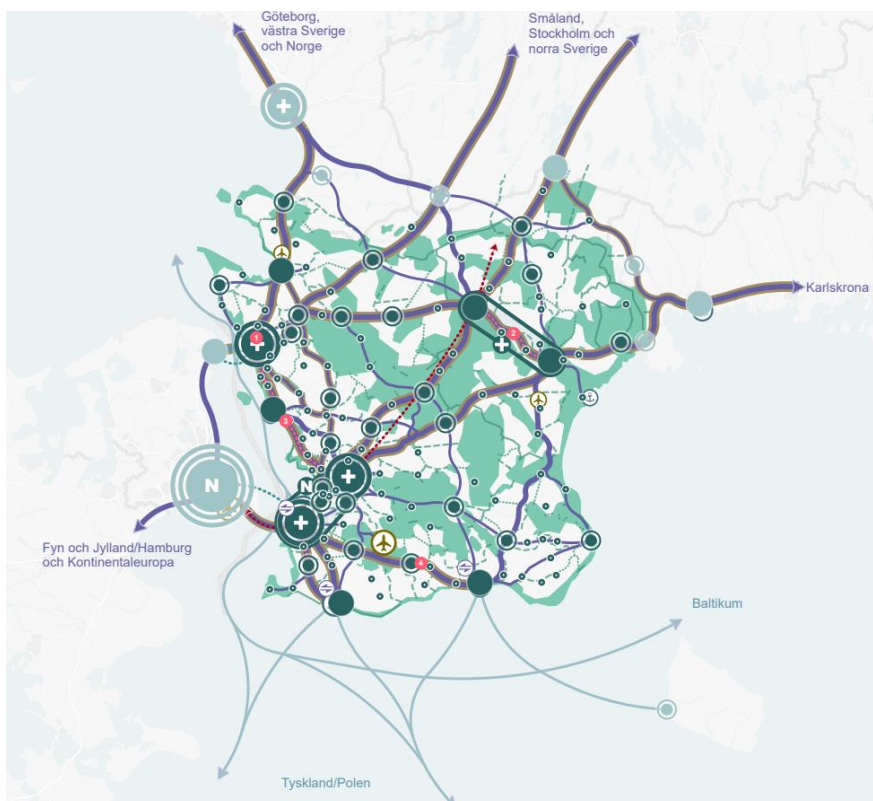
Urvalet av objektkandidater är präglad av strukturkartan 2040 (se **Figur 0:1**) med ett tydligt flerkärnighetsperspektiv. Urvalet utgår från ett systemtänk där nyttan av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar ger var för sig. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system med beroenden mellan olika delar. Detta kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande remissförslag och dess motiveringar fokus på järnvägsobjekt.

Eftersom Vägval för Skåne innehåller utvalda prioriterade åtgärder utifrån Vägvalsprinciper, medför det att det finns viktiga satsningar för Skånes infrastrukturens system som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser.

Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan. Det kan också handla om etablerade tillvägagång- och förhållningssätt. Ett exempel är att i Skåne är vi överens om att vägåtgärder, särskilt av Europavägarna E6, E22, E65 är viktiga ur ett regionalt perspektiv och hanteras enligt fyrstegsprincipen.

Remissförslaget av Vägval för Skåne utgår ifrån att objektkandidater i tidigare nationell plan (planomgång 2022–2033) och aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Utifrån detta, återfinns inte motiveringar av objektkandidater såsom två nya spår mellan Hässleholm och Lund, dubbelspår mellan Maria station och Helsingborg, dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård samt kapacitetsåtgärder, Helsingborg C–Helsingborgs godsbangård/Ramlösa station i detta PM.



Figur 0:1 Strukturkarta 2040, Regionplan 2022–2040

1 Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda nationella planen.

I regeringens framttagande av nationell plan är Region Skåne formell remissinstans både vad gäller inriktningsunderlag och Trafikverkets planförslag.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter. För att nå framgång med regionala synpunkter krävs *regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar*. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig verksamhet och beslut kan omprövas längre fram, måste även Skånes budskap vara likalydande under en lång tidsperiod.

Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna.

Vägval för Skåne är ett urval av nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne med relevans för *nationell plan*, av *regional betydelse*, i *enlighet med regionala strategier* och som är *genomförbara*, såväl tekniskt som ekonomiskt och praktiskt.



Figur 1:1 Fyrstegsprincipen

I Vägval för Skåne är objektkandidater pris- och tidsatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder.



Figur 1:2 Trafikverkets olika steg för planeringsprocess

Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena.

Vägval för Skåne tar sikte på 2030 års plan ända fram till 2050-talet. Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objektkandidater. Omvärlden är i ständig förändring och förutsättningar ändras. Avsikten är att Vägval för Skåne aktualiseras varje mandatperiod.

Vägval för Skåne remitteras under perioden november 2025 och februari 2026. Efter beredning av förslaget och synpunkterna fastställer regionfullmäktige innehållet i Vägval för Skåne.

Fyrstegsprincipen:

Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder provas i olika steg. Så kallade steg 1- och steg 2-åtgärder (drift- och underhållsåtgärder) som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt provas i första hand för att lösa brister i transportsystemet. Trimnings- och miljöåtgärder (huvudsakligen steg 3) provas och ofta genomförts men bedömts som otillräckliga innan man går över till att bygga nytt (steg 4).

Transportpolitiska mål:

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar i nationell plan är de transportpolitiska målen. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Samhällsekonomisk lönsamhet:

Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande i urvalet av objektkandidater till nationell plan. Det innebär att Trafikverket ska använda medlen så att största möjliga samhällsnytta skapas. För att kunna rangordna olika åtgärder beräknar Trafikverket nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona. Lönsamhetsbedömningen av en investering tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter.

Totalförsvaret behov av transportinfrastruktur:

Ökad robusthet, bärighet och kapaciteten samt förbättrad tillförlitlighet i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.

2 Stråkindelning och objektkandidater

Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan

Hässleholm nod inklusive sträckan Hässleholm-Attarp, utbyggnad

Älmhult-Hässleholm, två nya spår

Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan

Attarp-Kristianstad, dubbelspår

Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår

Stråket Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm-Laholm, Väst kustbanan

Landskrona-Dösjebro, partiellt fyrspår samt planskildhet i Kävlinge

Helsingborg-Lund, fyrspår hela sträckan

Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan

Skurup-Lemmeströ, partiellt dubbelspår

Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår

Lockarp/Oxie-Svedala, partiellt dubbelspår

Ystad-Österlenbanan slutläge, dubbelspår hela sträckan

Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan

Partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv

Trelleborg-Lockarp, dubbelspår hela sträckan



Figur 2:1 Stråkindelning i remissförslaget

3 Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan

3.1 Hässleholm nod, utbyggnad



Figur 3:1 Hässleholm nod

3.1.1 Nuläge och Problem

Hässleholm nod är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan. Noden har järnvägar i fem riktningar och är en av Skånes största stationer och bytespunkt för kollektivtrafik. Den trafikeras av gods- och persontåg, fjärrtåg och regiontåg. Den regionala persontågstrafiken är dominerande i de fem

riktningarna och Kärråkra tågdepå är en strategisk knutpunkt för Öresundståg (och kan bli det även för nästa generations Öresundståg).

Samtliga fem anslutningar behöver upprustning och nyinvestering. Plattformsspåren har flera begränsningar, bland annat:

- De är för korta för att hantera längre tåg (SJ önskar se 400 meter långa plattformar för att möjliggöra längre tåg).
- Spår 3 och 4 som utgör huvudspåren på Södra stambanan kan inte hantera dubbelkopplade snabbtåg, dessa tåg behöver i stället köras via spår 2 respektive 5.
- Spår 2 är för kort för att kunna hantera dubbelkopplade pågatåg.
- Endast spår 1, 2, 3 och 5 kan användas för tåg på Skånebanan mot Kristianstad.
- Endast plattformsspår 2,3 och 5 kan användas för tåg på Skånebanan mellan Helsingborg och Kristianstad.

Begränsningar på plattformen gör att det uppstår många korsande tågvägar när tåg ska vända, byta från en bana till en annan eller korsa bangården.

Dessutom sker av- och tillkoppling i stor omfattning, samtidigt som flera tågrörelser sker till och från uppställningsplatser.

Enligt trafikprognoser väntas trafikering genom noden öka, vilket bedöms innebära ytterligare kapacitetsbrister. Bangården klarar av att ytterligare två spår från Södra stambanan ansluts (Hässleholm-Lund) utan ombyggnader. För att fullt ut tillvarata nytta med fler spår, till exempel med ett dubbelspår till Kristianstad krävs en genomgripande bangårdsombyggnad. Nuvarande utformning med två spår efter varandra gör också att plattformsbredden blir ett problem vid ökade passagerarmängder. Det kan därför finnas behov av en förändrad stationsutformning.

3.1.2 Behov och Resultat

Bangården behöver fler plattformsspår, framför allt för tåg mot Kristianstad. Några av de korsande tågvägarna behöver åtgärdas med hjälp av planskildheter, främst till och från Skånebanan.

Utbyggnaden ska bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken beaktat ökad transportutveckling efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

3.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Hässleholm nod är en viktig systemlänk för att uppnå ett bättre fungerande nät för persontrafik och godstransporter genom landet samt för internationella transporter. Noden utgör en central bytesnod för vidare resor på Södra stambanan, från Blekinge och nordöstra Skåne. Den knyter södra närmre varandra och skapar möjligheter för snabbare resor mellan Malmö och Stockholm. Hässleholm nod är även nödvändigt för att uppnå fullständiga nyttor från utbyggnaden av två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund eller dubbelspår på Skånebanan. Även Trafikverket pekar ut objektkandidaten som viktig för järnvägssystemet i södra Sverige. En förbättrad kapacitet och tillgänglighet vid Hässleholm nod har verkningseffekter på fler ställen.

Stor ökning av fjärrtrafik (SJ investerar flera miljarder för utökad trafikering i södra Sverige) samt regional- och godstrafik kräver ökad kapacitet. Därtill kommer ökad tryck när järnvägstunneln vid Fehmarn-Bält står klar. Dessa önskemål om genomgående trafik i flera riktningar för regional och godstrafik ställer stora krav på konfliktfria tågvägar som inte kan tillgodoses i nuläget.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Hässleholm nod. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av Hässleholm nod blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Projektets komplexitet bäddar för att det kan bli kostsamt. Denna förutsättning är dock inte given.

Ökad kapacitet på Södra stambanan stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

I ett Sydsveriges perspektiv kommer utveckling av Hässleholm nod att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Därtill hör att det finns tydliga synergieffekter mellan utbyggnaden av noden Hässleholm och andra infrastruktursatsningar. Detta gör att deras samlade samhällsekonomiska nytta blir större än nyttan av varje enskild åtgärd.

Till exempel är utbyggnad av Hässleholm nod av stor betydelse för att få ut fullständiga effekter av två nya spår mellan Hässleholm-Lund och Älmhult-Hässleholm, dubbelspårutbyggnad mellan Attarp och Kristianstad samt partiella dubbelspår av Hässleholm-Helsingborg.

En positiv utveckling av trafiken till och från Hässleholm nod med fem olika riktningar blir även positiv för ett stort område i södra Sverige – inklusive Halland, Blekinge och södra Småland.

- *Pendling och Godstransporter:*

Staten vill stärka pendling till arbete och utbildning. Kristianstads högskola och kvalificerade yrkesutbildningar i Hässleholm, ge exempel på det ökande behovet av en väl fungerande kollektivtrafik. Ökad kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken förbättrar pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) och knyter samman landet med fjärrtåg.

En utbyggd Hässleholm nod möjliggör fler genomgående tåg och en mer punktlig trafik för alla godståg. Det gör det enklare för företag att transportera varor till och från regionen. I kombination med utbyggnaden norr och söder om Hässleholm bäddar det för väsentligt fler tåglägen under dagtid.

- Totalförsvarets behov:

Förmågan att transportera trupper och materiel mellan södra och norra Sverige, där Södra stambanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. En utbyggd Hässleholm nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

3.1.4 Regional betydelse

- Regional pendling och kollektivtrafik:

Utbyggnaden av Hässleholm nod möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Med utbyggnaden utökas region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge.

- Regionalt stråkperspektiv:

Hässleholm har spår i fem riktningar och påverkar hela järnvägssystemet i Skåne. Den är viktig för att knyta samman olika stråk i regionen. Inpendling och resor till Markaryd påverkas positivt.

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Många företag i Sverige är beroende av Södra stambanan för sin kompetensförsörjning och konkurrenskraft. En utbyggd Hässleholm nod bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och nordöstra Skåne. Vidare mellan södra respektive mellersta Skåne och Älmhult. Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen. Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordöstra Skåne bli mer attraktiv

för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

Ökad kapacitet stärker mötesplatsfunktion och måluppfyllelse av Hässleholm som attraktiv knutpunkt för människor. Detta har en positiv effekt även på besöksnäring och näringslivets lönsamhet.

- Social hållbarhet:

Utbyggnaden av Hässleholm nod bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Åtgärden är viktig för ökad trafik mellan Stockholm-Köpenhamn och för regionala resor. Den förbättrar förutsättningar för resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem.

För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

Många människor bor och arbetar kring Hässleholm nod, vilket ger ett resandeunderlag för ökad regionalt resande med kollektivtrafik. Nodens centrumnära läge inbjuder till god tillgänglighet till och från stationen och bra kommunikationsmöjligheter för ett aktivt resande till fots, med cykel samt med kollektivtrafik. Objektkandidaten bidrar därför troligtvis till ökad möjlighet till fysisk aktivitet i transportsystemet.

Åtgärden ger stärkt kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter till både arbets- och fritidsresor, minskade flaskhalseffekter för godstrafik, regionförstoring och regionförstärkning. Därtill förväntas kortare restider och ökad pålitlighet för järnvägstrafiken.

- *Andra överväganden:*

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

Utbyggnad skapar också goda förutsättningar för ökad tillgänglighet för hela Hässleholms kommun och dess kranskommuner i nordvästra Skåne. Ortuveckling och hela samhällsutvecklingen påverkas positivt.

3.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger

fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö – Lund–Hässleholm –Älmhult
- Helsingborg – Hässleholm
- Hässleholm – Kristianstad
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud.

TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Hässleholm nod bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

3.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärdens komplexitet gör att dess utformning kan bli en utmaning. Den nya stationen förväntas ta mer plats, vilket kan innebära intrång i vissa bebyggelser.

- *Omgivningspåverkan:*

Den nya stationen förväntas ta mer plats, vilket kan innebära intrång i vissa bebyggelser och att omgivningspåverkan blir stor.

- *Finansiering:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen framtagen samlad effektbedömning för utbyggnad Hässleholm nod ännu. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis Skåne Nordost tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med- /och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i Hässleholm nod är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

En del återstår att utreda vad gäller utbyggnaden av Hässleholm nod. Eftersom åtgärden är komplex och osäkerheter stora är det av stor vikt att utredning påbörjas så snart som möjligt. Utbyggnad kräver troligtvis järnvägsplan. Objektkandidaten saknar en samlad effektbedömning men en ny åtgärdsvalsstudien är initierad.

IKEA

IKEA är ett av flera företag som är beroende av en välfungerande Södra stambanan. Över 3 000 av medarbetarna pendlar till Älmhult, varav drygt 1 000 från Malmö med omnejd. Brister på Södra stambanan medför dels svårigheter att rekrytera kompetens dels utmaningar i att behålla den. Företaget som har viktiga verksamheter i både Malmö och Älmhult har infört egen busstrafik bland annat mellan Älmhult och Helsingborg. Detta i ett ledd i att förbättra pendlingssituationen för sina medarbetare.

3.2 Älmhult-Hässleholm, två nya spår



Figur 3:2 Södra stambanan

3.2.1 Nuläge och Problem

Södra stambanan har omfattande person- och godstrafik och är en av Sveriges viktigaste järnväg. Banan står för cirka 80 procent av godstrafiken mot Skåne/Kontinenten medan Västkustbanan står för omkring 20 procent.

Sträckan Älmhult-Hässleholm är en flaskhals med ett hårt belastat dubbelspår. Beläggningen Hässleholm-Alvesta är cirka 70 procent. Fjärr-, regional- och godstrafik ökar samtidigt, vilket gör att kapaciteten är ansträngd redan idag.

Prognoser pekar mot att Södra stambanan är det godsstråk som växer mest i Sverige och utgör huvudstråk mot Fehmarn Bält. För att stråket ska fungera behövs två nya spår för att avlasta det hårt belastade stråket mellan Älmhult och Alvesta.

Dessutom krävs två nya spår för att SJ ska utöka sin snabbtågstrafik Stockholm-Köpenhamn (SJ investerar flera miljarder för utökad trafikering i Sydsverige). Vidare blir det svårt att utöka godstrafiken i stråket.

3.2.2 Behov och Resultat

Sträckan ska byggas till med två nya spår med maxhastigheten 250 km/h. Utbyggnaden ska bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken beaktat ökad transportutveckling efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

Tillgänglighet till/från Stockholm förbättras.

3.2.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Södra stambanan Stockholm-Malmö är en avgörande pulsåder i Sveriges transportsystem. Sträckan Älmhult-Hässleholm som del av Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade järnvägar och avgörande för svensk export, regional utveckling och fjärrtrafik.

Två nya spår kommer att knyta Sydsveriges städer närmre varandra och möjliggöra för snabbare tågresor mellan Malmö och Stockholm. Två nya spår kommer att innebära kapacitetsförstärkning för att samtliga trafikslag skall kunna utvecklas i takt med efterfrågeökning.

- Fyrstegsprincipen:

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som

efterfrågas för Älmhult-Hässleholm. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- Lönsamhet:

Eftersom Vägval för Skåne arbetar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafik tillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektets lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafik tillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av två nya spår från Älmhult till Hässleholm blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Projektets komplexitet bäddar för att det kan bli kostsamt. Denna förutsättning är dock inte given.

Ökad kapacitet på Södra stambanan stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet.

- Transportpolitiska mål:

Tåg är ett miljövänligt transportsätt. Utbyggnaden av Södra stambanan bidrar till ökad järnvägskapacitet, vilket kan öka överflyttning från väg till järnväg och i förlängning minskad CO₂-utsläpp.

Åtgärden bidrar därför till måluppfyllelse av de transportpolitiska mål, särskilt klimatmål om en hållbar omställning med bättre förutsättningar för en bättre miljö. Utbyggnaden medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar också till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i enlighet med funktionsmålets anda.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- **Systemperspektiv:**

I ett Sydsveriges perspektiv kommer två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Därtill hör att det finns tydliga synergieffekter mellan två nya spår Älmhult-Hässleholm av noden och andra infrastruktursatsningar. Detta gör att deras samlade samhällsekonomiska nytta blir större än nyttan av varje enskild åtgärd.

En positiv utveckling av trafiken på Södra stambanan Älmhult-Hässleholm är även positiv för ett stort område i södra Sverige – inklusive Blekinge och södra Småland. Två nya dubbelspår är av stor betydelse för att få ut fullständiga effekter av två nya spår mellan Hässleholm-Lund och av utbyggnaden av Hässleholm nod.

- **Pendling och Godstransporter:**

Två nya spår från Hässleholm till Älmhult medför ökad kapacitet för gods- och fjärrtågtrafik. Det ger nya möjligheter att separera resandetåg med olika hastigheter. Det möjliggör även fler och snabbare förbindelser för både fjärr- och regionaltåg. Restiden till/från Stockholm förkortas och pendlingsmöjligheter till arbete och utbildning förbättras.

Den internationella godstrafiken på järnväg förväntas öka kraftigt med den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält. Godstrafiken behöver bedrivas under hela dygnet för att vara ett konkurrenskraftigt och miljömässigt alternativ till vägtransporter. I nuläget har godstrafiken betydande framkomlighetsproblem under dagtid.

Två nya spår medför mer plats för godstrafiken. Långväga godstransporter ges möjlighet att även under högtrafik köra utan längre uppehåll för passage av snabbare tåg. Utökad fjärrtrafik tränger inte undan godstrafik.

Med fler spår förbättras redundans vid störningar, vilket gynnar näringslivets transporter, företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Fler spår möjliggör också underhåll utan totalavstängning. I kombination med utbyggnaden av Hässleholm nod bäddar det för väsentligt fler tåglägen under dagtid.

- *Totalförsvarets behov:*

Förmågan att transportera trupper och materiel mellan södra och norra Sverige, där Södra stambanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. Två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

3.2.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Störningar på Södra stambanan har påföljder på stor del av tågtrafiken i Skåne. Två nya spår medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitligheten till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande.

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

Med utbyggnaden utökas region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge.

Ökad kapacitet medför att utökad fjärrtrafik inte tränger undan regionaltrafik. Pågatåg- och Öresundstrafik kan öka, vilket leder till ökad pendling. Det blir möjligt med direkttåg Malmö-Lund till Blekinge samt snabbare storregional tågtrafik till Älmhult/Växjö.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan Skåne och Kronobergs län innebär regionförstoring. Den möjliggör bättre koppling mellan:

- Malmö/Lund-området och Älmhult
- Växjö, Kalmar och Karlskrona

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Många företag i Sverige är beroende av Södra stambanan för sin kompetensförsörjning och konkurrenskraft. Ökad kapacitet och restidsvinster gynnar pendling.

Pendling underlättar för fler människor att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Förbättrad pendling stärker kompetensförsörjning vid verksamheter särskilt i norra Skåne och södra Småland men även för långdistanspendlare med fjärrtåg. Arbetsmarknaden vidgas och landet knyts samman.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Sträckan kopplar ihop Skåne/Köpenhamn med Stockholm och är ett regionalt pendlingsstråk.

Restidsvinster mellan Skåne och Kronoberg, samt Malmö/Lund-Blekinge, och Älmhult/Växjö kan realiseras. Utbyggnaden förbättrar förutsättningar för både kortare och längre resor på järnväg.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem.

För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

- *Andra överväganden:*

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

Utbyggnad skapar också goda förutsättningar för ökad tillgänglighet för hela Hässleholms kommun och dess kranskommuner i nordvästra Skåne. Ortuveckling och hela samhällsutvecklingen påverkas positivt.

3.2.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Två nya järnvägsspår mellan Älmhult och Hässleholm medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället.

Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö - Lund - Hässleholm - Älmhult
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner).

Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av två nya spår Älmhult-Hässleholm bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

3.2.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

För sträckan Älmhult-Hässleholm behöver ett samlat trafikeringsbehov för alla trafikslag analyseras noggrant innan sträckningen av de nya spåren fastställs. Dragningen av Södra stambanans nya spår kan ha inverkan på utformningen av Alvesta station och sträckan Alvesta-Växjö.

Åtgärdens komplexitet gör att dess utformning kan bli en utmaning. Det är av stor betydelse att Älmhult-Hässleholm börjar utredas i tid.

- *Omgivningspåverkan:*

Omgivningspåverkan kan komma att bli omfattande beroende på vald sträckning och den detaljerade utformningen. Störningar för befintlig trafik under genomförandet förväntas förekomma.

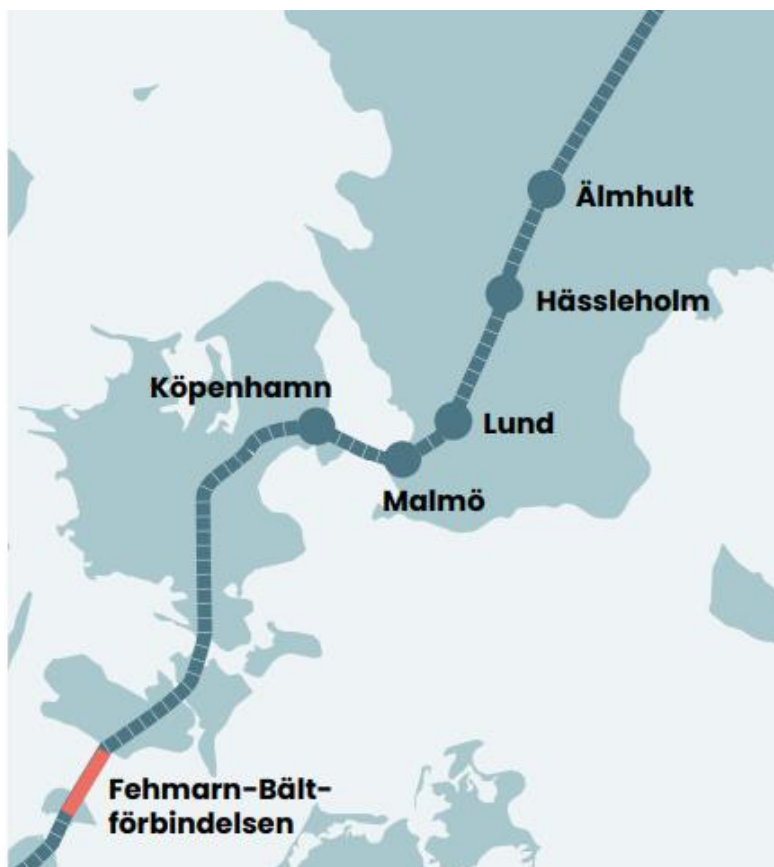
- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för Älmhult-Hässleholm ännu.

- *Planeringsmognad:*

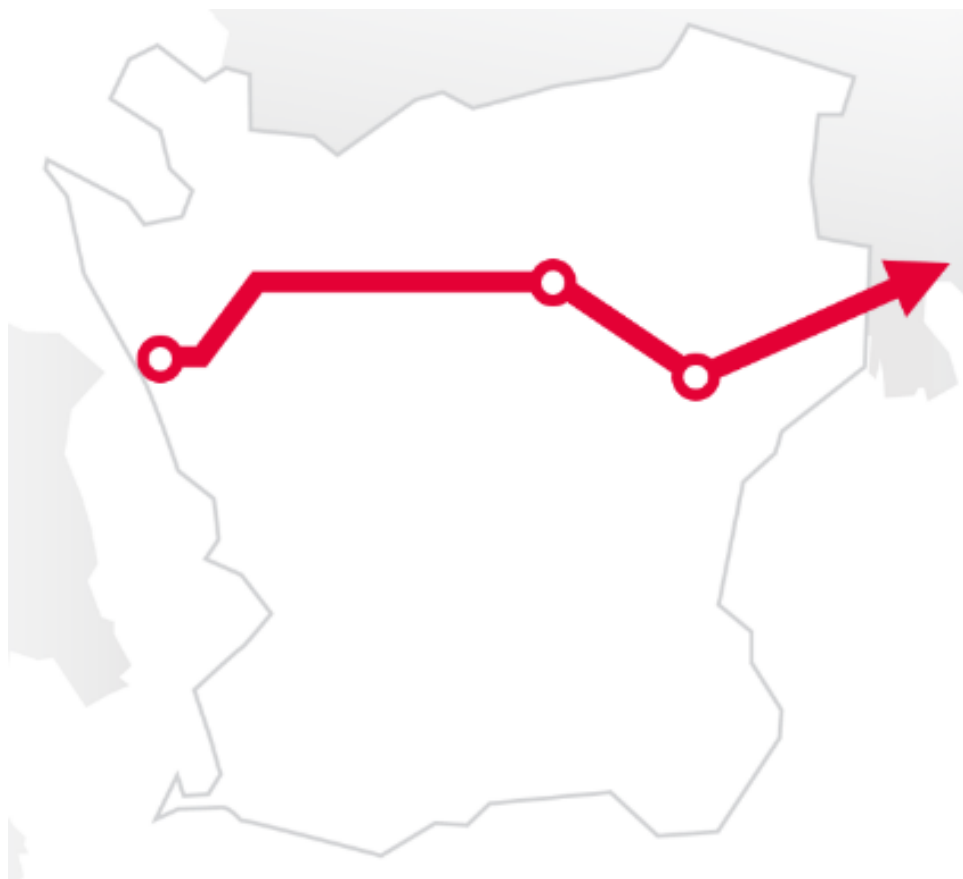
Den fysiska planeringen är inte påbörjad och osäkerheterna är stora. Det saknas en samlad effektbedömning och krävs mest troligt en

järnvägsplan. Eftersom åtgärden är komplex är det av stor vikt att utredning påbörjas så snart som möjligt.



Figur 3:4 Södra stambanan i ett större perspektiv. Källa: Från trängsel till tillväxt. OMTAG svensk järnväg, 2025.

4 Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan



Figur 4:1 Skånebanan

4.1 Attarp-Kristianstad, dubbelspår

4.1.1 Nuläge och Problem

Skånebanan är en viktig del i järnvägssystemet i Skåne. Banan har en viktig funktion för långväga gods- och personresor samt för arbetspendling. Enkelspåret Attarp-Kristianstad, som är cirka 20 km har ett högt tågantal för att vara en enkelspårig sträcka. Det har cirka

100 tåg per dygn och är en av Sveriges mest trafikerade. Huvuddelen av godstrafiken har Karlshamns hamn som målpunkt.

Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar möjlighet att utöka trafiken enligt förväntad efterfrågan på person- och godstrafik. Så länge sträckan är enkelspårig är det inte görbart att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning. Dessutom innebär enkelspåret att minsta störning leder till följd förseningar och trafikstörningar. Detta trots att mötesstationer ligger relativt tätt. Avståndet mellan mötesstationerna i Karpalund, Önnestad, Vinslöv och Attarp är mellan 4 och 6 km och samtliga stationer har samtidig infart.

Största tillåtna hastighet är 160 km/h men hastigheten varierar längs sträckan. Till exempel vid stationer och infart till Kristianstad, genom Vinslöv där hastigheten är nedsatt till 140 km/h samt på sträckan Karpalund till Kristianstad där hastigheten är 120 km/h.

Med dubbelspår skulle öka kapacitet medföra fler tåg med kortare körtider. Det skulle även innebära mindre risk för förseningar och trafikstörningar, det vill säga en ökad punktlighet.

4.1.2 Behov och Resultat

Sträckan Attarp-Kristianstad behöver byggas ut till dubbelspår. Där möjligt behövs en höjning av hastighetsstandard från 160 km/h till 200 km/h.

Utbyggnaden ska bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter (snabbare resor och förbättrat turutbud). Den ska leda till ett ökat resande med kollektivtrafik lokalt, regionalt och interregionalt eftersom även Blekinge kan dra nytta av dubbelspårutbyggnaden.

4.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Sträckan Attarp-Kristianstad som del av Södra stambanan är en av Sveriges mest trafikerade järnvägar med cirka 100 tåg per dygn. Banan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och huvuddelen av

godstrafik har Karlshamns hamn som målpunkt. För att möta ökad efterfrågan på person- och godstransporter behöver kapaciteten höjas. Ett dubbelspår Attarp-Hässleholm har stor effektpåverkan på restidsvinster. Det ger förutsättningar ett ökat resande och en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Dubbelspårutbyggnaden är en del i ett större interregionalsystem för trafiken mellan Blekinge och Skåne. Den knyter ihop Blekinges arbetsmarknadsregion med Malmö/Lund.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Attarp-Kristianstad. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

I mars 2025 publicerade Trafikverket en samlad effektbedömning inom ramen för åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Enligt denna är den samhällsekonomiska lönsamheten för objektkandidaten Attarp-Kristianstad *nära noll* (Nettonuvärdeskvot, NNK = -0,08). Investeringskostnad uppgår till cirka 2,2 miljarder kronor (prisnivå 2023–06). Objektkandidaten bedöms medföra främst förbättringar än försämringar. Därför bedöms den sammantaget vara nära noll. När Trafikverket känslighetstestar resultatet för en trafiktillväxt på 20 procent uppvisas ett positiv nettonuvärdeskvot (NNK = 0,10). Känslighetsanalys för en högre investeringskostnad på 2,7 miljarder uppvisar ett nettonuvärdeskvot på -0,38. Effekter som inte går att beräkna monetärt (ej beräknade effekter) bedöms som försumbara.

I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnad avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

- *Transportpolitiska mål:*

Dubbelspåret Attarp-Hässleholm medför en överflyttning från vägtrafik till järnväg. Detta leder till minskade utsläpp och bättre miljö. Utbyggnaden medför vidare ökad kapacitet och minskad risk för följd förseningar, vilket ökar medborgarnas tillgänglighet. Det ger bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik men även gång och cykel för att sig till stationer.

Med ökad kapacitet och minskad risk för följd förseningar ökar tillgängligheten också för näringslivet.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

Dubbelspårutbyggnaden är en del i ett större interregionalsystem för trafiken. Den har betydelse för utbyggnad av noden Hässleholm men även fortsättning mot Kristianstad. Den har även betydelse för utveckling av Västkustbanan. En positiv utveckling av trafiken här har inverkan inte endast i Skåne utan även för Blekinge.

- *Pendling och Godstransporter:*

Dubbelspåret från Attarp till Kristianstad medför ökad kapacitet för gods- och persontågtrafik. Kollektivtrafiken blir attraktivare genom kortare restider, vilket leder till ett mer hållbart resande. När hela sträckan är utbyggd till dubbelspår bedömer Trafikverket och Region Skåne att tillgängligheten till snabbare resor inom regionen förbättras. Det blir möjligt att öka trafikutbudet, dels av regional persontågtrafik till minst 4 från idag 3 tåg per timme och riktning, dels av antalet godståg vilket det också finns en efterfrågan på.

- *Totalförsvarets behov:*

Dubbelspåret från Attarp till Kristianstad bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till

längre och tyngre transporter. Även koppling till Karlshamns hamn som målpunkt är viktig. Objektkandidaten kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

4.1.4 Regional betydelse

- Regional pendling och kollektivtrafik:

Kapacitetsbrister på sträckan Attarp-Kristianstad gör att Skånetrafiken inte kan möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad.

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Även utökad region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge påverkas positivt.

- Regionalt stråkperspektiv:

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan Skåne och Blekinge innebär regionförstoring. Den leder till bättre koppling mellan:

- Blekinges arbetsmarknadsregion och Malmö/Lund
- Kastrup och Köpenhamn.

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Utbyggnaden mellan Attarp och Kristianstad bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och sydvästra Skåne. Vidare mellan södra respektive mellersta Skåne och Blekinge.

Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen.

Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordöstra Skåne bli mer attraktiv för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

- Social hållbarhet:

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Attarp och Kristianstad bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Den medför kortare restider regionalt och möjlighet till utökad regional persontågstrafik. Risk för förseningar och andra störningar minskar. Åtgärden gynnar främst resor kortare än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

- Andra överväganden:

Åtgärden Attarp-Kristianstad bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapacitet och framtidssäkrar infrastrukturen. Detta är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter.

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

4.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- RUS-Det öppna Skåne:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortutveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med

den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Två nya järnvägsspår mellan Attarp-Kristianstad medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter. Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärden Attarp-Kristianstad är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråket Hässleholm – Kristianstad.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen

för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av Attarp-Kristianstad bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart.

Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

4.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Utbyggnaden sker längs befintligt spår.

- *Omgivningspåverkan:*

Nytt dubbelspår sker längs befintligt spår så omgivningspåverkan bedöms som liten.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis Skåne Nordost tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering.

En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i dubbelspår mellan Attarp och Kristianstad är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- Planeringsmognad:

Attarp-Kristianstad har utretts i flera omgångar. Trafikverket tog fram en ny samlad effektbedömning i början av 2025. NNK var nära noll (-0,08).

4.2 Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår

4.2.1 Nuläge och Problem

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Västkustbanan med Södra stambanan. Sträckan är cirka 74 km lång, enkelspårig och med stor betydelse för både person- och godstrafiken i länet.

Det har gjorts flera kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på sträckan men det kvarstår behov av partiella dubbelspår.

4.2.2 Behov och Resultat

Sträckan ska byggas med partiella dubbelspår i syfte att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även för att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresande.

Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

Stora restidsvinster längs med hela stråket kommer att erhållas vilket gör att tågtrafiken blir mer attraktiv. Detta ger förutsättningar till en överflyttning från väg- till tågtrafiken och en minskning av utsläppen från vägtrafiken.

4.2.3 Relevans för nationell plan

- Transportpolitiska mål:

Åtgärden innebär positiva bidrag till ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken samt för bil-, lastbils-, gång- och cykeltrafik, vilket påverkar det transportpolitiska funktionsmålet positivt.

Partiella dubbelspår bidrar till kortare restider och en mer robust tågtrafik, vilket ökar tillförlitligheten. Dessutom, genom en högre kapacitet och en ökad robusthet i tågtrafiken blir tidtabellsläggningen mer flexibel. Detta gör att tidtabellen bättre kan anpassas efter resenärernas önskemål, vilket ökar bekvämligheten.

- *Systemperspektiv:*

Utbyggnaden av partiella dubbelspår är en del i ett större interregionalsystem för trafiken. En positiv utveckling av trafiken här har effekter för hela stråket Helsingborg-Kristianstad, för Väst kustbanan och även till Blekinge.

- *Pendling och Godstransporter:*

Partiella dubbelspår Hässleholm-Helsingborg medför ökad kapacitet för gods- och persontågtrafik. Kollektivtrafiken blir attraktivare genom kortare restider, vilket leder till ett mer hållbart resande.

- *Totalförsvarets behov:*

Partiella dubbelspår mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. Objektkandidaten kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

4.2.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Även utökad region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge kan påverkas positivt.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan nordvästra och nordöstra Skåne innebär regionförstoring.

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Utbyggnaden mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och nordöstra Skåne. Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen. Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordvästra och nordöstra Skåne bli mer attraktiv för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

- Social hållbarhet:

Partiella dubbelspår mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar generellt positivt till social hållbarhet. De möjliggör trafikering med snabba regionaltåg och kopplar ihop arbetsmarknaderna i nordvästra och nordöstra Skåne. De förbättrar även pendlingsmöjligheterna mot Blekinge och ger restidsvinster.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Det är också svårbedömd i nuläget om utbyggnaden påverkar förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- Andra överväganden:

Åtgärden Hässleholm-Kristianstad bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapacitet och framtidssäkrar infrastrukturen. Detta är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter. Bättre pendling kan leda

till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

4.2.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- RUS-Det öppna Skåne:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- Regionplan:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- Transportstrategi:

Partiellt dubbelspår Hässleholm-Helsingborg medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt.

Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft

genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner).

Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Hässleholm-Helsingborg bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

4.2.6 Genomförbarhet

- Samsyn:

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Skånebanan är viktig och behöver genomföras.

- Utformning:

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- Omgivningspåverkan:

En viss lokal påverkan genom utbyggnad av partiella dubbelspårsträckor, och viss mark i anspråk.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis kommunerna i berörd sträcka tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i partiella dubbelspår är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objekt kandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

5 Stråket Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg, Väst kustbanan



Figur 5:1 Väst kustbanan

5.1.1 Nuläge och Problem

Väst kustbanan knyter ihop Oslo i norr med Köpenhamn i söder. Den är således av stor betydelse inte enbart för Sveriges största regioner och städer, den är viktig också ur ett skandinaviskt perspektiv.

Sträckan mellan Helsingborg och Lund trafikeras av många tåg och det finns en stark efterfrågan för mer trafik, både person- och godstransporter. Detta är dock svårt att uppnå.

Ett stort hinder är att de många tågen som trafikerar sträckan har olika upphållsbild (snabbtåg utan uppehåll på mellanstationerna; regionaltåg med få uppehåll på mellanstationerna; pågatåg med uppehåll på alla stationer; enskilda godståg på sträckan mellan Landskrona och Kävlinge). Eftersom godstågen blir väntande i Kävlinge för att kunna släppa fram persontåg, medför det att förseningar för persontågen leder till följdproblem för godstågen på Godsstråket genom Skåne. Med korsande tågvägar mellan Godsstråket genom Skåne och Västkustbanan i Kävlinge, försvåras trafikeringen för båda banorna.

5.1.2 Behov och Resultat

För att möta förväntad ökning av person- och godstrafik behöver Västkustbanan kapacitetshöjande åtgärder.

Utbyggnaden sker i etapper när så är motiverat. Den senaste åtgärdsvalsstudien (2025) föreslår ett partiellt fyrspar Landskrona-Dösjebro samt en planskildhet i Kävlinge. Eftersom fyrsparret möjliggör en ökning av tågtrafiken, medför det en försämring i Kävlinge med fler korsande tågvägar. För att åtgärda detta, behövs därför planskildheten i Kävlinge.

Utbyggnaden av Västkustbanan ger förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Fyrsparutbyggnaden har potential att bidra till en förflyttning av främst persontransporter från väg till järnväg.

För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på betydlig längre sikt, kan det behövas ett fullständigt fyrspar för hela sträckan Helsingborg-Lund, beroende på trafik- och samhällsutveckling.

5.1.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt:*

Utbyggnaden av Västkustbanan stärker kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik. Åtgärderna möjliggör ökad pendling och minskade utsläpp.

- *Fyrstegsprincipen:*

Det finns förslag på kapacitetshöjandeåtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3. Trafikverket bedömer dock att inga av dessa fullt ut kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Västkustbanan givet den framtida ökningen av person- och godstrafik. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

- *Transportpolitiska mål:*

Utbyggnaden av Västkustbanan medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden bidrar till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

- *Systemperspektiv:*

Västkustbanan påverkar trafik i en större geografi, till exempel trafik mot Helsingborg, Göteborg, Halmstad, Klippan, Åstorp, Höör, Ystad, Trelleborg och Köpenhamn/ Kastrup. Brister och åtgärder här ha inverkan på andra sträckor utmed stråket.

- *Pendling och Godstransporter:*

Ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken har flera fördelar:

- Bättre pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) till och från Helsingborg som regional kärna, och till Malmö som är en nationell och regional tillväxtmotor.
- Enklare för företag att transportera varor till och från regionen och lägga lastbilsgodset på järnväg.

- *Totalförsvarets behov:*

En utbyggd Västkustbanan förbättrar transportsystemets robusthet, vilket är önskvärt ur ett beredskapsperspektiv. Förmågan att transportera trupper mellan södra och västra Sverige där Västkustbanan har en avgörande funktion förbättrats.

Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. En utbyggd Västkustbanan nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

5.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden av Västkustbanan möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik,

också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resanperspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Fyrspårutbyggnaden sammankopplar nordvästra och sydvästra Skåne. Kortare restider möjliggör satsningar (boende, näringsliv, utbildningar) längst hela sträckan. Satsningar möjliggör större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Åtgärderna möjliggör förbättrad pendling mellan nordvästra och sydvästra Skåne eftersom de gör banan mer robust och kortar restiderna. Med kortare restider underlättar det för fler invånare att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Fler kan pendla i och utanför stråket. Fler kan pendla för studier, och möjlighet till arbete stärks.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av Västkustbanan bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Fjärrtåg mot både Köpenhamn och Oslo gynnas av detta, såväl som regional pendling. Åtgärden gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Det är också svårbedömd i nuläget om utbyggnaden påverkar förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Västkustbanan har viktig regional betydelse eftersom den kopplar ihop nordvästra Skåne med sydvästra Skåne. För Malmö är en Västkustbanan med korta restider en möjlighet att avlasta vägar från inpendling från flera kommuner. För nordvästra Skåne avlastar banan regionala vägar och E6:an. Kortare restider möjliggör arbets-, skol- och fritidspendling för fler.

5.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne. En robust Västkustbanan med kortare restider är särskilt viktig för att nå målbilder kring att:

- Det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne.
- Tillgängligheten ska stärkas till bland annat arbetsplatser och
- Skåne ska tillvara på sin flerkärnighet där Landskrona är en regional kärna.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Västkustbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets

verksamheter. Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter. Fyrspår på Väst kustbanan knyter särskilt an till målen om:

- Klimatneutralt transportsystem –Satsningar på Väst kustbanan kommer att flytta resenärer från bil till tåg, vilket innebär lägre utsläpp och mer transporteffektivt resande.
- Inkluderande transportsystem - Satsningar på kortare restider och mer robust bana gör Skånes arbetsmarknad, utbildningar, och fritidsaktiviteter tillgänglig för fler. Det leder i sin tur till ökad integration, sysselsättning, och utbildning.
- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Väst kustbanan bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

5.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Västkustbanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan:*

Utbyggnaden kan komma att ha viss lokal påverkan genom utbyggnad av fyrspårsträckor, och tar viss mark i anspråk.

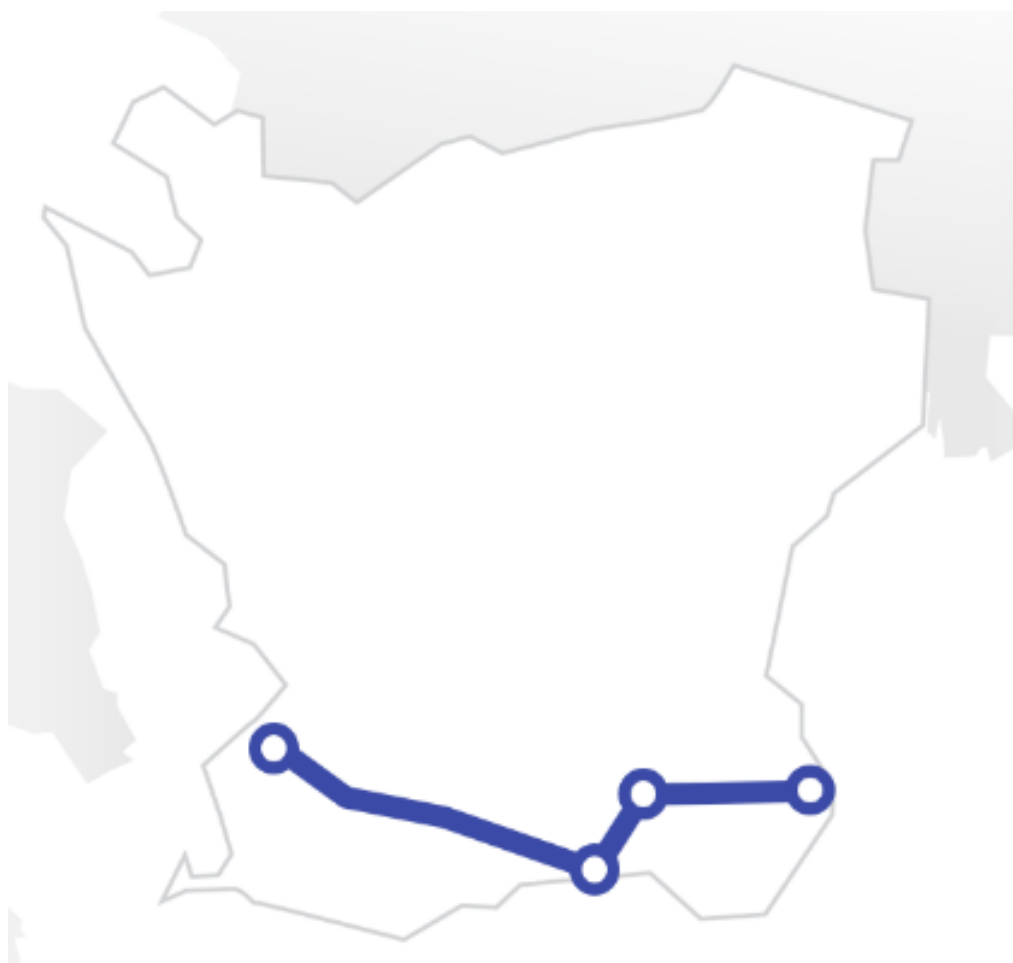
- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för fyrspårutbyggnaden ännu.

- *Planeringsmognad:*

Åtgärdsvalsstudien som blev slutförd 2025 pekar ut planerade insatser genom etapper.

6 Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan



Figur 6:1 Ystad-Österlenbanan

6.1.1 Nuläge och Problem

Ystad-Österlenbanan mellan Malmö och Simrishamn är viktig för den regionala pendlingen. Persontågstrafiken på banan är en del av ett regionaltrafiksystem som inkluderar en stor del av tågtrafiken i hela södra Sverige och Danmark. Resandet är omfattande och resandeutvecklingen har varit positiv under lång tid. Sträckan Malmö-Ystad trafikeras med halvtimmestrafik medan Ystad-Simrishamn med heltimmestrafik hela dagen.

Sedan trafikomläggningen via Citytunneln (2011) har förseningarna på banan ökat. Förseningar som uppstår här påverkar trafiken i hela omloppen.

6.1.2 Behov och Resultat

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Ystad-Österlenbanan kapacitetshöjande åtgärder. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör samhällsutveckling och ska ske i etapper när så är motiverat.

Den senaste åtgärdsvalsstudien (2018) föreslår en första etapp med partiellt dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård. Objektkandidaten Skurup-Rydsgård är samhällsekonomiskt lönsam enligt Trafikverket och finns med i 2026 års planförslag. Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård förbättrar robusthet, restider och möjligheten att flytta trafik från väg till järnväg.

Vidare etapper bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling:

- Skurup-Lemmeströ, partiellt dubbelspår
- Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår
- Lockarp/Oxie-Svedala, partiellt dubbelspår
- Ystad-Österlenbanan slutläge, dubbelspår hela sträckan

Prioriteringarna i etapperna är överenskomna men inte avtalade med Trafikverket och kan komma att justeras över tid.

Notera att behov av ett fullständigt dubbelspår på hela sträckan inte aktualiseras förrän övriga partiella dubbelspår är genomförda och trafikering- och samhällsutvecklingen kräver det.

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan skulle ge förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Objektkandidaterna har potential att bidra till en förflyttning av främst persontransporter från väg till järnväg.

6.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan stärker kopplingen mellan Ystad hamn och det nationella järnvägsnätet, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik. Åtgärderna möjliggör ökad pendling och minskade utsläpp.

- Fyrstegsprincipen:

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet och robusthet som efterfrågas för Ystad-Österlenbanan. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

Banorna är högt utnyttjade idag och det är inte möjligt att minska restiderna eller utöka trafiken än genom att tillföra ny dubbelspårkapacitet.

- Lönsamhet:

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Den samhällsekonomiska analysen visar att utbyggnaden av delen Skurup-Rydsgård är lönsam med stora vinster för både resenärer och näringsliv.

Tidigare analyser visade att även utbyggnaden av resterande delar var samhällsekonomiskt lönsam. Detta behöver uppdateras ju närmre genomförande vi kommer.

- Transportpolitiska mål:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden bidrar till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

- *Systemperspektiv:*

En positiv utveckling av Ystad-Österlenbanan är även positiv för transportsystemet i MalmöLund regionen och Väst kustbanan.

Ettappindelning medför att objekt kandidater på Ystad-Österlenbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs.

Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård bör exempelvis färdigställas före ytterligare partiella dubbelspår.

Dubbelspårutbyggnaden kan även möjliggöra ett ökat användande av kopplingen mellan Ystad hamn och Ystad-Österlenbanan. På så sätt möjliggörs fler kopplingar till Sverige (till exempel via Polen), vilket skapar ett mer robust system.

- *Pendling och Godstransporter:*

Ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken har flera fördelar:

- Bättre pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) till och från Ystad som regional kärna, och till Malmö som är en nationell och regional tillväxtmotor.
- Enklare för företag att transportera varor till och från regionen och lägga lastbilsgodset på järnväg.

- *Totalförsvarets behov:*

En utbyggd Ystad-Österlenbanan förbättrar transportsystemets robusthet, vilket är önskvärt ur ett beredskapsperspektiv. Förmågan att transportera trupper mellan hamnstaden Ystad och Malmö där Ystad-Österlenbanan har en avgörande funktion förbättrats. En utbyggd Ystad-Österlenbanan nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

6.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Dubbelspårutbyggnaden av Ystad-Österlenbanan sammankopplar västra och sydöstra Skåne och påverkar hela järnvägssystemet i södra Skåne. Kortare restider möjliggör satsningar (boende, näringsliv, utbildningar) längst hela sträckan. Satsningar möjliggör större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Åtgärderna möjliggör förbättrad pendling mellan sydöstra och västra Skåne eftersom de gör banan mer robust och kortar restiderna. Med kortare restider underlättar det för fler invånare att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Fler kan pendla i och utanför stråket. Fler kan pendla för studier, och möjlighet till arbete stärks.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Malmö och Simrishamn bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Åtgärden bidrar till kortare restider och möjlighet till ökad trafik mellan Malmö och Ystad/Simrishamn, vilket förbättrar pendlingsförhållandena och bidrar till en utökad arbetsmarknad. Åtgärden gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Objektkandidaten påverkar inte förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Ystad-Österlenbanan har viktig regional betydelse eftersom den kopplar ihop västra Skåne med sydöstra Skåne. Längst sträckan ligger (bland annat) Malmö, Svedala, Skurup, Ystad, Tomelilla och Simrishamn. För Malmö är en Ystad-Österlenbanan med korta restider en möjlighet att avlasta vägar från inpendling från tidigare nämnda kommuner. För sydöstra Skåne avlastar banan regionala vägar och E65:an. Kortare restider möjliggör arbets-, skol- och fritidspendling för fler.

6.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med

den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne. En robust Ystad-Österlenbana med kortare restider är särskilt viktig för att nå målbilder kring att:

- Det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne.
- Tillgängligheten ska stärkas till bland annat arbetsplatser och
- Skåne ska tillvara på sin flerkärnighet där Ystad är en regional kärna.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället.

Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

Utvecklingen av Ystad-Österlenbana knyter särskilt an till målen om:

- Robust transportsystem – Ökad kapacitet på Ystad-Österlenbanan möjliggör en potentiell ökning av

godstransporter på banan. Satsningarna på banan innebär ett mer robust system som är mindre känslig för störningar.

- Klimatneutralt transportsystem – Den samhällsekonomiska bedömningen av åtgärdsvalsstudien visar att satsningar på Ystad-Österlenbanan kommer att flytta resenärer från bil till tåg, vilket innebär lägre utsläpp och mer transporteffektivt resande.
- Inkluderande transportsystem - Satsningar på kortare restider och mer robust bana gör Skånes arbetsmarknad, utbildningar, och fritidsaktiviteter tillgänglig för fler. Det leder i sin tur till ökad integration, sysselsättning, och utbildning.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider (30 min till år 2040) stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över södra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö – Ystad
- Ystad – Simrishamn

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar.

Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

6.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Ystad-Österlenbanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan:*

Samtliga etapper kommer ha viss lokal påverkan genom utbyggnad av dubbelspårsträckor, och tar viss mark i anspråk.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis kommunerna i sydvästra Skåne tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i Ystad-Österlenbanan är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

Åtgärdsvalsstudien som blev slutförd 2018 pekar ut planerade insatser genom etapper.

7 Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan



Figur 7:1 Trelleborgsbanan

7.1.1 Nuläge och Problem

Trelleborgsbanan är en enkelspårig bana som är omkring 25 kilometer lång och går mellan Lockarp och Trelleborg. Banan utgör en del av godsstråket genom Skåne och ingår tillsammans med Trelleborgs hamn, i det europeiska transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network). Trelleborgs hamn är länkad till Trelleborgsbanan genom att spårsystemet ansluter till hamnområdet. Sträckan trafikeras av både person- och godstrafik där persontrafiken körs i halvtimmestrafik med cirka 80 persontåg per dygn och godstrafiken utgörs av cirka 10–14 tåg per dygn.

Den täta persontrafiken innebär en negativpåverkan på godstrafiken: Svårigheter att ta sig fram under persontrafikens högtrafikperiod. Därtill hör att den intermodala trafiken till Trelleborgs hamn har en ökande trend och väntas utökas ytterligare.

Region Skånes mål (persontågsstrategin) är att öka resandet på banan från dagens cirka 6 000 resenärer per helgfri vardag till cirka 20 000 till år 2030 och till drygt 30 000 till år 2040. Detta är svårt att uppnå med dagens kapacitet. Trelleborgsbanan har ett kapacitetsutnyttjande på omkring 80 procent. Med ökad trafikering väntas utnyttjandet uppgå till cirka 84 procent på 2040-talet. Ett högt kapacitetsutnyttjande medför hög störningskänslighet och låg medelhastighet. Detta leder till begränsningar i hur persontrafik respektive godstrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperiod.

En till begränsning är att Trelleborgsbanan idag inte kan hantera 750 långa godståg, vilket är ambitionen på sträckor där större gods trafikeras och i enlighet med TEN-T.

7.1.2 Behov och Resultat

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Trelleborgsbanan kapacitetshöjande åtgärder. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör samhällsutveckling och ska ske i etapper när så är motiverat.

Enligt senaste åtgärdsvalsstudien (2024) är förslaget för en första etapp ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Greve och Skytts Vemmerlov.

Åtgärderna skulle ge förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet.

Objektkandidater har potential att bidra till en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Detta kan medföra klimat- och miljörelaterade nyttor.

En ny mötesstation utanför Östra Greve skulle främst användas för att möjliggöra att persontåg kan köra om godståg. Mötesstationen skulle även innebära mer flexibilitet när till exempel Pågatågens möten kan ske dit vid förseningar.

För att kunna skapa den önskade turtätheten på betydlig längre sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, kan det finnas ett behov av ett dubbelspår för hela sträckan mellan Lockarp och Trelleborg. Med dubbelspår hela banan skulle det enligt Trafikverket vara möjligt att trafikera med totalt fyra dubbelturer per timme med persontåg och en enkeltur med gods per timme under persontrafikens högtrafikperiod. Notera att vidare etapper och fullständigt dubbelspår på hela sträckan bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling.

7.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Trelleborgsbanan är direktlänkad till Trelleborgs hamn genom att spårsystemet ansluter till hamnområdet. Spåren som ingår i TEN-T, möjliggör att last som anländer med tåg kan lastas om till färjor och distribueras vidare över Östersjön, eller det motsatta. Det innebär att hamnen utgör en viktig funktion för den intermodala godstrafiken mellan Sverige och kontinenten. Objektkandidaterna medför möjlighet till ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, vilken är en nationell angelägenhet.

- Fyrstegsprincipen:

Det finns förslag på kapacitetshöjandeåtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3. Trafikverket bedömer dock att inga av dessa fullt ut kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Trelleborgsbanan givet den framtida ökningen av person- och godstrafik. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- Lönsamhet:

Eftersom Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnad avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av partiellt dubbelspår, mötesstation eller fullständigt dubbelspår på Trelleborgsbanan blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Trafikverket (2025) bedömer att den totala kostnaden för åtgärderna i etapp 1 (partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt mötesstation Östra Grevie) uppgår till cirka 950 miljoner kr (med en standardavvikelse på +- 30%). För fullständigt dubbelspår bedömer Trafikverket att den totala kostnaden uppgår till cirka 2,1 miljarder kr (med en standardavvikelse på +- 30%).

Ökad kapacitet för godstransporter stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål:*

Tåg är ett miljövänligt transportsätt. Utbyggnad av Trelleborgsbanan har potential att bidra till en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Detta ger miljö- och klimatnyttor. Utbyggnaden medför ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Detta bidrar till minskad bilberoende, i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i enlighet med funktionsmålet anda.

- *Systemperspektiv:*

Trelleborgsbanan är viktig för godsets flöde genom MalmöLundregionen. Kapacitetshöjande åtgärder blir betydelsefulla

för arbetspendling i Skånes sydvästra hörn och för att minska målkonflikter. En positiv utveckling av trafiken på Trelleborgsbanan är även positiv för tågtrafiken i MalmöLundregionen.

Etappindelning medför att objektkandidater på Trelleborgsbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs.

Dubbelspårutbyggnaden mellan norr om Trelleborg tillsammans med en ny mötesstation mellan Östra Greve och Skytts Vemmerlöv bör färdigställas före ytterligare partiella eller ett fullständigt dubbelspår hela sträckan Trelleborg-Lockarp. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Trelleborg.

- *Pendling och Godstransporter:*

Objektkandidaterna ger förbättringar för både personresor och godstransporter med potential för en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Ökad turtäthet är viktig för resenärernas upplevelse av tillgänglighet eftersom den medför större flexibilitet och bekvämlighet, vilket är avgörande för att göra tåget till ett mer konkurrenskraftigt alternativ och för att locka fler resenärer.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Totalförsvarets behov:*

Trelleborgsbanan bedöms vara en viktig länk för såväl person- och godstransporter givet kopplingen till Trelleborgs hamn och de färjor (inklusive järnvägsfärjor) som trafikerar hamnen. Ur ett försvars- och beredskapsperspektiv är det av stor vikt att Trelleborgsbanan kan bibehålla sin funktion även under störda förhållanden.

Hanteringskapacitet för godscontainrar samt järnvägsspår till Trelleborgs hamn ska vara dimensionerade för att klara minst tre fullängdståg per dygn.

Trelleborgsbanan är linjekategori D2. Detta innebär att största axeltryck är 22,5 ton och största tillåtna vikt per meter är 6,4 ton, vilket bör medge militära funktioner på banan.

7.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Upprustningen av Trelleborgsbanan behövs för att nå Region Skånes ambition om ett mer hållbart resande genom att få fler människor att resa med spårburen kollektivtrafik i stället för bil.

Dubbelspår medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitligheten till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat resande med tåg (även fritidsresor).

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och robusthet mellan Trelleborg och Malmö har positiva följd effekter även för fortsatt tågtrafik vidare mot Lund.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Ökad kapacitet gynnar näringslivets godstransporter och företagens konkurrenskraft som får en ökad tillförlitlighet och effektivisering av hanteringen av gods.

Pendling underlättar för fler att Även Förbättrad pendling gynnar kompetensförsörjning när fler kan bo på en plats och arbeta på en annan.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan med partiellt dubbelspår och ny mötesstation samt fullständigt dubbelspår hela sträckan från Lockarp till Trelleborg bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Objektkandidaten gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Objektkandidaten påverkar inte förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Dubbelspårutbyggnaden bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapaciteten och framtidssäkrar infrastrukturen, vilket är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter.

7.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför koppla an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt.

Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärderna på Trelleborgsbanan är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över södra Skåne med fortsatt tillväxt i stråket Malmö – Trelleborg.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbana bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

7.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Mellan MalmöLundregionen och Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Utformningen hanteras vidare i nästa skede vid fördjupade utredningar.

- *Omgivningspåverkan:*

Omgivningspåverkan kan ske i form av ökat buller och vibrationer.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för Trelleborgsbanan ännu.

- *Planeringsmognad:*

En åtgärdsvalsstudie som pekar ut planerade insatser genom etapper blev slutförd 2024.

8 Mer om social konsekvensbedömning

8.1 Sammanfattning

Inom ramen för Vägval för Skåne genomförs en förenklad social konsekvensbedömning (SKB). Den förenklade SKB:n utgår från den SKB som gjorts på remissversionen av Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 (RTI 2026–2037), och kompletteras med generella fördelningseffekter som Trafikverket beräknat för åtgärder på järnväg.

Syftet är att, utifrån förutsättningarna i processens nuläge, göra en initial bedömning av de sociala konsekvenserna av de objekt som föreslås i Vägval för Skåne.

Den förenklade SKB:n för Vägval för Skåne indikerar i stora drag att objektkandidater har positiv effekt på de sociala värdena för Skåne. Objektkandidaterna bidrar även till en geografisk fördelning av tillgänglighet genom att förbättra koppling mellan områden av olika socioekonomisk karaktär. Möjligheten att resa till och från områden som har lägre socioekonomisk standard och tillgänglighet förbättras. Åtgärderna medför positiva effekter på generell tillgänglighet för både invånare och näringsliv.

Utifrån det som går att bedöma i nuläget har objektkandidater positiv påverkan på tillgänglighet för olika grupper. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och förutsättningar för ett jämställt transportsystem stärks.

Tillgängligheten för barn och äldre förbättras eftersom kollektivtrafiken har positiv effekt på dessa gruppers mobilitet. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning går inte att bedöma i nuläget. Ökad kollektivtrafik kan förbättra tillgängligheten, men den påverkas också av utformningen av exempelvis stationsområden.

Förbättrad kollektivtrafik och centrumnära infrastruktursatsningar tenderar att medföra förbättrade möjligheter för att gå och cykla, dvs för fysisk aktivitet. Det behövs dock förutsättningar som exempelvis tillräcklig cykelparkering och möjlighet att säker kunna ta sig till stationer/hållplatser till fots eller på cykel för att kunna fastställa den positiva påverkan. Eftersom Vägval för Skåne siktar på framtida investeringar är flera objektkandidater ännu i tidigt skede för en sådan analys.

Det är också relevant att säkerställa involvering av invånarna under genomförande av Vägvalsobjekten. Detta för att fånga de behov som finns kring de specifika sträckorna. Här har stationssamhällen en viktig roll. I tabellen nedan ges en sammanställning av social konsekvensbedömning för hela remissförslagen i nuläget. En mer detaljerad analys bör genomföras ju närmre genomförande av objekt.

Tabell 8:1 Sammanställning av social konsekvensbedömning

Fokusområde	Miljöaspekt	Bedömning
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden av olika socioekonomisk karaktär	Positiv effekt 
Generell tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet	Positiv effekt 
	Näringslivets tillgänglighet	Positiv effekt 
Tillgänglighet för olika grupper	Tillgänglighet för personer med funktionshinder	Svårbedömd
	Barns tillgänglighet	Positiv effekt 
	Äldres tillgänglighet	Positiv effekt 
	Jämställdhet	Positiv effekt 
	Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	Positiv effekt 
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Svårbedömd

8.2 Introduktion

Social hållbarhet handlar om att värna om sociala värden i utvecklingen av transportsystemet. Detta innebär att beakta allas rätt till tillgänglighet och att ha ett fungerande vardagsliv.

Transportsystemet har potential att skapa förutsättningar för detta.

Vägval för Skåne är ett prioriteringsunderlag för Skånes långsiktiga behov av infrastruktur som ingår i nationell transportinfrastrukturplan (NTI).

Förenklad social konsekvensbedömning av objekt i Vägval för Skåne syftar till att, i detta tidiga ske, bedöma de sociala konsekvenserna av förslagen. Bedömningen tar inte hänsyn till utformning eftersom det i nuvarande skede inte gjorts några konkreta ställningstaganden gällande detta. Vidare bygger bedömningen på den information som finns tillgänglig i nuläget, vilket innebär att alla sociala hållbarhetsaspekter inte kan bedömas. I framtida arbete kan sociala konsekvensbedömningar göras på en mer detaljerad nivå för respektive objekt, och alla objekt som tas med i nationell plan kommer att analyseras enligt Trafikverkets SEB-modell.

8.3 Metod

Den förenklade sociala konsekvensbedömningen använder Region Kronobergs modell för konsekvensanalys i regional transportplanering (Region Kronoberg, 2018). Samma metod har använts för att bedöma den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037. Objekten i Vägval för Skåne kan komma att ingå i framtida RTI-planer som samfinansieringsobjekt, därför är det lämpligt att de förslagna objekten analyseras på samma sätt i detta skede.

Den SKB som gjorts för RTI 2026–2037 (Trivector, 2025) bygger på ett utförligt underlag om Skånes förutsättningar som region och använder sociala knäckfrågor som fångar in sociala hållbarhetsaspekter, och analyserar därefter hur olika åtgärder påverkar hållbarhetsaspekterna. Underlag om Skånes

förutsättningar kompletteras med Trafikverkets analys av generella fördelningseffekter av insatser i transportsystemet (Trafikverket, 2024), en rapport som visar hur nyttorna fördelas olika åldersgrupper, inkomstgruppen och boende i olika kommuner för olika åtgärder.

Analysen görs kvalitativt genom att bedöma hur väl den tänkta objekt kandidaten stärker kopplingar mellan Skånes olika socioekonomiska områden utifrån illustrationen i Rambölls rapport (se Figur 8.1). Analysen beaktar även den generella tillgängligheten för invånare och näringsliv samt hur nyttorna av åtgärden kan förväntas fördelas på olika grupper.

Rapporten avgränsas till de hållbarhetsaspekter som berör Vägval för Skåne i nuvarande skede och de underlag som finns tillgängliga. För fördjupad läsning av metod och analys, utförligare beskrivning av hållbarhetsaspekter och Skånes förutsättningar samt de generella fördelningseffekterna och hur de beräknats (se respektive projektrapporter bland referenser).

8.4 Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys

Modellen består av sex steg: behovsbedömning, nulägesbeskrivning, sociala knäckfrågor, sociala nycklar och konsekvensbedömning. I förenklad SKB av Vägval för Skåne ligger fokus på sociala knäckfrågor, de utmaningar som regionen har samt konsekvensbedömning. Detta syftar till att bedöma av hur åtgärder påverkar knäckfrågorna.

De sociala knäckfrågorna för Skåne är:

- Inkluderande
- Sammanhållen
- Tillgänglig
- Hälsofrämjande.

Knäckfrågorna kan preciseras i ett antal hållbarhetsaspekter.

- Inkluderande handlar om makt och delaktighet i processer som påverkar ens vardagsliv och samhällsutvecklingen.
- Sammanhållen sätter regionen i ett strukturellt perspektiv och ser till sociala och rumsliga samband och vilka kopplingar finns eller saknas för de behov som finns gällande näringsliv, bebyggelse och utbildning.
- Tillgänglig berör de vardagliga rutiner och aktiviteter som invånare genomför och behöver kunna genomföra för ett fungerande vardagsliv. Det behöver finnas möjlighet att röra sig mellan dessa aktiviteter med olika färdmedel.
- Hälsofrämjande innebär möjligheter att göra hälsosamma val och ha en aktiv livsstil.

Vägval för Skåne utgörs av en lista med potentiella objekt som i nuläget inte är föremål för samråd eller annat forum för dialog, och därmed kan inte aspekten Inkluderande bedömas. Knäckfrågan bör dock beaktas i senare processer.

Knäckfrågorna utvecklas i hållbarhetsaspekter enligt Tabell 8:1. Tillgänglighet mellan områden av olika socioekonomisk karaktär undersöker hur åtgärder binder samman områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

Invånarnas generella tillgänglighet och näringslivets tillgänglighet undersöker hur en åtgärd påverkar möjligheten för människor och näringsliv att nyttja transportsystemet.

Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning undersöker hur åtgärden påverkar dessa gruppers möjlighet att nyttja transportsystemet.

Jämlikhet undersöker hur åtgärden påverkar mäns och kvinnors möjlighet att nyttja transportsystemet.

Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv undersöker hur åtgärder förbättrar möjligheten att resa till eller från ett område med lägre socioekonomisk standard och lägre tillgänglighet.

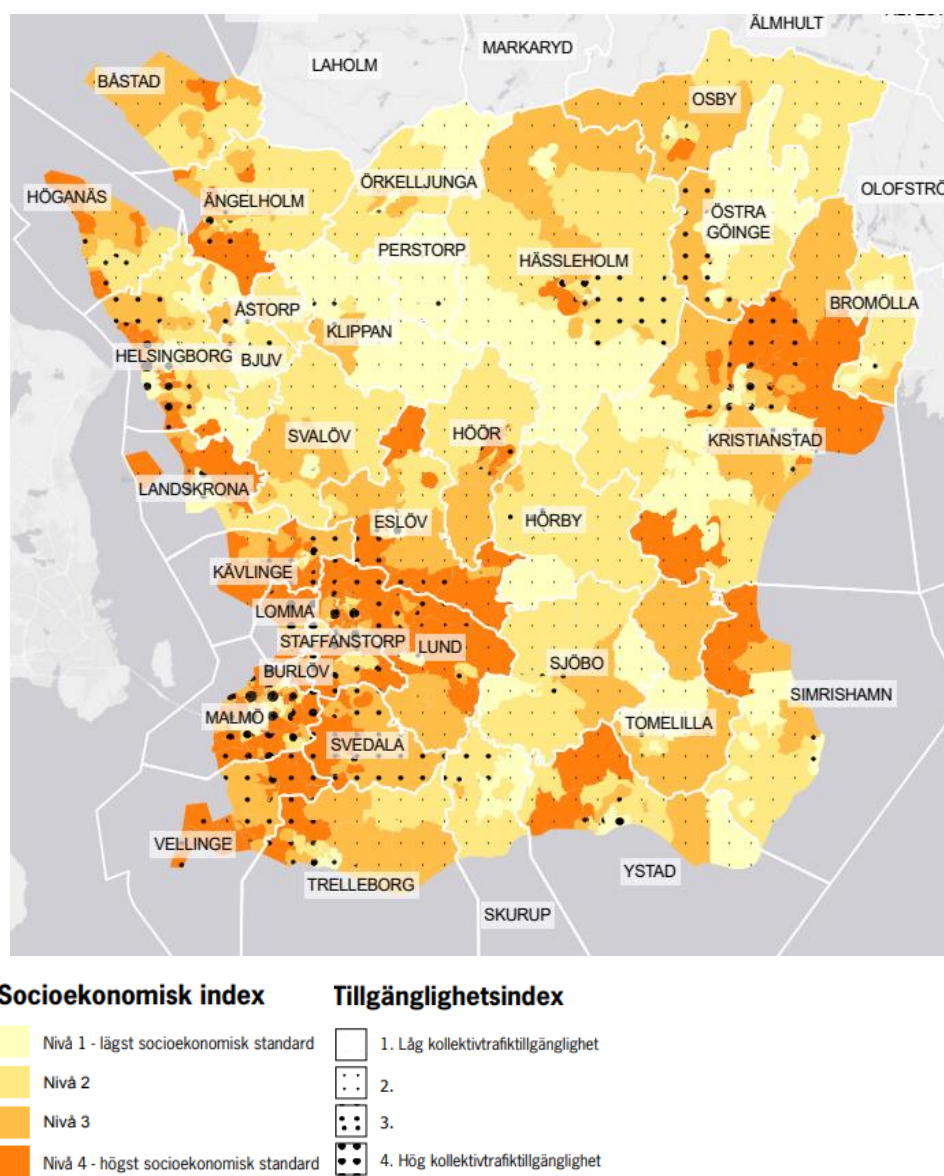
Fysisk aktivitet i transportsystemet undersöker hur åtgärden påverkar möjligheterna att resa aktivt.

8.5 Förutsättningar i Skåne

Skåne är en region med stora socioekonomiska skillnader mellan olika delar av länet. Många av de ekonomiskt starkaste områdena finns i västra Skåne, och det är också i de västra delarna som majoriteten av Skånes storstäder och storstadsnära kommuner finns. Därmed finns också större arbetsmarknads och möjligheter till utbildning. Områden med mer socioekonomiska utmaningar finns både runt de större städerna samt på landsbygden. Socioekonomiska förutsättningar påverkar människors möjlighet till mobilitet, exempelvis genom ekonomiska hinder för att ta körkort/köra bil eller flytta närmare arbete och skola.

Människors förutsättningar för mobilitet varierar därtill med ålder, kön och huruvida man har en funktionsnedsättning. Barn- och ungas mobilitet är i hög grad beroende av möjligheterna att gå, cykla och resa kollektivt. Äldre färdas generellt mer med bil, men gång, cykel och kollektivtrafik är viktiga faktorer när man inte längre kan köra bil. Kvinnor och män har olika resmönster, generellt reser de lika mycket men män gör fler längre resor och fler resor i bil. Personer med funktionsnedsättning är en grupp med stor variation sett till transportbehov, beroende på vilken typ av funktionsnedsättning som man har. Generellt är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer avgörande för funktionsnedsattas mobilitet.

Figur 8:1: Illustration av Skånes socioekonomiska geografi och tillgänglighet med kollektivtrafik. Källa: Den socioekonomiska segregationen i Skåne, Ramböll 2021



8.6 Generella fördelningseffekter av transportåtgärder

Trafikverket har undersökt de generella fördelningseffekterna av transportåtgärder mellan olika grupper, beräknat per individ.

Rapporten Generella fördelningseffekter av åtgärder i Transportsystemet (Trafikverket, 2024) är en bilaga till den senaste versionen av samhällsekonomisk bedömning. Fördelningseffekterna har beräknats på kort sikt och beskriver ett genomsnitt. Beräkningen avser restidsförändringen och ser till hur nyttor fördelas över kön, inkomst, ålder, kommuntyp, samt typ av resa.

Nyttofördelningen av järnvägsåtgärder är relativt jämn mellan åldersgrupper och kön, om någon grupp (exempelvis kvinnor, höginkomsttagare eller åldersgruppen 21–30 år) får en större del av nyttorna handlar det till största del om gruppens resvanor – de som reser med får större nytta av åtgärderna. Nyttorna fördelas relativt jämnt mellan kommuntyper, med något större nytta till storstadskommuner. Nyttan är något större för privatresenärer än tjänsteresenärer, och godstransporter får den minsta andelen. Den yngsta åldersgruppen som ingår i analysen är 5–20 år, detta gör det svårt att bedöma nyttorna för barn. Äldre, 66–85 år, får en mindre andel del av nyttorna.

Nyttofördelning för tågresor kortare än 10 mil

Jämfört med tågresor generellt tillfaller en betydligt större del av nyttorna privatresenärer, förortskommuner och låginkomsttagare.

Nyttofördelning för tågresor längre än 10 mil

Jämfört med tågresor generellt tillfaller något större del av nyttorna tjänsteresenärer än privatresenärer, boende i storstadskommunerna, höginkomsttagare och åldersgruppen 21–30 år.

8.7 Vidare utredningar av sociala konsekvenser

I detta skede bedöms objektkandidater i Vägval för Skåne ha positiv effekt på sociala hållbarhetsaspekter. Det bör dock återigen understrykas att bedömningen är gjord utifrån den information som finns i nuläget, och därmed inte kan beakta samtliga relevanta aspekter.

I bedömningen har den sociala knäckfrågan Inkluderande inte ingått eftersom det inte i nuläget funnits möjligheter till dialog med invånarna. Det är dock en viktig aspekt av social hållbarhet och för att säkerställa att de åtgärder som i slutändan genomförs speglar de faktiska behoven hos invånarna.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning behöver studeras närmare för samtliga objekt, då den påverkas av utformning i närområdet. Därtill utgör personer med funktionsnedsättning inte en enhetlig grupp, utan det finns stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. Detta innebär att för att få en rättvisande bild bör det studeras fördjupat. Effekterna på äldre och barns tillgänglighet bör också studeras fördjupat. Barns förutsättningar och behov tenderar att variera med ålder.

Notera att de långsiktiga effekterna av åtgärder i transportsystemet inte fångas i denna förenklade bedömning. Det beror på att långsiktiga nyttor är svåra att bedöma eftersom nyttor över tid sprider sig från resenärer och transportörer till andra delar av samhället, till exempel arbetsgivare, fastighetsägare eller transportföretagens kunder. Detta genom att priser på transporter, fastigheter och arbetskraft påverkas. Därför bör nyttorna följas upp över tid, exempelvis genom resmönster och samhällsutvecklingen längs stråken.

8.8 Referenser

Ramböll, 2021. Den socioekonomiska segregationen i Skåne. Region Skåne. Tillgänglig:

https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/socioekonomisk_segregationen_rapport_ny.pdf

[Hämtad: 25-09-2025]

Region Kronoberg (2018). Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter.

Tillgänglig:

<https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

[Hämtad: 25-09-2025]

Trafikverket, 2024. Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet. Tillgänglig:

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/f4216f1493bd4619acfb353ea200d91c/2024/generella-fordelningseffekter-av-atgarder-v22.pdf>

[Hämtad: 25-09-2025]

Trivector, 2025. Integrerad MKB och SKB av RTI-plan_ 2026-2037_Skåne.

Region Skåne (2025). Remissversion: Regional transportinfrastrukturplan 2026-2037. Tillgänglig:

remissversion_regional-transportinfrastrukturplan-2026-2037.pdf

[Hämtad: 25-09-2025]



Koncernkontoret

Avdelningen för regional utveckling

PM

Nice Muhanzu

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Metodiken för byggordning i Vägval för Skåne

Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Vägval för Skåne	5
3 Regional tillgänglighet	7
4 Regionala mål.....	8
5 Systemperspektiv	11
6 Planprocess, ERTMS och Trafikverkets strategier	13
6.1 ERTMS.....	13
6.2 Genomförandeplan	13
6.3 Underhållsplan.....	14
6.4 Beslutade investeringar enligt plan.....	14
7 Kostnad och finansiering	16
8 Omvärldsperspektiv och övrigt.....	17

1 Sammanfattning

Detta PM:et ger en sammanfattande beskrivning av hur bedömning av byggordningen inför remissversionen har genomförts.

För att maximera nyttorna ska objektkandidaten i Vägval för Skåne byggas ut systematiskt, med hänsyn taget till intentionerna bakom den regionala utvecklingsstrategin: ett flerkärnigt, sammanbundet och tillgängligt Skåne. Huvudkriterierna för bedömning av byggordning är därför kopplade till realisering av ökad tillgänglighet givet regionala mål. Att beakta regional mål står inte i kontrast med att beakta att det finns en faktisk efterfrågan för ökad kapacitet av transportsystemet. Byggordningen premierar ett systemperspektiv med nyttor som kommer till gagn för större delar av järnvägssystemet och där nyttan av utbyggnad av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar kan ge var för sig. Vissa åtgärder ger ingen fullgod effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först, och klart.

Detta innebär inte att byggordningen i alla lägen eftersträvar färdigställandet av ett stråk i taget. Utgångspunkten är i stället att de mest nödvändiga (inte ”de mest lönsamma”) enskilda objektkandidater inom olika stråk bör byggas ut i första hand. Där lämpligt eftersträvas tydliga steg mot färdigställande av sammanhållna stråk inom en överskådlig tid.

Andra bedömningskriterier handlar om beaktande av finansiella ramar, bidrag till redundans samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Byggordningen ska stötta en hållbar regional utveckling, även socialt. Inom ramen för framtagning av Vägval för Skåne genomförs därför en förenklad social konsekvensbedömning. Syftet är att, utifrån förutsättningarna i processens nuläge, göra en initial bedömning av

de sociala konsekvenserna som objektkandidater som föreslås i Vägval för Skåne medför.

Byggordningen utgår från tidigare utredningar (bland annat brist- och kapacitetsanalyser, åtgärdsvalsstudier och kapacitetsanalyser), trafikering och trafikupplägg samt planer och prognoser för tågtrafikens utveckling.

Byggordningen baseras på nu gällande planprocess, genomförandetid samt med Trafikverket som utförare. Om dessa förutsättningar förändras behöver byggordningen justeras därefter.

Eftersom Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnaden avgörande för lönsamhet. Förändringar i till exempel resande- och kostnadsutveckling, trafikprognoser samt logistikupplägg behöver därför fortsatt beaktas ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Byggordningen i remissförslaget förutsätter att objektkandidater i tidigare nationell plan (planomgång 2022–2033) samt aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Därför behöver beslut om slutgiltigt innehåll av Vägval för Skåne invänta regeringens fastställelse av nationell plan.

Byggordningen är en levande process som speglar nuläget och utgår från föränderliga förutsättningar. Bedömningsprocessen och de kriterier som används behöver därför följas kontinuerligt och tillåtas utvecklas över tid.

Vägval för Skåne remitteras under perioden november 2025 och februari 2026. Efter beredning av förslaget och synpunkterna fastställer regionfullmäktige innehållet i Vägval för Skåne.

2 Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda Nationella transportinfrastrukturplanen.

I regeringens framttagande av Nationell transportinfrastrukturplan är Region Skåne formell remissinstans både vad gäller inriktningsbeslutet och Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan. Det är Region Skåne som företräder Skåne i fråga om prioriterade åtgärder i den Nationella planen.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter.

För att nå framgång med regionala synpunkter krävs *regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar*. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig verksamhet och beslut kan omprövas längre fram, måste även Skånes budskap vara likalydande under en lång tidsperiod.

För att underlätta att Skåne får gehör för sina synpunkter på nationell nivå och får mer av statliga investeringar, har Region Skåne beslutat (fullmäktigebeslut 2022-12-13) att ta fram en ny gemensam behovsbild, *Vägval för Skåne*.

Vägval för Skåne är en sammanvägning av möjliga nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne med relevans för *Nationell plan*, av *regional betydelse*, i enlighet med *regionala strategier* och som är *genomförbara*, såväl tekniskt som ekonomiskt och praktiskt.

Objektkandidater är pris- och tidssatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först.

Vägval blir, precis som de nationella transportplanerna, en återkommande process vart fjärde år, i samband med ny mandatperiod. Det innebär att alla förtroendevalda varje mandatperiod har möjlighet att ta ställning till Vägval.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system som kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objekt kandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande förslag på Vägval för Skåne fokus på järnvägsobjekt.

Eftersom Vägval för Skåne innehåller utvalda prioriterade åtgärder utifrån Vägvalsprinciper, medför det att det finns viktiga satsningar för Skånes infrastrukturens system som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser. Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan. Det kan också handla om etablerade tillvägagång- och förhållningssätt. Ett exempel är att i Skåne är vi överens om att vägåtgärder, särskilt av Europavägarna E6, E22, E65 är viktiga ur ett regionalt perspektiv och hanteras enligt fyrstegsprincipen. Ett annat exempel är hamntåtgärder. Skåne är en betydande hamnregion och en stor del av Sveriges import och export går via de skånska hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad. Region Skåne och de fyra hamnkommunerna i regionen driver gemensamt projektet ”Hamnutveckling i Skåne”. I Hamnutveckling i Skåne presenteras åtgärder som stödjer den hamn- och sjöfartsutveckling parterna vill se.

3 Regional tillgänglighet

Transportinfrastrukturen ska bidra till att förverkliga ett mer tillgängligt Skåne, vidgade arbetsmarknader och möjligheten att bo, verka och leva i hela Skåne.

Tonvikten på byggordningen är därför att skapa effektpåverkan på regional tillgänglighet för pendling och för godstransporter.

Kriterier för bedömning av regional tillgänglighet utgår från eftersträvade förbättringar i:

- Restid
- Turtäthet
- Punktlighet
- Redundans

Effektkriteriernas uppnådda förbättringar, det vill säga, kortare restider, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans har använts för att prioritera mellan olika objektkandidater.

Genom att påverka transportsystemets attraktivitet, flexibilitet, tillförlitlighet och robusthet har dessa effektkriterier betydande inverkan på regional tillgänglighet, klimat, social hållbarhet och andra regionala utvecklingsmål. Objektkandidatens effekter på restidsvinster har särskild betydelse vid analys av geografisk upplevd tillgänglighet, och är relevant för samtliga transportslag. Restid (tillsammans med turtäthet) används även av Trafikverket och flertal statliga och regionala myndigheter för att mäta tillgänglighet mellan utvalda målpunkter.

Samtliga åtgärder i Vägval för Skåne bidrar till en uppnådd effektförbättring.

I byggordningens metodik handlar bedömningsgrunden om:

Hur väl en objektkandidat i Vägval för Skåne bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) i jämförelse med andra åtgärder.

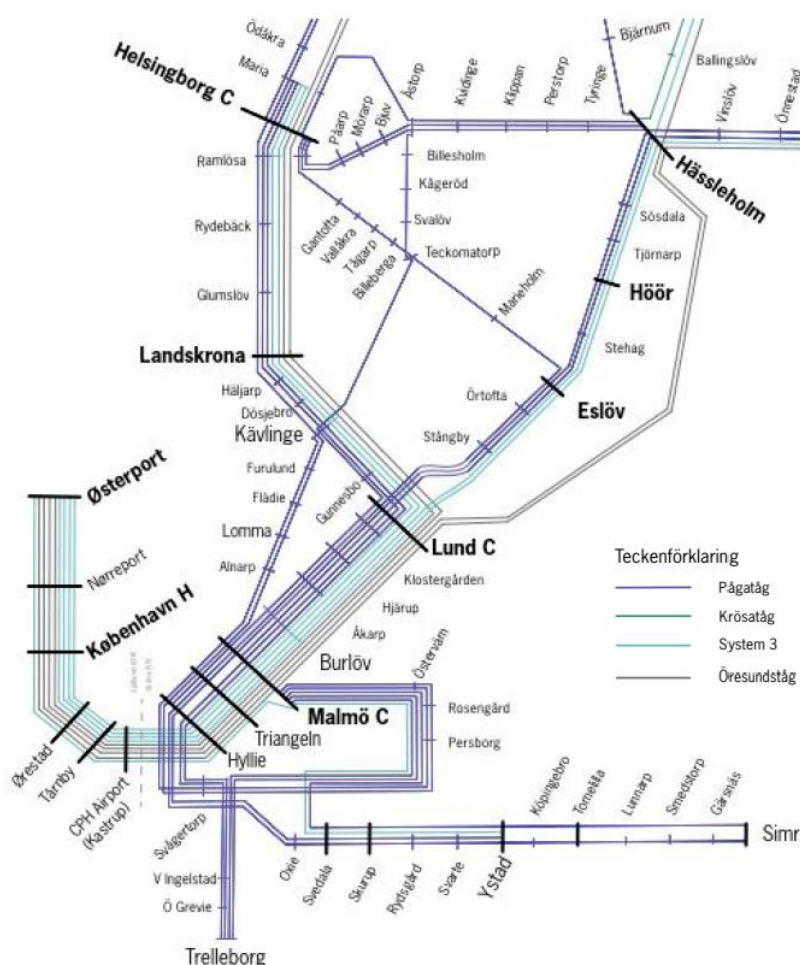
4 Regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Förbättrad regional tillgänglighet sker därför inom ramen för de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

Region Skåne, genom sin förvaltning Skånetrafiken, ansvarar för den offentliga kollektivtrafiken i Skåne. Skånetrafikens behov och målsättningar har beaktats vid bedömning av byggordning.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat stråk med regional eller delregional funktion, öppettider och basutbud.

TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål. Persontågsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet har därför olika syften och båda dokumenten styr utvecklingen av tågtrafiken, men i olika avseenden. Utvecklingen av tågtrafiken styrs också av överenskommelser där Region Skåne förbundit sig till viss trafik i samband med investeringar i ny infrastruktur. Ett målstyrt perspektiv står inte i kontrast med att beakta att det finns en faktisk efterfrågan för ökad kapacitet (till exempel av minskad restid och ökad turtäthet).



Figur 4:1 Trafikscenarion 2035 från Persontågsstrategi 2020–2040

Tågtrafiken har en stor betydelse för Region Skånes mål att stärka Skånes flerkärnighet, binda samman Skåne, vidga arbetsmarknader, driva på bostadsbyggandet, öka matchningen på arbetsmarknaden och förbättra kompetensförsörjningen.

Byggordningen tar också hänsyn till "Trafikstrategisk plan Öresundståg 2030–2040" som beskriver hur den långsiktiga Öresundstrafiken i södra Sverige och över Öresund ska utvecklas under perioden 2030 till 2040. Planen är framtagen i samverkan mellan de regioner som tillsammans äger Öresundståg AB, däribland Region Skåne, och syftar till att stärka kollektivtrafikens roll i ett växande och hållbart transportsystem.

Byggordningen beaktar att det finns efterfrågan på både mer och snabbare fjärrtrafik samtidigt som den regionala trafiken behöver öka för att möta ett ökad resande.

Byggordningen beaktar även införandet av nästa generations Öresundståg. Den nya moderna flottan innebär ökad kapacitet i fordonen, vilket kan senarelägga behov av ytterligare kapacitet.

Utöver relation till andra objektkandidater, är bedömningsgrunden för byggordning:

Hur väl en objektkandidat bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) i relation till satta regionala mål.

Exempel på frågeställningar kopplat till regionala mål:

- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå en regional kärna (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg)?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå en tillväxtmotor (Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad-Hässleholm)?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman regionala kärnor?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman tillväxtmotorer?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman tillväxtmotorer och regionala kärnor?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå region-/universitetssjukhus i Malmö och Lund?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå universitets- och högskoleorter?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att resa vidare internationellt?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att resa till och från Stockholm över dagen?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå andra för Skåne viktiga målpunkter (till exempel huvudorter/storstäder i andra regioner och stora arbetsplatser)?
- Hur stor potential till en överflyttning från väg till järnväg ger åtgärden?
- Hur stor potential till förbättrad redundans och omledning ger åtgärden?

5 Systemperspektiv

Byggordningen premierar ett systemperspektiv med nyttor som kommer till gagn för större delar av järnvägssystemet och där nyttan av utbyggnad av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar kan ge var för sig. Vissa åtgärder ger ingen fullgod effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först, och klart.

Ofta är det först när ett helt stråk är färdigbyggt som det blir möjligt att tillvarata fullständiga nyttor av genomförda delåtgärder. Ett exempel på vikten av att tänka i stråk är Väst kustbanan och objektkandidaten Maria-Helsingborg. Riksdagsbeslutet om dubbelspårutbyggnaden av Väst kustbanan kom redan 1993. Idag är hela sträckan Malmö-Göteborg dubbelspårig, utom de 4,5 km mellan Maria station och Helsingborg C. Trots att merparten av banan redan har dubbelspår kan vi inte få ut fullständiga nyttor av utbyggnaden så länge de återstående 4,5 km kvarstår som enkelspår. Restidsvinsterna, turtätheten och punktligheten begränsas för att stråket inte är färdigt.

I Vägval för Skåne är därför åtgärderna satta i sitt ”stråksammanhang” för att bättre tillvarata nyttorna.

Detta innebär inte att byggordningen i alla lägen eftersträvar färdigställandet av ett stråk i taget. Utgångspunkten är i stället att de mest nödvändiga (inte ”lönsamma”) enskilda objektkandidater inom olika stråk bör byggas ut i första hand. Där motiverat föreslås en succesiv utbyggnad i etapper men vi eftersträvar tydliga steg mot färdigställande av sammanhållna stråk inom en överskådlig tid.

Exempel på kriterier för bedömning av stråk:

- Har stråket blandad trafik?
- Hur stort är resandet i stråket?
- Hur omfattande är godstrafiken i stråket?

Notera att mindre stråk kan i flera fall ha en betydelsefull roll för måluppfyllnad av de regionala målen. Byggordning kan därför inte endast prioriteras efter nuvarande trafikmängd, kapacitetssituation eller trafikeringsbehov. Hänsyn tas även till stråkets funktion och framtidspotential.

Exempel på kriterier för bedömning av stråkets funktion och potential:

- Vilken funktion har stråket för regional pendling, långväga persontrafik samt godstrafik idag och inom en överskådlig framtid?
- Vilken funktion har stråket för tillgängligheten till och från Stockholm över dagen idag och inom en överskådlig framtid?
- Vilken funktion har stråket för möjligheten att resa vidare internationellt idag och inom en överskådlig framtid?
- Hur stor potential till regionförstoring har stråket idag och inom en överskådlig framtid?

Utöver relation till andra objektkandidater och till satta regionala mål, är bedömningsgrunden för byggordningen:

Hur väl en objektkandidat bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) givet stråkets funktion, regionalt och nationellt, idag och i framtiden.

Utöver ovannämnda huvudkriterier har byggordning även tagit hänsyn till andra strategiskt viktiga parametrar och förutsättningar som påverkar transportinfrastrukturen idag.

6 Planprocess, ERTMS och Trafikverkets strategier

Byggordningen baseras på nu gällande planprocess, genomförandetid samt med Trafikverkets som utförare. Om dessa förutsättningar förändras behöver byggordningen justeras därefter.

6.1 ERTMS

Vägval för Skåne innehåller objektkandidater (till exempel Trelleborgsbanan och Hässleholm nod) för vilka det planeras en framtida implementering av trafikstyrningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management Systems). Även om implementering av ERTMS inte leder till ökad kapacitet med fler tåg och snabbare restid, förväntas den medföra en minskning av störningar till följd av tekniska problem. Byggordningen beaktar därför processen för införandet av ERTMS i Skåne. Regeringen har föreslagit att ERTMS-implementeringen ska påskyndas och tidplanen ska uppdateras av Trafikverket.

6.2 Genomförandeplan

Byggordningen tar hänsyn till Trafikverkets Genomförandeplan. Genomförandeplanen är sexårig och innehåller Trafikverkets åtgärder för underhåll och utveckling av transportsystemet, särskilt på de speciellt utpekade vägstråk eller järnvägsflöden. I Genomförandeplanen beskrivs de mest trafikstörande åtgärderna eller andra prioriterade åtgärder och deras konsekvenser. Gällande Genomförandeplan 2025–2030 utgår från Nationell plan för transportsystemet 2022–2033, beslutade länstransportplaner, samt andra politiska beslut som påverkar transportinfrastrukturen.

Eftersom Vägval för Skåne tar sikte på planomgång 2030, blir *Genomförandeplan* för 2030–2035 särskilt relevant.

6.3 Underhållsplan

Byggordningen tar även hänsyn till Trafikverkets *Underhållsplan*. I *Underhållsplanen* beskriver Trafikverket hur man under den aktuella perioden, prioriterar och använder tilldelade medel för underhållsåtgärder, och vilka effekter det ger i transportsystemet. *Underhållsplanen* är treårig och den nu gällande planen är för 2025–2028. Kommande *Underhållsplan* för 2030-talet blir mer relevant för Vägval för Skåne.

6.4 Beslutade investeringar enligt plan

Byggordning i remissförslaget förutsätter att redan beslutade objektkandidater som finns i tidigare nationell plan (2022 års plan) färdigställas inom indikerade tidsramar.

Vi förutsätter också att aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Om så inte behöver byggordningen i Vägval för Skåne justeras.

Ett exempel på hur byggordningen beaktar redan beslutade investeringar är objekten:

- Partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta
- Signalåtgärder och hastighetshöjning Åstorp-Hässleholm
- Spår- och växelbyte Åstorp-Helsingborg
- Förlängt mötesspår Klippan

Objekten syftar till att korta restider och höja kapacitet på Skånebanan mellan Hässleholm och Helsingborg. Arbetet är pågående och beräknas vara klart år 2031. Byggordningen i Vägval för Skåne tar sikte på planomgång 2030–2041. Vi förutsätter att positiva effekter från ett färdigställande av ovannämnda objekt kan

senarelägga behov av exempelvis ett fullständigt dubbelspår på sträckan.

Ett annat exempel är två nya spår Hässleholm-Lund som är förlösande för genomförandet av flera objektkandidater i Vägval för Skåne. Byggordningen förutsätter att objektet återkommer i fastställelse av planomgång 2026–2037 och färdigställs i början av 2040-talet. Om denna förutsättning inte är given behöver byggordningen i Vägval för Skåne justeras.

Därför behöver beslut om slutligt innehåll av Vägval för Skåne invänta regeringens fastställelse av nationell plan.

7 Kostnad och finansiering

För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater. Åtgärder som är mindre kostsamma riskerar att ”tränga ut” dyrare åtgärder till Skåne när staten väljer att prioritera objektkandidater utifrån de ”billigaste” åtgärderna.

Byggordningen baseras på grovt bedömda kostnadsindikationer (GKI). Så långt som möjligt används Trafikverkets uppskattningar. I vissa fall görs kvalificerade bedömningar utifrån Trafikverkets schablonkostnader. Eftersom Vägval för Skåne arbetar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. Den 30 november 2025 väntas Trafikverket publicera en sammanställning av de samlade effekterna av objekt i planförslaget 2026–2037. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Byggordning utgår från historiska tilldelningsramar och att staten tar ett större ansvar för uppbyggnad av stambanor. Över tid eftersträvas ett jämnt investeringsflöde.

8 Omvärldsperspektiv och övrigt

Byggordningen beaktar även objektkandidatens bidrag till redundans ur ett säkerhetsperspektiv samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Rödby och Puttgarden. Den beräknas färdigställas på 2030-talet och bedöms knyta samman geografin ytterligare. Fehmarn Bält-förbindelsen kan medföra möjlighet för nya marknader, samarbeten samt logistikupplägg. Detta ställer krav på transportinfrastrukturen i Skåne och inverkar på byggordning av berörda objektkandidater.

Vägval för Skåne kommer även att ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena:

- Regionsamverkan Sydsverige
- Greater Copenhagen Committee
- STRING Megaregion



Figur 8:1 Skåne i omvärlden

Vägval för Skåne

Skånes utvalda infrastruktur-
prioriteringar för nationell plan



Remissversion

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Vägval för Skåne	5
Urval av prioriterade åtgärder för framtida nationella planer	6
Stråk: Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult (Södra stambanan)	7
Objektkandidat: Två nya spår Hässleholm-Lund	7
Objektkandidat: Utbyggnad av noden Hässleholm	8
Objektskandidat: Två nya spår Älmhult-Hässleholm	9
Stråk: Malmö-Lund-Landskrona- Helsingborg-Ängelholm-Laholm (Västkustbanan)	10
Objektkandidat: Dubbelspår Maria-Helsingborg	10
Objektkandidat: Fyrspår Helsingborg-Lund	11
Stråk: Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad-Sölvesborg (Skånebanan)	12
Objektskandidat: Dubbelspår Attarp-Kristianstad	12
Objektskandidat: Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	13
Stråk: Malmö-Ystad-Simrishamn (Ystad-Österlenbanan)	14
Objektkandidat: Dubbelspår Malmö-Simrishamn	14
Stråk: Malmö-Trelleborg (Trelleborgsbanan)	15
Objektkandidat: Dubbelspår Malmö-Trelleborg	15
Urval av befintliga åtgärder i 2022 års nationella planer	16
Urval av befintliga åtgärder i 2026 års nationella planer	16
Utblick efter år 2054	17
2060-talet	17
2070-talet	17
2080-talet	17
Vägvalsschema	18

Sammanfattning

Detta remissförslag innehåller utvalda prioriterade åtgärder för framtida nationella planer utifrån Vägvalsprinciper om **relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet**. Till motivering av objektkandidater hör även en social konsekvensbedömning som fångar åtgärdernas bidrag till social hållbarhet.

Det finns viktiga satsningar för Skånes infrastruktursystem som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser. Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system med beroenden mellan olika delar. Detta kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara re-

levant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande remissförslag fokus på järnvägsobjekt.

Urvalet och byggordningen av objektkandidater i Vägval för Skåne är präglad av intentionerna bakom den regionala utvecklingsstrategin: ett flerkärnt, sammanbundet och tillgängligt Skåne. Huvudkriterierna för bedömning av byggordning är därför kopplade till realisering av ökad tillgänglighet, givet regionala mål och utifrån ett systemperspektiv. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först. Andra överväganden tar hänsyn till finansiella ramar, bidrag till redundans utifrån ett beredskapsperspektiv samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Vägval för Skåne är inte en spegling av nationell plan. Urvalet av objektkandidater bygger på Skånes utvalda prioriteringar som behöver realiseras via nationella planer. Byggordningen i Vägval för Skåne tar däremot hänsyn till indikerade tids- och finansieringsramar



för objekt som återfinns i gällande plan. Ändras förutsättningar för dessa objekt kan byggordningen i Vägval för Skåne behöva ändras.

Därför innehåller Vägval för Skåne även objekt kandidater som återfinns i fastställd 2022 års plan men där det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering. Dessa är två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund samt dubbelspår på Väst-kustbanan mellan Maria och Helsingborg. De två objekten är avgörande för en fortsatt utveckling av järnvägssystemet i Skåne och en förutsättning för byggordning av flera objekt kandidater i Vägval för Skåne från 2030 års plan och framåt.

Slutgiltigt innehåll i 2026 års nationell plan planeras beslutas av regeringen

under vår 2026. Först efter det kan regionfullmäktige fastställa slutförslagen i Vägval för Skåne.

Vägval för Skåne tar sikte på 2030 års plan ända fram till 2050-talet. Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta samt ordningsbestämma objekt kandidater.

Vägval för Skåne utgår från historiska tilldelningsramar och att staten tar ett större ansvar för uppbyggnad av stambanor. Över tid eftersträvas ett jämnt investeringsflöde.

Förslag på Vägval för Skåne remitteras mellan november 2025 och februari 2026. Ambitionen är att Vägval för Skåne ska fastställas under 2026.



Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda nationella planen.

I regeringens framtagna av nationell plan är Region Skåne utpekad remissinstans, både vad gäller inriktningsunderlag och planförslaget.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter.

För att nå framgång med regionala synpunkter behövs **regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar**. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig process och beslut kan om-

prövas längre fram, måste även Skånes **budskap vara likalydande** under en lång tidsperiod.

Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna.

I Vägval för Skåne är objektkandidater pris- och tidsatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder.

Vägval för Skåne blir, precis som de nationella transportplanerna, en återkommande process vart fjärde år i samband med en ny mandatperiod. Det innebär att alla förtroendevalda varje mandatperiod har möjlighet att ta ställning till Vägval för Skåne.



Urval av prioriterade åtgärder för pågående och framtida nationella planer

Plan-omgång	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Uppskattad kostnad	Stråkfärg
2026*	Södra stambanan	Två nya spår, Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	➡
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg	2032	2037	4,1 mdr kr	➡
2030	Södra stambanan	Utbyggnad noden Hässleholm	2041	2050	12,0 mdr kr	➡
	Skånebanan	Dubbelspår Attarp-Kristianstad	2042	2046	2,2 mdr kr	➡
2034	Västkustbanan	Partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro, planskildhet Kävlinge	2041	2045	4,0 mdr kr	➡
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår N Trelleborg, mötesstation Ö Grevie	2045	2049	1,0 mdr kr	➡
2038	Södra stambanan	Två nya spår Älmhult-Hässleholm	2049	2058	25,0 mdr kr	➡
2042	Västkustbanan	Fyrspår Helsingborg-Lund	2050	2054	8,0 mdr kr	➡
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Lemmeströ	2048	2052	1,0 mdr kr	➡
2046	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	2052	2056	1,0 mdr kr	➡
	Skånebanan	Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	2054	2058	4,0 mdr kr	➡
2050	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Svedala	2056	2060	1,7 mdr kr	➡
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Trelleborg	2061	2065	2,0 mdr kr	➡
2054	Ystad-Österlenbanan	Dubbelspår resterade Ystadbanan	2061	2065	2,0 mdr kr	➡

*Åtgärder finns i 2022 års plan men det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering.

Stråk: Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult (Södra stambanan)



Södra stambanan Stockholm-Malmö har omfattande person- och godstrafik och är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Banan står för cirka 80% av godstrafiken mot Skåne/Kontinenten medan Västkustbanan står för omkring 20%. Förutom huvudspår för både godståg och fjärrtåg, utgör banan även ryggraden i det skånska pendeltågssystemet.

Objektkandidat: Två nya spår Hässleholm-Lund

Sträckan Hässleholm-Lund är en flaskhals i järnvägssystemet i södra Sverige med det mest belastade dubbelspåret i landet. Beläggningen är mycket hög, nära 98% för Höör-Hässleholm samt 88% för Lund-Eslöv. Att bygga två nya spår på sträckan behövs för att upprätthålla funktionalitet och möta framtidens transportbehov, inte minst efter öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen. Även Trafikverket medger att utbyggnaden av två nya spår mellan

Hässleholm-Lund är Skånes viktigaste järnvägsprojekt och nödvändig för att möjliggöra statens måluppfyllelse avseende klimat, regional utveckling och transporter inklusive ökad överflyttning från väg till järnväg i södra Sverige. Objektet kom med i planen redan 2018, men i 2026 års planförslag hade tilldelningen minskat från 13,9 miljarder kronor i 2022 års plan (genom särskilt beslut år 2023) till 3,3 miljarder kronor trots en uppdaterad investeringskostnad från 28 till 32 miljarder kronor. Region Skåne ställer sig ytterst frågande inför denna minskning av medel. En finansiering på 10% riskerar att förskjuta byggstart, vilket går emot regeringens ambition om att utbyggnaden av Hässleholm-Lund ska ”komma till stånd utan för stora dröjsmål”.

Exempel på beroenden

Två nya spår Hässleholm-Lund är för-lösande för att få ut fullständiga nyttor av övriga järnvägssatsningar i Skåne. Utbyggnaden av Hässleholm nod och två nya spår Älmhult-Hässleholm är två åtgärder som förutsätter två nya spår Hässleholm-Lund.

Två nya spår Hässleholm-Lund	
In i plan:	År 2022*
Byggstart:	År 2031
Trafikstart:	År 2041
Kostnad enligt plan:	28 mdr kr

*Enligt särskilt regeringsbeslut 2023-10-26



Objekt kandidat: Utbyggnad av noden Hässleholm

Noden Hässleholm är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markaryds-banan. Hässleholm har järnvägar i fem riktningar och är en av Skånes största stationer och bytespunkt för kollektivtrafik. Den trafikeras av gods- och persontåg, fjärrtåg och regiontåg. Den regionala persontågstrafiken är dominerande i de fem riktningarna och Kärråkra tågdepå är en strategisk knutpunkt för Öresundstågen. Enligt trafikprognoser väntas trafikering genom noden öka, vilket bedöms innebära ytterligare kapacitetsbrister.

Exempel på beroenden

Noden Hässleholm inklusive dubbelspår på sträckan Hässleholm-Attarp kan börja byggas när åtgärden Två nya spår Hässleholm-Lund är färdigställd. Utbyggnaden av noden är en förutsättning för att få ut full nytta av framtida dubbelspår på Skånebanan samt för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan mot Älmhult.

Noden Hässleholm	
In i plan:	År 2030
Byggstart:	År 2041
Trafikstart:	År 2050
Uppskattad kostnad:	Ca 12 mdr kr

Objektskandidat: Två nya spår Älmhult-Hässleholm

Sträckan Älmhult-Hässleholm är en flaskhals med ett hårt belastat dubbel-spår. Beläggningen Hässleholm-Alvesta är cirka 70 procent. Fjärr-, regional- och godstrafik ökar samtidigt, vilket gör att kapaciteten är ansträngd redan idag.

Prognoser pekar mot att Södra stambanan är det godsstråk som växer mest i Sverige och utgör huvudstråk mot Fehmarn Bält.

Exempel på beroenden

Utbyggnaden av två nya spår mot Älmhult är beroende av färdigställandet av noden Hässleholm och att sträckan Hässleholm-Lund har fått två nya spår.

Två nya spår Älmhult-Hässleholm	
In i plan:	År 2038
Byggstart:	År 2049
Trafikstart:	År 2058
Uppskattad kostnad:	Ca 25 mdr kr



Stråk: Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm-Laholm (Västkustbanan)



Utbyggnaden av Västkustbanan stärker kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik.

Objektkandidat: Dubbel-spår Maria-Helsingborg

Sträckan Maria-Helsingborg C är den enda kvarvarande (4,5 km lång) delen av Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö/Lund som är enkelspårig. Objektet kom med i planen 2018, men togs ut igen från 2026 års plan, för ett "omtag" på grund av ökade investeringskostnader. Enligt Trafikverket kan objektet vara aktuellt för återföring i 2030 års plan, givet att "omtag" kommer fram till kostnadseffektiva lösningsförslag. Totalt allokeras 190 miljoner för

objektet med ambitionen att den pågående lokaliseringsutredningen ska slutföras. Region Skåne anser att åtgärden ska ses i systemperspektiv där nyttan av ett komplett Västkuststråk mellan Göteborg och Malmö är större än effekter av varje enskild satsning.

Exempel på beroenden

Det finns viktiga synergieffekter mellan dubbelspårutbyggnaden och genomförda samt planerade objekt på Västkustbanan. Fyrspår Landskrona-Dösjebro och planskildhet i Kävlinge är ett exempel på framtida satsningar som är avhängiga ett dubbelspår Maria-Helsingborg. Dubbelspårutbyggnaden har även inverkan på att åtgärder på Västkustbanan utanför Skåne samt på Skånebanan sträckan Hässleholm-Helsingborg uppnår maximal nytta.

Dubbelspår Maria-Helsingborg	
In i plan:	År 2022
Byggstart:	År 2032
Trafikstart:	År 2037
Kostnad enligt plan:	4,1 mdr kr



Objektkandidat: Fyrspår Helsingborg-Lund

Västkustbanan, delen mellan Helsingborg godsbangård/Ramlösa–Lund trafikerades av många tåg med olika upphållsbild, vilket ger stora körtidsskillnader. För att möta förväntad ökning av person- och godstrafik behöver Västkustbanan kapacitetshöjande åtgärder.

Den senaste åtgärdsvalsstudien från 2025 föreslår en första etapp med ett partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro samt en planskildhet i Kävlinge. För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på betydlig längre sikt efter 2050-talet, kan det behövas ett fullständigt fyrspår för hela sträckan Helsingborg-Lund, givet önskat trafik- och samhällsutveckling.

Exempel på beroenden

Starka beroenden mellan fyrspår Helsingborg-Lund och utbyggnaden av Maria-Helsingborg C, Ramlösa station samt nya spår mellan Helsingborg C och Ram-

lösa. Även förlängning av plattformarna på Lund C inom ramen för dubbelspårutbyggnaden Hässleholm-Lund är en förutsättning för fyrspår Helsingborg-Lund.

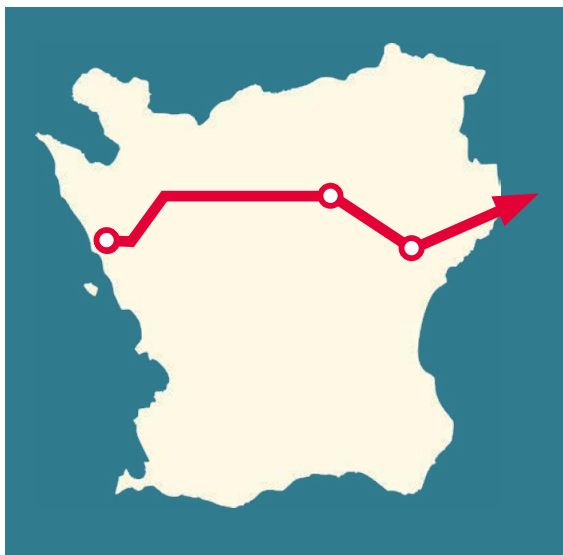
Partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro, planskildhet i Kävlinge

In i plan:	År 2034
Byggstart:	År 2041
Trafikstart:	År 2045
Uppskattad kostnad:	Ca 4 mdr kr

Resterande fyrspår Helsingborg-Lund

In i plan:	År 2042
Byggstart:	År 2050
Trafikstart:	År 2054
Uppskattad kostnad:	Ca 8 mdr kr

Stråk: Helsingborg-Hässleholm -Kristianstad-Sölvesborg (Skånebanan)



Skånebanan sträcker sig från Helsingborg till Hässleholm, där den kopplar an mot Södra stambanan och Markarydsbanan, och fortsätter sedan till Kristianstad, där den kopplar an till Blekinge kustbana.

Objektskandidat: Dubbspår Attarp-Kristianstad

Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad är Sveriges mest trafikerade enkelspårsträcka. Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar möjlighet att utöka trafiken enligt förväntad efterfrågan på person- och godstrafik. Så länge sträckan är enkelspårig är det inte görbart att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning.

Utbyggnaden ska bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter (snabbare resor och förbättrat turutbud). Den ska leda till ett ökat resande med kollektivtrafik lokalt, regionalt och interregionalt eftersom även Blekinge kan dra nytta av dubbspårutbyggnaden.

Exempel på beroenden

För att maximera nyttorna är objektskandidaten beroende av bland annat utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Även utbyggnad av noden Hässleholm inklusive sträckan Hässleholm-Attarp samt nya plattformsspår vid Kristianstad bangård är viktiga.

Dubbspår Attarp-Kristianstad	
In i plan:	År 2030
Byggstart:	År 2042
Trafikstart:	År 2046
Uppskattad kostnad:	Ca 2,2 mdr kr

Objektskandidat: Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Västkustbanan med Södra stambanan. Sträckan är cirka 74 km lång, enkelspårig och med stor betydelse för både person- och godstrafiken i länet.

Sträckan behöver ett eller flera partiella dubbelspår i syfte att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även för att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresande. Utbyggnaden till partiellt dubbelspår möjliggör konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på långt sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, behövs ett dubbelspår för hela sträckan mellan Hässleholm-Helsingborg. Ett fullständigt dubbelspår finns med bland utblicken efter 2054.

Exempel på beroenden

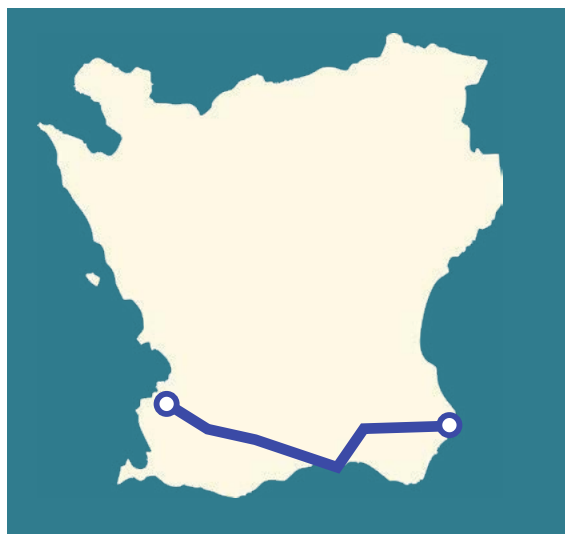
Utbyggnad av partiellt dubbelspår är beroende av att flera planerade åtgärder genomförs, bland annat partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta; signallåtgärder och hastighetshöjning Åstorp-Hässleholm, spår- och växelbyte Åstorp-Helsingborg samt fler mötesspår och sträckor med hastighetshöjning. Även åtgärder på Västkustbanan i Skåne bland annat utbyggnad av Ramlösa station har betydelse för att få ut större nytta med partiellt dubbelspår mellan Helsingborg och Hässleholm.

Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

In i plan:	År 2046
Byggstart:	År 2054
Trafikstart:	År 2058
Uppskattad kostnad:	Ca 4 mdr kr



Stråk: Malmö-Ystad-Simrishamn (Ystad-Österlenbanan)



Ystad-Österlenbanan mellan Malmö och Simrishamn är viktig för den regionala pendlingen. Persontågstrafiken på banan är en del av ett regionaltrafiksystem som inkluderar en stor del av tågtrafiken i hela södra Sverige och Danmark. Resandet är omfattande och resandeutvecklingen har varit positiv under lång tid.

Objektkandidat: Dubbspår Malmö -Simrishamn

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan ger förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet av järnvägssystemet.

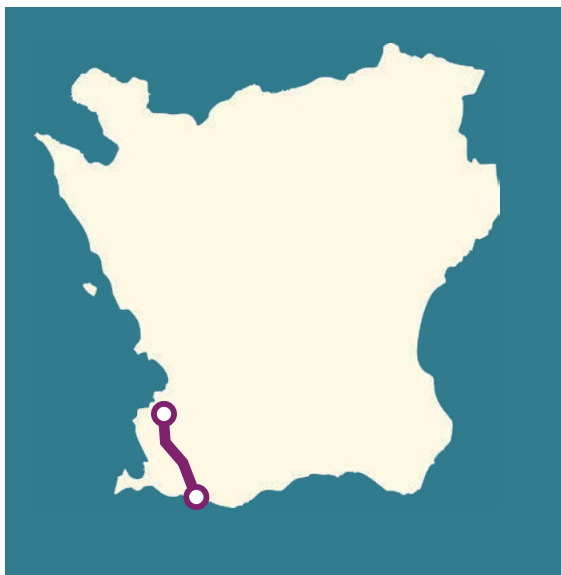
I ett första skede behövs flera partiella dubbelspår. För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på långt sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, behövs ett fullständigt dubbelspår för hela sträckan mellan Malmö-Simrishamn.

Exempel på beroenden

Etappindelning medför att objektkandidater på Ystad-Österlenbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård bör färdigställas före ytterligare partiella dubbelspår. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Simrishamn.

Partiellt dubbelspår Skurup-Lemmeströ	
In i plan:	År 2042
Byggstart:	År 2048
Trafikstart:	År 2052
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	
In i plan:	År 2046
Byggstart:	År 2052
Trafikstart:	År 2056
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lockarp-Svedala	
In i plan:	År 2050
Byggstart:	År 2056
Trafikstart:	År 2060
Uppskattad kostnad:	Ca 1,7 mdr kr
Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	
In i plan:	År 2054
Byggstart:	År 2061
Trafikstart:	År 2065
Uppskattad kostnad:	Ca 2 mdr kr

Stråk: Malmö-Trelleborg (Trelleborgsbanan)



Trelleborgsbanan är en enkelspårig bana som är omkring 25 kilometer lång och går mellan Lockarp och Trelleborg. Banan utgör en del av godsstråket genom Skåne och ingår tillsammans med Trelleborgs hamn, i det europeiska transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network).

Objektkandidat: Dubbspår Malmö - Trelleborg

Idag har Trelleborgsbanan ett kapacitetsutnyttjande på omkring 80 procent. Med ökad trafikering väntas utnyttjandet uppgå till cirka 84 procent på 2040-talet. Detta leder till begränsningar i hur persontrafik respektive godstrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperiod.

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Trelleborgsba-

nan kapacitetshöjande åtgärder. Förslaget för en första etapp är ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv. Vidare etapper och fullständigt dubbelspår på hela sträckan bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling.

Exempel på beroenden

Etappindelning medför att objektkandidater på Trelleborgsbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Detta medför att ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv, bör färdigställas innan ytterligare utbyggnad. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Trelleborg.

Dubbspår norr om Trelleborg, mötesstation Östra Grevie-Skytts Vemmerlöv	
In i plan:	År 2034
Byggstart:	År 2045
Trafikstart:	År 2049
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Dubbspår resterande Trelleborgsbanan	
In i plan:	År 2058
Byggstart:	År 2065
Trafikstart:	År 2069
Uppskattad kostnad:	Ca 2 mdr kr

Urval av åtgärder i 2018 och 2022 års plan med inverkan på Vägval för Skåne

Sedan plan	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Kostnad enligt plan	Stråkfärg
2018	Skånebanan	Partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta	2030	2034	1,0 mdr kr	
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg C	2032	2037	4,1 mdr kr	
2022*	Södra stambanan	Två nya spår Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	
	Övrigt	Kapacitetshöjande åtgärder Fehmarn Bält-förbindelsen	2025	2029	2 mdr kr	

*Enligt särskilt regeringsbeslut 2023-10-26

Urval av nya åtgärder i 2026 års plan med inverkan på Vägval för Skåne

Sedan plan	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Kostnad enligt plan	Stråkfärg
2026	Västkustbanan	Kapacitetsåtgärder, Helsingborg C–Helsingborgs gbg/ Ramlösa station	2030	2034	0,8 mdr kr	
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Rydsgård	2033	2037	0,7 mdr kr	

Remissförslaget av Vägval för Skåne utgår ifrån att objektkandidater i tidigare nationell plan och aviserade nya objektkandidater i planförslaget (redovisat 30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av 2026 års nationell plan. Denna förutsättning är dock inte given, därför kan Vägval för Skåne behöva justeras efter fastställelsen av nationell plan 2026.

Utblick efter år 2054

Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objektkandidater. Omvärlden är i ständig förändring och förutsättningar ändras. Därför är avsikten att Vägval för Skåne ska aktualiseras varje mandatperiod.

Nedan är exempel på satsningar som kan övervägas för 60-, 70- och 80-talet. Dessa förslagen kan komma att justeras över tid.

2060-talet

- Ytterligare två nya spår Malmö-Lund eller Yttre godsspår
- Kontinentalbanan, ökad kapacitet
- Fullständigt dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

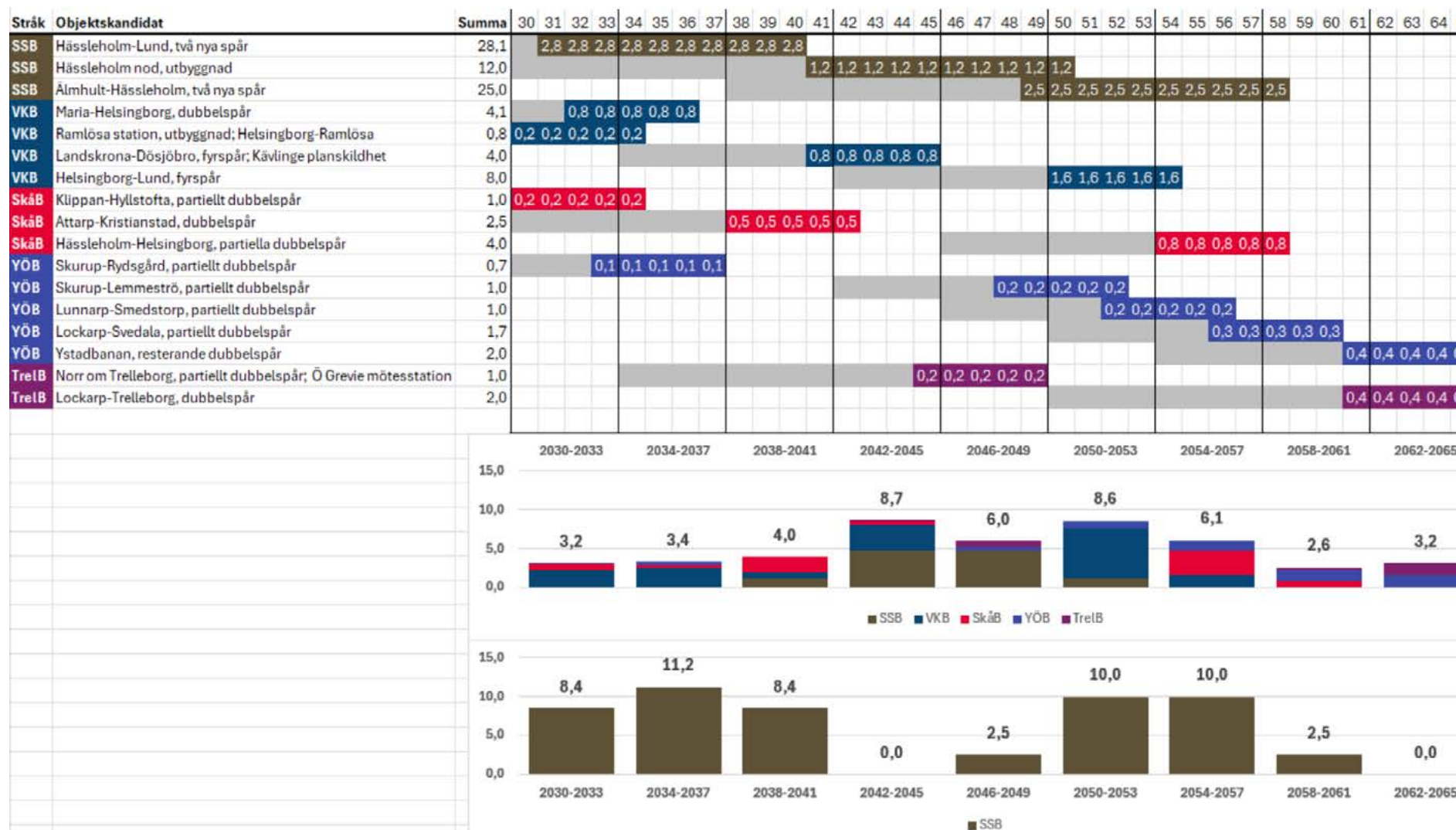
2070-talet

- Fler spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund
- Kapacitetshöjande åtgärder på Godsstråket genom Skåne

2080-talet

- Simrishamnsbanan, etappvis utbyggnad från Malmö
- Spårväg Malmö-Falsterbonäset
- Dubbelspår Kristianstad-Karlshamn

Vägvalsschema



Region Skånes arbete med regional utveckling syftar till att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne med hög livskvalitet och stark framtidstro. Genom att utveckla strategier, sprida kunskap, finansiera insatser, samarbeta brett och påverka nationella beslut tar vi oss an samhällsutmaningar och driver utvecklingen framåt.

**För vårt ansvar är att skapa ett ännu bättre Skåne
med fokus på alla som bor och verkar här.**

Region Skåne
291 89 Kristianstad
utveckling.skane.se



MISSIV

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Mottagare
Enligt sändlista

Remissförslag av Vägval för Skåne

Region Skåne remitterar förslag till Vägval för Skåne. Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena. Vägval för Skåne är ett urval av nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne.

Remissyttranden ska ha kommit Region Skåne tillhanda **senast den tredje februari 2026**.

Det går att lämna synpunkter på remissförslaget på två sätt, antingen digitalt eller via brev.

För att lämna synpunkter digitalt skickas e-post till region@skane.se med kopia till infrastruktur@skane.se. Ange diarienummer 2025-POL000291 samt avsändare i ämnesraden.

Digitala remissyttranden ska skickas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (till exempel Word), den andra i ett format (till exempel pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Avsändare ska anges i namnet på respektive dokument.

För att lämna synpunkter skriftligen skickas brev till Region Skåne, 291 89 Kristianstad. Ange diarienummer 2025-POL000291 som referens.

Remisshandlingen finns att ta del av på Region Skånes webbplats

<https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/infrastruktur-och-transporter/transportinfrastrukturplanering/vagval-for-skane/>

Med vänlig hälsning,

Region Skåne

Rådhus Skåne

Västra Storgatan 12

291 89 Kristianstad

Telefon: 044-309 30 00

region@skane.se

skane.se

Sändlista

Bjuvs kommun
Bromölla kommun
Burlövs kommun
Båstads kommun
Eslövs kommun
Helsingborgs stad
Hässleholms kommun
Höganäs kommun
Hörby kommun
Höörs kommun
Klippans kommun
Kristianstads kommun
Kävlinge kommun
Landskrona stad
Lomma kommun
Lunds kommun
Malmö stad
Osby kommun
Perstorps kommun
Simrishamns kommun
Sjöbo kommun
Skurups kommun
Staffanstorps kommun
Svalövs kommun
Svedala kommun
Tomelilla kommun
Trelleborgs kommun
Vellinge kommun
Ystads kommun
Åstorps kommun
Örkelljunga kommun
Östra Göinge kommun
Ängelholms kommun
Familjen Helsingborg
MalmöLundregionen

Skåne Nordost
Sydöstra Skånes samarbetskommitté
(SÖSK)
Region Blekinge
Region Halland
Region Jönköpings län
Region Kalmar län
Region Kronoberg
Sydsvenska Handelskammaren
Svenskt Näringsliv i Skåne
Företagarna Region Syd
Sveriges Åkeriföretag
Tågföretagen

2026-01-13

Mattias Larsson

+4641362012

mattias.larsson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Godkännande av Svedala kommun som ny medlem i kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd genom beslut om ändrad förbundsordning och tillhörandereglementen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens föreslår kommunfullmäktige besluta att

- fastställa förbundsordning för Räddningstjänsten Syd med tillhörande reglementen, i enlighet med upprättat förslag
- anförtro åt Räddningstjänsten Syd att teckna ett anslutningsavtal med Svedala kommun utifrån förbundsordningens bestämmelser samt vad som i övrigt framgår av ärendet
- beslutet är villkorat av att samtliga medlemskommuner inom Räddningstjänsten Syd fattar motsvarande beslut
- beslutet är villkorat av att Svedala kommun godkänner förbundsordningen, samt
- beslutet är villkorat av att Svedalas kommuns beslut om medlemsansökan den 22 oktober 2025 vinner laga kraft.

Ärendebeskrivning

Räddningstjänsten Syd har hos medlemskommunernas hemställt om att respektive kommunfullmäktige ska besluta att godkänna Svedala kommuns inträde i kommunalförbundet, med de ändringar i förbundsordning och tillhörande reglementen som detta inträde föranleder.

Kommunfullmäktige föreslås godkänna föreslagna ändringar i förbundsordning för Räddningstjänsten Syd samt att anförtro åt förbundet att teckna anslutningsavtal med Svedala kommun i vilket inträdets ekonomiska, juridiska och verksamhetsmässiga aspekter regleras.

Svedalas inträde i förbundet sker efter att kommunfullmäktige i medlemskommunerna och i Svedala godkänt förbundsordningen.

Beslutsunderlag

- Förbundsordning för kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd, inklusive tillhörande reglementen (antagandehandling)
- Förbundsordning för kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd, inklusive tillhörande reglementen (ändringar markerade)
- Protokollsutdrag Direktionen i Räddningstjänsten Syd 2025-12-12 § 55 Svedalas kommuns ansökan om medlemskap i Räddningstjänsten Syd, med tillhörande bilagor A–L
- Förbundsordning för kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd inklusive tillhörande reglementen, antagen 2019-12-11 (gällande)

Beredning

Bakgrund

Kommunfullmäktige i Svedala beslutade den 22 oktober 2025, § 70, att kommunen ska ansöka om medlemskap i Räddningstjänsten Syd. Förbundsdirektionen beslutade den 12 december 2025, § 55, som en följd av detta, att godkänna Svedala kommuns ansökan om medlemskap i förbundet och att anta de nödvändiga följdändringarna i Räddningstjänsten Syds förbundsordning med tillhörande reglemente som inträdet medför. Medlemskommunerna ombeds nu att godkänna Svedala kommuns inträde i kommunalförbundet.

Medlemsforum, vilket utgör Räddningstjänsten Syds samrådsorgan där medlemskommunerna i kommunalförbundet möts för att diskutera och påverka viktiga frågor som rör räddningstjänstens verksamhet och ekonomi, har genom åren följt Svedala kommuns utredningar om organiseringen av sin räddningstjänst.

Vid medlemsforum den 25 maj 2025 enades medlemmarna om att en eventuell anslutning av Svedala ska ske ordnat och med tempo. Under efterföljande möte den 10 oktober 2025 redovisades processen för en effektiv hantering, vilken syftar till att säkerställa en rättssäker och transparent process för Svedala kommuns inträde samt att skapa hållbara förutsättningar för samverkan mellan medlemskommunerna.

Med beaktande av att Räddningstjänsten Syd är ett växande förbund behövs regleringar som säkrar inflytande och medbestämmande för alla parter, detta oavsett partens representativitet i förbundets beslutande församling – direktionen. I 9 kap. 6 § kommunallagen föreskrivs vad förbundsordningen ska, samt kan, innehålla. I sjunde punkten i nämnda paragraf anges att medlemmarna i förbundsordningen kan bestämma att vissa frågor i den beslutande församlingen ska avgöras med kvalificerad majoritet. Med kvalificerad majoritet för de större och avgörande besluten i förbundet säkras inflytande i förhållande till representativitet.

Medlemsforum var vid ett extra sammanträde den 3 december 2025 mot denna bakgrund enigt om att i förbundsordningen förorda att förbundsordningen kompletteras med en skrivning om att det för beslut av principiell betydelse eller annars av större vikt, ska föreskrivas att sådana beslut fattas med kvalificerad majoritet.

Föredragning

Räddningstjänsten Syd är ett kommunalförbund med ansvar att fullgöra medlemskommunernas skyldigheter enligt lag om skydd mot olyckor (2003:778) samt annan lagstiftning om olycksförebyggande och olycksavhjälpanse insatser. Förbundet bildades 2005 efter en utredning som bland annat tog sin utgångspunkt i den då nya lagen om skydd mot olyckor och de samverkanskrav som ställs på kommunerna i lagen, samt den nära sammankopplade bostads- och arbetsmarknaden som finns i sydvästra Skånes kommuner. Förbundet har sedan dess bildande haft i uppdrag att utöka antalet medlemskommuner för att på så sätt skapa ett likvärdigt och tillfredställande skydd mot olyckor. De nuvarande medlemskommunerna är Burlöv, Eslöv, Kävlinge, Lund och Malmö.

För att en ny medlemskommun ska kunna anslutas till Räddningstjänsten Syd ska samtliga medlemskommuners fullmäktigeförsamlingar enhälligt godkänna föreslagna förändringar i förbundsordningen med tillhörande reglementen.

Räddningstjänsten Syd har mot bakgrund av att förbundet en längre tid följt Svedalas intresse för en anslutning till förbundet, analyserat konsekvenserna av en eventuell anslutning. De omfattande utredningar som Svedala tagit fram och som alla pekat på samma sak – att en anslutning till Räddningstjänsten Syd är att förorda – har utgjort ett bra underlag vid behandlingen av Svedalas medlemsansökan. Därutöver har förbundet redan idag en god insyn i verksamheten utifrån ett utvecklat samarbete med Svedala kommun, som innebär att Räddningstjänsten Syd tillhandahåller en tillförordnad räddningschef samt det lagstadgade ledningssystemet för övergripande insatsledning.

Förbundets sammanfattande bedömning är att Räddningstjänsten Syd kan bedriva räddningstjänstverksamhet i Svedala utifrån de rådande principer som gäller för förbundet, nämligen att varje medlem svarar för sin egen andel av förbundets kostnader.

Av reglemente för förbundsdirectionen framgår att i dess roll ingår att ha hand om verkställande angelägenheter i Räddningstjänsten Syd. Förbundet föreslås därför att få förtroende att teckna anslutningsavtal mellan

Räddningstjänsten Syd och Svedala kommun, i vilket de ekonomiska, juridiska och verksamhetsmässiga förutsättningarna för anslutningen regleras i enlighet med de principer som anges i förbundsordningen.

I anslutningsavtalet ska ingå villkor som reglerar verksamhetsövergång i enlighet med gällande lagstiftning. Vidare ska avtalet innehålla villkor för överlåtelse av anläggningstillgångar, materiel och övriga resurser som är hänförliga till räddningstjänstverksamheten. Därtill ska avtalet även omfatta övertagande av relevanta avtal, såsom försäkringsavtal, nyttjanderättsavtal och eventuella leasingavtal.

Avtalet ska även reglera hur fastigheter, utrustning och övningsområden som nyttjas inom räddningstjänstverksamheten ska hanteras, så att dessa även fortsättningsvis kan användas på ett ändamålsenligt och effektivt sätt inom förbundets verksamhet.

Den principiella hanteringen av retroaktiva myndighetskrav som är kopplade till räddningstjänstens verksamhetsansvar och som avser skador som uppkommit före ett inträde i Räddningstjänsten Syd, ska också regleras i anslutningsavtalet. Kraven kan gälla både tidigare förhållanden, som exempelvis befintliga föroreningar, och nya krav inom exempelvis miljö- eller arbetsmiljöområdet.

Svedalas tillträdet till förbundet sker först när samtliga kommuners kommunfullmäktige behandlat frågan och godkänt den reviderade förbundsordningen.

Kommunfullmäktige i Svedalas beslut den 22 oktober 2025 om att ansöka om medlemskap i Räddningstjänsten Syd är föremål för laglighetsprövning. Förvaltningsrätten i Malmö har den 16 oktober, i mål med nr 12888-25, meddelat dom i vilken överklagandet avslås. För att skapa trygghet i beslutshanteringen villkoras inträdet av att Svedalas beslut om medlemsansökan vinner laga kraft.

Andelar och medlemsavgift

Medlemskommunens andel i tillgångar och skulder samt medlemsavgift fördelas utifrån invånarantalet i respektive medlemskommun.

Kommunalförbundets kostnader ska täckas genom bidrag från förbundsmedlemmarna. Medlemsavgiften för 2025 baseras på befolkningsunderlag från den 1 januari 2024 och uppgår till 630,52 kronor per invånare.

Tabellen nedan visar utifrån befolkningsunderlag per den 31 december 2024 nuvarande medlemmars andel i förbundet samt hur andelarna förändras om Svedala kommun upptas i förbundet.

Kommun	Invånare december 2024	Nuvarande procentandel	Procentandel efter Svedalas inträde
Burlöv	20 101	3,4	3,3
Eslöv	34 922	6	5,7
Kävlinge	32 477	5,6	5,3
Lund	131 590	22,5	21,6
Malmö	365 644	62,5	60,1
Svedala	23 581	-	3,9

Föreslagna förändringar i förbundsordningen

§ 2.1 Svedala kommun infogas i listan över medlemmar.

§ 5.2 Sammansättningen i direktionen justeras, från 10 ledamöter och 10 ersättare till 12 ledamöter och 12 ersättare. Svedala kommun får en ledamot och en ersättare i direktionen. Malmö stad tillskrivs ytterligare en ledamot och en ersättare för att bibehålla nuvarande representation vilket ger följande fördelning:

Kommun	Nuvarande antal ledamöter	Antal ledamöter efter Svedalas inträde	Procentandel efter Svedalas inträde
Burlöv	1 ledamot 1 ersättare	1 ledamot 1 ersättare	3,3
Eslöv	1 ledamot 1 ersättare	1 ledamot 1 ersättare	5,7
Kävlinge	1 ledamot 1 ersättare	1 ledamot 1 ersättare	5,3
Lund	2 ledamöter 2 ersättare	2 ledamöter 2 ersättare	21,6
Malmö	5 ledamöter 5 ersättare	6 ledamöter 6 ersättare	60,1
Svedala		1 ledamot 1 ersättare	3,9

Kommentar: Vid bildandet av Räddningstjänsten Syd eftersträvades en proportionalitet i direktionen i förhållande till det ekonomiska ansvarstagandet och samtidigt beakta direktionens storlek samt säkerställa att varje medlemskommun var representerad. Malmö stad har

idag med sina 62,5 procent ekonomiskt största andelen i förbundet samt majoritet i direktionen genom ordförandens utslagsröst. För att denna ordning ska bibehållas när direktionen utökas med en ledamot och en ersättare från Svedala kommun behöver även antalet ledamöter från Malmö utökas så att Malmös ekonomiska andel speglas i direktion. Malmö stads representation utökas från idag fem ordinarie ledamöter och fem ersättare till sex ordinarie ledamöter och sex ersättare. Övriga medlemskommuners representation i direktionen påverkas inte av Svedalas inträde.

§ 5.7 är ny. Punkten anger att det för beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt krävs kvalificerad majoritet, vilket innebär att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

Kommentar: Kravet på kvalificerad majoritet i principiellt viktiga frågor främjar förankring och konsensus bland medlemmarna i förbundet vilket ger stabilitet och långsiktighet i ett växande förbund.

§ 6.3 Punkten justeras så att varje medlemskommun, inklusive Svedala, utser en revisor vardera.

Kommentar: Malmö stad avstår en revisorsplats till förmån för Svedala. Detta mot bakgrund av att förbundet redan idag har sex revisorer. Fler än så anses inte behövas.

Förändringar i reglemente för direktionen

§ 2.1 Direktionen ändras från tio ledamöter och tio ersättare till tolv ledamöter och tolv ersättare.

Kommentar: Ändringen är en följdändring av § 5.2 i förbundsordningen som anger direktionens sammansättning.

§ 6 är ny och reglerar beslut av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt. I § 6.1 anförs att beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt kräver kvalificerad majoritet.

Kommentar: Ändringen är en följdändring av den nyttillkomna § 5.7 i förbundsordningen. Genom införandet av en ny paragraf ändras numreringen för efterföljande paragrafer som får nya paragrafnummer.

Förändringar i reglemente för revisorerna

Reglemente för revisorerna förblir oförändrat, även med ändringen att Svedala får en revisorsplats och att Malmö stad avstår en av sina två platser.

Kommunledningskontorets samlade bedömning
 Av förbundsordningen framgår att ambitionen med kommunalförbundet är att utöka medlemsbasen. Bakgrunden till detta är att innevånarna i förbundets medlemskommuner ska ha tillgång till ett tillfredställande och likvärdigt skydd mot olyckor, var de än befinner sig.

Då bostads- och arbetsmarknaden i sydvästra Skåne är nära sammanflätad mellan kommunerna är det ur ett medborgarperspektiv avgörande att en fungerande samverkan finns på plats. När medlemmarna blir fler ökar den gemensamma resursbasen och möjligheten till samordning, vilket ger ökad operativ förmåga och bättre täckning vid större händelser. Stordriftsfördelar kan leda till en mer effektiv räddningstjänst.

Svedalas inträde bidrar till kompetensöverföring och erfarenhetsutbyte inom förbundet, samt stärker förbundets position i regionala och nationella sammanhang. För Svedala innebär anslutningen tillgång till en större organisation med bredare resurser och specialistkompetens, vilket kan höja kvaliteten och robustheten i räddningstjänsten. Svedala lyfter också i utredningen inför medlemsansökan Räddningstjänsten Syds starkare förmåga att hantera den förändrade hot- och riskbilden i samhället, än om räddningstjänstuppdraget ligger kvar i egen organisation.

Frågan om hur kostnader och ansvar kopplade till framtida myndighetskrav ska hanteras är ännu föremål för diskussion bland medlemskommunerna. Sådana krav kan avse både redan identifierade förhållanden – exempelvis föroreningar eller andra åtgärdsbehov som uppstått före medlemskap – och nya krav som kan tillkomma framöver, till exempel inom miljö-, arbetsmiljö- eller säkerhetsområdet. Beroende på hur förbundets medlemmar väljer att organisera ansvarsfördelningen kan detta antingen innebära en tillkommande kostnad för förbundet, eller att en överenskommelse träffas om att varje kommun själv bär ansvaret för krav som härrör från tiden före medlemskapet. Det är därför av vikt att frågan beaktas i anslutningsavtalet.

Kommunledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att godkänna föreslagna ändringar i förbundsordning för Räddningstjänsten Syds med tillhörande reglementen, samt att anförtro åt Räddningstjänsten Syd att teckna ett anslutningsavtal med Svedala kommun utifrån

förbundsordningens bestämmelser samt vad som i övrigt framgår av ärendet. Beslutet villkoras av att alla medlemskommuner fattar motsvarande beslut samt att Svedalas beslut om medlemsansökan vinner laga kraft.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget innebär att Svedala kommun bär sina egna kostnader genom förbundets fastställda finansieringsmodell. Nuvarande medlemmar påverkas därför inte ekonomiskt av Svedalas anslutning. Om Svedala inträder vid annan tidpunkt än vid årsskifte ska tiden från årsskiftet fram till dess att kommunen blir medlem avräknas från medlemsavgiften.

Det egna kapitalet i Räddningstjänsten Syd uppgick per den 31 december 2024 till 25 000 000 kronor. Svedala kommun ska vid tillträdet tillskjuta eget kapital motsvarande sin andel i förbundet.

Beslutet skickas till

För verkställighet eller motsvarande åtgärd:

- Räddningstjänsten Syd
- Svedala kommun

För kännedom:

- Burlövs kommun
- Lunds kommun
- Kävlinge kommun
- Malmö stad

Eva Hallberg
Kommundirektör

Mattias Larsson
Ekonomichef

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Antagen av direktionen för Räddningstjänsten Syd den 12 december 2025

Fastställd genom beslut i medlemskommunernas fullmäktige enligt nedan;

Burlöv 2026-0X-XX

Kävlinge 2026-0X-XX

Eslöv 2026-0X-XX

Lund 2026-0X-XX

Malmö 2026-0X-XX

Svedala 2026-0X-XX

§ 1 Namn och säte

1.1 Kommunalförbundets namn är "Räddningstjänsten Syd".

1.2 Förbundet har sitt säte i Malmö.

§ 2 Medlemmar

2.1 Medlemmar i kommunalförbundet är Burlövs, Eslövs, Kävlinge, Lunds, Malmö och Svedala kommuner.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

§ 3 Ändamål

Bastjänster

- 3.1 Kommunalförbundet ska i förbundsmedlemmarnas ställe fullfölja de skyldigheter som åvilar kommunerna enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor, och annan lagstiftning om olycksförebyggande och olycksavhjälpanse insatser.

Viktiga delar av uppdraget utgörs av informations- och utbildningsuppgifter i den förebyggande och olycksavhjälpanse verksamheten, samverkan med medlemskommunerna och med externa parter, myndighetsutövning samt räddningsinsatser. Nämnade uppgifter utgör bastjänsterna i förbundet.

- 3.2 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet genom information, rådgivning och annat stöd underlätta för enskilda att fullgöra sina skyldigheter.
- 3.3 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet biträda ägare och innehavare av byggnader och anläggningar, och andra som utövar verksamhet, med specialistkompetens inom området riskhantering.
- 3.4 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet inom det kommunala ansvarsområdet på ett effektivt sätt genomföra räddningsinsatser och efterföljande åtgärder. Undersökning av inträffad olycka ska ske i skälig omfattning utföras efter det insatsen avslutats.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 3.5 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet handha medlemskommunernas uppgifter vad avser tillstånd och tillsynsuppgifter enligt Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 3.6. Brandskyddskontroll och sotning ingår inte i kommunalförbundets ansvarsområde, om inte kommun särskilt överlämnat uppgiften. I sådant fall regleras frågan enligt 3.10.
- 3.7. I kommunalförbundets uppgifter ingår inte sådant olycksförebyggande arbete som kommunala sektorsansvariga myndigheter inom ramen för sina respektive verksamheter har att beakta enligt för varje myndighet relevant lagstiftning. Förbundet ska dock på begäran biträda kommunerna med sakkompetens inom sådana områden, t.ex. inom plan- och byggprocessen.
- 3.8. I kommunalförbundets uppgifter ingår inte, utan särskilt uppdrag, sådant trygghets- och säkerhetsarbete som varje kommun inom den egna organisationen har att samordna och hantera.

Särskilda uppgifter

- 3.9. I kommunalförbundets uppgifter ingår, efter överlämnande av förbundsmedlem eller annan organisation, att utöver bastjänsterna utföra andra uppgifter som ansluter till bastjänsterna åt förbundsmedlemmen. Sådana uppgifter ska anses ligga inom ramen för kommunalförbundets ändamål och kan t.ex. avse
- medverka i förbundsmedlemmarnas planering och förberedande arbete avseende extraordinära händelser och biträda med resurser vid inträffad sådan händelse
 - uppgifter hänförliga till civil beredskap



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- larmförmedling
- restvärdesräddning m.m.
- IVPA (insatser i väntan på ambulans) och sjukvårdslarm
- brandskyddskontroll och sotning
- teknisk service m.m.
- försäkringsfrågor
- jour och beredskap avseende olika akuta åtgärder inom det kommunala ansvarsområdet.

Särskilda dokument ska upprättas om sådana överlämnade uppgifter, eftersom uppgifterna därmed blir kommunalförbundets och samtidigt går ur kommunernas uppgifts- och ansvarsområde. Ersättning för uppgifter enligt denna punkt regleras enligt *särskild norm*, se 11.4.

- 3.10 Utöver de uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till kommunalförbundet enligt punkt 3.9. kan medlemskommunerna inom ramen för den kommunala kompetensen och enligt gällande regelsystem anlita förbundet som utförare av andra uppgifter åt kommunerna.

§ 4 Organisation



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 4.1 Förbundet är ett kommunalförbund med direktion.
- 4.2 För förbundsdirektionen gäller reglemente enligt **Bilaga 1** till Förbundsordningen.
- 4.3 Direktionen får tillsätta de organ den anser behövs. Utskott kan tillsättas, likaså olika beredningsorgan. Delegation kan beslutas enligt kommunalrättens regler.

§ 5 Förbundsdirektionen

- 5.1 Förbundsdirektionen utgör räddningsnämnd enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor för förbundsmedlemmarna.
- 5.2 Direktionen ska bestå av 12 ledamöter och 12 ersättare.

Malmö kommun utser 6 ledamöter och 6 ersättare.
Lunds kommun utser 2 ledamöter och 2 ersättare.
Eslövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Kävlinge kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Burlövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Svedala kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
- 5.3 Direktionens ledamöter och ersättare väljs för en mandattid om fyra år räknat fr.o.m. den 1 januari året efter det att val till kommunfullmäktige ägt rum i hela landet.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 5.4 I fråga om valbarhet och sättet att utse ledamöter och ersättare i förbundsdirektionen ska kap. 9 § § 3, 7 kommunallagen tillämpas.
- 5.5. Direktionen väljer för varje mandatperiod bland sina ledamöter ordförande och två vice ordförande. Innehavare av posterna ska normalt komma från olika kommuner.
- 5.6 Vid förfall för ledamot ska ersättare från samma kommun inträda. Ersättarna inträder i den turordning kommunfullmäktige bestämt vid valet. Om ersättarna har utsetts vid proportionellt val inträder i stället ersättare enligt den ordning som beskrivs i lagen om proportionellt valsätt
- 5.7 För direktionens beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska det krävas kvalificerad majoritet.
- Med kvalificerad majoritet avses att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

§ 6 Revisorer

- 6.1 Kommunalförbundet ska ha sex revisorer.
- 6.2 För revisorerna gäller föreskrifter i reglemente enligt **Bilaga 2** till förbundsordningen.
- 6.3 Kommunfullmäktige i medlemskommunerna utser vardera en revisor.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 6.4 Revisorerna väljs för samma mandatperiod som ledamöterna och ersättarna i förbundsdirektionen.
- 6.5 Revision sker i enlighet med bestämmelserna om revision i kommunallagen. Revisorernas berättelse ska tillsammans med årsredovisningen överlämnas till medlemskommunernas fullmäktige, som var och en beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i dess helhet. Överlämnandet ska ske vid sådan tidpunkt att materialet kan behandlas av medlemskommunernas fullmäktige samtidigt med resp. kommuns egen årsredovisning och revisionsberättelse.

§ 7 Initiativrätt

- 7.1 Ärenden i direktionen får väckas av
- ledamot i direktionen
 - förbundsmedlem genom framställan av kommunfullmäktige eller kommunstyrelsen
 - organ under direktionen om direktionen har medgivit sådan rätt.

§ 8 Närvarorätt



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 8.1 Kommunstyrelsens ordförande och vice ordförande och/eller ansvarigt kommunalråd hos förbundsmedlemmarna har alltid rätt att närvara och yttra sig vid sammanträde med förbundsdirektionen.
- 8.2 Direktionen avgör i övrigt själv i vilka fall någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och yttra sig vid direktionens sammanträden.
- 8.3 Direktionen får besluta att sammanträde med direktionen ska vara offentligt. Offentlighet vid budgetsammanträdet regleras i punkt 13.5.

§ 9 Anslag av kungörelse och andra tillkännagivanden

- 9.1 Kommunalförbundets kungörelser, tillkännagivanden av protokollsjustering och övriga tillkännagivanden ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/. För kännedom ska anslag dessutom ske på varje medlemskommuns anslagstavla.
- 9.2. Kungörelse om sammanträde vid vilket budgeten ska fastställas ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/, och för kännedom på varje medlemskommuns anslagstavla.

§ 10 Andel i tillgångar och skulder



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 10.1 Förbundsmedlemmarna har vid varje tidpunkt andel i kommunalförbundets tillgångar och skulder i förhållande till respektive förbundsmedlems ansvar enligt punkt 11.
- 10.2 Förbundsmedlemmarna har ansvar för täckande av eventuell uppkommande brist i
enlighet med angiven fördelningsgrund.
- 10.3 Samma fördelningsgrund tillämpas vid skifte av kommunalförbundets behållna till-
gångar om kommunalförbundet skulle komma att upplösas.

§ 11 Kostnadsfördelning

Princip

- 11.1 Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet ska, i den mån de inte täcks på annat sätt, erläggas genom bidrag från förbundsmedlemmarna. Därvid svarar varje kommun för den kommunens kostnader för sådana åtgärder som upptas nedan under rubriken särskild norm. Övriga kostnader hänförliga till kommunalförbundet fördelas efter vad som upptas nedan under rubriken generell norm.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Generell norm

- 11.2 Från år 2013 används som generell kostnadsfördelningsnorm invånarantalet i respektive medlemskommun 1 januari året före fördelningsåret.
- 11.3 För tiden efter år 2012 kan smärre justeringar ske av generell kostnadsfördelningsnorm. Denna fråga hanteras i samband med överläggningar med medlemskommunerna om kommunalförbundets budgetförutsättningar. Vid behov får fördelningsfrågan föras till beslut i samtliga förbundsmedlemmars kommunfullmäktige.

Särskild norm

- 11.4 Om kommunalförbundet på begäran utför särskilt överlämnade uppgifter enligt 3.9. till någon eller några av förbundsmedlemmarna ska sådana uppgifter ersättas fullt ut.

Motsvarande gäller om kommunalförbundet utför särskilda uppgifter åt förbunds-
medlem enligt punkt 3.10.

Övrigt

- 11.5 Kommunalförbundet får uppta lån företrädesvis medlemmarnas interbanker i enlighet med fastställd budget eller enligt vad förbundsmedlemmarna godkänt. Förbundet får inte ingå borgen eller andra ansvarsförbindelser utan förbundsmedlemmarnas godkännande.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Om godkänd borgen ingås gäller i fråga om ansvar fördelningsregeln i 11.1.

11.6 Kommunalförbundet får inte bilda eller förvärva aktier eller andelar i företag utan förbundsmedlemmarnas godkännande.

11.7 Kommunalförbundet ska inte äga några fastigheter

§ 12 Samråd m.m.

12.1 Samråd ska ske med förbundsmedlemmarna innan direktionen fattar beslut i frågor
av principiell betydelse eller av större vikt.

Samråd med förbundsmedlemmarna enligt första stycket ska ske i bl.a. frågor om avtal av större omfattning, betydande investeringar eller viktigare ändringar i övrigt i verksamheten.

12.2 Medlemskommunerna har rätt till insyn i kommunalförbundet.

Förbundet ska utan anmodan tertiälvís överlämna en prognos över det ekonomiska utfallet liksom över utfallet av verksamheten. Om medlemskommun så begär ska det ekonomiska utfallet kunna redovisas månatligen.

Förbundet ska utan anmodan informera medlemmarna om principiella ärenden eller ärenden av större vikt.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Förbundet ska utan anmodan till respektive medlem överlämna de rapporter som kan erfordras för att medlemmarna ska få en tillfredsställande bild av förbundet.

Förbundet ska på anmodan av medlemskommun till denna lämna den information kommunen kan efterfråga till det forum kommunen anvisar.

12.3 Kommunalförbundet ska ha ett beredningsorgan (medlemsforum) samt en eller flera samrådsgrupper bestående vardera av minst en företrädare för varje medlemskommun. Förbundet har att löpande informera dessa om utvecklingen av ekonomin och verksamheten samt inhämta gruppernas råd och synpunkter i dessa ärenden. Det ankommer på respektive grupp att närmare precisera formerna, innehållet och omfattningen av denna verksamhet. Sammankallande för medlemsforum ska vara medlemskommunerna.

12.4 Direktionen ska lämna medlemmarnas kommunstyrelser erforderligt underlag i form av yttranden och upplysningar där så begärs.

§ 13 Budgetprocessen m.m.

13.1 Direktionen ska årligen fastställa budget för kommunalförbundet inom de ekonomiska ramar och enligt de riktlinjer i övrigt som gäller enligt vad förbundsmedlemmarna anger som budgetförutsättningar. Ambitionen är att sådana ramar från förbundsmedlemmarna ska kunna lämnas för längre tidsrymd än ett år åt gången.

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 13.2 Målsättningen är att budgeten för nästkommande år ska fastställas av direktionen före juni månads utgång. I samband med fastställande av budget för nästkommande år beslutas också om medlemsavgift.
- 13.3 Budgetarbetet ska samordnas med medlemskommunernas budgetarbete. Under budgetprocessen ska samråd ske med samtliga förbundsmedlemmar.
- 13.4 Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret och en ekonomisk plan för den kommande treårsperioden.
- 13.5 Budgetförslaget ska vara tillgängligt för allmänheten enligt vad som stadgas i 8 kap.
14 § i kommunallagen. Sammanträde vid vilket budgeten fastställs ska vara offentligt. Kungörelse om sammanträdet ska utfärdas.
- 13.6 Direktionen ska avlämna tertialrapporter till förbundsmedlemmarna.

§ 14 Planeringsprocess

- 14.1 Direktionen har att fastställa handlingsprogram för olycksförebyggande verksamhet
samt räddningstjänst. Handlingsprogrammet ska upprättas i samverkan med förbundsmedlemmarna. Förändringar och tillägg till planerna ska också beredas i samverkan med förbundsmedlemmarna.

§ 15 Utträde samt inträde m.m.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

15.1 Förbundsmedlem har rätt att utträda ur förbundet. Uppsägningstiden är tre år räknat

från slutet av den månad då uppsägning skedde. Regleringen av de ekonomiska mellanhavandena mellan förbundet och den utträdande medlemmen bestäms i en överenskommelse mellan samtliga förbundsmedlemmar. Den ekonomiska regleringen ska ske utifrån de andelar i förbundets samlade tillgångar och skulder som gäller vid tiden för utträdet ur förbundet, om inte annat avtalas mellan förbundsmedlemmarna.

15.2 De kvarvarande medlemmarna antar de ändringar i förbundsordningen som behövs

med anledning av utträdet.

15.3 Inträde av ny medlem behandlas enligt punkt 19.1

15.4 Kommunalförbundet ska aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar.

§ 16 Likvidation och upplösning

16.1 Om förbundsmedlemmarna inte kan enas om förutsättningarna för utträde när uppsägningstiden enligt 15 § är till ända, ska förbundet träda i likvidation.

16.2 Likvidationen verkställs av förbundsdirektionen i egenskap av likvidator.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 16.3 Vid skifte av förbundets behållna tillgångar ska fördelningsgrunden enligt 10 § tillämpas.
- 16.4 När förbundet har trätt i likvidation, ska förbundets egendom i den mån det behövs för likvidationen förvandlas till pengar genom försäljning på offentlig auktion eller på annat lämpligt sätt. Förbundets verksamhet får fortsättas, om det behövs för en ändamålsenlig avveckling.
- 16.5 När förbundsdirektionen har fullgjort sitt uppdrag som likvidator, ska direktionen avge slutredovisning för sin förvaltning genom en förvaltningsberättelse över likvidationen i dess helhet. Berättelsen ska också innehålla en redovisning för skiftet av behållna tillgångar. Till slutredovisningen ska fogas redovisningshandlingar för hela likvidationstiden.
- 16.6 Till slutredovisningen ska fogas förbundsdirektionens beslut om vilken av förbundets medlemmar som ska överta och vårda de handlingar som hör till förbundets arkiv.
- 16.7 Förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna ska delges var och en av förbundsmedlemmarna. När berättelsen och redovisningshandlingarna delgetts samtliga förbundsmedlemmar, är förbundet upplöst.

§ 17 Tvister



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

17.1 Tvist mellan förbundet och dess medlemmar ska, om parterna inte kan nå en frivillig uppgörelse, avgöras genom skiljeförfarande enligt lagen om skiljeförfarande.

§ 18 Arvoden

18.1 Arvoden till ledamöter och ersättare i direktionen samt revisorer ska utgå enligt den största kommunens arvodesbestämmelser.

§ 19 Ändringar i förbundsordningen

19.1 Ändring av eller tillägg till förbundsordningen ska antagas av direktionen och fastställas av förbundsmedlemmarnas kommunfullmäktige. Beslutet är gällande när fullmäktigebesluten vunnit laga kraft.

19.2 Denna förbundsordning gäller fr.o.m. 2026-XX-XX

BILAGA 1**REGLEMENTE FÖR FÖRBUNDS DIREKTIONEN FÖR
RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD****1 § Förbunds direktionens uppgifter****1.1**

Förbunds direktionens roll är att vara beslutande församling och samtidigt ha hand om verkställande och förvaltande angelägenheter i kommunalförbundet för Räddningstjänsten Syd.

1.2

Det åligger direktionen att svara för de uppgifter och ansvarsområden som fastlagts för kommunalförbundet enligt förbundsordningen, och inom ramen för detta för sådana särskilda uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till förbundet enligt bestämmelse i förbundsordningen.

1.3

Direktionens arbete ska inom kommunalförbundets verksamhetsområde vara inriktat på att bereda människors liv och hälsa och egendom och miljön ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Direktionen har ansvaret för att räddningsinsatser kan genomföras effektivt och kraftfullt.

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1.4

Inom ramen för sin verksamhet har direktionen ansvaret för att tillgängliga resurser organiseras på ett rationellt och effektivt vis, att samordningsfördelar i organisationen tas till vara, att den samlade kompetensen i organisationen utvecklas, att tekniska resurser håller en med hänsyn till uppgifterna hög standard, att ledningsresurser utvecklas och att annat utvecklingsarbete bedrivs, i syfte att förbundets uppgifter ska kunna utföras på ett kvalificerat, effektivt och verkningsfullt sätt.

1.5

Direktionen svarar för att innehållet i handlingsprogram för förebyggande verksamhet samt räddningstjänst, i takt med utvecklingen, hålls på effektivast möjliga nivå, och att resurserna inom ramen för tillgängliga medel dimensioneras för att på bästa sätt uppfylla ambitionsnivån i handlingsprogrammet.

1.6

Direktionen ska se till att uppföljning fortlöpande sker av verksamheten.

1.7

Direktionen svarar för informations- och utbildningsinsatser i den förebyggande verksamheten.

1.8

Direktionen har möjlighet att ingå i samverkan med verksamheter utanför förbundsmedlemmarnas krets.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1.9

Direktionen ska se till att det upprätthålls en aktiv och fungerande relation till förbundsmedlemmarna, att samråd fortlöpande sker med förbundsmedlemmarna i olika frågor som berör medlemskommunerna och att rapporter lämnas till förbundsmedlemmarna över den verksamhetsmässiga och ekonomiska utvecklingen i förbundet. Samverkan med förbundsmedlemmarna i olika frågor kan ske.

1.10

Direktionen svarar för den ekonomiska förvaltningen i förbundet. Direktionen ska tillse att tillfredsställande försäkringsskydd finns. Direktionen är egen anställningsmyndighet och svarar för allt vad därmed följer i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare och fackliga organisationer.

1.12

Direktionen är arkivmyndighet inom organisationen.

2 § Direktionens sammansättning

2.1

Direktionen består av tolv ledamöter och tolv ersättare som utses på sätt som framgår av förbundsordningen.

2.2

Direktionen utser inom sig ordförande och två vice ordförande.

3 § Ersättarnas tjänstgöring



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

3.1

Ersättare ska kallas på samma sätt som ordinarie ledamöter.

3.2

För frånvarande ledamot får endast ersättare från samma kommun tjänstgöra. Ordningen för ersättarnas tjänstgöring framgår av förbundsordningen.

3.3

En ledamot som inställer sig under pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe.

3.4

En ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring p.g.a. jäv i ett ärende har åter rätt att tjänstgöra sedan handläggningen av ärendet slutförts.

3.5

Ersättare har rätt att delta i överläggningen men inte i beslutet och har rätt att få sin mening antecknad i protokollet.

4 § Sammanträde

4.1

Direktionen sammanträder på dag och tid som direktionen bestämmer.

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD**5 § Kallelse****5.1**

Ordföranden svarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena.

5.2

Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet.

5.3

Kallelsen ska utsändas till varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast fem dagar före sammanträdesdagen.

5.4

Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen.

5.5

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

6 § Beslut av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt**6.1**

För direktionens beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska det krävas kvalificerad majoritet.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Med kvalificerad majoritet avses att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

7 § Justering av protokoll

7.1

Protokollet justeras av ordföranden och en ytterligare ledamot.

7.2

Direktionen kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart.

8 § Reservation

8.1

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas före den tidpunkt som har fastställts för justering av protokollet.

9 § Delgivning

9.1

Delgivning med direktionen sker med ordföranden eller någon av vice ordförandena, med förvaltningens chef eller med annan som direktionen bestämmer.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

10 § Undertecknande av handlingar

10.1

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av direktionen ska undertecknas av ordföranden eller någon av vice ordförandena eller vid förfall för dessa av två bland övriga ledamöter och kontrasigneras av förbundsdirektören eller nämndens sekreterare.

10.2

I övrigt bestämmer direktionen vem som ska underteckna handlingar.

BILAGA 2

REGLEMENTE FÖR REVISORERNA I KOMMUNALFÖRBUNDET RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1 § Organisation

Kommunalförbundet har sex revisorer, vilka utses enligt förbundsordningens be-

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

stämmelser.

Ordförande och vice ordförande utses av revisorerna själva.

2 § Revisorernas uppgifter

Revisionsarbetet ska bedrivas med utgångspunkt från vad som är god revisionssed i kommunal verksamhet.

3 § Budget

Kommunalförbundet ska tillhandahålla ekonomiska medel för revisionsarbetets bedrivande.

4 § Sakkunniga

Revisorerna biträds enligt 12 kap. 8 § kommunallagen av sakkunniga i den omfattning som behövs.

Bestämmelserna i 12 kap. 9 § kommunallagen om revisorernas rätt till upplysningar gäller också de sakkunniga som biträder revisorerna.

5 § Sammanträden



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Ordföranden kallar revisorerna till erforderliga sammanträden för fullgörande av revisionsuppdraget. Ordföranden får kalla även anlitade sakkunniga och förtroendevalda i direktionen.

Minnesanteckningar ska föras vid revisorernas sammanträden i granskningsarbetet.

Av 12 kap. 11 § kommunallagen följer att de beslut som revisorerna fattar om sin förvaltning och om jäv ska tas upp i protokoll.

6 § Arkiv

Revisorerna svarar för att skyldigheterna i fråga om arkiv fullgörs.

7 § Revisionsberättelse

Revisionsberättelse avges till förbundsmedlemmarnas fullmäktige i enlighet med vad som framgår av förbundsordningen vid sådan tidpunkt att revisionsberättelsen föreligger vid fullmäktiges behandling av frågan om ansvarsfrihet.

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Antagen av direktionen för Räddningstjänsten Syd den ~~11 december 2019~~ den 12 december 2025

Fastställd genom beslut i medlemskommunernas fullmäktige enligt nedan;

Burlöv ~~2020-03-23~~ 2026-0X-XX

Kävlinge ~~2020-03-30~~ 2026-0X-XX

Eslöv ~~2020-03-30~~ 2026-0X-XX

Lund ~~2020-04-23~~ 2026-0X-XX

Malmö ~~2020-04-29~~ 2026-0X-XX

Svedala 2026-0X-XX

§ 1 Namn och säte

1.1 Kommunalförbundets namn är "Räddningstjänsten Syd".

1.2 Förbundet har sitt säte i Malmö.

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD**§ 2 Medlemmar**

- 2.1 Medlemmar i kommunalförbundet är Burlövs, Eslövs, Kävlinge, Lunds och, Malmö och Svedala kommuner.

§ 3 Ändamål*Bastjänster*

- 3.1 Kommunalförbundet ska i förbundsmedlemmarnas ställe fullfölja de skyldigheter som åvilar kommunerna enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor, och annan lagstiftning om olycksförebyggande och olycksavhjälpande insatser.

Viktiga delar av uppdraget utgörs av informations- och utbildningsuppgifter i den förebyggande och olycksavhjälpande verksamheten, samverkan med medlemskommunerna och med externa parter, myndighetsutövning samt räddningsinsatser. Nämnade uppgifter utgör bastjänsterna i förbundet.

- 3.2 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet genom information, rådgivning och annat stöd underlätta för enskilda att fullgöra sina skyldigheter.
- 3.3 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet biträda ägare och innehavare av byggnader och anläggningar, och andra som utövar verksamhet, med specialistkompetens inom området riskhantering.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 3.4 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet inom det kommunala ansvarsområdet på ett effektivt sätt genomföra räddningsinsatser och efterföljande åtgärder. Undersökning av inträffad olycka ska ske i skälig omfattning utföras efter det insatsen avslutats.
- 3.5 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet handha medlemskommunernas uppgifter vad avser tillstånd och tillsynsuppgifter enligt Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor.
- 3.6. Brandskyddskontroll och sotning ingår inte i kommunalförbundets ansvarsområde, om inte kommun särskilt överlämnat uppgiften. I sådant fall regleras frågan enligt 3.10.
- 3.7. I kommunalförbundets uppgifter ingår inte sådant olycksförebyggande arbete som kommunala sektorsansvariga myndigheter inom ramen för sina respektive verksamheter har att beakta enligt för varje myndighet relevant lagstiftning. Förbundet ska dock på begäran biträda kommunerna med sakkompetens inom sådana områden, t.ex. inom plan- och byggprocessen.
- 3.8. I kommunalförbundets uppgifter ingår inte, utan särskilt uppdrag, sådant trygghets- och säkerhetsarbete som varje kommun inom den egna organisationen har att samordna och hantera.

Särskilda uppgifter



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

3.9. I kommunalförbundets uppgifter ingår, efter överlämnande av förbundsmedlem eller annan organisation, att utöver bastjänsterna utföra andra uppgifter som ansluter till bastjänsterna åt förbundsmedlemmen. Sådana uppgifter ska anses ligga inom ramen för kommunalförbundets ändamål och kan t.ex. avse

- medverka i förbundsmedlemmarnas planering och förberedande arbete avseende extraordinära händelser och biträda med resurser vid inträffad sådan händelse
- uppgifter hänförliga till civil beredskap
- larmförmedling
- restvärdesräddning m.m.
- IVPA (insatser i väntan på ambulans) och sjukvårdslarm
- brandskyddskontroll och sotning
- teknisk service m.m.
- försäkringsfrågor
- jour och beredskap avseende olika akuta åtgärder inom det kommunala ansvarsområdet.

Särskilda dokument ska upprättas om sådana överlämnade uppgifter, eftersom uppgifterna därmed blir kommunalförbundets och samtidigt



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

går ur kommunernas uppgifts- och ansvarsområde. Ersättning för uppgifter enligt denna punkt regleras enligt *särskild norm*, se 11.4.

- 3.10 Utöver de uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till kommunalförbundet enligt punkt 3.9. kan medlemskommunerna inom ramen för den kommunala kompetensen och enligt gällande regelsystem anlita förbundet som utförare av andra uppgifter åt kommunerna.

§ 4 Organisation

- 4.1 Förbundet är ett kommunalförbund med direktion.
- 4.2 För förbundsdirektionen gäller reglemente enligt **Bilaga 1** till Förbundsordningen.
- 4.3 Direktionen får tillsätta de organ den anser behövs. Utskott kan tillsättas, likaså olika beredningsorgan. Delegation kan beslutas enligt kommunalrättens regler.

§ 5 Förbundsdirektionen

- 5.1 Förbundsdirektionen utgör räddningsnämnd enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor för förbundsmedlemmarna.
- 5.2 Direktionen ska bestå av ~~10~~ 12 ledamöter och ~~10~~ 12 ersättare.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Malmö kommun utser 5 6 ledamöter och 5 6 ersättare.

Lunds kommun utser 2 ledamöter och 2 ersättare.

Eslövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.

Kävlinge kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.

Burlövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.

Svedala kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.

5.3 Direktionens ledamöter och ersättare väljs för en mandattid om fyra år räknat fr.o.m. den 1 januari året efter det att val till kommunfullmäktige ägt rum i hela landet.

5.4 I fråga om valbarhet och sättet att utse ledamöter och ersättare i förbundsdirektionen ska kap. 9 § § 3, 7 kommunallagen tillämpas.

5.5. Direktionen väljer för varje mandatperiod bland sina ledamöter ordförande och två vice ordförande. Innehavare av posterna ska normalt komma från olika kommuner.

5.6 Vid förfall för ledamot ska ersättare från samma kommun inträda. Ersättarna inträder i den turordning kommunfullmäktige bestämt vid valet. Om ersättarna har utsetts vid proportionellt val inträder i stället ersättare enligt den ordning som beskrivs i lagen om proportionellt valsätt

5.7 För direktionens beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska det krävas kvalificerad majoritet.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Med kvalificerad majoritet avses att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

§ 6 Revisorer

- 6.1 Kommunalförbundet ska ha sex revisorer.
- 6.2 För revisorerna gäller föreskrifter i reglemente enligt **Bilaga 2** till förbundsordningen.
- 6.3 Kommunfullmäktige i Malmö utser två revisorer. Kommunfullmäktige i övriga kommuner i medlemskommunerna utser vardera en revisor.
- 6.4 Revisorerna väljs för samma mandatperiod som ledamöterna och ersättarna i förbundsdirektionen.
- 6.5 Revision sker i enlighet med bestämmelserna om revision i kommunallagen. Revisorernas berättelse ska tillsammans med årsredovisningen överlämnas till medlemskommunernas fullmäktige, som var och en beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i dess helhet. Överlämnandet ska ske vid sådan tidpunkt att materialet kan behandlas av medlemskommunernas fullmäktige samtidigt med resp. kommuns egen årsredovisning och revisionsberättelse.

§ 7 Initiativrätt

- 7.1 Ärenden i direktionen får väckas av



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- ledamot i direktionen
- förbundsmedlem genom framställan av kommunfullmäktige eller kommunstyrelsen
- organ under direktionen om direktionen har medgivit sådan rätt.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

§ 8 Närvarorätt

- 8.1 Kommunstyrelsens ordförande och vice ordförande och/eller ansvarigt kommunalråd hos förbundsmedlemmarna har alltid rätt att närvara och yttra sig vid sammanträde med förbundsdirektionen.
- 8.2 Direktionen avgör i övrigt själv i vilka fall någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och yttra sig vid direktionens sammanträden.
- 8.3 Direktionen får besluta att sammanträde med direktionen ska vara offentligt. Offentlighet vid budgetsammanträdet regleras i punkt 13.5.

§ 9 Anslag av kungörelse och andra tillkännagivanden

- 9.1 Kommunalförbundets kungörelser, tillkännagivanden av protokollsjustering och övriga tillkännagivanden ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/. För kännedom ska anslag dessutom ske på varje medlemskommuns anslagstavla.
- 9.2 Kungörelse om sammanträde vid vilket budgeten ska fastställas ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/, och för kännedom på varje medlemskommuns anslagstavla.

§ 10 Andel i tillgångar och skulder



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 10.1 Förbundsmedlemmarna har vid varje tidpunkt andel i kommunalförbundets tillgångar och skulder i förhållande till respektive förbundsmedlems ansvar enligt punkt 11.
- 10.2 Förbundsmedlemmarna har ansvar för täckande av eventuell uppkommande brist i
enlighet med angiven fördelningsgrund.
- 10.3 Samma fördelningsgrund tillämpas vid skifte av kommunalförbundets behållna till-
gångar om kommunalförbundet skulle komma att upplösas.

§ 11 Kostnadsfördelning

Princip

- 11.1 Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet ska, i den mån de inte täcks på annat sätt, erläggas genom bidrag från förbundsmedlemmarna. Därvid svarar varje kommun för den kommunens kostnader för sådana åtgärder som upptas nedan under rubriken särskild norm. Övriga kostnader hänförliga till kommunalförbundet fördelas efter vad som upptas nedan under rubriken generell norm.

Generell norm



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 11.2 Från år 2013 används som generell kostnadsfördelningsnorm invånarantalet i respektive medlemskommun 1 januari året före fördelningsåret.
- 11.3 För tiden efter år 2012 kan smärre justeringar ske av generell kostnadsfördelningsnorm. Denna fråga hanteras i samband med överläggningar med medlemskommunerna om kommunalförbundets budgetförutsättningar. Vid behov får fördelningsfrågan föras till beslut i samtliga förbundsmedlemmars kommunfullmäktige.

Särskild norm

- 11.4 Om kommunalförbundet på begäran utför särskilt överlämnade uppgifter enligt 3.9. till någon eller några av förbundsmedlemmarna ska sådana uppgifter ersättas fullt ut.

Motsvarande gäller om kommunalförbundet utför särskilda uppgifter åt förbunds-
medlem enligt punkt 3.10.

Övrigt

- 11.5 Kommunalförbundet får uppta lån företrädesvis medlemmarnas internbanker i enlighet med fastställd budget eller enligt vad förbundsmedlemmarna godkänt. Förbundet får inte ingå borgen eller andra ansvarsförbindelser utan förbundsmedlemmarnas godkännande. Om godkänd borgen ingås gäller i fråga om ansvar fördelningsregeln i 11.1.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 11.6 Kommunalförbundet får inte bilda eller förvärva aktier eller andelar i företag utan förbundsmedlemmarnas godkännande.
- 11.7 Kommunalförbundet ska inte äga några fastigheter

§ 12 Samråd m.m.

- 12.1 Samråd ska ske med förbundsmedlemmarna innan direktionen fattar beslut i frågor
av principiell betydelse eller av större vikt.

Samråd med förbundsmedlemmarna enligt första stycket ska ske i bl.a. frågor om avtal av större omfattning, betydande investeringar eller viktigare ändringar i övrigt i verksamheten.

- 12.2 Medlemskommunerna har rätt till insyn i kommunalförbundet.

Förbundet ska utan anmodan tertiälvís överlämna en prognos över det ekonomiska utfallet liksom över utfallet av verksamheten. Om medlemskommun så begär ska det ekonomiska utfallet kunna redovisas månatligen.

Förbundet ska utan anmodan informera medlemmarna om principiella ärenden eller ärenden av större vikt.

Förbundet ska utan anmodan till respektive medlem överlämna de rapporter som kan erfordras för att medlemmarna ska få en tillfredsställande bild av förbundet.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Förbundet ska på anmodan av medlemskommun till denna lämna den information kommunen kan efterfråga till det forum kommunen anvisar.

- 12.3 Kommunalförbundet ska ha ett beredningsorgan (medlemsforum) samt en eller flera samrådsgrupper bestående vardera av minst en företrädare för varje medlemskommun. Förbundet har att löpande informera dessa om utvecklingen av ekonomin och verksamheten samt inhämta gruppernas råd och synpunkter i dessa ärenden. Det ankommer på respektive grupp att närmare precisera formerna, innehållet och omfattningen av denna verksamhet. Sammankallande för medlemsforum ska vara medlemskommunerna.
- 12.4 Direktionen ska lämna medlemmarnas kommunstyrelser erforderligt underlag i form av yttranden och upplysningar där så begärs.

§ 13 Budgetprocessen m.m.

- 13.1 Direktionen ska årligen fastställa budget för kommunalförbundet inom de ekonomiska ramar och enligt de riktlinjer i övrigt som gäller enligt vad förbundsmedlemmarna anger som budgetförutsättningar. Ambitionen är att sådana ramar från förbundsmedlemmarna ska kunna lämnas för längre tidsrymd än ett år åt gången.
- 13.2 Målsättningen är att budgeten för nästkommande år ska fastställas av direktionen före juni månads utgång. I samband med fastställande av budget för nästkommande år beslutas också om medlemsavgift.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 13.3 Budgetarbetet ska samordnas med medlemskommunernas budgetarbete. Under budgetprocessen ska samråd ske med samtliga förbundsmedlemmar.
- 13.4 Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret och en ekonomisk plan för den kommande treårsperioden.
- 13.5 Budgetförslaget ska vara tillgängligt för allmänheten enligt vad som stadgas i 8 kap.
14 § i kommunallagen. Sammanträde vid vilket budgeten fastställs ska vara offentligt. Kungörelse om sammanträdet ska utfärdas.
- 13.6 Direktionen ska avlämna tertialrapporter till förbundsmedlemmarna.

§ 14 Planeringsprocess

- 14.1 Direktionen har att fastställa handlingsprogram för olycksförebyggande verksamhet
samt räddningstjänst. Handlingsprogrammet ska upprättas i samverkan med förbundsmedlemmarna. Förändringar och tillägg till planerna ska också beredas i samverkan med förbundsmedlemmarna.

§ 15 Utträde samt inträde m.m.

- 15.1 Förbundsmedlem har rätt att utträda ur förbundet. Uppsägningstiden är tre år räknat



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

från slutet av den månad då uppsägning skedde. Regleringen av de ekonomiska mellanhavandena mellan förbundet och den utträdande medlemmen bestäms i en överenskommelse mellan samtliga förbundsmedlemmar. Den ekonomiska regleringen ska ske utifrån de andelar i förbundets samlade tillgångar och skulder som gäller vid tiden för utträdet ur förbundet, om inte annat avtalas mellan förbundsmedlemmarna.

15.2 De kvarvarande medlemmarna antar de ändringar i förbundsordningen som behövs
med anledning av utträdet.

15.3 Inträde av ny medlem behandlas enligt punkt 19.1

15.4 Kommunalförbundet ska aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar.

§ 16 Likvidation och upplösning

16.1 Om förbundsmedlemmarna inte kan enas om förutsättningarna för utträde när uppsägningstiden enligt 15 § är till ända, ska förbundet träda i likvidation.

16.2 Likvidationen verkställs av förbundsdirektionen i egenskap av likvidator.

16.3 Vid skifte av förbundets behållna tillgångar ska fördelningsgrunden enligt 10 § tillämpas.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

- 16.4 När förbundet har trätt i likvidation, ska förbundets egendom i den mån det behövs för likvidationen förvandlas till pengar genom försäljning på offentlig auktion eller på annat lämpligt sätt. Förbundets verksamhet får fortsättas, om det behövs för en ändamålsenlig avveckling.
- 16.5 När förbundsdirektionen har fullgjort sitt uppdrag som likvidator, ska direktionen avge slutredovisning för sin förvaltning genom en förvaltningsberättelse över likvidationen i dess helhet. Berättelsen ska också innehålla en redovisning för skiftet av behållna tillgångar. Till slutredovisningen ska fogas redovisningshandlingar för hela likvidationstiden.
- 16.6 Till slutredovisningen ska fogas förbundsdirektionens beslut om vilken av förbundets medlemmar som ska överta och vårda de handlingar som hör till förbundets arkiv.
- 16.7 Förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna ska delges var och en av förbundsmedlemmarna. När berättelsen och redovisningshandlingarna delgetts samtliga förbundsmedlemmar, är förbundet upplöst.

§ 17 Tvister

- 17.1 Tvist mellan förbundet och dess medlemmar ska, om parterna inte kan nå en frivillig uppgörelse, avgöras genom skiljeförfarande enligt lagen om skiljeförfarande.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

§ 18 Arvoden

18.1 Arvoden till ledamöter och ersättare i direktionen samt revisorer ska utgå enligt den största kommunens arvodesbestämmelser.

§ 19 Ändringar i förbundsordningen

19.1 Ändring av eller tillägg till förbundsordningen ska antagas av direktionen och fastställas av förbundsmedlemmarnas kommunfullmäktige. Beslutet är gällande när fullmäktigebesluten vunnit laga kraft.

19.2 Denna förbundsordning gäller fr.o.m. ~~2020-04-29~~ 2026-XX-XX

BILAGA 1**REGLEMENTE FÖR FÖRBUNDS DIREKTIONEN FÖR
RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD****1 § Förbunds direktionens uppgifter****1.1**

Förbunds direktionens roll är att vara beslutande församling och samtidigt ha hand om verkställande och förvaltande angelägenheter i kommunalförbundet för Räddningstjänsten Syd.

1.2

Det åligger direktionen att svara för de uppgifter och ansvarsområden som fastlagts för kommunalförbundet enligt förbundsordningen, och inom ramen för detta för sådana särskilda uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till förbundet enligt bestämmelse i förbundsordningen.

1.3

Direktionens arbete ska inom kommunalförbundets verksamhetsområde vara inriktat på att bereda människors liv och hälsa och egendom och miljön ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Direktionen har ansvaret för att räddningsinsatser kan genomföras effektivt och kraftfullt.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1.4

Inom ramen för sin verksamhet har direktionen ansvaret för att tillgängliga resurser organiseras på ett rationellt och effektivt vis, att samordningsfördelar i organisationen tas till vara, att den samlade kompetensen i organisationen utvecklas, att tekniska resurser håller en med hänsyn till uppgifterna hög standard, att ledningsresurser utvecklas och att annat utvecklingsarbete bedrivs, i syfte att förbundets uppgifter ska kunna utföras på ett kvalificerat, effektivt och verkningsfullt sätt.

1.5

Direktionen svarar för att innehållet i handlingsprogram för förebyggande verksamhet samt räddningstjänst, i takt med utvecklingen, hålls på effektivast möjliga nivå, och att resurserna inom ramen för tillgängliga medel dimensioneras för att på bästa sätt uppfylla ambitionsnivån i handlingsprogrammet.

1.6

Direktionen ska se till att uppföljning fortlöpande sker av verksamheten.

1.7

Direktionen svarar för informations- och utbildningsinsatser i den förebyggande verksamheten.

1.8

Direktionen har möjlighet att ingå i samverkan med verksamheter utanför förbundsmedlemmarnas krets.

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1.9

Direktionen ska se till att det upprätthålls en aktiv och fungerande relation till förbundsmedlemmarna, att samråd fortlöpande sker med förbundsmedlemmarna i olika frågor som berör medlemskommunerna och att rapporter lämnas till förbundsmedlemmarna över den verksamhetsmässiga och ekonomiska utvecklingen i förbundet. Samverkan med förbundsmedlemmarna i olika frågor kan ske.

1.10

Direktionen svarar för den ekonomiska förvaltningen i förbundet. Direktionen ska tillse att tillfredsställande försäkringsskydd finns. Direktionen är egen anställningsmyndighet och svarar för allt vad därmed följer i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare och fackliga organisationer.

1.12

Direktionen är arkivmyndighet inom organisationen.

2 § Direktionens sammansättning

2.1

Direktionen består av ~~tio~~ **tolv** ledamöter och ~~tio~~ **tolv** ersättare som utses på sätt **som** framgår av förbundsordningen.

2.2

Direktionen utser inom sig ordförande och två vice ordförande.

3 § Ersättarnas tjänstgöring



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

3.1

Ersättare ska kallas på samma sätt som ordinarie ledamöter.

3.2

För frånvarande ledamot får endast ersättare från samma kommun tjänstgöra. Ordningen för ersättarnas tjänstgöring framgår av förbundsordningen.

3.3

En ledamot som inställer sig under pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe.

3.4

En ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring p.g.a. jäv i ett ärende har åter rätt att tjänstgöra sedan handläggningen av ärendet slutförts.

3.5

Ersättare har rätt att delta i överläggningen men inte i beslutet och har rätt att få sin mening antecknad i protokollet.

4 § Sammanträde

4.1

Direktionen sammanträder på dag och tid som direktionen bestämmer.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

5 § Kallelse

5.1

Ordföranden svarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena.

5.2

Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet.

5.3

Kallelsen ska utsändas till varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast fem dagar före sammanträdesdagen.

5.4

Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen.

5.5

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

6 § Beslut av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt

6.1

För direktionens beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska det krävas kvalificerad majoritet.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Med kvalificerad majoritet avses att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

~~6~~7 § Justering av protokoll

~~6~~7.1

Protokollet justeras av ordföranden och en ytterligare ledamot.

~~6~~7.2

Direktionen kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart.

~~7~~8 § Reservation

~~7~~8.1

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas före den tidpunkt som har fastställts för justering av protokollet.

~~8~~9 § Delgivning

~~8~~9.1

Delgivning med direktionen sker med ordföranden eller någon av vice ordförandena, med förvaltningens chef eller med annan som direktionen bestämmer.



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

9-10 § Undertecknande av handlingar

9-10.1

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av direktionen ska undertecknas av ordföranden eller någon av vice ordförandena eller vid förfall för dessa av två bland övriga ledamöter och kontrasigneras av förbundsdirektören eller nämndens sekreterare.

9-10.2

I övrigt bestämmer direktionen vem som ska underteckna handlingar.

BILAGA 2

REGLEMENTE FÖR REVISORERNA I KOMMUNALFÖRBUNDET RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1 § Organisation

Kommunalförbundet har sex revisorer, vilka utses enligt förbundsordningens be-

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

stämmelser.

Ordförande och vice ordförande utses av revisorerna själva.

2 § Revisorernas uppgifter

Revisionsarbetet ska bedrivas med utgångspunkt från vad som är god revisionssed i kommunal verksamhet.

3 § Budget

Kommunalförbundet ska tillhandahålla ekonomiska medel för revisionsarbetets bedrivande.

4 § Sakkunniga

Revisorerna biträds enligt 12 kap. 8 § kommunallagen av sakkunniga i den omfattning som behövs.

Bestämmelserna i 12 kap. 9 § kommunallagen om revisorernas rätt till upplysningar gäller också de sakkunniga som biträder revisorerna.

5 § Sammanträden



FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Ordföranden kallar revisorerna till erforderliga sammanträden för fullgörande av revisionsuppdraget. Ordföranden får kalla även anlitade sakkunniga och förtroendevalda i direktionen.

Minnesanteckningar ska föras vid revisorernas sammanträden i granskningsarbetet.

Av 12 kap. 11 § kommunallagen följer att de beslut som revisorerna fattar om sin förvaltning och om jäv ska tas upp i protokoll.

6 § Arkiv

Revisorerna svarar för att skyldigheterna i fråga om arkiv fullgörs.

7 § Revisionsberättelse

Revisionsberättelse avges till förbundsmedlemmarnas fullmäktige i enlighet med vad som framgår av förbundsordningen vid sådan tidpunkt att revisionsberättelsen föreligger vid fullmäktiges behandling av frågan om ansvarsfrihet.



PROTOKOLL

Direktionen för Räddningstjänsten Syds sammanträde

Mötesdatum	Den 12 december 2025
Sammanträdet påbörjades	Kl. 13:00
Sammanträdet avslutades	Kl. 15:00
Plats	Sessionssalen, brandstationen i Lund, Glimmervägen 12 A, Lund
Justeringsdatum	Den 17 december
Omedelbar justering	-
Justerare	Johan Dougles (M) Kävlinge
Plats för justering	Digital justering
Anslag	Justering av protokoll anslås på Räddningstjänsten Syds hemsida www.rsyd.se under fliken "Anslagstavla" den 18 december 2025.

Beslutande

Ledamöter	Anders Nilsson (S) Malmö
	Birgit Hansson (S) Malmö
	Björn Gudmundsson (S) Malmö
	Tony Rahm (M) Malmö
	Rickard Åhman Persson (SD) Malmö
	Lina Olsson (S) Lund
	Anders Hallin (C) Lund
	Johan Dougles (M) Kävlinge
	Tony Hansson (S) Eslöv
	Leif Westin (M) Burlöv

Tjänstgörande ersättare

Övriga närvarande

Ersättare	Shler Murad Bradostin (S) Malmö, §48-56
	Sven Erik Rasmusson (S) Malmö

Ordföranden

AN

Justerare

JD

Sekreterare


Utdragsbestyrkande




Malin Ahlström (M) Malmö
Nichlas Holmgren Gellersten (SD) Malmö
~~Showan Shattak (V) Malmö~~
Louise Rehn Winsborg (M) Lund
Tekla Lundin Makungu (L) Lund
Kerstin Nilsson (S) Kävlinge
Håkan Bjelkengren (M) Eslöv
~~Jörgen Segerhag (M) Burlöv~~

Tjänstemän

Martin Gertsson, förbundsdirektör
Karolina Novosel, nämndsekreterare
Anders Brodin, ekonomichef
Ulrika Lindmark, operativ chef och stf räddningschef
Louise Bengtsson, enhetschef för samhällssäkerhet & stab
Joakim Goldmann, distriktschef Löddeköpinge & Malmö centrum
Emil Mårtensson, controller
Christoffer Persson, utvecklingsledare höjd beredskap

Personalföreträdare

~~Ulf Adolfsson (Kommunal)~~
~~Imran Khan (Vision)~~
~~Magnus Krantz (BRF)~~

Underskrifter

Ordförande


Anders Nilsson (Dec 17, 2025 16:19:58 GMT+1)

Anders Nilsson

Justerare


Johan Dougliès (Dec 18, 2025 08:30:16 GMT+1)

Johan Dougliès

Nämndsekreterare



Karolina Novosel



§ 55 Beslutsärende: Svedalas ansökan om medlemskap

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Räddningstjänsten Syd ska enligt förbundsordningen "aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar". I Svedala kommun ansvarar kommunstyrelsen för räddningstjänsten. Sedan maj 2024 är förbundets räddningschef tillförordnad som räddningschef även i Svedala kommun. Fullmäktige i Svedala kommun har (2025-10-22, § 70) beslutat att söka medlemskap i Räddningstjänsten Syd samt att inleda förhandlingar om förutsättningarna för ett inträde. Medlemskommunerna har i medlemsforum (2025-05-23, pkt 7.2) gemensamt konstaterat att man vill se fler medlemmar och att ett inträde ska ske ordnat och med tempo. En ny förbundsmedlem beslutas genom att kommunfullmäktige i alla kommuner beslutar om en ny förbundsordning.

Verksamhet

Fördelarna med ett växande förbund är flera. Då bostads- och arbetsmarknaden i sydvästra Skåne är nära sammanflätad mellan kommunerna är det ur ett medborgarperspektiv avgörande att en fungerande samverkan finns på plats. När medlemmarna blir fler ökar den gemensamma resursbasen och möjligheten till samordning. Svedala kommuns inträde bidrar till kompetensöverföring och erfarenhetsutbyte inom förbundet, samt stärker förbundets position i regionala och nationella sammanhang. För Svedala kommun innebär anslutningen tillgång till en större organisation med bredare resurser och specialistkompetens, vilket kan höja kvaliteten och robustheten.

Riskbilden i Svedala kommun avviker inte från den som återfinns i förbundet. En europaväg går genom kommunen. Malmö Airport (Sturup) är, som alla flygplatser, klassad som farlig verksamhet. Fördelningen mellan olika typer av inträffade olyckor skiljer sig inte markant mot vad som återfinns i förbundets medlemskommuner. I den hopväxta delregion som sydvästra Skåne är bereds skyddet mot olyckor bäst tillsammans.

Ekonomi, fördelning och andelar

Inträde av Svedala kommun i Räddningstjänsten Syd ska vara kostnadsneutralt för nuvarande medlemmar. Svedala kommuns kostnad för räddningstjänst var 15,2 mnkr år 2024 och budgeten för räddningstjänst för 2025 är 14 mnkr, med ett prognosticerat (2025-10-22) utfall om 14,5 mnkr. Hade Svedala kommun varit medlem i förbundet, med samma avgift per invånare som befintliga medlemskommuner, hade Svedala kommuns medlemsavgift för år 2025 varit 14,8 mnkr.

Inför 2026 behöver medlemsavgiften dels uttryckas som en summa för befintliga

Ordföranden

AN

Justerare

JD

Sekreterare


Utdragsbestyrkande




medlemskommuner, men det behöver även framgå vilken medlemsavgift Svedala kommun ska betala vid ett medlemskap.

Utifrån befolkningssiffror från 2024 förändras andelarna i förbundet med ett inträde av Svedala kommun enligt nedan:

Kommun	Invånare dec 2024	Andel nuvarande medlemmar %	Andel Svedala kommun ny medlem %
Burlöv	20 101	3,44	3,30
Eslöv	34 922	5,97	5,74
Kävlinge	32 477	5,55	5,34
Lund	131 590	22,50	21,63
Malmö	365 644	62,53	60,11
Svedala	23 581	-	3,88

Förbundet har sedan bildandet 2006 upparbetat ett eget kapital som vid årsskiftet 2024–2025 uppgick till 25 079 tkr. Skulle Svedala kommun blivit medlem i förbundet vid denna tidpunkt hade man, med samma andel som när det gäller medlemsavgift, behövt bidra med 1 012 tkr till förbundets egna kapital.

Vid ett inträde i förbundet behöver hyresavtal för brandstationen i Svedala överlåtas till förbundet, dessutom behöver Räddningstjänsten Svedalas fordon och materiel köpas av förbundet. För det ändamålet kan förbundet behöva låna medel. Även i övrigt behöver avtal ingångna av Räddningstjänsten Svedala beaktas och vid behov överföras till förbundet. Dessa anskaffningar behöver genomföras så att Svedala kommun efter inträdet är medlem på samma sätt som befintliga medlemskommuner.

För förbundet och befintliga medlemskommuner innebär inte en ny förbundsmedlem någon genomgripande skillnad. Till övervägande del förväntas Svedala kommun kunna hanteras med befintlig overhead. I samband med inträde av ny medlem uppkommer engångskostnader. Över tid kan stordriftsfördelar uppstå, som i någon mån förväntas kunna bromsa utvecklingen av medlemsavgiften.

Befintlig personal i Räddningstjänsten Svedala

Verksamhetsövergången omfattar cirka 31 deltidanställda brandmän och styrkeledare (RiB:are) och cirka fyra heltidanställda. De berörda heltidanställda är stationschef, administratör, brandman och brandingenjör. Samtliga medarbetare kommer att välkomnas att följa med till förbundet.

Historisk miljöpåverkan

Räddningstjänsten behöver ha förmåga att hantera även ovanliga bränder, till exempel i brandfarliga vätskor. För det ändamålet finns brandskum. Brandskum har över åren haft olika

Ordföranden

AN

Justerare

JD

Sekreterare


Utdragsbestyrkande




ingredienser, bland annat PFAS (per- och polyfluorerade alkylsubstanter). Svensk räddningstjänst har länge använt skum med PFAS utan att ha kunskap om dess allvarliga konsekvenser för hälsa och miljö. Frågan är under utveckling och sannolikt kommer i vissa fall även begränsande och sanerande åtgärder att behöva vidtas framöver.

För befintliga förbundsmedlemmar kommer förbundet att särredovisa dessa kostnader, samtidigt samråder befintliga medlemskommuner om hur dessa kostnader ska fördelas mellan medlemskommunerna. Inför, men även efter, inträdande i förbundet behöver Svedala kommun vara medvetna om att kostnader som uppstår som en följd av historisk miljöpåverkan inte är gemensamma utan behöver hanteras separat.

Planerad verksamhet

Befintliga medlemskommuner har i snart tjugo år styrt sin räddningstjänst i förbund. Svedala kommun är i en annan situation och har behov av en tydlig bild av hur förbundet kommer att bedriva räddningstjänst lokalt.

Utifrån den debatt som förts i Svedala kommun gällande förbundsmedlemskapet bedöms att nedanstående behöver uppfyllas, för att ett inträde ska bli aktuellt. Den beskrivna nivån avviker inte från den bedömning som förbundsledningen gör gällande vad som är en lämplig nivå för att driva en god räddningstjänstverksamhet i Svedala kommun.

- Operativ bemanning om en styrkeledare och sex brandmän
- Förstainsatsperson med anspänningstid på 90 sekunder
- Höjdfordon
- Fortsatt ungdomsbrandkårsverksamhet

Viss verksamhet som bedrivs av Räddningstjänsten Svedala kommer inte att följa med till förbundet, till exempel kommunens tjänsteperson i beredskap (TiB), brandskyddskontroll (sotning), anläggningsskötare vid och kontroll av kommunala automatlarmsobjekt och handbrandsläckarservice på kommunala verksamheter, beslut om eldningsförbud samt ansvar för utomhusanordningar för VMA.

Arbetsmiljö

Ansaret för arbetsmiljön för berörda medarbetare övergår från Svedala kommun till förbundet. Inför förhandling om verksamhetsövergång har en gemensam riskbedömning genomförts tillsammans med fackförbund och skyddsombud, se bifogat underlag.

Information och samverkan

Fackförbunden har hållits löpande informerade och förhandling enligt MBL 11 om verksamhetsövergång har genomförts 2025-12-01 med samtliga fack utom Kommunal. Förhandling med Kommunal är planerad till 2025-12-11. Fackförbunden har fått möjlighet att yttra sig om övergångens genomförande samt informerats om avsikten att teckna ett inrangeringsavtal.

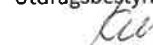
Ordföranden

AN

Justerare

JD

Sekreterare


Utdragsbestyrkande


**Förbundsordning**

Förbundsordningen fastställs genom beslut i varje medlemskommuns fullmäktige. Förslaget till ny förbundsordning är resultatet av samtal mellan medlemskommunerna (Medlemsforum 2025-12-03, § 5).

Avtal mellan Svedala kommun och Räddningstjänsten Syd om inträde i förbundet

Räddningstjänsten Syd behöver säkerställa att Svedala kommuns anslutning till förbundet genomförs på ett ändamålsenligt och kostnadsneutralt sätt för nuvarande medlemskommuner. Svedala kommun behöver säkerställa att förbundets verksamhet uppfyller kommunens förväntan. Ett avtal mellan Räddningstjänsten Syd och Svedala kommun ska tas fram. Avtalet ska reglera de ekonomiska, juridiska och verksamhetsmässiga förutsättningarna för inträdet, i enlighet med de principer som tillämpas inom förbundet.

I avtalet ska ingå villkor som reglerar verksamhetsövergång i enlighet med gällande lagstiftning. Vidare ska avtalet innehålla villkor för överlåtelse av anläggningstillgångar, materiel och övriga resurser som är hänförliga till räddningstjänstverksamheten. Därtill ska avtalet omfatta övertagande av relevanta avtal, såsom försäkringsavtal, nyttjanderättsavtal och eventuella leasingavtal. Avtalet ska även reglera hur fastigheter, utrustning och övningsområden som nyttjas inom räddningstjänstverksamheten ska hanteras, så att dessa även fortsättningsvis kan användas på ett ändamålsenligt och effektivt sätt inom förbundets verksamhet.

Den principiella hanteringen av retroaktiva myndighetskrav som är kopplade till räddningstjänstens verksamhetsansvar, och som avser skador som uppkommit före ett inträde i Räddningstjänsten Syd, ska regleras i avtalet.

Sammantagen bedömning

Medlemskommunernas vilja är, alltsedan bildandet 2006, att utöka antalet förbundsmedlemmar. Nu finns en sådan möjlighet. Svedala kommun och Räddningstjänsten Syd gränsar geografiskt och är båda del av en region som växer samman allt mer. Många invånare lever sina liv i flera kommuner. Arbetsmarknad, näringsliv liksom infrastruktur i form av vägar och järnvägar sträcker sig över kommungränser. När riskerna och behoven är gemensamma är det klokt att driva räddningstjänst gemensamt.

Det finns små och inga direkta ekonomiska fördelar med att välkomna Svedala kommun som medlem i förbundet. Den kostnad som Svedala kommun i nuläget har för räddningstjänst motsvarar en kommande medlemsavgift. De befintliga medlemskommunerna bedöms inte drabbas av högre kostnader vid ett inträde. Över tid förväntas stordriftsfördelar uppstå, som i någon mån kan bromsa utvecklingen av medlemsavgiftens storlek.

Ordföranden


AN

Justerare


JD

Sekreterare



Utdragsbestyrkande





Beslutsunderlag

Underlag – Svedala kommuns medlemskap i Räddningstjänsten Syd (bilaga a)

- Minnesanteckningar Medlemsforum 2025-05-23 (bilaga b)
- Svedala kommuns fullmäktigebeslut (bilaga c)
 - o Voteringsresultat (bilaga d)
 - o Reservation Sverigedemokraterna (bilaga e) samt Reservation Älska Svedala (bilaga f)
- Minnesanteckningar Medlemsforum 2025-12-03 (bilaga g)
- Förslag till förbundsordning, med markerade ändringar (bilaga h)
- Förslag till förbundsordning, antagandehandling (bilaga i)
- Riskbedömning Eventuell verksamhetsövergång 2025-10-24 (bilaga j)
- MBL-protokoll - protokoll från förhandling 2025-12-01 (bilaga k), protokoll från förhandling 2025-12-11 (bilaga l)

Ordföranden


AN

Justerare


JD

Sekreterare



Utdragsbestyrkande





Direktionen beslutar

- att anta föreslagen förbundsordning och reglemente,
- att föreslå Burlöv, Eslöv, Kävlinge, Lund och Malmö kommun att godkänna Svedala kommun som ny medlem i kommunalförbundet "Räddningstjänsten Syd" genom att varje kommunfullmäktige fastställer föreslagen förbundsordning och reglemente samt att anförtro åt förbundet att utarbeta de närmare detaljerna för inträdet,
- att föreslå Svedala kommun att fastställa föreslagen förbundsordning och reglementen,
- att ge förbundsdirektören mandat att för förbundets räkning ingå avtal med Svedala kommun så att medlemskapet kan komma till stånd,
- att tillställa beslutet Svedala, Burlöv, Eslöv, Kävlinge, Lund och Malmö kommuner,

Beslutsgång

Johan Dougles (M) Kävlinge, Lina Olsson (S) Lund, Tony Hansson (S) Eslöv och Anders Hallin (C) Lund, yrkar bifall till föreliggande förslag.

Ordföranden


AN

Justerare


JD

Sekreterare



Utdragsbestyrkande



Underlag

Diarienummer:

Handläggare: Martin Gertsson, förbundsdirektör

Direktionen

Räddningstjänsten Syd

Svedala kommuns medlemskap i Räddningstjänsten Syd

Bakgrund

Räddningstjänsten Syd (Rsyd) bildades 2006 och har sedan dess medlemskommunerna Burlöv, Eslöv, Kävlinge, Lund och Malmö. Förbundet ska enligt förbundsordningen ”aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar”. En ny förbundsmedlem beslutas genom att kommunfullmäktige i alla kommuner beslutar om en ny förbundsordning.

I Svedala ansvarar kommunstyrelsen för räddningstjänsten. Sedan maj 2024 är Rsyds räddningschef tillförordnad som räddningschef även i Svedala kommun. Fullmäktige i Svedala har (2025-10-22, §70) beslutat att söka medlemskap i Rsyd samt att inleda förhandlingar om förutsättningar för ett inträde. Medlemskommunerna har i medlemsforum (2025-05-23, pkt 7.2) gemensamt konstaterat att man vill se fler medlemmar och att ett inträde ska ske ordnat och med tempo. Svedala har i flera omgångar utrett organiseringen av sin räddningstjänst, alltid med resultatet att utredningen förordar medlemskap i Rsyd. Tillsammans ger dessa utredningar en bra bakgrund, om än ur Svedalas perspektiv, till Svedalas behov av medlemskap och den ekonomiska påverkan det innebär.

Utifrån befolkningssiffror från 2024 förändras andelarna i förbundet med ett inträde av Svedala enligt nedan:

Kommun	Invånare dec 2024	Andel nuvarande medlemmar %	Andel Svedala ny medlem %
Burlöv	20 101	3,44	3,30
Eslöv	34 922	5,97	5,74
Kävlinge	32 477	5,55	5,34
Lund	131 590	22,50	21,63
Malmö	365 644	62,53	60,11
Svedala	23 581	-	3,88

Verksamhet

Fördelarna med ett växande förbund är flera. Då bostads- och arbetsmarknaden i sydvästra Skåne är nära sammanflätad mellan kommunerna är det ur ett medborgarperspektiv avgörande att en fungerande samverkan finns på plats. När medlemmarna blir fler ökar den gemensamma resursbasen och möjligheten till samordning, vilket ger ökad operativ förmåga och bättre täckning vid större händelser. Stordriftsfördelar kan leda till en mer effektiv räddningstjänst.

Svedala kommuns inträde bidrar till kompetensöverföring och erfarenhetsutbyte inom förbundet, samt stärker förbundets position i regionala och nationella sammanhang. För Svedala innebär anslutningen tillgång till en större organisation med bredare resurser och specialistkompetens, vilket kan höja kvaliteten och robustheten. Svedala lyfter också i utredningen inför medlemsansökan Räddningstjänsten Syds starkare förmåga att hantera den förändrade hot- och riskbilden i samhället, än om räddningstjänstuppdraget ligger kvar i egen organisation.

Människors liv och hälsa samt egendom och miljö ska beredas ett likvärdigt och tillfredställande skydd mot olyckor. Riskbilden i Svedala avviker inte från den som återfinns i Rsyd. En europaväg går genom kommunen. Malmö Airport (Sturup) är, som alla flygplatser, klassad som farlig verksamhet. Fördelningen mellan olika typer av inträffade olyckor skiljer sig inte markant mot vad som återfinns i Rsyds medlemskommuner. I den hopväxta delregion som sydvästra Skåne är bereds skyddet mot olyckor bäst tillsammans.

Ekonomi

Inträde av Svedala i Räddningstjänsten Syd ska vara kostnadsneutralt för nuvarande medlemmar.

Svedalas kostnad för räddningstjänst var 15,2 mnkr år 2024 och budgeten för räddningstjänst för 2025 är 14 mnkr, med ett prognosticerat (2025-10-22) utfall om 14,5 mnkr. Hade Svedala varit medlem i Rsyd, med samma avgift per invånare som befintliga medlemskommuner, hade Svedalas medlemsavgift för år 2025 varit 14,8 mnkr. Även med god insyn är det svårt att bedöma en kommuns historiska, nuvarande och framtida kostnad för räddningstjänst. Kostnader för lokaler, pension, politisk styrning, overhead för olika stödfunktioner, löneadministration och telefoni kan till exempel hanteras och fördelas på olika sätt.

Det står klart att behovet av att förbereda räddningstjänsterna för att hantera höjd beredskap kontinuerligt ökar. Dessutom minskar acceptansen för brister i arbetsmiljö för brandmän vilket leder till ökade krav på specialisering avseende räddningsutrustning och övningsverksamhet. Svedalas relativa litenhet gör det svårt, om inte omöjligt, att med rimliga resurser självständigt hantera detta. Svedalas kostnader för räddningstjänst kommer utan medlemskap att över tid behöva öka markant. För Svedala innebär ett medlemskap inte någon större förändring av kostnad för räddningstjänst.

För förbundet och befintliga medlemskommuner innebär inte en ny förbundsmedlem någon genomgripande skillnad. Verksamheten har sedan förbundet bildades löpande anpassats utifrån omvärld, behov och förutsättningar. Till övervägande del förväntas Svedala kunna hanteras med befintlig overhead. Svedala får genom ett medlemskap del av den utveckling, de lösningar och den verksamhet som förbundet utvecklat. I samband med inträde av ny medlem uppkommer en del engångskostnader. Över tid kan stordriftsfördelar uppstå, som i någon mån förväntas kunna bromsa utvecklingen av medlemsavgiften.

I förbundet tillämpas samma taxor och avgifter oavsett kommun. Taxor är beslutade i respektive kommunfullmäktige och en tillkommande medlemskommun behöver fatta motsvarande beslut. Avgifter och årlig uppräknings av taxor beslutas av förbundets direktion.

Rsyds planerade verksamhet i Svedala kommun

Befintliga medlemskommuner har i snart tjugo år styrt sin räddningstjänst i förbund. Svedala är i en annan situation och har behov av en tydlig bild av hur förbundet kommer att bedriva räddningstjänst i Svedala.

Varje räddningstjänst ska ha ett handlingsprogram för räddningstjänst. Svedala kommun har ett beslutat "Program för skydd mot olyckor" som reviderades senast 2024. Programmet är omfattande och inte avgränsat till att endast beröra de punkter som behöver ingå i ett handlingsprogram enligt "Föreskrifter och allmänna råd om innehåll och struktur i kommunens handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst" (MSBFS 2021:1).

Nuvarande beredskap i Svedala är en insatsledare, en styrkeledare och fem brandmän. I "Beslut om insatsledare vid vakanssituation" från 2025 regleras beredskapsnumerären och sammansättningen. Lämplig numerär är den som beskrivs i "Beslut om insatsledare vid vakanssituation", det vill säga styrkeledare och sex brandmän. Åtgärder behöver vidtas så att någon av dessa kan rycka ut direkt till olycksplatsen utan att behöva ta vägen om brandstationen. En sådan beredskap svarar väl upp mot riskbild, lokalt behov och lokala förutsättningar och är i linje med befintligt handlingsprogram.

Mätt i antal tillsyner per invånare är tillsynsverksamheten i Svedala ungefär lika omfattande som Rsyds. Svedala har tidigare haft ett mål om ca 25 tillsyner per år, men har återkommande avvikit från det uppsatt målet. Det är inte självklart så att tillsynsobjekt valts på samma grunder. Historiskt har Svedala inte förelagt om rättelse i samband med upptäckta brister, vilket Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) vid tillsyn haft synpunkter på. Att avstå från att förelägga leder lätt till en rättsosäker situation för fastighetsägaren eftersom inget exakt eller överklagningsbart beslut meddelas. Under 2024 har räddningstjänsten Svedala sammanlagt förelagt om rättelse endast vid fyra tillfällen. Under de tre åren 2022–2024 har inget föreläggande förenats med vite eller förbud. När tillsynsverksamheten byter huvudman finns det risk att den som utsätts för tillsyn upplever att nya krav tillkommer utan anledning. En sådan upplevelse kan ha flera grunder, exempelvis:

- Att tillsynsverksamheten snarare är en stickprovskontroll än en total genomgång. Vid olika tillfällen kommer alltså olika saker att uppmärksammas.
- Förändrad lagstiftning eller praxis.

I Svedala hanteras årligen endast enstaka tillstånds- eller tillsynsärenden gällande lagen om brandfarliga och explosiva varor.

I Svedala bedrivs i föreningsform en unikt välfungerande ungdomsbrandkår.

Ungdomsbrandkåren utmärker sig genom att den lockar fler intresserade ungdomar än vad verksamheten har möjlighet att omfatta. Ungdomsbrandkåren fyller minst två syften: den sprider kunskap om brandsäkerhet till ungdomar och den är ett verktyg för lokal förankring och framtida rekrytering. I samband med ett medlemskap behöver Rsyd vidta åtgärder så att ungdomsbrandkårens arbete kan fortsätta. Även om verksamheten drivs i föreningsform är Räddningstjänsten Svedala involverad, bland annat genom att ersätta ledare och genom att tillhandahålla fordon och materiel. Verksamheten är beroende av enskilda brandmäns personliga engagemang och arbetsinsatser. Verksamheten skulle kunna spridas till fler orter inom förbundet, och på så sätt finns det potential att i än större utsträckning möjliggöra ett meningsfullt deltagande i civilsamhället för unga samtidigt som kunskaper om olycksförebyggande arbete sprids än mer.

Utifrån den debatt som förts i Svedala gällande förbundsmedlemskapet bedöms att nedanstående behöver uppfyllas, för att ett inträde ska bli aktuellt. Den beskrivna nivån avviker inte från den

bedömning som Rsyds förbundsledning gör gällande vad som är en lämplig nivå för att driva en god räddningstjänstverksamhet i Svedala.

- Operativ bemanning om en styrkeledare och sex brandmän
- Förstainsatsperson med anspänningstid på 90 sekunder
- Höjdfordon
- Fortsatt ungdomsbrandkårsverksamhet

Viss verksamhet som bedrivs av Räddningstjänsten Svedala kommer inte att följa med till förbundet, till exempel kommunens tjänsteperson i beredskap (TiB), brandskyddskontroll (sotning), anläggningsskötare vid och kontroll av kommunala automatlarmsobjekt och handbrandsläckarservice på kommunala verksamheter, beslut om eldningsförbud samt ansvar för utomhusanordningar för VMA.

Brandstation, fordon, inventarier, mm.

Vid ett inträde i förbundet behöver hyresavtal för brandstationen i Svedala överlätas till Rsyd, dessutom behöver Svedalas fordon och materiel köpas av förbundet. För det ändamålet kan förbundet behöva låna medel. För 2025 är Svedalas budget för avskrivningar (företrädesvis fordon) 1 769 tkr samt för hyra 1 262 tkr. Även i övrigt behöver avtal ingångna av räddningstjänsten Svedala beaktas och vid behov överföras till Rsyd. Dessa anskaffningar behöver genomföras så att Svedala efter inträdet är medlem på samma sätt som befintliga medlemskommuner.

Det projekteras och upphandlas en ombyggnation av brandstationen i Svedala. Det har planerats för en renovering i flera år. Det handlar framför allt om att tillmötesgå arbetsmiljöbehov, till exempel möjliggöra en renare arbetsmiljö. Renoveringen innebär ökade hyreskostnader. Enligt flerårsbudgeten har hyresökningen bedömts till 1 500 tkr. Det är inte säkert att inriktningen på ombyggnationen är anpassad för ett medlemskap. Vid ett medlemskap finns inte självklart samma behov av till exempel egen verkstad för rökskydd, däremot är verksamheten i behov av en lektionssal eller motsvarande som för närvarande inte finns eller planeras för.

Sedan 2017 har Svedala räddningstjänst ett höjdfordon. Det finns byggnation i Svedala och Bara tätorter där tillgång till höjdfordon från Svedala är en förutsättning. På grund av beviljade bygglov kommer behovet av höjdfordon i Svedala att kvarstå. I förbundet möjliggörs sådan byggnation i delar av alla medlemskommunerna utom Kävlinge. Rsyd har höjdfordon på stationerna Eslöv, Lund, Malmö Centrum, Hylle och Jägersro. För att ständigt ha tillräckligt många höjdfordon i drift har Rsyd ytterligare ett i reserv. Höjdfordon är kostsamma, övningskrävande och känsliga, till exempel krävs tät service och besiktningar.

Fördelning och andelar

Enligt förbundsordningen fördelas både medlemsavgift och medlemskommunens andel i tillgångar och skulder utifrån invånarantalet i respektive medlemskommun den 1 januari året före fördelningsåret. Invånarantalet vid årsskiftet till året innan aktuellt år är alltså en generell andelsfördelning. Direktionens årliga beslut om medlemsavgift har uttryckts dels som en total summa, dels som ett belopp per befintlig medlemskommun. Inför 2026 behöver medlemsavgiften dels uttryckas som tidigare, men det behöver även anges vilken medlemsavgift Svedala ska betala 2026 vid ett medlemskap. Svedala kommer inte hinna inträda som medlem till 1 januari 2026. Det kan alltså inte bli aktuellt för Svedala att betala hela 2026 års medlemsavgift, utan den behöver skrivas ned proportionerligt utifrån inträdesdatum.

Rsyd har sedan bildandet 2006 upparbetat ett eget kapital som vid årsskiftet 2024–2025 uppgick till 25 079 tkr. Skulle Svedala blivit medlem i förbundet vid denna tidpunkt hade man, med samma andel som när det gäller medlemsavgift, behövt bidra med 1 012 tkr till förbundets egna

kapital. Ur denna synvinkel behöver ett datum för ekonomiskt inträde överenskommas, sannolikt är närmst följande tertialskifte efter ingått medlemskap en lämplig tidpunkt.

Förbundets stabilitet

Förbundet har sedan bildandet 2006 haft samma medlemskommuner. Förbundets bild är att medlemskommunerna över lag är nöjda med sitt räddningstjänstförbund och att medlemskapsfrågan inte återkommande omprövas. Medlemskapen har till exempel bestått majoritetsskiften i medlemskommuner. Man har även styrt förbundet genom effektiviseringsbehov och kommit överens om inriktning och prioriteringar även med knappa resurser. Förbundsmedlemskapen är beständiga och visar att medlemskapet är ett långsiktigt åtagande. Skulle en ny kommun bli medlem kommer den inte självklart att från början ha samma inställning till förbundsmedlemskapet.

Deltidskår

Svedala är en deltidskår (bemannad av räddningspersonal i beredskap, RiB). Styrkan utgår från Svedala tätort, där ca 13 000 av kommunens ca 24 000 invånare bor. På grund av ortens storlek och på grund av den goda kollegiala andan mellan deltidsbrandmännen är det förhållandevis lätt att rekrytera personal. Skulle verksamheten inte längre kunna drivas som deltidskår, utan i stället helt eller till del behöva bemannas med heltidsanställd personal kommer kostnaden att stiga väsentligt. Det skulle kunna bli aktuellt till exempel av följande skäl:

- Någon av de nuvarande positivt inställda huvudarbetsgivarna genomför förändringar så att möjligheten att vara deltidsbrandman minskar. Sedan länge är Sandvik samt Svedala kommun de två största huvudarbetsgivarna för RiB-personalen.
- Antalet larm ökar så att brandmän eller huvudarbetsgivare bedömer att störningarna blir för stora.

I samband med Svedalas övervägande om medlemskap har flera utredningar och en lokal folkomröstning genomförts. Delar av personalen förordar fortsatt drift i Svedalas egen regi. Det är inte tydligt på vilket sätt ett medlemskap i Rsyd på ett negativt sätt skulle påverka personalen, icke desto mindre finns det vid ett medlemskap både missnöje och oro som behöver hanteras. De lokalt rotade brandmännen och styrkeledarna är en förutsättning för att driva räddningstjänst i Svedala.

Personal i Räddningstjänsten Svedala

Verksamhetsövergången omfattar 31 deltidsanställda brandmän och styrkeledare (RiB:are) och fyra heltidsanställda. De berörda heltidsanställda är stationschef, administratör, brandman och brandingenjör. Samtliga medarbetare kommer att välkomnas och ha möjlighet att följa med till förbundet.

Vid ett inträde välkomnas medarbetarna i Räddningstjänsten Svedala till Rsyd. De kommer att genomföra ett introduktionsprogram för att underlätta etablering i den nya organisationen. Introduktionen behöver omfatta förbundets organisation, rutiner, system och kontaktvägar. Målbilden är att skapa tillhörighet, trygghet och goda förutsättningar som en del av Räddningstjänsten Syd.

Den deltidsanställda personalen placeras organisatoriskt på Distrikt RiB med fortsatt placeringsort Svedala. Av den heltidsanställda personalen har en person aviserat att man avser att stanna kvar som anställd i Svedala kommun. Övriga heltidsanställda förväntas följa med till Rsyd. Eftersom det rör sig om ett begränsat antal personer bedöms det mest ändamålsenligt att placering och rollfördelning fastställs efter individuella samtal med berörda medarbetare för att på individnivå matcha medarbetarens erfarenhet och intresse med förbundets behov. Det finns i

nuläget inga hinder att dessa medarbetares placeringsort även fortsatt är Svedala, men det föreligger inget hinder att ha en annan placeringsort i förbundet om medarbetaren så önskar.

Övergången sker i enlighet med 6b lagen om anställningsskydd (LAS), vilket innebär att anställningarna övergår automatiskt till den nya arbetsgivaren. För berörda medarbetare fortsätter anställningen utan avbrott hos förbundet. Samtliga rättigheter och skyldigheter enligt gällande anställningsavtal och kollektivavtal överförs i samband med övergången. Förbundet tillämpar motsvarande centrala kollektivavtal som Svedala vilket förenklar en övergång. För att säkerställa en transparent, tydlig och organiserad övergång av anställningsvillkor är avsikten att upprätta ett lokalt kollektivavtal, s.k. inrangeringsavtal, mellan förbundet och berörda fackförbund. Inrangeringsavtalet kan reglera övergångsbestämmelser såsom exempelvis centrala och lokala kollektivavtal, anställningstid, pensioner, försäkringar, innevarande års semesterdagar, sparade semesterdagar och eventuellt kompsaldo. Syftet med avtalet är att skapa en trygghet för medarbetare gällande villkor och tillämpning av avtal hos förbundet.

Svedala ansvarar för pensionsförmåner som tjänats in fram till datum för verksamhetsövergång. Från och med datum för verksamhetsövergång övertar förbundet ansvaret för samtliga pensionsförmåner som därefter intjänas. Intjänad semesterrätt, inklusive sparad semester, överförs vid datum för verksamhetsövergång från Svedala till förbundet. Det naturliga är att förbundet erhåller ersättning från Svedala för övertagen semesterrätt. Vid beräkning av ersättningsbeloppet kan ett schablon tillägg avseende PO-kostnad tillämpas. Eventuell kompensationsperiod bör regleras på motsvarande sätt som semesterkulden.

Det fulla ansvaret för arbetsmiljön för berörda medarbetare övergår från Svedala till förbundet från och med övergången. Inför förhandling om verksamhetsövergång har en gemensam riskbedömning genomförts tillsammans med fackförbund och skyddsombud. Uppföljning av riskbedömningen kommer att ske tillsammans med skyddsombud.

Räddningstjänsten i Svedala, särskilt utryckningsverksamheten, behöver vid en verksamhetsövergång fortgå helt utan avbrott. Eventuell pågående utbildning hanteras i dialog mellan parterna med målsättning att tillgodose verksamhetens kontinuitet. Verksamheten har inarbetade och övade arbetssätt, även om till exempel instruktion för rökdykning skiljer sig en aning mellan organisationerna. Ur verksamhets- och arbetsmiljöaspekt är det att föredra en gradvis förändring i takt med att övningar, arbetssätt och vid behov materiel och personlig skyddsutrustning anpassas.

Behov av att anpassa rutiner, lokaler eller utrustning omhändertas genom förbundets systematiska arbetsmiljöarbete (SAM). Det kommer att läggas särskild vikt vid information, introduktion och ansvarsfördelning för att säkerställa en trygg, tydlig och hållbar arbetsmiljö för tillkommande medarbetare.

Historisk miljöpåverkan

Inom räddningstjänstverksamhet behöver olika och ibland motstridiga intressen hanteras. Räddningstjänsten behöver ha förmåga att hantera även ovanliga bränder, till exempel i brandfarliga vätskor. För det ändamålet finns brandskum. Brandskum har över åren haft olika ingredienser, bland annat PFAS (per- och polyfluorerade alkylsubstanser). Svensk räddningstjänst har länge använt skum med PFAS utan att ha kunskap om dess allvarliga konsekvenser för hälsa och miljö. Det innebär att räddningstjänst över hela Sverige har använt brandskum för brandsläckning och vid övning utan att ha tagit tillräcklig hänsyn till problematiken med föroreningar. Även daglig eller återkommande hantering som fordons- och utrustningskontroller har genomförts utan tillräcklig sådan hänsyn. Sedan Räddningstjänsten Syds bildande har övningsverksamhet med PFAS-skum endast bedrivits på övningsplatserna och alltså inte på alla brandstationer. Efter initiativ från Naturvårdsverket sker nu en inventering över PFAS-

föreningar i hela Sverige. Förenklat innebär det bland annat att den kommunala miljönämnden ålägger den som hanterat PFAS att genomföra provtagning i mark och efterföljande analys. Sådana provtagningar och utredningar genomförs nu av många kommuner och räddningstjänster i landet, bland annat inom Rsyd och i Svedala. Frågan är under utveckling och sannolikt kommer i vissa fall även begränsande och sanerande åtgärder att behöva vidtas framöver.

För befintliga förbundsmedlemmar kommer förbundet att särredovisa dessa kostnader, samtidigt samråder befintliga medlemskommuner om hur dessa kostnader ska fördelas mellan medlemskommunerna. Inför, men även efter, inträdande i förbundet behöver Svedala vara medvetna om att kostnader som uppstår som en följd av historisk miljöpåverkan inte är gemensamma utan behöver hanteras separat.

Förbundsordning

Förbundsordningen fastställs genom beslut i varje medlemskommuns fullmäktige. Förslaget till ny förbundsordning är resultatet av samtal mellan medlemskommunerna.

Sammantagen bedömning

Medlemskommunernas vilja är, alltsedan bildandet 2006, att utöka antalet förbundsmedlemmar. Nu finns en sådan möjlighet. Svedala och Rsyd gränsar geografiskt och är båda del av en region som växer samman allt mer. Många invånare lever sina liv i flera kommuner. Arbetsmarknad, näringsliv liksom infrastruktur i form av vägar och järnvägar sträcker sig över kommungränser. När riskerna och behoven är gemensamma är det klokt att driva räddningstjänst gemensamt.

Det finns små och inga direkta ekonomiska fördelar med att välkomna Svedala som medlem i förbundet. Den kostnad som Svedala kommun i nuläget har för räddningstjänst motsvarar en kommande medlemsavgift. De befintliga medlemskommunerna bedöms inte drabbas av högre kostnader vid ett inträde. Över tid förväntas stordriftsfördelar uppstå, som i någon mån kan bromsa utvecklingen av medlemsavgiftens storlek.

Bifogat fördjupningsunderlag

- Utredningar som genomförts av eller på uppdrag av Svedala kommun
 - Förstudie - framtida organisationsform för räddningstjänsten i Svedala kommun (2020), bilaga 01
 - Utredning framtidens räddningstjänst i Svedala kommun (2021-01-20), bilaga 02
 - Rapport för Svedala kommun - Räddningstjänst i egen regi (2021-01-30), bilaga 03
 - Utredning av räddningstjänsten Svedala kommun (2024-10-11), bilaga 04
 - Rådgivningsrapport (2025-01-15), bilaga 05
- Program för skydd mot olyckor – Handlingsprogram enligt lag om skydd mot olyckor för Svedala kommun (2024), bilaga 06
- Beslut om insatsledare vid vakanssituation (2025), bilaga 07

Minnesanteckningar Medlemsforum Räddningstjänsten Syd 2025-05-23**Brandstationen Lund kl. 13.30-14.30****Ombud**

Rasmus Törnblom	Lunds kommun, ordförande
Andreas Schönström	Malmö stad (från 7.2)
Ingvar Willexberg	Kävlinge kommun
Katja Larsson	Burlövs kommun
Johan Andersson	Eslövs kommun (från 10.1)
Catarina Malmborg	Eslövs kommun
Anders Nilsson	Räddningstjänsten Syd
Johan Dougles	Räddningstjänsten Syd
Tony Hansson	Räddningstjänsten Syd
Leif Westin	Räddningstjänsten Syd

Tjänstepersoner

Christoffer Nilsson	Lunds kommun
Magdalena Stajcic	Lunds kommun
Oscar Arnell	Lunds kommun
Mikael Persson	Kävlinge kommun
Eva Hallberg	Eslövs kommun
Fredrik Löfqvist	Burlövs kommun
Henrik Loveby	Malmö stad
Martin Gertsson	Räddningstjänsten Syd, sekreterare
Anders Brodin	Räddningstjänsten Syd
Ulrika Lindmark	Räddningstjänsten Syd

1. Mötets öppnande godkännande av dagordning

Rasmus Törnblom öppnar mötet och dagordningen godkänds.

2. Presentationsrunda

Kort presentation av samtliga deltagare.

3. Val av ordförande

Rasmus Törnblom utses till ordförande för dagens möte.

4. Val av sekreterare

Martin Gertsson utses till sekreterare.



5. Godkännande av dagordningen

Föreslagen utsänd dagordning godkänds.

6. Föregående protokoll - minnesanteckningar

Föregående protokoll - minnesanteckningar från 2024-10-25 godkänds.

7. Aktuellt från förbundsdirektören

Martin Gertsson redogör för

7.1 Strategisk lokalförsörjning

Förbundet har i nära samarbete med medlemskommunerna utrett eventuellt framtida placeringar av nya brandstationer. Om 5–10 år behöver det utredas en ny station i NV Lund samt om 10 år en ny station Malmö/Burlöv.

7.2 Medlemsintressenter

Höör-Hörby upphandlar konsult för att under 2025 utreda framtida organisering.

Trelleborg gör via KPMG en genomlysning av sin räddningstjänstorganisation. Utredaren har ställt frågor till förbundet.

Svedala har utrett sin räddningstjänstorganisation. Förbundet tillhandahåller chefskap för Räddningstjänsten Svedala sedan mars 2024. Nyligen har en rådgivande folkomröstning genomförts i kommunen kring dess räddningstjänsts framtida organisering.

Medlemsforum konstaterar att:

Medlemskommunerna står fortfarande bakom ställningstagandet i förbundsordningen, att förbundet ”ska aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar”.

Medlemskommunerna är överens om att om en kommun ansöker om inträde kommer beslutsprocessen och ett eventuellt inträde i förbundet att ske ordnat och med tempo.

7.3 Samverkan näraliggande kommuner

Redogörelse för samverkan och relation med Räddningstjänsten Lomma-Staffanstorps efter bland annat deras klagomål till Konkurrensverket avseende avgifter för särskilda resurser.

7.4 Räddningstjänst under höjd beredskap

Räddningstjänsten Syd är värdorganisation för civilpliktiga. Förbundet anpassar även fortsatt ambitionen utefter statens finansiering. 2024 erhöll förbundet 1,5 mnkr inför 2025 har bidraget ökat till 2,5 mnkr.

7.5 Handlingsprogram

Genom författningsändring behöver inte lägre beslut kring handlingsprogram tas varje mandatperiod. Nuvarande handlingsprogram har aktualitetsprövats och har bedömts fortfarande vara aktuellt.



8 PFAS-förorenade områden

PFAS-föroreningar förekommer närapå överallt. Brandskumanvändning från 90-tal och tidigt 00-tal är en av källorna. Krav på inventering och provtagning ställs av miljöförvaltningarna.

Samråd har skett med kommundirektörerna kring hantering:

- Förbundet har samlade samråd med medlemskommunernas miljökontor. Förbundet upphandlar provtagning och särredovisar kostnaderna.
- Med Malmö som sammankallande tillsammans med Lund och Burlöv ska förslag tas fram på hur kostnader för dessa och efterföljande åtgärder ska fördelas mellan förbundet och medlemskommunerna.

9. Ekonomisk rapport Utfall 2024 och prognos 2025

Anders Brodin redogör för: Summering av 2024 års resultat. Redovisat resultat minus 5 753 tkr efter balanskravsjusteringar minus 17 608 tkr. Budgeten för 2024 var minus 16 000 tkr. Högre pensionskostnader och sociala avgifter. Årsredovisningen har snart varit uppe i samtliga medlemmars kommunfullmäktige.

Prognos 2025. Direktionen beslutar om delårsrapport den 16 juni. Budgeterat resultat 0 tkr. Prognosen i delårsrapporten 4 000 tkr med ett balanskravsresultat på 8 000 tkr. KPA har räknat om vissa pensioner till detta kommer ökade intäkter upplåtelse av övningsplats samt ökat bidrag räddningstjänst under höjd beredskap. Investeringsutgifterna ökar till följd av tidigarelagda fordonsinvesteringar.

Medlemskommunerna uppmanade i anslutning till överläggningarna kring rambudget 2025 förbundet att i samband med delårsrapporteringen meddela eventuellt behov av tillskott under 2025. Förbundet bedömer i samband med denna delårsrapportering att det inte är aktuellt med tillskott för 2025.

10. Förutsättningar för medlemsavgift 2026

Magdalena Stajcic redogör för uppföljning av medlemsavgift 2025 samt förutsättningarna för medlemsavgift 2026.

Uppföljning av medlemsavgift 2025:

Redogörelse för årets delårsuppföljningar med ett bättre resultat än budget.

Medlemsforum konstaterar:

- Att utifrån förbundets senaste årsprognos innefattande ett resultat över budget för 2025 så föreligger det för närvarande inte behov av ytterligare tillskott till medlemsavgiften för 2025.

Förutsättningar för medlemsavgift 2026

Förbundets förutsättningar är ett beräknat eget kapital om ca 30 mnkr vid 2025 års ingång. Pensionskostnaderna bedöms ligga på mer stabila nivåer framöver. Intäktsutvecklingen avseende exempelvis hyresavtal till ambulansentreprenör och uthyrning av övningsplats behöver följas. Investeringsvolymerna bedöms att vara högre från 2025 och framöver. Inför 2026 görs bedömningen att kostnadsökningarna följer utveckling av PKV (prisindex för kommunal verksamhet)



Kommunernas förutsättningar inför 2026 är utmaningar inom demografi. Det geopolitiska läget bidrar till turbulens och påverkar både tillväxt och skatteunderlag. Skatteunderlaget beräknas öka ca 4 procent. Kommunerna har stora investeringsbehov med reinvesteringar och nyinvesteringar i sen stor bredd.

PKV bedöms uppgå till ca 3 procent.

Beslut om medlemsavgift för 2026 föreslås fattas i höst likt tidigare års hantering.

Medlemskommunernas ekonomichefer tillsammans med förbundet bereder förslag till medlemsavgift 2026 i vecka 38. Medlemsavgiften bedöms räknas upp med PKV vilket motsvarar ca 3 procent inför 2026.

Medlemsforum konstaterar:

- Att medlemsavgiften inför 2026 bereds ytterligare och tas därefter upp till behandling på höstens medlemsforum.

10. Datum för kommande medlemsforum 2025

Fredagen den 10 oktober 2025 kl. 13.30-15.00 Brandstationen Lund

Medlemsforum bekräftar tiden

11. Övriga frågor

Hantering av remissyttrande till Plan för övertagande av kommunal räddningstjänst i Södra Civilområdet från Länsstyrelsen Skåne med flera länsstyrelser.

Förbundet tar initiativ till samråd mellan medlemskommunerna och förbundet.

12 Mötets avslutande

Ordförande avslutar dagens medlemsforum.

Rasmus Törnblom
ordförande

Martin Gertsson
sekreterare

Signature: 
Martin Gertsson (Aug 22, 2025 12:37:27 GMT+2)

Email: martin.gertsson@rsyd.se

Signature: 
Rasmus Törnblom (Aug 22, 2025 11:37:14 GMT+2)

Email: rasmus.tornblom@lund.se

Minnesanteckningar Medlemsforum Räddningstjänsten Syd 2025-05-23

Final Audit Report

2025-08-22

Created:	2025-08-22
By:	Karolina Novosel (karolina.novosel@rsyd.se)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAAY683apgflCbjvD0uyf8kvFAHXz19mNOj

"Minnesanteckningar Medlemsforum Räddningstjänsten Syd 2025-05-23" History

-  Document created by Karolina Novosel (karolina.novosel@rsyd.se)
2025-08-22 - 9:26:20 AM GMT- IP address: 195.64.144.163
-  Document emailed to Martin Gertsson (martin.gertsson@rsyd.se) for signature
2025-08-22 - 9:26:23 AM GMT
-  Document emailed to rasmus.tornblom@lund.se for signature
2025-08-22 - 9:26:24 AM GMT
-  Email viewed by rasmus.tornblom@lund.se
2025-08-22 - 9:34:46 AM GMT- IP address: 193.12.172.204
-  Signer rasmus.tornblom@lund.se entered name at signing as Rasmus Törnblom
2025-08-22 - 9:37:12 AM GMT- IP address: 193.12.172.204
-  Document e-signed by Rasmus Törnblom (rasmus.tornblom@lund.se)
Signature Date: 2025-08-22 - 9:37:14 AM GMT - Time Source: server- IP address: 193.12.172.204
-  Email viewed by Martin Gertsson (martin.gertsson@rsyd.se)
2025-08-22 - 10:36:47 AM GMT- IP address: 195.64.144.161
-  Document e-signed by Martin Gertsson (martin.gertsson@rsyd.se)
Signature Date: 2025-08-22 - 10:37:27 AM GMT - Time Source: server- IP address: 195.64.144.161
-  Agreement completed.
2025-08-22 - 10:37:27 AM GMT



§ 70

Ansökan om medlemskap i kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd

Dnr 2024-000136

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att ansöka om medlemskap i kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd,

att ge kommunförvaltningen i uppdrag att inleda förhandlingar om
förutsättningar för ett medlemskap och vid dessa särskilt beakta Svedala
Ungdomsbrandkårs möjlighet till att fortsatt verka i förbundet, samtatt ge kommunförvaltningen i uppdrag att bistå med de uppgifter som
Räddningstjänsten Syd efterfrågar under förhandlingarna.

Reservationer

Samtliga ledamöter tillhörande Sverigedemokraterna och Älska Svedala
reserverar sig skriftligen mot beslutet. De skriftliga reservationerna bifogas detta
protokoll som bilagor.

Sammanfattning av ärendet

Medborgarnas trygghet, demografiska förutsättningar, ökande behov av katastrofberedskap, klimatförändringar, en orolig omvärld och krig inom Europa, har de senaste åren medfört ett växande fokus på samhällets beredskap och förmåga - på nationell, regional och lokal nivå. Kommunens organisation för räddningstjänst är en av de viktigaste hörnstenarna i ett modernt totalförsvär. Av denna anledning beslutade kommunstyrelsens räddningstjänstutskott den 30 april 2024 att låta en extern utredare genomföra en kartläggning och analys om framtidens räddningstjänst i Svedala kommun utifrån ny omvärldssituation och krav på räddningstjänst under höjd beredskap (RUHB).

Utredningen slutfördes i oktober 2024. Utredningens rekommendation är att Svedala kommun med skyndsamhet bör söka inträde i kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd. Skälen för utredarnas bedömning är bland annat att ett medlemskap i Räddningstjänsten Syd innebär att Svedala kommun bibehåller en räddningstjänst och brandstation i Svedala tätort, samtidigt som Svedala får del av den kapacitet och de förmågor som återfinns inom förbundet. Andra alternativ, som att samarbeta med närliggande kommuner, bedöms inte ge lika stora fördelar som ett medlemskap i Räddningstjänsten Syd, särskilt med tanke på framtidens krav på ökad beredskap.

Utredningen har på räddningstjänstutskottets uppdrag kompletterats med ett förtydligande av utredningens slutsats att egen regi inte är ett alternativ för den framtida organisationen av räddningstjänsten i Svedala.

Den 11 maj 2025 genomfördes en folkomröstning i frågan vars resultat redovisades för kommunfullmäktige 21 maj 2025, § 29.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

PROTOKOLL
Sammanträdesdatum: 2025-10-22

Mot bakgrund av utredningen och dess rekommendation beslutade kommunstyrelsen 2025-09-01, § 93, att föreslå kommunfullmäktige besluta att Svedala kommun ska ansöka om medlemskap i kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd. Kommunfullmäktige behandlade ärendet 2025-09-17 § 55 och beslutade att återremittera ärendet för komplettering av underlaget enligt fem olika punkter. Beslutet fattades av en minoritet med stöd av 5 kap. 50 § kommunallagen.

En kompletterande utredning har nu gjorts med anledning av återremissen.

Kommunstyrelsens räddningstjänstutskott och kommunstyrelsen har berett ärendet och föreslår kommunfullmäktige besluta enligt ovanstående.

Handlingar i ärendet

Protokollsutdrag kommunstyrelsen 2025-10-13, § 125

Protokollsutdrag kommunstyrelsens räddningstjänstutskott 2025-10-07, § 15

Kompletterande utredning efter minoritetsåterremiss med bilagor 1-4

Återremissyttrande Bilaga 1 till Protokoll kommunfullmäktige 2025-09-17 § 55

Protokollsutdrag kommunfullmäktige 2025-09-17 § 55

Tjänsteskrivelse av stabschefen, daterad 2025-08-11

Utredning av räddningstjänsten i Svedala kommun av Jung Konsult och Ledarskap AB, daterad 2024-10-11

Förtydligande av utredningens slutsats av att "egen regi" inte är ett alternativ för den framtida organisationen i Svedala kommun av Jung Konsult och Ledarskap AB, daterad 2025-01-15

Protokollsutdrag kommunstyrelsens räddningstjänstutskott 2025-01-28, § 1

Protokollsutdrag kommunstyrelsens räddningstjänstutskott 2024-11-26, § 22

Protokollsutdrag kommunstyrelsen 2024-11-18, § 124

Protokollsutdrag kommunstyrelsens räddningstjänstutskott 2024-10-23, § 20

Protokollsutdrag kommunstyrelsens räddningstjänstutskott 2024-06-26, § 79

Protokollsutdrag kommunstyrelsens räddningstjänstutskott 2024-04-30, § 13 med reservation

Yrkanden

Erik Stoy (M) yrkar, med instämmande av Ambjörn Hardenstedt (S), Sara Ripa (C), Jonathan Wetterström (BP), Heléne Hardenstedt (S) och Carin Falck (BP), bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Ronny Johnsson (SD) yrkar, med instämmande av Mats Bentmar (ÄS), Caroline Gullstrand (SD), Peter Henriksson (ÄS), Mats Carlsson (SD), Kristoffer Linné (L) och Björn Wennerlund (KD), avslag på kommunstyrelsens förslag till beslut.



SVEDALA KOMMUN

KOMMUNFULLMÄKTIGE

PROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2025-10-22

Beslutsgång

Ordföranden ställer kommunstyrelsens förslag till beslut mot avslag på detsamma under acklamation och finner att kommunfullmäktige beslutar att bifalla kommunstyrelsens förslag till beslut.

Votering begärs.

Kommunfullmäktige godkänner följande propositionsordning: den som vill bifalla kommunstyrelsens förslag till beslut röstar JA, den som vill avslå detsamma röstar NEJ.

Med 26 ja-röster och 17 nej-röster finner ordföranden att kommunfullmäktige beslutat att bifalla kommunstyrelsens förslag till beslut. Omröstningsresultatet framgår av bilaga till detta protokoll.

Beslut skickas till

Räddningstjänsten Syd

Burlövs kommun

Eslövs kommun

Kävlinge kommun

Malmö stad

Lunds kommun

Ordförandes signatur

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Omröstnings resultat för kommunfullmäktige 2025-10-22

§ 70 Ansökan om medlemskap i kommunförbundet Räddningstjänsten Syd.

Omröstningspropositionen lyder: Rösta ja för att bifalla kommunstyrelsens förslag till beslut. Nej för att avslå detsamma.

Ledamot	Röst
Linda Allansson Wester	Ja
Erik Stoy	Ja
Per Mattsson	Ja
Dan Nilsson	Ja
James Perlman	Ja
Anna Netterheim	Ja
Ulf Lennerling	Ja
Ewa Lennerling	Ja
Ewa Lindström	Ja
Sara Ripa	Ja
Ingegerd Eriksson	Ja
Kristoffer Linné	Nej
Björn Wennerlund	Nej
Sofie Danielsson	Nej
Ambjörn Hardenstedt	Ja
Lise-Lott Gsaxner	Ja
Torbjörn Sköld	Ja
Heléne Hardenstedt	Ja
Göran Malmberg	Ja
Ewa Bohlin	Ja
Andreas Johansson	Ja
Ann-Charlotte Ziegenfeldt	Ja
Per-Ola Valastig	Ja
Ronny Johnsson	Nej
Magnus Lilja	Nej
Caroline Gullstrand	Nej
Monalisa Flamander	Nej
Mats Carlsson	Nej
Tobias Ström	Nej

Tommy Rosenberg	Nej
Monica Lindberg Persson	Nej
Morgan Pedersen	Nej
Jonathan Wetterström	Ja
Mats Bentmar	Nej
Peter Henriksson	Nej
Diana Makeia	Nej
Jan Holmerup	Ja
Geir Hansen	Ja
Håkan Dahmström	Ja
Mats Nilsson	Nej
Helena Carlsson	Nej
Carin Falck	Ja
Hans Järvestam (ordförande)	Ja



Reservation – Sverigedemokraterna

Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet att ansöka om medlemskap i Räddningstjänst Syd.

Vi anser att ärendet inte är tillräckligt utrett och att den återremiss som tidigare beslutats inte har besvarats till fullo. De frågor som ställdes i återremissen, bland annat gällande de ekonomiska konsekvenserna, den lokala beredskapens framtida nivå samt hur den kommunala självbestämmanderätten påverkas vid ett medlemskap, har inte fått tillfredsställande svar.

Sverigedemokraterna menar att ett så omfattande och långsiktigt beslut kräver ett komplett och tydligt beslutsunderlag.



KF 251022, ärende 6

Älska Svedala reserverar sig mot beslutet i ärende 6, "Ansökan om medlemskap i kommunalförbundet Räddningstjänsten Syd".

Svedala 251022

.....
Mats Bentmar

.....
Peter Henriksson

.....
Diana Makeia



[instagram.com/alskasvedala/](https://www.instagram.com/alskasvedala/)



www.alskasvedala.se



info@alskasvedala.se



[facebook.com/alskasvedala/](https://www.facebook.com/alskasvedala/)

Extra medlemsforum Räddningstjänsten Syd

Tid och plats 2025-12-03 klockan 10.00–12.00,
Knutsalen, Rådhuset, Stortorget 7 i Lund.

Ombud

Rasmus Törnblom	Lunds kommun, ordförande
Adrian Kasperczyk	Lunds kommun
Andreas Schönström	Malmö stad
Sara Vestering	Burlövs kommun
Katja Larsson	Burlövs kommun
AnnSofie Thuresson	Kävlinge kommun
Ingvar Willexberg	Kävlinge kommun
Johan Andersson	Eslövs kommun
Catharina Malmborg	Eslövs kommun
Fredrik Ottesen	Eslövs kommun

Övriga

Christoffer Nilsson	Lunds kommun
Oscar Arnell	Lunds kommun
My Frost	Lunds kommun, sekreterare
Sofia Kristensson	Lunds kommun
Per-Erik Ebbeståhl	Malmö stad

§ 1 Mötets öppnande

Rasmus Törnblom öppnar mötet.

§ 2 Val av ordförande för mötet

Rasmus Törnblom utses till ordförande för dagens möte.

§ 3 Godkännande av dagordning

Dagordningen har varit utsänd innan mötet. Föreslagen utsänd dagordning godkänns.

§ 4 Medlemsansökan Svedala

Oscar Arnell redogör för genomfört förberedelsearbete med anledning av Svedala kommuns medlemsansökan, beslutsprocess samt förslag till justerad förbundsordning.

§ 5 Diskussion beslutsprocess samt förbundsordning *(endast förtroendevalda deltar)*

Medlemsforum beslutar att följande ändringar ska genomföras genom justering av förbundsordningen:

1. Svedala kommun tillförs en ledamot och en ersättare i förbundsdirektionen.
2. Malmö stad tillförs ytterligare en ledamot och en ersättare i förbundsdirektionen.
3. Vid beslut av större vikt eller av principiell betydelse ska föreskrivas att det för sådana beslut krävs kvalificerad majoritet, vilket innebär två tredjedelar ($\frac{2}{3}$) av rösterna i direktionen.
4. Varje medlemskommun ska ha en revisor.

Vidare diskuterade medlemsforum en process för en mer generell översyn av förbundsordningen. Nästa medlemsforum initieras en sådan översyn och fram till dess förbereder tjänstepersoner i respektive medlemskommun underlag och tydliggör sina kommuners intressen. Översynen ska syfta till att skapa en långsiktigt hållbar struktur för framtida medlemskap.

§ 6 Mötets avslutande

Ordförande avslutar dagens medlemsforum kl. 11.19.



**Extra medlemsforum Räddningstjänsten
Syd**

Dokumenttyp
Minnesanteckningar
Sammanträdesdatum
2025-12-03

Sida
3 (3)

Rasmus Törnblom
Ordförande

My Frost
Sekreterare

Följande handlingar har undertecknats den 4 december 2025



**Minnesanteckningar Extra medlemsforum
Räddningstjänsten Syd 2025-12-03.pdf**

(217094 byte)
SHA-512: 702ed8548b9f258ff5f77fe422004e3b59fb7
1e20c1144dc6e937a560ceecccc4b371d7b49f8cfb74fcd
e2134e2d5e8332dbd150d280a95048a1ab125207b4ef9

Underskrifter

2025-12-04 13:49:04 (CET)



Stig Rasmus Dag Törnblom

rasmus.tornblom@lund.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2025-12-04 11:27:23 (CET)



My Frost

my.frost@lund.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)



Undertecknandet intygas av Assently



Minnesanteckningar extra medlemsforum Räddningstjänsten Syd 2025-12-03

Verifiera äktheten och integriteten av detta undertecknade dokument genom att skanna QR-koden till vänster.
Du kan också göra det genom att besöka <https://app.assently.com/case/verify>

SHA-512:
ca86e9aed3abd0342e3ce4edf0cd1f51e40d0d13079e57bccc2b3942bc947ae0dd8a14af65030d358846e9f3a8a92209d3394355f6dabe063864e77a40fb404c



Om detta kvitto

Dokumentet är elektroniskt undertecknat genom e-signeringsplattformen Assently. Assently tillhandahålls av Assently AB, organisationsnummer 556828-8442, Sverige.

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Antagen av direktionen för Räddningstjänsten Syd ~~den 11 december 2019~~ den 12 december 2025

Fastställt genom beslut i medlemskommunernas fullmäktige enligt nedan;

Burlöv ~~2020-03-23~~ 2026-0X-XX

Kävlinge ~~2020-03-30~~ 2026-0X-XX

Eslöv ~~2020-03-30~~ 2026-0X-XX

Lund ~~2020-04-23~~ 2026-0X-XX

Malmö ~~2020-04-29~~ 2026-0X-XX

Svedala 2026-0X-XX



§ 1 Namn och säte

1.1 Kommunalförbundets namn är ”Räddningstjänsten Syd”.

1.2 Förbundet har sitt säte i Malmö.

§ 2 Medlemmar

2.1 Medlemmar i kommunalförbundet är Burlövs, Eslövs, Kävlinge, Lunds ~~och~~, Malmö och Svedala kommuner.

§ 3 Ändamål

Bastjänster

3.1 Kommunalförbundet ska i förbundsmedlemmarnas ställe fullfölja de skyldigheter som åvilar kommunerna enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor, och annan lagstiftning om olycksförebyggande och olycksavhjälpande insatser.

Viktiga delar av uppdraget utgörs av informations- och utbildningsuppgifter i den förebyggande och olycksavhjälpande verksamheten, samverkan med medlemskommunerna och med externa parter, myndighetsutövning samt räddningsinsatser. Nämda uppgifter utgör bastjänsterna i förbundet.

3.2 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet genom information, rådgivning och annat stöd underlätta för enskilda att fullgöra sina skyldigheter.

3.3 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet biträda ägare och innehavare av byggnader och anläggningar, och andra som utövar verksamhet, med specialistkompetens inom området riskhantering.

3.4 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet inom det kommunala ansvarsområdet på ett effektivt sätt genomföra räddningsinsatser och efterföljande åtgärder. Undersökning av inträffad olycka ska ske i skäligen omfattning utföras efter det insatsen avslutats.



- 3.5 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet handha medlemskommunernas uppgifter vad avser tillstånd och tillsynsuppgifter enligt Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor.
- 3.6 Brandskyddskontroll och sotning ingår inte i kommunalförbundets ansvarsområde, om inte kommun särskilt överlämnat uppgiften. I sådant fall regleras frågan enligt 3.10.
- 3.7 I kommunalförbundets uppgifter ingår inte sådant olycksförebyggande arbete som kommunala sektorsansvariga myndigheter inom ramen för sina respektive verksamheter har att beakta enligt för varje myndighet relevant lagstiftning. Förbundet ska dock på begäran biträda kommunerna med sakkompetens inom sådana områden, t.ex. inom plan- och byggprocessen.
- 3.8 I kommunalförbundets uppgifter ingår inte, utan särskilt uppdrag, sådant trygghets- och säkerhetsarbete som varje kommun inom den egna organisationen har att samordna och hantera.

Särskilda uppgifter

- 3.9 I kommunalförbundets uppgifter ingår, efter överlämnande av förbundsmedlem eller annan organisation, att utöver bastjänsterna utföra andra uppgifter som ansluter till bastjänsterna åt förbundsmedlemmen. Sådana uppgifter ska anses ligga inom ramen för kommunalförbundets ändamål och kan t.ex. avse
- medverka i förbundsmedlemmarnas planering och förberedande arbete avseende extraordinära händelser och biträda med resurser vid inträffad sådan händelse
 - uppgifter hänförliga till civil beredskap
 - larmförmedling
 - restvärdesräddning m.m.
 - IVPA (insatser i väntan på ambulans) och sjukvårdslarm
 - brandskyddskontroll och sotning
 - teknisk service m.m.
 - försäkringsfrågor
 - jour och beredskap avseende olika akuta åtgärder inom det kommunala ansvarsområdet.



Särskilda dokument ska upprättas om sådana överlämnade uppgifter, eftersom uppgifterna därmed blir kommunalförbundets och samtidigt går ur kommunernas uppgifts- och ansvarsområde. Ersättning för uppgifter enligt denna punkt regleras enligt *särskild norm*, se 11.4.

- 3.10 Utöver de uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till kommunalförbundet enligt punkt 3.9. kan medlemskommunerna inom ramen för den kommunala kompetensen och enligt gällande regelsystem anlita förbundet som utförare av andra uppgifter åt kommunerna.

§ 4 Organisation

- 4.1 Förbundet är ett kommunalförbund med direktion.
- 4.2 För förbundsdirektionen gäller reglemente enligt **Bilaga 1** till Förbundsordningen.
- 4.3 Direktionen får tillsätta de organ den anser behövs. Utskott kan tillsättas, likaså olika beredningsorgan. Delegation kan beslutas enligt kommunalrättens regler.

§ 5 Förbundsdirektionen

- 5.1 Förbundsdirektionen utgör räddningsnämnd enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor för förbundsmedlemmarna.
- 5.2 Direktionen ska bestå av ~~40~~ 12 ledamöter och ~~40~~ 12 ersättare.
- Malmö kommun utser ~~5~~ 6 ledamöter och ~~5~~ 6 ersättare.
Lunds kommun utser 2 ledamöter och 2 ersättare.
Eslövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Kävlinge kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Burlövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Svedala kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
- 5.3 Direktionens ledamöter och ersättare väljs för en mandattid om fyra år räknat fr.o.m. den 1 januari året efter det att val till kommunfullmäktige ägt rum i hela landet.
- 5.4 I fråga om valbarhet och sättet att utse ledamöter och ersättare i förbundsdirektionen ska kap. 9 §§ 3, 7 kommunallagen tillämpas.
- 5.5. Direktionen väljer för varje mandatperiod bland sina ledamöter ordförande och två vice ordförande. Innehavare av posterna ska normalt komma från olika kommuner.



- 5.6 Vid förfall för ledamot ska ersättare från samma kommun inträda. Ersättarna inträder i den turordning kommunfullmäktige bestämt vid valet. Om ersättarna har utsetts vid proportionellt val inträder i stället ersättare enligt den ordning som beskrivs i lagen om proportionellt valsätt

5.7 För direktionens beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska det krävas kvalificerad majoritet.

Med kvalificerad majoritet avses att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

§ 6 Revisorer

- 6.1 Kommunalförbundet ska ha sex revisorer.
- 6.2 För revisorerna gäller föreskrifter i reglemente enligt **Bilaga 2** till förbundsordningen.
- 6.3 Kommunfullmäktige i Malmö utser två revisorer. Kommunfullmäktige i övriga kommuner i medlemskommunerna utser vardera en revisor.
- 6.4 Revisorerna väljs för samma mandatperiod som ledamöterna och ersättarna i förbundsdirektionen.
- 6.5 Revision sker i enlighet med bestämmelserna om revision i kommunallagen. Revisorernas berättelse ska tillsammans med årsredovisningen överlämnas till medlemskommunernas fullmäktige, som var och en beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i dess helhet. Överlämnandet ska ske vid sådan tidpunkt att materialet kan behandlas av medlemskommunernas fullmäktige samtidigt med resp. kommuns egen årsredovisning och revisionsberättelse.

§ 7 Initiativrätt

- 7.1 Ärenden i direktionen får väckas av
- ledamot i direktionen
 - förbundsmedlem genom framställan av kommunfullmäktige eller kommunstyrelsen
 - organ under direktionen om direktionen har medgivit sådan rätt.



§ 8 Närvarorätt

- 8.1 Kommunstyrelsens ordförande och vice ordförande och/eller ansvarigt kommunalråd hos förbundsmedlemmarna har alltid rätt att närvara och yttra sig vid sammanträde med förbundsdirektionen.
- 8.2 Direktionen avgör i övrigt själv i vilka fall någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och yttra sig vid direktionens sammanträden.
- 8.3 Direktionen får besluta att sammanträde med direktionen ska vara offentligt. Offentlighet vid budgetsammanträdet regleras i punkt 13.5.

§ 9 Anslag av kungörelse och andra tillkännagivanden

- 9.1 Kommunalförbundets kungörelser, tillkännagivanden av protokollsjustering och övriga tillkännagivanden ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/. För kännedom ska anslag dessutom ske på varje medlemskommuns anslagstavla.
- 9.2. Kungörelse om sammanträde vid vilket budgeten ska fastställas ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/, och för kännedom på varje medlemskommuns anslagstavla.

§ 10 Andel i tillgångar och skulder

- 10.1 Förbundsmedlemmarna har vid varje tidpunkt andel i kommunalförbundets tillgångar och skulder i förhållande till respektive förbundsmedlems ansvar enligt punkt 11.
- 10.2 Förbundsmedlemmarna har ansvar för täckande av eventuell uppkommande brist i enlighet med angiven fördelningsgrund.
- 10.3 Samma fördelningsgrund tillämpas vid skifte av kommunalförbundets behållna tillgångar om kommunalförbundet skulle komma att upplösas.

§ 11 Kostnadsfördelning

Princip

- 11.1 Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet ska, i den mån de inte täcks på annat sätt, erläggas genom bidrag från förbundsmedlemmarna. Därvid svarar varje



kommun för den kommunens kostnader för sådana åtgärder som upptas nedan under rubriken särskild norm. Övriga kostnader hänförliga till kommunalförbundet fördelas efter vad som upptas nedan under rubriken generell norm.

Generell norm

- 11.2 Från år 2013 används som generell kostnadsfördelningsnorm invånarantalet i respektive medlemskommun 1 januari året före fördelningsåret.
- 11.3 För tiden efter år 2012 kan smärre justeringar ske av generell kostnadsfördelningsnorm. Denna fråga hanteras i samband med överläggningar med medlemskommunerna om kommunalförbundets budgetförutsättningar. Vid behov får fördelningsfrågan föras till beslut i samtliga förbundsmedlemmars kommunfullmäktige.

Särskild norm

- 11.4 Om kommunalförbundet på begäran utför särskilt överlämnade uppgifter enligt 3.9. till någon eller några av förbundsmedlemmarna ska sådana uppgifter ersättas fullt ut.

Motsvarande gäller om kommunalförbundet utför särskilda uppgifter åt förbundsmedlem enligt punkt 3.10.

Övrigt

- 11.5 Kommunalförbundet får uppta lån företrädesvis medlemmarnas internbanker i enlighet med fastställd budget eller enligt vad förbundsmedlemmarna godkännt. Förbundet får inte ingå borgen eller andra ansvarsförbindelser utan förbundsmedlemmarnas godkännande. Om godkänd borgen ingås gäller i fråga om ansvar fördelningsregeln i 11.1.
- 11.6 Kommunalförbundet får inte bilda eller förvärva aktier eller andelar i företag utan förbundsmedlemmarnas godkännande.
- 11.7 Kommunalförbundet ska inte äga några fastigheter

§ 12 Samråd m.m.

- 12.1 Samråd ska ske med förbundsmedlemmarna innan direktionen fattar beslut i frågor av principiell betydelse eller av större vikt.

Samråd med förbundsmedlemmarna enligt första stycket ska ske i bl.a. frågor om avtal av större omfattning, betydande investeringar eller viktigare ändringar i övrigt i verksamheten.



- 12.2 Medlemskommunerna har rätt till insyn i kommunalförbundet.

Förbundet ska utan anmodan tertialvis överlämna en prognos över det ekonomiska utfallet liksom över utfallet av verksamheten. Om medlemskommun så begär ska det ekonomiska utfallet kunna redovisas månatligen.

Förbundet ska utan anmodan informera medlemmarna om principiella ärenden eller ärenden av större vikt.

Förbundet ska utan anmodan till respektive medlem överlämna de rapporter som kan erfordras för att medlemmarna ska få en tillfredsställande bild av förbundet.

Förbundet ska på anmodan av medlemskommun till denna lämna den information kommunen kan efterfråga till det forum kommunen anvisar.

- 12.3 Kommunalförbundet ska ha ett beredningsorgan (medlemsforum) samt en eller flera samrådsgrupper bestående vardera av minst en företrädare för varje medlemskommun. Förbundet har att löpande informera dessa om utvecklingen av ekonomin och verksamheten samt inhämta gruppernas råd och synpunkter i dessa ärenden. Det ankommer på respektive grupp att närmare precisera formerna, innehållet och omfattningen av denna verksamhet. Sammankallande för medlemsforum ska vara medlemskommunerna.

- 12.4 Direktionen ska lämna medlemmarnas kommunstyrelser erforderligt underlag i form av yttranden och upplysningar där så begärs.

§ 13 Budgetprocessen m.m.

- 13.1 Direktionen ska årligen fastställa budget för kommunalförbundet inom de ekonomiska ramar och enligt de riktlinjer i övrigt som gäller enligt vad förbundsmedlemmarna anger som budgetförutsättningar. Ambitionen är att sådana ramar från förbundsmedlemmarna ska kunna lämnas för längre tidsrymd än ett år åt gången.
- 13.2 Målsättningen är att budgeten för nästkommande år ska fastställas av direktionen före juni månads utgång. I samband med fastställande av budget för nästkommande år beslutas också om medlemsavgift.
- 13.3 Budgetarbetet ska samordnas med medlemskommunernas budgetarbete. Under budgetprocessen ska samråd ske med samtliga förbundsmedlemmar.
- 13.4 Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret och en ekonomisk plan för den kommande treårsperioden.



- 13.5 Budgetförslaget ska vara tillgängligt för allmänheten enligt vad som stadgas i 8 kap. 14 § i kommunallagen. Sammanträde vid vilket budgeten fastställs ska vara offentligt. Kungörelse om sammanträdet ska utfärdas.
- 13.6 Direktionen ska avlämna tertialrapporter till förbundsmedlemmarna.

§ 14 Planeringsprocess

- 14.1 Direktionen har att fastställa handlingsprogram för olycksförebyggande verksamhet samt räddningstjänst. Handlingsprogrammet ska upprättas i samverkan med förbundsmedlemmarna. Förändringar och tillägg till planerna ska också beredas i samverkan med förbundsmedlemmarna.

§ 15 Utträde samt inträde m.m.

- 15.1 Förbundsmedlem har rätt att utträda ur förbundet. Uppsägningstiden är tre år räknat från slutet av den månad då uppsägning skedde. Regleringen av de ekonomiska mellanhavandena mellan förbundet och den utträdande medlemmen bestäms i en överenskommelse mellan samtliga förbundsmedlemmar. Den ekonomiska regleringen ska ske utifrån de andelar i förbundets samlade tillgångar och skulder som gäller vid tiden för utträdet ur förbundet, om inte annat avtalas mellan förbundsmedlemmarna.
- 15.2 De kvarvarande medlemmarna antar de ändringar i förbundsordningen som behövs med anledning av utträdet.
- 15.3 Inträde av ny medlem behandlas enligt punkt 19.1
- 15.4 Kommunalförbundet ska aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar.

§ 16 Likvidation och upplösning

- 16.1 Om förbundsmedlemmarna inte kan enas om förutsättningarna för utträde när uppsägningstiden enligt 15 § är till ända, ska förbundet träda i likvidation.
- 16.2 Likvidationen verkställs av förbundsdirektionen i egenskap av likvidator.
- 16.3 Vid skifte av förbundets behållna tillgångar ska fördelningsgrunden enligt 10 § tillämpas.



- 16.4 När förbundet har trätt i likvidation, ska förbundets egendom i den mån det behövs för likvidationen förvandlas till pengar genom försäljning på offentlig auktion eller på annat lämpligt sätt. Förbundets verksamhet får fortsättas, om det behövs för en ändamålsenlig avveckling.
- 16.5 När förbundsdirektionen har fullgjort sitt uppdrag som likvidator, ska direktionen avge slutredovisning för sin förvaltning genom en förvaltningsberättelse över likvidationen i dess helhet. Berättelsen ska också innehålla en redovisning för skiftet av behållna tillgångar. Till slutredovisningen ska fogas redovisningshandlingar för hela likvidationstiden.
- 16.6 Till slutredovisningen ska fogas förbundsdirektionens beslut om vilken av förbundets medlemmar som ska överta och vårda de handlingar som hör till förbundets arkiv.
- 16.7 Förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna ska delges var och en av förbundsmedlemmarna. När berättelsen och redovisningshandlingarna delgetts samtliga förbundsmedlemmar, är förbundet upplöst.

§ 17 Tvister

- 17.1 Tvist mellan förbundet och dess medlemmar ska, om parterna inte kan nå en frivillig uppgörelse, avgöras genom skiljeförfarande enligt lagen om skiljeförfarande.

§ 18 Arvoden

- 18.1 Arvoden till ledamöter och ersättare i direktionen samt revisorer ska utgå enligt den största kommunens arvodesbestämmelser.

§ 19 Ändringar i förbundsordningen

- 19.1 Ändring av eller tillägg till förbundsordningen ska antagas av direktionen och fastställas av förbundsmedlemmarnas kommunfullmäktige. Beslutet är gällande när fullmäktigebesluten vunnit laga kraft.
- 19.2 Denna förbundsordning gäller fr.o.m. ~~2020-04-29~~ 2026-XX-XX



BILAGA 1

REGLEMENTE FÖR FÖRBUNDS DIREKTIONEN FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1 § Förbunds direktionens uppgifter

1.1

Förbunds direktionens roll är att vara beslutande församling och samtidigt ha hand om verkställande och förvaltande angelägenheter i kommunalförbundet för Räddningstjänsten Syd.

1.2

Det åligger direktionen att svara för de uppgifter och ansvarsområden som fastlagts för kommunalförbundet enligt förbundsordningen, och inom ramen för detta för sådana särskilda uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till förbundet enligt bestämmelse i förbundsordningen.

1.3

Direktionens arbete ska inom kommunalförbundets verksamhetsområde vara inriktat på att bereda människors liv och hälsa och egendom och miljön ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Direktionen har ansvaret för att räddningsinsatser kan genomföras effektivt och kraftfullt.

1.4

Inom ramen för sin verksamhet har direktionen ansvaret för att tillgängliga resurser organiseras på ett rationellt och effektivt vis, att samordningsfördelar i organisationen tas till vara, att den samlade kompetensen i organisationen utvecklas, att tekniska resurser håller en med hänsyn till uppgifterna hög standard, att ledningsresurser utvecklas och att annat utvecklingsarbete bedrivs, i syfte att förbundets uppgifter ska kunna utföras på ett kvalificerat, effektivt och verkningsfullt sätt.

1.5

Direktionen svarar för att innehållet i handlingsprogram för förebyggande verksamhet samt räddningstjänst, i takt med utvecklingen, hålls på effektivast möjliga nivå, och att resurserna inom ramen för tillgängliga medel dimensioneras för att på bästa sätt uppfylla ambitionsnivån i handlingsprogrammet.

1.6

Direktionen ska se till att uppföljning fortlöpande sker av verksamheten.



1.7

Direktionen svarar för informations- och utbildningsinsatser i den förebyggande verksamheten.

1.8

Direktionen har möjlighet att ingå i samverkan med verksamheter utanför förbundsmedlemmarnas krets.

1.9

Direktionen ska se till att det upprätthålls en aktiv och fungerande relation till förbundsmedlemmarna, att samråd fortlöpande sker med förbundsmedlemmarna i olika frågor som berör medlemskommunerna och att rapporter lämnas till förbundsmedlemmarna över den verksamhetsmässiga och ekonomiska utvecklingen i förbundet. Samverkan med förbundsmedlemmarna i olika frågor kan ske.

1.10

Direktionen svarar för den ekonomiska förvaltningen i förbundet. Direktionen ska tillse att tillfredsställande försäkringsskydd finns. Direktionen är egen anställningsmyndighet och svarar för allt vad därmed följer i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare och fackliga organisationer.

1.12

Direktionen är arkivmyndighet inom organisationen.

2 § Direktionens sammansättning

2.1

Direktionen består av ~~tio~~ **tolv** ledamöter och ~~tio~~ **tolv** ersättare som utses på sätt **som** framgår av förbundsordningen.

2.2

Direktionen utser inom sig ordförande och två vice ordförande.

3 § Ersättarnas tjänstgöring

3.1

Ersättare ska kallas på samma sätt som ordinarie ledamöter.

3.2

För frånvarande ledamot får endast ersättare från samma kommun tjänstgöra. Ordningen för ersättarnas tjänstgöring framgår av förbundsordningen.



3.3

En ledamot som inställer sig under pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe.

3.4

En ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring p.g.a. jäv i ett ärende har åter rätt att tjänstgöra sedan handläggningen av ärendet slutförts.

3.5

Ersättare har rätt att delta i överläggningen men inte i beslutet och har rätt att få sin mening antecknad i protokollet.

4 § Sammanträde

4.1

Direktionen sammanträder på dag och tid som direktionen bestämmer.

5 § Kallelse

5.1

Ordföranden svarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena.

5.2

Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet.

5.3

Kallelsen ska utsändas till varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast fem dagar före sammanträdesdagen.

5.4

Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen.

5.5

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

6 § Beslut av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt

6.1

För direktionens beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska det krävas kvalificerad majoritet.



Med kvalificerad majoritet avses att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

~~6~~7 § Justering av protokoll

~~6~~7.1

Protokollet justeras av ordföranden och en ytterligare ledamot.

~~6~~7.2

Direktionen kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart.

~~7~~8 § Reservation

~~7~~8.1

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas före den tidpunkt som har fastställts för justering av protokollet.

~~8~~9 § Delgivning

~~8~~9.1

Delgivning med direktionen sker med ordföranden eller någon av vice ordförandena, med förvaltningens chef eller med annan som direktionen bestämmer.

~~9~~10 § Undertecknande av handlingar

~~9~~10.1

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av direktionen ska undertecknas av ordföranden eller någon av vice ordförandena eller vid förfall för dessa av två bland övriga ledamöter och kontrasigneras av förbundsdirektören eller nämndens sekreterare.

~~9~~10.2

I övrigt bestämmer direktionen vem som ska underteckna handlingar.



BILAGA 2

REGLEMENTE FÖR REVISORERNA I KOMMUNALFÖRBUNDET RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1 § Organisation

Kommunalförbundet har sex revisorer, vilka utses enligt förbundsordningens bestämmelser.

Ordförande och vice ordförande utses av revisorerna själva.

2 § Revisorernas uppgifter

Revisionsarbetet ska bedrivas med utgångspunkt från vad som är god revisionssed i kommunal verksamhet.

3 § Budget

Kommunalförbundet ska tillhandahålla ekonomiska medel för revisionsarbetets bedrivande.

4 § Sakkunniga

Revisorerna biträds enligt 12 kap. 8 § kommunallagen av sakkunniga i den omfattning som behövs.

Bestämmelserna i 12 kap. 9 § kommunallagen om revisorernas rätt till upplysningar gäller också de sakkunniga som biträder revisorerna.

5 § Sammanträden

Ordföranden kallar revisorerna till erforderliga sammanträden för fullgörande av revisionsuppdraget. Ordföranden får kalla även anlitade sakkunniga och förtroendevalda i direktionen.

Minnesanteckningar ska föras vid revisorernas sammanträden i granskningsarbetet.



Av 12 kap. 11 § kommunallagen följer att de beslut som revisorerna fattar om sin förvaltning och om jäv ska tas upp i protokoll.

6 § Arkiv

Revisorerna svarar för att skyldigheterna i fråga om arkiv fullgörs.

7 § Revisionsberättelse

Revisionsberättelse avges till förbundsmedlemmarnas fullmäktige i enlighet med vad som framgår av förbundsordningen vid sådan tidpunkt att revisionsberättelsen föreligger vid fullmäktiges behandling av frågan om ansvarsfrihet.

FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Antagen av direktionen för Räddningstjänsten Syd den 12 december 2025

Fastställd genom beslut i medlemskommunernas fullmäktige enligt nedan;

Burlöv 2026-0X-XX

Kävlinge 2026-0X-XX

Eslöv 2026-0X-XX

Lund 2026-0X-XX

Malmö 2026-0X-XX

Svedala 2026-0X-XX



§ 1 Namn och säte

- 1.1 Kommunalförbundets namn är ”Räddningstjänsten Syd”.
- 1.2 Förbundet har sitt säte i Malmö.

§ 2 Medlemmar

- 2.1 Medlemmar i kommunalförbundet är Burlövs, Eslövs, Kävlinge, Lunds, Malmö och Svedala kommuner.

§ 3 Ändamål

Bastjänster

- 3.1 Kommunalförbundet ska i förbundsmedlemmarnas ställe fullfölja de skyldigheter som åvilar kommunerna enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor, och annan lagstiftning om olycksförebyggande och olycksavhjälpande insatser.

Viktiga delar av uppdraget utgörs av informations- och utbildningsuppgifter i den förebyggande och olycksavhjälpande verksamheten, samverkan med medlemskommunerna och med externa parter, myndighetsutövning samt räddningsinsatser. Nämnade uppgifter utgör bastjänsterna i förbundet.
- 3.2 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet genom information, rådgivning och annat stöd underlätta för enskilda att fullgöra sina skyldigheter.
- 3.3 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet biträda ägare och innehavare av byggnader och anläggningar, och andra som utövar verksamhet, med specialistkompetens inom området riskhantering.
- 3.4 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet inom det kommunala ansvarsområdet på ett effektivt sätt genomföra räddningsinsatser och efterföljande åtgärder. Undersökning av inträffad olycka ska ske i skälighetsomfattning utföras efter det insatsen avslutats.
- 3.5 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet handha medlemskommunernas uppgifter vad avser tillstånd och tillsynsuppgifter enligt Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor.



- 3.6. Brandskyddskontroll och sotning ingår inte i kommunalförbundets ansvarsområde, om inte kommun särskilt överlämnat uppgiften. I sådant fall regleras frågan enligt 3.10.
- 3.7. I kommunalförbundets uppgifter ingår inte sådant olycksförebyggande arbete som kommunala sektorsansvariga myndigheter inom ramen för sina respektive verksamheter har att beakta enligt för varje myndighet relevant lagstiftning. Förbundet ska dock på begäran biträda kommunerna med sakkompetens inom sådana områden, t.ex. inom plan- och byggprocessen.
- 3.8. I kommunalförbundets uppgifter ingår inte, utan särskilt uppdrag, sådant trygghets- och säkerhetsarbete som varje kommun inom den egna organisationen har att samordna och hantera.

Särskilda uppgifter

- 3.9. I kommunalförbundets uppgifter ingår, efter överlämnande av förbundsmedlem eller annan organisation, att utöver bastjänsterna utföra andra uppgifter som ansluter till bastjänsterna åt förbundsmedlemmen. Sådana uppgifter ska anses ligga inom ramen för kommunalförbundets ändamål och kan t.ex. avse

- medverka i förbundsmedlemmarnas planering och förberedande arbete avseende extraordinära händelser och biträda med resurser vid inträffad sådan händelse

- uppgifter hänförliga till civil beredskap

- larmförmedling

- restvärdesräddning m.m.

- IVPA (insatser i väntan på ambulans) och sjukvårdslarm

- brandskyddskontroll och sotning

- teknisk service m.m.

- försäkringsfrågor

- jour och beredskap avseende olika akuta åtgärder inom det kommunala ansvarsområdet.

Särskilda dokument ska upprättas om sådana överlämnade uppgifter, eftersom uppgifterna därmed blir kommunalförbundets och samtidigt går ur kommunernas uppgifts- och ansvarsområde. Ersättning för uppgifter enligt denna punkt regleras enligt *särskild norm*, se 11.4.



- 3.10 Utöver de uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till kommunalförbundet enligt punkt 3.9. kan medlemskommunerna inom ramen för den kommunala kompetensen och enligt gällande regelsystem anlita förbundet som utförare av andra uppgifter åt kommunerna.

§ 4 Organisation

- 4.1 Förbundet är ett kommunalförbund med direktion.
- 4.2 För förbundsdirektionen gäller reglemente enligt **Bilaga 1** till Förbundsordningen.
- 4.3 Direktionen får tillsätta de organ den anser behövs. Utskott kan tillsättas, likaså olika beredningsorgan. Delegation kan beslutas enligt kommunalrättens regler.

§ 5 Förbundsdirektionen

- 5.1 Förbundsdirektionen utgör räddningsnämnd enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor för förbundsmedlemmarna.
- 5.2 Direktionen ska bestå av 12 ledamöter och 12 ersättare.
- Malmö kommun utser 6 ledamöter och 6 ersättare.
Lunds kommun utser 2 ledamöter och 2 ersättare.
Eslövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Kävlinge kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Burlövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Svedala kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
- 5.3 Direktionens ledamöter och ersättare väljs för en mandattid om fyra år räknat fr.o.m. den 1 januari året efter det att val till kommunfullmäktige ägt rum i hela landet.
- 5.4 I fråga om valbarhet och sättet att utse ledamöter och ersättare i förbundsdirektionen ska kap. 9 §§ 3, 7 kommunallagen tillämpas.
- 5.5. Direktionen väljer för varje mandatperiod bland sina ledamöter ordförande och två vice ordförande. Innehavare av posterna ska normalt komma från olika kommuner.
- 5.6 Vid förfall för ledamot ska ersättare från samma kommun inträda. Ersättarna inträder i den turordning kommunfullmäktige bestämt vid valet. Om ersättarna har utsetts vid proportionellt val inträder i stället ersättare enligt den ordning som beskrivs i lagen om proportionellt valsätt



- 5.7 För direktionens beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska det krävas kvalificerad majoritet.

Med kvalificerad majoritet avses att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

§ 6 Revisorer

- 6.1 Kommunalförbundet ska ha sex revisorer.
- 6.2 För revisorerna gäller föreskrifter i reglemente enligt **Bilaga 2** till förbundsordningen.
- 6.3 Kommunfullmäktige i medlemskommunerna utser vardera en revisor.
- 6.4 Revisorerna väljs för samma mandatperiod som ledamöterna och ersättarna i förbundsdirektionen.
- 6.5 Revision sker i enlighet med bestämmelserna om revision i kommunallagen. Revisorernas berättelse ska tillsammans med årsredovisningen överlämnas till medlemskommunernas fullmäktige, som var och en beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i dess helhet. Överlämnandet ska ske vid sådan tidpunkt att materialet kan behandlas av medlemskommunernas fullmäktige samtidigt med resp. kommuns egen årsredovisning och revisionsberättelse.

§ 7 Initiativrätt

- 7.1 Ärenden i direktionen får väckas av
- ledamot i direktionen
 - förbundsmedlem genom framställan av kommunfullmäktige eller kommunstyrelsen
 - organ under direktionen om direktionen har medgivit sådan rätt.

§ 8 Närvarorätt

- 8.1 Kommunstyrelsens ordförande och vice ordförande och/eller ansvarigt kommunalråd hos förbundsmedlemmarna har alltid rätt att närvara och yttra sig vid sammanträde med förbundsdirektionen.



- 8.2 Direktionen avgör i övrigt själv i vilka fall någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och yttra sig vid direktionens sammanträden.
- 8.3 Direktionen får besluta att sammanträde med direktionen ska vara offentligt. Offentlighet vid budgetsammanträdet regleras i punkt 13.5.

§ 9 Anslag av kungörelse och andra tillkännagivanden

- 9.1 Kommunalförbundets kungörelser, tillkännagivanden av protokollsjustering och övriga tillkännagivanden ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/. För kännedom ska anslag dessutom ske på varje medlemskommuns anslagstavla.
- 9.2. Kungörelse om sammanträde vid vilket budgeten ska fastställas ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/, och för kännedom på varje medlemskommuns anslagstavla.

§ 10 Andel i tillgångar och skulder

- 10.1 Förbundsmedlemmarna har vid varje tidpunkt andel i kommunalförbundets tillgångar och skulder i förhållande till respektive förbundsmedlems ansvar enligt punkt 11.
- 10.2 Förbundsmedlemmarna har ansvar för täckande av eventuell uppkommande brist i enlighet med angiven fördelningsgrund.
- 10.3 Samma fördelningsgrund tillämpas vid skifte av kommunalförbundets behållna tillgångar om kommunalförbundet skulle komma att upplösas.

§ 11 Kostnadsfördelning

Princip

- 11.1 Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet ska, i den mån de inte täcks på annat sätt, erläggas genom bidrag från förbundsmedlemmarna. Därvid svarar varje kommun för den kommunens kostnader för sådana åtgärder som upptas nedan under rubriken särskild norm. Övriga kostnader hänförliga till kommunalförbundet fördelas efter vad som upptas nedan under rubriken generell norm.



Generell norm

- 11.2 Från år 2013 används som generell kostnadsfördelningsnorm invånarantalet i respektive medlemskommun 1 januari året före fördelningsåret.
- 11.3 För tiden efter år 2012 kan smärre justeringar ske av generell kostnadsfördelningsnorm. Denna fråga hanteras i samband med överläggningar med medlemskommunerna om kommunalförbundets budgetförutsättningar. Vid behov får fördelningsfrågan föras till beslut i samtliga förbundsmedlemmars kommunfullmäktige.

Särskild norm

- 11.4 Om kommunalförbundet på begäran utför särskilt överlämnade uppgifter enligt 3.9. till någon eller några av förbundsmedlemmarna ska sådana uppgifter ersättas fullt ut.

Motsvarande gäller om kommunalförbundet utför särskilda uppgifter åt förbundsmedlem enligt punkt 3.10.

Övrigt

- 11.5 Kommunalförbundet får uppta lån företrädesvis medlemmarnas internbanker i enlighet med fastställd budget eller enligt vad förbundsmedlemmarna godkänt. Förbundet får inte ingå borgen eller andra ansvarsförbindelser utan förbundsmedlemmarnas godkännande. Om godkänd borgen ingås gäller i fråga om ansvar fördelningsregeln i 11.1.
- 11.6 Kommunalförbundet får inte bilda eller förvärva aktier eller andelar i företag utan förbundsmedlemmarnas godkännande.
- 11.7 Kommunalförbundet ska inte äga några fastigheter

§ 12 Samråd m.m.

- 12.1 Samråd ska ske med förbundsmedlemmarna innan direktionen fattar beslut i frågor av principiell betydelse eller av större vikt.

Samråd med förbundsmedlemmarna enligt första stycket ska ske i bl.a. frågor om avtal av större omfattning, betydande investeringar eller viktigare ändringar i övrigt i verksamheten.

- 12.2 Medlemskommunerna har rätt till insyn i kommunalförbundet.



Förbundet ska utan anmodan tertialvis överlämna en prognos över det ekonomiska utfallet liksom över utfallet av verksamheten. Om medlemskommun så begär ska det ekonomiska utfallet kunna redovisas månatligen.

Förbundet ska utan anmodan informera medlemmarna om principiella ärenden eller ärenden av större vikt.

Förbundet ska utan anmodan till respektive medlem överlämna de rapporter som kan erfordras för att medlemmarna ska få en tillfredsställande bild av förbundet.

Förbundet ska på anmodan av medlemskommun till denna lämna den information kommunen kan efterfråga till det forum kommunen anvisar.

- 12.3 Kommunalförbundet ska ha ett beredningsorgan (medlemsforum) samt en eller flera samrådsgrupper bestående vardera av minst en företrädare för varje medlemskommun. Förbundet har att löpande informera dessa om utvecklingen av ekonomin och verksamheten samt inhämta gruppernas råd och synpunkter i dessa ärenden. Det ankommer på respektive grupp att närmare precisera formerna, innehållet och omfattningen av denna verksamhet. Sammankallande för medlemsforum ska vara medlemskommunerna.
- 12.4 Direktionen ska lämna medlemmarnas kommunstyrelser erforderligt underlag i form av yttranden och upplysningar där så begärs.

§ 13 Budgetprocessen m.m.

- 13.1 Direktionen ska årligen fastställa budget för kommunalförbundet inom de ekonomiska ramar och enligt de riktlinjer i övrigt som gäller enligt vad förbundsmedlemmarna anger som budgetförutsättningar. Ambitionen är att sådana ramar från förbundsmedlemmarna ska kunna lämnas för längre tidsrymd än ett år åt gången.
- 13.2 Målsättningen är att budgeten för nästkommande år ska fastställas av direktionen före juni månads utgång. I samband med fastställande av budget för nästkommande år beslutas också om medlemsavgift.
- 13.3 Budgetarbetet ska samordnas med medlemskommunernas budgetarbete. Under budgetprocessen ska samråd ske med samtliga förbundsmedlemmar.
- 13.4 Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret och en ekonomisk plan för den kommande treårsperioden.
- 13.5 Budgetförslaget ska vara tillgängligt för allmänheten enligt vad som stadgas i 8 kap.



14 § i kommunallagen. Sammanträde vid vilket budgeten fastställs ska vara offentligt. Kungörelse om sammanträdet ska utfärdas.

13.6 Direktionen ska avlämna tertialrapporter till förbundsmedlemmarna.

§ 14 Planeringsprocess

14.1 Direktionen har att fastställa handlingsprogram för olycksförebyggande verksamhet samt räddningstjänst. Handlingsprogrammet ska upprättas i samverkan med förbundsmedlemmarna. Förändringar och tillägg till planerna ska också beredas i samverkan med förbundsmedlemmarna.

§ 15 Utträde samt inträde m.m.

15.1 Förbundsmedlem har rätt att utträda ur förbundet. Uppsägningstiden är tre år räknat från slutet av den månad då uppsägning skedde. Regleringen av de ekonomiska mellanhavandena mellan förbundet och den utträdande medlemmen bestäms i en överenskommelse mellan samtliga förbundsmedlemmar. Den ekonomiska regleringen ska ske utifrån de andelar i förbundets samlade tillgångar och skulder som gäller vid tiden för utträdet ur förbundet, om inte annat avtalas mellan förbundsmedlemmarna.

15.2 De kvarvarande medlemmarna antar de ändringar i förbundsordningen som behövs med anledning av utträdet.

15.3 Inträde av ny medlem behandlas enligt punkt 19.1

15.4 Kommunalförbundet ska aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar.

§ 16 Likvidation och upplösning

16.1 Om förbundsmedlemmarna inte kan enas om förutsättningarna för utträde när uppsägningstiden enligt 15 § är till ända, ska förbundet träda i likvidation.

16.2 Likvidationen verkställs av förbundsdirektionen i egenskap av likvidator.

16.3 Vid skifte av förbundets behållna tillgångar ska fördelningsgrunden enligt 10 § tillämpas.

16.4 När förbundet har trätt i likvidation, ska förbundets egendom i den mån det behövs för likvidationen förvandlas till pengar genom försäljning på offentlig auktion eller på



annat lämpligt sätt. Förbundets verksamhet får fortsättas, om det behövs för en ändamålsenlig avveckling.

- 16.5 När förbundsdirektionen har fullgjort sitt uppdrag som likvidator, ska direktionen avge slutredovisning för sin förvaltning genom en förvaltningsberättelse över likvidationen i dess helhet. Berättelsen ska också innehålla en redovisning för skiftet av behållna tillgångar. Till slutredovisningen ska fogas redovisningshandlingar för hela likvidationstiden.
- 16.6 Till slutredovisningen ska fogas förbundsdirektionens beslut om vilken av förbundets medlemmar som ska överta och vårda de handlingar som hör till förbundets arkiv.
- 16.7 Förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna ska delges var och en av förbundsmedlemmarna. När berättelsen och redovisningshandlingarna delgetts samtliga förbundsmedlemmar, är förbundet upplöst.

§ 17 Tvister

- 17.1 Tvist mellan förbundet och dess medlemmar ska, om parterna inte kan nå en frivillig uppgörelse, avgöras genom skiljeförfarande enligt lagen om skiljeförfarande.

§ 18 Arvoden

- 18.1 Arvoden till ledamöter och ersättare i direktionen samt revisorer ska utgå enligt den största kommunens arvodesbestämmelser.

§ 19 Ändringar i förbundsordningen

- 19.1 Ändring av eller tillägg till förbundsordningen ska antagas av direktionen och fastställas av förbundsmedlemmarnas kommunfullmäktige. Beslutet är gällande när fullmäktigebesluten vunnit laga kraft.
- 19.2 Denna förbundsordning gäller fr.o.m. 2026-XX-XX



BILAGA 1

REGLEMENTE FÖR FÖRBUNDS DIREKTIONEN FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1 § Förbunds direktionens uppgifter

1.1

Förbunds direktionens roll är att vara beslutande församling och samtidigt ha hand om verkställande och förvaltande angelägenheter i kommunalförbundet för Räddningstjänsten Syd.

1.2

Det åligger direktionen att svara för de uppgifter och ansvarsområden som fastlagts för kommunalförbundet enligt förbundsordningen, och inom ramen för detta för sådana särskilda uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till förbundet enligt bestämmelse i förbundsordningen.

1.3

Direktionens arbete ska inom kommunalförbundets verksamhetsområde vara inriktat på att bereda människors liv och hälsa och egendom och miljön ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Direktionen har ansvaret för att räddningsinsatser kan genomföras effektivt och kraftfullt.

1.4

Inom ramen för sin verksamhet har direktionen ansvaret för att tillgängliga resurser organiseras på ett rationellt och effektivt vis, att samordningsfördelar i organisationen tas till vara, att den samlade kompetensen i organisationen utvecklas, att tekniska resurser håller en med hänsyn till uppgifterna hög standard, att ledningsresurser utvecklas och att annat utvecklingsarbete bedrivs, i syfte att förbundets uppgifter ska kunna utföras på ett kvalificerat, effektivt och verkkningsfullt sätt.

1.5

Direktionen svarar för att innehållet i handlingsprogram för förebyggande verksamhet samt räddningstjänst, i takt med utvecklingen, hålls på effektivast möjliga nivå, och att resurserna inom ramen för tillgängliga medel dimensioneras för att på bästa sätt uppfylla ambitionsnivån i handlingsprogrammet.

1.6

Direktionen ska se till att uppföljning fortlöpande sker av verksamheten.



1.7

Direktionen svarar för informations- och utbildningsinsatser i den förebyggande verksamheten.

1.8

Direktionen har möjlighet att ingå i samverkan med verksamheter utanför förbundsmedlemmarnas krets.

1.9

Direktionen ska se till att det upprätthålls en aktiv och fungerande relation till förbundsmedlemmarna, att samråd fortlöpande sker med förbundsmedlemmarna i olika frågor som berör medlemskommunerna och att rapporter lämnas till förbundsmedlemmarna över den verksamhetsmässiga och ekonomiska utvecklingen i förbundet. Samverkan med förbundsmedlemmarna i olika frågor kan ske.

1.10

Direktionen svarar för den ekonomiska förvaltningen i förbundet. Direktionen ska tillse att tillfredsställande försäkringsskydd finns. Direktionen är egen anställningsmyndighet och svarar för allt vad därmed följer i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare och fackliga organisationer.

1.12

Direktionen är arkivmyndighet inom organisationen.

2 § Direktionens sammansättning

2.1

Direktionen består av tolv ledamöter och tolv ersättare som utses på sätt som framgår av förbundsordningen.

2.2

Direktionen utser inom sig ordförande och två vice ordförande.

3 § Ersättarnas tjänstgöring

3.1

Ersättare ska kallas på samma sätt som ordinarie ledamöter.

3.2

För frånvarande ledamot får endast ersättare från samma kommun tjänstgöra. Ordningen för ersättarnas tjänstgöring framgår av förbundsordningen.



3.3

En ledamot som inställer sig under pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe.

3.4

En ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring p.g.a. jäv i ett ärende har åter rätt att tjänstgöra sedan handläggningen av ärendet slutförts.

3.5

Ersättare har rätt att delta i överläggningen men inte i beslutet och har rätt att få sin mening antecknad i protokollet.

4 § Sammanträde

4.1

Direktionen sammanträder på dag och tid som direktionen bestämmer.

5 § Kallelse

5.1

Ordföranden svarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena.

5.2

Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet.

5.3

Kallelsen ska utsändas till varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast fem dagar före sammanträdesdagen.

5.4

Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen.

5.5

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

6 § Beslut av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt

6.1

För direktionens beslut i ärenden som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt ska det krävas kvalificerad majoritet.



Med kvalificerad majoritet avses att minst två tredjedelar av de närvarande ledamöterna röstar för beslutet.

7 § Justering av protokoll

7.1

Protokollet justeras av ordföranden och en ytterligare ledamot.

7.2

Direktionen kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart.

8 § Reservation

8.1

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas före den tidpunkt som har fastställts för justering av protokollet.

9 § Delgivning

9.1

Delgivning med direktionen sker med ordföranden eller någon av vice ordförandena, med förvaltningens chef eller med annan som direktionen bestämmer.

10 § Undertecknande av handlingar

10.1

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av direktionen ska undertecknas av ordföranden eller någon av vice ordförandena eller vid förfall för dessa av två bland övriga ledamöter och kontrasigneras av förbundsdirektören eller nämndens sekreterare.

10.2

I övrigt bestämmer direktionen vem som ska underteckna handlingar.



BILAGA 2

REGLEMENTE FÖR REVISORERNA I KOMMUNALFÖRBUNDET RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1 § Organisation

Kommunalförbundet har sex revisorer, vilka utses enligt förbundsordningens bestämmelser.

Ordförande och vice ordförande utses av revisorerna själva.

2 § Revisorernas uppgifter

Revisionsarbetet ska bedrivas med utgångspunkt från vad som är god revisionssed i kommunal verksamhet.

3 § Budget

Kommunalförbundet ska tillhandahålla ekonomiska medel för revisionsarbetets bedrivande.

4 § Sakkunniga

Revisorerna biträds enligt 12 kap. 8 § kommunallagen av sakkunniga i den omfattning som behövs.

Bestämmelserna i 12 kap. 9 § kommunallagen om revisorernas rätt till upplysningar gäller också de sakkunniga som biträder revisorerna.

5 § Sammanträden

Ordföranden kallar revisorerna till erforderliga sammanträden för fullgörande av revisionsuppdraget. Ordföranden får kalla även anlitade sakkunniga och förtroendevalda i direktionen.

Minnesanteckningar ska föras vid revisorernas sammanträden i granskningsarbetet.



Av 12 kap. 11 § kommunallagen följer att de beslut som revisorerna fattar om sin förvaltning och om jäv ska tas upp i protokoll.

6 § Arkiv

Revisorerna svarar för att skyldigheterna i fråga om arkiv fullgörs.

7 § Revisionsberättelse

Revisionsberättelse avges till förbundsmedlemmarnas fullmäktige i enlighet med vad som framgår av förbundsordningen vid sådan tidpunkt att revisionsberättelsen föreligger vid fullmäktiges behandling av frågan om ansvarsfrihet.

GENOMFÖRANDE

☐ Utförd

Klara rader: 0/10

Ansvarig: Martin Gertsson

Datum: 2025-10-24

Enhet: Förbundsledning

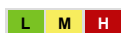
Objekt: Eventuell verksamhetsövergång Svedala

Beskrivning: I Svedala kommun ansvarar kommunstyrelsen för räddningstjänsten. Fullmäktige i Svedala har 2025-10-22 beslutat att söka medlemskap i Rsyd samt att inleda förhandlingar om förutsättningarna för ett inträde. Räddningstjänsten Syd ska enligt förbundsordningen "aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar". Medlemskommunerna har i medlemsforum 2025-05-23 gemensamt konstaterat att man vill se fler medlemmar och att ett eventuellt inträde ska ske ordnat och med tempo. En eventuell verksamhetsövergång omfattar 31 deltidsanställda brandmän och styrkeledare (RiB:are) och fyra heltidsanställda. Den deltidsanställda personalen skulle placeras organisatoriskt på Distrikt RiB med fortsatt placeringsort Svedala. För de heltidsanställda bedöms det bästa alternativet vara att på individnivå matcha medarbetarens erfarenhet och intresse med Räddningstjänsten Syds behov. Vissa delar av Svedala räddningstjänsts nuvarande uppdrag skulle vid en verksamhetsövergång inte följa med och hanteras i förbundet, till exempel brandskyddskontroll (sotning) och kontroll av kommunala automatlarmsobjekt och handbrandsläckare på kommunala verksamheter.

Deltagare: Martin Gertsson, Ulrika Lindmark, Magnus Krantz, Zarko Ilioski

Övriga deltagare: Mathias Fyhr Carlos Matola

DEFINITIONER FÖR RISKVÄRDERING



RISKANALYS RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Beskrivning av eller instruktioner för mallen: En riskbedömning ska göras innan en förändring genomförs vid ändringar som inte utgör del av den dagliga, löpande verksamheten. Ex personalförändringar, nya arbetstider och arbetsmetoder, andra organisationsförändringar, om- och nybyggnation samt ny maskinell utrustning.

- Utgå från planerad ändring och ta fram eventuella risker för ohälsa och olycksfall som den kan medföra.

Det är arbetsgivarens ansvar att se till att alla faktorer i arbetsmiljön vägs in vid riskbedömningen.

Nr	Risk	Risk	Åtgärd	Risk efter	Ansvarig	Slutdatum	Ok
0.1	Risk för att operativa arbetssätt skiljer sig för mycket åt vilket medför att man arbetar osäkert.	M	Vid en eventuell verksamhetsövergång behöver en handlingsplan tas fram för att tillkommande medarbetare ska kunna introduceras i Rsysd riktlinjer och rutiner.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB		
0.2	Risk för att ledning och styrning på insats skiljer sig åt för mycket.	M	Vid en eventuell verksamhetsövergång behöver en handlingsplan tas fram för att tillkommande medarbetare ska kunna introduceras i Rsysd riktlinjer och rutiner.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB		
0.3	Risk för att utbildnings- och övningsbehovet ökar vilket kan leda till en högre belastning för vår övnings- och utbildningsverksamhet och för de tillkommande medarbetarna.	M	Löpande prioriteringar i vår egen övnings- och utbildningsverksamhet.	L	Distriktschef RiB Funktionschef övning och utbildning Enhetschef VS		
0.4	Risk för att utrustning skiljer sig åt.	M	Bedöma skillnader mellan utrustning och utifrån det bedöma behov av förändringar, inköp och implementering.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB Enhetschef VS		
0.5	Risk för hög arbetsbelastning hos Samhällssäkerhet initialt då vi arbetar enligt en annan tillsynsprocess och nyttjar förbud och föreläggande tidigt i processen.	L	Anpassa mål och resurser utifrån behoven.	✓ Eliminerad	Enhetschef SamSäk		
0.6	Risk för att vi kommer att få ansträngande samtal med verksamheter som uppfattar att vi är hårdare i våra bedömningar. Det i sin tur kan "drabba" enskilda medarbetare.	M	Förberedd och tydlig information till verksamheter. Löpande samtal mellan närmaste chef och medarbetare.	L	Enhetschef SamSäk		
0.7	Risk att medarbetare möts av en förväntan av kommunen Svedala som Rsysd inte sysslar med.	L	Förberedd och tydlig information till verksamheter. Löpande samtal mellan närmaste chef och medarbetare.	L	Förbundsdirektör		
0.8	Risk för en ökad belastning för våra medarbetare på SamSäk med flygplatsen då vi inte har erfarenhet av det.	L	Anpassa mål och resurser utifrån behoven.	✓ Eliminerad	Enhetschef SamSäk		
0.9	Risk för högre arbetsbelastning för distriktschef RiB med anledning av en eventuell övergång.	M	Löpande prioriteringar och samtal med närmaste chef. Fördjupat stöd från verksamhetsstöd.	L	Förbundsdirektör		
0.10	Risk för missnöje hos egna medarbetare om tillkommande medarbetare får företräde i arbetsuppgifter eller skillnader i lönevillkor.	M	Tydlig information för befintliga medarbetare om vad en verksamhetsövergång innebär.	L	HR-chef		

UPPFÖLJNING

Klara rader: 0/10

Uppföljningsansvarig

Klar

☐

Klar den

Kommentar

Arbetsgivarrepresentant:

Skyddsombud:



PROTOKOLL FRÅN FÖRHANDLING 11 § MBL

Tid: 2025-12-01

Plats: Teams

Dnr 2100-2025-002567

Hnr 003

Närvarande:

För arbetsgivaren

Martin Gertsson

Anders Brodin

Emil Mårtensson

Maria Thögersen

För arbetstagarna

Erik Gottfridsson, Ledarna

Zarko Ilioski, Vision

Magnus Krantz, BRF

Björn Gerlach, Sveriges Ingenjörer

Mats Holmberg, Sveriges Lärare

Avstått förhandling

SSR Akademikerförbundet

Akavia

Förhandling om Svedalas inträde i Räddningstjänsten Syd genom verksamhetsövergång

1. Martin Gertsson redogör kortfattat för Svedalas ansökan om inträde i Räddningstjänsten Syd vilket innebär en verksamhetsövergång. Han vill uppmärksamma en mindre justering i underlaget under rubriken förbundsordning där en mening tagits bort. Justerat underlag och riskbedömning bifogas protokollet.
2. Martin Gertsson öppnar upp för synpunkter eller frågor.

Magnus Krantz undrar om förbundsordningen varit uppe i något kommunfullmäktige och om det i så fall funnits några invändningar.

Martin Gertsson svarar att frågan inte varit uppe i någon av medlemskommunernas fullmäktige, men att han inte har bilden av att det skulle finnas några invändningar mot ett inträde.

Björn Gerlach vill föra till protokollet att det är viktigt att ta höjd för en högre arbetsbelastning inom det förebyggande området. Även insatsledarnas arbetsbelastning behöver beaktas beroende på hur funktionen kommer att organiseras framöver. Han vill också påtala att eventuella skillnader i metodik för tillsynsverksamheten kan skapa reaktioner. Slutligen vill han tillägga att det är viktigt att alla arbetar för ett gott mottagande av medarbetarna för Svedala.

Zarko Ilioski vill också tillföra att det är viktigt med ett gott mottagande av medarbetarna från Svedala.

3. Arbetsgivarens förslag till beslut är att föreslå för direktionen att lämna bifall till ansökan om inträde för Svedala kommun vilket därmed innebär en verksamhetsövergång.
4. Samtliga fack ställer sig eniga arbetsgivaren.
5. Förhandlingen avslutas dagens datum.

För arbetsgivaren



[Martin Gertsson \(3 dec. 2025 11:27:47 GMT+1\)](#)

Martin Gertsson,
Förbundsdirektör



[Maria Thögersen \(3 dec. 2025 11:06:10 GMT+1\)](#)

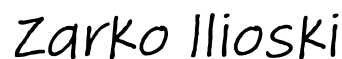
Maria Thögersen
HR-chef

För arbetstagarorganisationerna



[Erik Gottfridsson \(3 dec. 2025 11:02:11 GMT+1\)](#)

Erik Gottfridsson, Ledarna



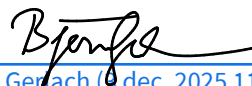
[Zarko Ilioski \(3 dec. 2025 14:47:12 GMT+1\)](#)

Zarko Ilioski, Vision



[Magnus Krantz \(3 dec. 2025 10:59:38 GMT+1\)](#)

Magnus Krantz, BRF



[Björn Gerlach \(3 dec. 2025 11:56:00 GMT+1\)](#)

Björn Gerlach, Sveriges Ingenjörer



[Mats Holmberg \(3 dec. 2025 19:31:16 GMT+1\)](#)

Mats Holmberg, Sveriges Lärare

Underlag

Diarienummer:

Handläggare: Martin Gertsson, förbundsdirektör

Direktionen

Räddningstjänsten Syd

Svedala kommuns medlemskap i Räddningstjänsten Syd

Bakgrund

Räddningstjänsten Syd (Rsyd) bildades 2006 och har sedan dess medlemskommunerna Burlöv, Eslöv, Kävlinge, Lund och Malmö. Förbundet ska enligt förbundsordningen ”aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar”. En ny förbundsmedlem beslutas genom att kommunfullmäktige i alla kommuner beslutar om en ny förbundsordning.

I Svedala ansvarar kommunstyrelsen för räddningstjänsten. Sedan maj 2024 är Rsyds räddningschef tillförordnad som räddningschef även i Svedala kommun. Fullmäktige i Svedala har (2025-10-22, §70) beslutat att söka medlemskap i Rsyd samt att inleda förhandlingar om förutsättningar för ett inträde. Medlemskommunerna har i medlemsforum (2025-05-23, pkt 7.2) gemensamt konstaterat att man vill se fler medlemmar och att ett inträde ska ske ordnat och med tempo. Svedala har i flera omgångar utrett organiseringen av sin räddningstjänst, alltid med resultatet att utredningen förordar medlemskap i Rsyd. Tillsammans ger dessa utredningar en bra bakgrund, om än ur Svedalas perspektiv, till Svedalas behov av medlemskap och den ekonomiska påverkan det innebär.

Utifrån befolkningssiffror från 2024 förändras andelarna i förbundet med ett inträde av Svedala enligt nedan:

Kommun	Invånare dec 2024	Andel nuvarande medlemmar %	Andel Svedala ny medlem %
Burlöv	20 101	3,44	3,30
Eslöv	34 922	5,97	5,74
Kävlinge	32 477	5,55	5,34
Lund	131 590	22,50	21,63
Malmö	365 644	62,53	60,11
Svedala	23 581	-	3,88

Verksamhet

Fördelarna med ett växande förbund är flera. Då bostads- och arbetsmarknaden i sydvästra Skåne är nära sammanflätad mellan kommunerna är det ur ett medborgarperspektiv avgörande att en fungerande samverkan finns på plats. När medlemmarna blir fler ökar den gemensamma resursbasen och möjligheten till samordning, vilket ger ökad operativ förmåga och bättre täckning vid större händelser. Stordriftsfördelar kan leda till en mer effektiv räddningstjänst.

Svedala kommuns inträde bidrar till kompetensöverföring och erfarenhetsutbyte inom förbundet, samt stärker förbundets position i regionala och nationella sammanhang. För Svedala innebär anslutningen tillgång till en större organisation med bredare resurser och specialistkompetens, vilket kan höja kvaliteten och robustheten. Svedala lyfter också i utredningen inför medlemsansökan Räddningstjänsten Syds starkare förmåga att hantera den förändrade hot- och riskbilden i samhället, än om räddningstjänstuppsdraget ligger kvar i egen organisation.

Människors liv och hälsa samt egendom och miljö ska beredas ett likvärdigt och tillfredställande skydd mot olyckor. Riskbilden i Svedala avviker inte från den som återfinns i Rsyd. En europaväg går genom kommunen. Malmö Airport (Sturup) är, som alla flygplatser, klassad som farlig verksamhet. Fördelningen mellan olika typer av inträffade olyckor skiljer sig inte markant mot vad som återfinns i Rsyds medlemskommuner. I den hopväxta delregion som sydvästra Skåne är bereds skyddet mot olyckor bäst tillsammans.

Ekonomi

Inträde av Svedala i Räddningstjänsten Syd ska vara kostnadsneutralt för nuvarande medlemmar.

Svedalas kostnad för räddningstjänst var 15,2 mnkr år 2024 och budgeten för räddningstjänst för 2025 är 14 mnkr, med ett prognosticerat (2025-10-22) utfall om 14,5 mnkr. Hade Svedala varit medlem i Rsyd, med samma avgift per invånare som befintliga medlemskommuner, hade Svedalas medlemsavgift för år 2025 varit 14,8 mnkr. Även med god insyn är det svårt att bedöma en kommuns historiska, nuvarande och framtida kostnad för räddningstjänst. Kostnader för lokaler, pension, politisk styrning, overhead för olika stödfunktioner, löneadministration och telefoni kan till exempel hanteras och fördelas på olika sätt.

Det står klart att behovet av att förbereda räddningstjänsterna för att hantera höjd beredskap kontinuerligt ökar. Dessutom minskar acceptansen för brister i arbetsmiljö för brandmän vilket leder till ökade krav på specialisering avseende räddningsutrustning och övningsverksamhet. Svedalas relativa litenhet gör det svårt, om inte omöjligt, att med rimliga resurser självständigt hantera detta. Svedalas kostnader för räddningstjänst kommer utan medlemskap att över tid behöva öka markant. För Svedala innebär ett medlemskap inte någon större förändring av kostnad för räddningstjänst.

För förbundet och befintliga medlemskommuner innebär inte en ny förbundsmedlem någon genomgripande skillnad. Verksamheten har sedan förbundet bildades löpande anpassats utifrån omvärld, behov och förutsättningar. Till övervägande del förväntas Svedala kunna hanteras med befintlig overhead. Svedala får genom ett medlemskap del av den utveckling, de lösningar och den verksamhet som förbundet utvecklat. I samband med inträde av ny medlem uppkommer en del engångskostnader. Över tid kan stordriftsfördelar uppstå, som i någon mån förväntas kunna bromsa utvecklingen av medlemsavgiften.

I förbundet tillämpas samma taxor och avgifter oavsett kommun. Taxor är beslutade i respektive kommunfullmäktige och en tillkommande medlemskommun behöver fatta motsvarande beslut. Avgifter och årlig uppräknings av taxor beslutas av förbundets direktion.

Rsyds planerade verksamhet i Svedala kommun

Befintliga medlemskommuner har i snart tjugo år styrt sin räddningstjänst i förbund. Svedala är i en annan situation och har behov av en tydlig bild av hur förbundet kommer att bedriva räddningstjänst i Svedala.

Varje räddningstjänst ska ha ett handlingsprogram för räddningstjänst. Svedala kommun har ett beslutat "Program för skydd mot olyckor" som reviderades senast 2024. Programmet är omfattande och inte avgränsat till att endast beröra de punkter som behöver ingå i ett handlingsprogram enligt "Föreskrifter och allmänna råd om innehåll och struktur i kommunens handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst" (MSBFS 2021:1).

Nuvarande beredskap i Svedala är en insatsledare, en styrkeledare och fem brandmän. I "Beslut om insatsledare vid vakanssituation" från 2025 regleras beredskapsnumerären och sammansättningen. Lämplig numerär är den som beskrivs i "Beslut om insatsledare vid vakanssituation", det vill säga styrkeledare och sex brandmän. Åtgärder behöver vidtas så att någon av dessa kan rycka ut direkt till olycksplatsen utan att behöva ta vägen om brandstationen. En sådan beredskap svarar väl upp mot riskbild, lokalt behov och lokala förutsättningar och är i linje med befintligt handlingsprogram.

Mätt i antal tillsyner per invånare är tillsynsverksamheten i Svedala ungefär lika omfattande som Rsyds. Svedala har tidigare haft ett mål om ca 25 tillsyner per år, men har återkommande avvikit från det uppsatt målet. Det är inte självklart så att tillsynsobjekt valts på samma grunder. Historiskt har Svedala inte förelagt om rättelse i samband med upptäckta brister, vilket Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) vid tillsyn haft synpunkter på. Att avstå från att förelägga leder lätt till en rättsosäker situation för fastighetsägaren eftersom inget exakt eller överklagningsbart beslut meddelas. Under 2024 har räddningstjänsten Svedala sammanlagt förelagt om rättelse endast vid fyra tillfällen. Under de tre åren 2022–2024 har inget föreläggande förenats med vite eller förbud. När tillsynsverksamheten byter huvudman finns det risk att den som utsätts för tillsyn upplever att nya krav tillkommer utan anledning. En sådan upplevelse kan ha flera grunder, exempelvis:

- Att tillsynsverksamheten snarare är en stickprovskontroll än en total genomgång. Vid olika tillfällen kommer alltså olika saker att uppmärksammas.
- Förändrad lagstiftning eller praxis.

I Svedala hanteras årligen endast enstaka tillstånds- eller tillsynsärenden gällande lagen om brandfarliga och explosiva varor.

I Svedala bedrivs i föreningsform en unikt välfungerande ungdomsbrandkår.

Ungdomsbrandkåren utmärker sig genom att den lockar fler intresserade ungdomar än vad verksamheten har möjlighet att omfatta. Ungdomsbrandkåren fyller minst två syften: den sprider kunskap om brandsäkerhet till ungdomar och den är ett verktyg för lokal förankring och framtida rekrytering. I samband med ett medlemskap behöver Rsyd vidta åtgärder så att ungdomsbrandkårens arbete kan fortsätta. Även om verksamheten drivs i föreningsform är Räddningstjänsten Svedala involverad, bland annat genom att ersätta ledare och genom att tillhandahålla fordon och materiel. Verksamheten är beroende av enskilda brandmäns personliga engagemang och arbetsinsatser. Verksamheten skulle kunna spridas till fler orter inom förbundet, och på så sätt finns det potential att i än större utsträckning möjliggöra ett meningsfullt deltagande i civilsamhället för unga samtidigt som kunskaper om olycksförebyggande arbete sprids än mer.

Utifrån den debatt som förts i Svedala gällande förbundsmedlemskapet bedöms att nedanstående behöver uppfyllas, för att ett inträde ska bli aktuellt. Den beskrivna nivån avviker inte från den

bedömning som Rsyds förbundsledning gör gällande vad som är en lämplig nivå för att driva en god räddningstjänstverksamhet i Svedala.

- Operativ bemanning om en styrkeledare och sex brandmän
- Förstainsatsperson med anspänningstid på 90 sekunder
- Höjdfordon
- Fortsatt ungdomsbrandkårsverksamhet

Viss verksamhet som bedrivs av Räddningstjänsten Svedala kommer inte att följa med till förbundet, till exempel kommunens tjänsteperson i beredskap (TiB), brandskyddskontroll (sotning), anläggningsskötare vid och kontroll av kommunala automatlarmsobjekt och handbrandsläckarservice på kommunala verksamheter, beslut om eldningsförbud samt ansvar för utomhusanordningar för VMA.

Brandstation, fordon, inventarier, mm.

Vid ett inträde i förbundet behöver hyresavtal för brandstationen i Svedala överlåtas till Rsyd, dessutom behöver Svedalas fordon och materiel köpas av förbundet. För det ändamålet kan förbundet behöva låna medel. För 2025 är Svedalas budget för avskrivningar (företrädesvis fordon) 1 769 tkr samt för hyra 1 262 tkr. Även i övrigt behöver avtal ingångna av räddningstjänsten Svedala beaktas och vid behov överföras till Rsyd. Dessa anskaffningar behöver genomföras så att Svedala efter inträdet är medlem på samma sätt som befintliga medlemskommuner.

Det projekteras och upphandlas en ombyggnation av brandstationen i Svedala. Det har planerats för en renovering i flera år. Det handlar framför allt om att tillmötesgå arbetsmiljöbehov, till exempel möjliggöra en renare arbetsmiljö. Renoveringen innebär ökade hyreskostnader. Enligt flerårsbudgeten har hyresökningen bedömts till 1 500 tkr. Det är inte säkert att inriktningen på ombyggnationen är anpassad för ett medlemskap. Vid ett medlemskap finns inte självklart samma behov av till exempel egen verkstad för rökskydd, däremot är verksamheten i behov av en lektionssal eller motsvarande som för närvarande inte finns eller planeras för.

Sedan 2017 har Svedala räddningstjänst ett höjdfordon. Det finns byggnation i Svedala och Bara tätorter där tillgång till höjdfordon från Svedala är en förutsättning. På grund av beviljade bygglov kommer behovet av höjdfordon i Svedala att kvarstå. I förbundet möjliggörs sådan byggnation i delar av alla medlemskommunerna utom Kävlinge. Rsyd har höjdfordon på stationerna Eslöv, Lund, Malmö Centrum, Hylle och Jägersro. För att ständigt ha tillräckligt många höjdfordon i drift har Rsyd ytterligare ett i reserv. Höjdfordon är kostsamma, övningskrävande och känsliga, till exempel krävs tät service och besiktningar.

Fördelning och andelar

Enligt förbundsordningen fördelas både medlemsavgift och medlemskommunens andel i tillgångar och skulder utifrån invånarantalet i respektive medlemskommun den 1 januari året före fördelningsåret. Invånarantalet vid årsskiftet till året innan aktuellt år är alltså en generell andelsfördelning. Direktionens årliga beslut om medlemsavgift har uttryckts dels som en total summa, dels som ett belopp per befintlig medlemskommun. Inför 2026 behöver medlemsavgiften dels uttryckas som tidigare, men det behöver även anges vilken medlemsavgift Svedala ska betala 2026 vid ett medlemskap. Svedala kommer inte hinna inträda som medlem till 1 januari 2026. Det kan alltså inte bli aktuellt för Svedala att betala hela 2026 års medlemsavgift, utan den behöver skrivas ned proportionerligt utifrån inträdesdatum.

Rsyd har sedan bildandet 2006 upparbetat ett eget kapital som vid årsskiftet 2024–2025 uppgick till 25 079 tkr. Skulle Svedala blivit medlem i förbundet vid denna tidpunkt hade man, med samma andel som när det gäller medlemsavgift, behövt bidra med 1 012 tkr till förbundets egna

kapital. Ur denna synvinkel behöver ett datum för ekonomiskt inträde överenskommas, sannolikt är närmst följande tertialskifte efter ingått medlemskap en lämplig tidpunkt.

Förbundets stabilitet

Förbundet har sedan bildandet 2006 haft samma medlemskommuner. Förbundets bild är att medlemskommunerna över lag är nöjda med sitt räddningstjänstförbund och att medlemskapsfrågan inte återkommande omprövas. Medlemskapen har till exempel bestått majoritetsskiften i medlemskommuner. Man har även styrt förbundet genom effektiviseringsbehov och kommit överens om inriktning och prioriteringar även med knappa resurser. Förbundsmedlemskapen är beständiga och visar att medlemskapet är ett långsiktigt åtagande. Skulle en ny kommun bli medlem kommer den inte självklart att från början ha samma inställning till förbundsmedlemskapet.

Deltidskår

Svedala är en deltidskår (bemannad av räddningspersonal i beredskap, RiB). Styrkan utgår från Svedala tätort, där ca 13 000 av kommunens ca 24 000 invånare bor. På grund av ortens storlek och på grund av den goda kollegiala andan mellan deltidsbrandmännen är det förhållandevis lätt att rekrytera personal. Skulle verksamheten inte längre kunna drivas som deltidskår, utan i stället helt eller till del behöva bemannas med heltidsanställd personal kommer kostnaden att stiga väsentligt. Det skulle kunna bli aktuellt till exempel av följande skäl:

- Någon av de nuvarande positivt inställda huvudarbetsgivarna genomför förändringar så att möjligheten att vara deltidsbrandman minskar. Sedan länge är Sandvik samt Svedala kommun de två största huvudarbetsgivarna för RiB-personalen.
- Antalet larm ökar så att brandmän eller huvudarbetsgivare bedömer att störningarna blir för stora.

I samband med Svedalas övervägande om medlemskap har flera utredningar och en lokal folkomröstning genomförts. Delar av personalen förordar fortsatt drift i Svedalas egen regi. Det är inte tydligt på vilket sätt ett medlemskap i Rsyd på ett negativt sätt skulle påverka personalen, icke desto mindre finns det vid ett medlemskap både missnöje och oro som behöver hanteras. De lokalt rotade brandmännen och styrkeledarna är en förutsättning för att driva räddningstjänst i Svedala.

Personal i Räddningstjänsten Svedala

Verksamhetsövergången omfattar 31 deltidsanställda brandmän och styrkeledare (RiB:are) och fyra heltidsanställda. De berörda heltidsanställda är stationschef, administratör, brandman och brandingenjör. Samtliga medarbetare kommer att välkomnas och ha möjlighet att följa med till förbundet.

Vid ett inträde välkomnas medarbetarna i Räddningstjänsten Svedala till Rsyd. De kommer att genomföra ett introduktionsprogram för att underlätta etablering i den nya organisationen. Introduktionen behöver omfatta förbundets organisation, rutiner, system och kontaktvägar. Målbilden är att skapa tillhörighet, trygghet och goda förutsättningar som en del av Räddningstjänsten Syd.

Den deltidsanställda personalen placeras organisatoriskt på Distrikt RiB med fortsatt placeringsort Svedala. Av den heltidsanställda personalen har en person aviserat att man avser att stanna kvar som anställd i Svedala kommun. Övriga heltidsanställda förväntas följa med till Rsyd. Eftersom det rör sig om ett begränsat antal personer bedöms det mest ändamålsenligt att placering och rollfördelning fastställs efter individuella samtal med berörda medarbetare för att på individnivå matcha medarbetarens erfarenhet och intresse med förbundets behov. Det finns i

nuläget inga hinder att dessa medarbetares placeringsort även fortsatt är Svedala, men det föreligger inget hinder att ha en annan placeringsort i förbundet om medarbetaren så önskar.

Övergången sker i enlighet med 6b lagen om anställningsskydd (LAS), vilket innebär att anställningarna övergår automatiskt till den nya arbetsgivaren. För berörda medarbetare fortsätter anställningen utan avbrott hos förbundet. Samtliga rättigheter och skyldigheter enligt gällande anställningsavtal och kollektivavtal överförs i samband med övergången. Förbundet tillämpar motsvarande centrala kollektivavtal som Svedala vilket förenklar en övergång. För att säkerställa en transparent, tydlig och organiserad övergång av anställningsvillkor är avsikten att upprätta ett lokalt kollektivavtal, s.k. inrangeringsavtal, mellan förbundet och berörda fackförbund. Inrangeringsavtalet kan reglera övergångsbestämmelser såsom exempelvis centrala och lokala kollektivavtal, anställningstid, pensioner, försäkringar, innevarande års semesterdagar, sparade semesterdagar och eventuellt kompsaldo. Syftet med avtalet är att skapa en trygghet för medarbetare gällande villkor och tillämpning av avtal hos förbundet.

Svedala ansvarar för pensionsförmåner som tjänats in fram till datum för verksamhetsövergång. Från och med datum för verksamhetsövergång övertar förbundet ansvaret för samtliga pensionsförmåner som därefter intjänas. Intjänad semesterrätt, inklusive sparad semester, överförs vid datum för verksamhetsövergång från Svedala till förbundet. Det naturliga är att förbundet erhåller ersättning från Svedala för övertagen semesterrätt. Vid beräkning av ersättningsbeloppet kan ett schablon tillägg avseende PO-kostnad tillämpas. Eventuell kompensationsperiod bör regleras på motsvarande sätt som semesterkulden.

Det fulla ansvaret för arbetsmiljön för berörda medarbetare övergår från Svedala till förbundet från och med övergången. Inför förhandling om verksamhetsövergång har en gemensam riskbedömning genomförts tillsammans med fackförbund och skyddsombud. Uppföljning av riskbedömningen kommer att ske tillsammans med skyddsombud.

Räddningstjänsten i Svedala, särskilt utryckningsverksamheten, behöver vid en verksamhetsövergång fortgå helt utan avbrott. Eventuell pågående utbildning hanteras i dialog mellan parterna med målsättning att tillgodose verksamhetens kontinuitet. Verksamheten har inarbetade och övade arbetssätt, även om till exempel instruktion för rökdykning skiljer sig en aning mellan organisationerna. Ur verksamhets- och arbetsmiljöaspekt är det att föredra en gradvis förändring i takt med att övningar, arbetssätt och vid behov materiel och personlig skyddsutrustning anpassas.

Behov av att anpassa rutiner, lokaler eller utrustning omhändertas genom förbundets systematiska arbetsmiljöarbete (SAM). Det kommer att läggas särskild vikt vid information, introduktion och ansvarsfördelning för att säkerställa en trygg, tydlig och hållbar arbetsmiljö för tillkommande medarbetare.

Historisk miljöpåverkan

Inom räddningstjänstverksamhet behöver olika och ibland motstridiga intressen hanteras. Räddningstjänsten behöver ha förmåga att hantera även ovanliga bränder, till exempel i brandfarliga vätskor. För det ändamålet finns brandskum. Brandskum har över åren haft olika ingredienser, bland annat PFAS (per- och polyfluorerade alkylsubstanser). Svensk räddningstjänst har länge använt skum med PFAS utan att ha kunskap om dess allvarliga konsekvenser för hälsa och miljö. Det innebär att räddningstjänst över hela Sverige har använt brandskum för brandsläckning och vid övning utan att ha tagit tillräcklig hänsyn till problematiken med föroreningar. Även daglig eller återkommande hantering som fordons- och utrustningskontroller har genomförts utan tillräcklig sådan hänsyn. Sedan Räddningstjänsten Syds bildande har övningsverksamhet med PFAS-skum endast bedrivits på övningsplatserna och alltså inte på alla brandstationer. Efter initiativ från Naturvårdsverket sker nu en inventering över PFAS-

föreningar i hela Sverige. Förenklat innebär det bland annat att den kommunala miljönämnden ålägger den som hanterat PFAS att genomföra provtagning i mark och efterföljande analys. Sådana provtagningar och utredningar genomförs nu av många kommuner och räddningstjänster i landet, bland annat inom Rsyd och i Svedala. Frågan är under utveckling och sannolikt kommer i vissa fall även begränsande och sanerande åtgärder att behöva vidtas framöver.

För befintliga förbundsmedlemmar kommer förbundet att särredovisa dessa kostnader, samtidigt samråder befintliga medlemskommuner om hur dessa kostnader ska fördelas mellan medlemskommunerna. Inför, men även efter, inträdande i förbundet behöver Svedala vara medvetna om att kostnader som uppstår som en följd av historisk miljöpåverkan inte är gemensamma utan behöver hanteras separat.

Förbundsordning

Förbundsordningen fastställs genom beslut i varje medlemskommuns fullmäktige. Förslaget till ny förbundsordning är resultatet av samtal mellan medlemskommunerna.

Sammantagen bedömning

Medlemskommunernas vilja är, alltsedan bildandet 2006, att utöka antalet förbundsmedlemmar. Nu finns en sådan möjlighet. Svedala och Rsyd gränsar geografiskt och är båda del av en region som växer samman allt mer. Många invånare lever sina liv i flera kommuner. Arbetsmarknad, näringsliv liksom infrastruktur i form av vägar och järnvägar sträcker sig över kommungränser. När riskerna och behoven är gemensamma är det klokt att driva räddningstjänst gemensamt.

Det finns små och inga direkta ekonomiska fördelar med att välkomna Svedala som medlem i förbundet. Den kostnad som Svedala kommun i nuläget har för räddningstjänst motsvarar en kommande medlemsavgift. De befintliga medlemskommunerna bedöms inte drabbas av högre kostnader vid ett inträde. Över tid förväntas stordriftsfördelar uppstå, som i någon mån kan bromsa utvecklingen av medlemsavgiftens storlek.

Bifogat fördjupningsunderlag

- Utredningar som genomförts av eller på uppdrag av Svedala kommun
 - Förstudie - framtida organisationsform för räddningstjänsten i Svedala kommun (2020), bilaga 01
 - Utredning framtidens räddningstjänst i Svedala kommun (2021-01-20), bilaga 02
 - Rapport för Svedala kommun - Räddningstjänst i egen regi (2021-01-30), bilaga 03
 - Utredning av räddningstjänsten Svedala kommun (2024-10-11), bilaga 04
 - Rådgivningsrapport (2025-01-15), bilaga 05
- Program för skydd mot olyckor – Handlingsprogram enligt lag om skydd mot olyckor för Svedala kommun (2024), bilaga 06
- Beslut om insatsledare vid vakanssituation (2025), bilaga 07

GENOMFÖRANDE

☐ Utförd

Klara rader: 0/10

Ansvarig: Martin Gertsson

Datum: 2025-10-24

Enhet: Förbundsledning

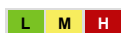
Objekt: Eventuell verksamhetsövergång Svedala

Beskrivning: I Svedala kommun ansvarar kommunstyrelsen för räddningstjänsten. Fullmäktige i Svedala har 2025-10-22 beslutat att söka medlemskap i Rsyd samt att inleda förhandlingar om förutsättningarna för ett inträde. Räddningstjänsten Syd ska enligt förbundsordningen "aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar". Medlemskommunerna har i medlemsforum 2025-05-23 gemensamt konstaterat att man vill se fler medlemmar och att ett eventuellt inträde ska ske ordnat och med tempo. En eventuell verksamhetsövergång omfattar 31 deltidsanställda brandmän och styrkeledare (RiB:are) och fyra heltidsanställda. Den deltidsanställda personalen skulle placeras organisatoriskt på Distrikt RiB med fortsatt placeringsort Svedala. För de heltidsanställda bedöms det bästa alternativet vara att på individnivå matcha medarbetarens erfarenhet och intresse med Räddningstjänsten Syds behov. Vissa delar av Svedala räddningstjänsts nuvarande uppdrag skulle vid en verksamhetsövergång inte följa med och hanteras i förbundet, till exempel brandskyddskontroll (sotning) och kontroll av kommunala automatlarmsobjekt och handbrandsläckare på kommunala verksamheter.

Deltagare: Martin Gertsson, Ulrika Lindmark, Magnus Krantz, Zarko Ilioski

Övriga deltagare: Mathias Fyhr Carlos Matola

DEFINITIONER FÖR RISKVÄRDERING



RISKANALYS RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Beskrivning av eller instruktioner för mallen: En riskbedömning ska göras innan en förändring genomförs vid ändringar som inte utgör del av den dagliga, löpande verksamheten. Ex personalförändringar, nya arbetstider och arbetsmetoder, andra organisationsförändringar, om- och nybyggnation samt ny maskinell utrustning.

•Utgå från planerad ändring och ta fram eventuella risker för ohälsa och olycksfall som den kan medföra.

Det är arbetsgivarens ansvar att se till att alla faktorer i arbetsmiljön vägs in vid riskbedömningen.

Nr	Risk	Risk	Åtgärd	Risk efter	Ansvarig	Slutdatum	Ok
0.1	Risk för att operativa arbetssätt skiljer sig för mycket åt vilket medför att man arbetar osäkert.	M	Vid en eventuell verksamhetsövergång behöver en handlingsplan tas fram för att tillkommande medarbetare ska kunna introduceras i Rsysd riktlinjer och rutiner.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB		
0.2	Risk för att ledning och styrning på insats skiljer sig åt för mycket.	M	Vid en eventuell verksamhetsövergång behöver en handlingsplan tas fram för att tillkommande medarbetare ska kunna introduceras i Rsysd riktlinjer och rutiner.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB		
0.3	Risk för att utbildnings- och övningsbehovet ökar vilket kan leda till en högre belastning för vår övnings- och utbildningsverksamhet och för de tillkommande medarbetarna.	M	Löpande prioriteringar i vår egen övnings- och utbildningsverksamhet.	L	Distriktschef RiB Funktionschef övning och utbildning Enhetschef VS		
0.4	Risk för att utrustning skiljer sig åt.	M	Bedöma skillnader mellan utrustning och utifrån det bedöma behov av förändringar, inköp och implementering.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB Enhetschef VS		
0.5	Risk för hög arbetsbelastning hos Samhällssäkerhet initialt då vi arbetar enligt en annan tillsynsprocess och nyttjar förbud och föreläggande tidigt i processen.	L	Anpassa mål och resurser utifrån behoven.	✓ Eliminerad	Enhetschef SamSäk		
0.6	Risk för att vi kommer att få ansträngande samtal med verksamheter som uppfattar att vi är hårdare i våra bedömningar. Det i sin tur kan "drabba" enskilda medarbetare.	M	Förberedd och tydlig information till verksamheter. Löpande samtal mellan närmaste chef och medarbetare.	L	Enhetschef SamSäk		
0.7	Risk att medarbetare möts av en förväntan av kommunen Svedala som Rsysd inte sysslar med.	L	Förberedd och tydlig information till verksamheter. Löpande samtal mellan närmaste chef och medarbetare.	L	Förbundsdirektör		
0.8	Risk för en ökad belastning för våra medarbetare på SamSäk med flygplatsen då vi inte har erfarenhet av det.	L	Anpassa mål och resurser utifrån behoven.	✓ Eliminerad	Enhetschef SamSäk		
0.9	Risk för högre arbetsbelastning för distriktschef RiB med anledning av en eventuell övergång.	M	Löpande prioriteringar och samtal med närmaste chef. Fördjupat stöd från verksamhetsstöd.	L	Förbundsdirektör		
0.10	Risk för missnöje hos egna medarbetare om tillkommande medarbetare får företräde i arbetsuppgifter eller skillnader i lönevillkor.	M	Tydlig information för befintliga medarbetare om vad en verksamhetsövergång innebär.	L	HR-chef		

UPPFÖLJNING

Klara rader: 0/10

Uppföljningsansvarig

Klar

☐

Klar den

Kommentar

Arbetsgivarrepresentant:

Skyddsombud:

251201 FP MBL11 Verksamhetsövergång Svedala

Slutgiltig revideringsrapport

2025-12-03

Skapad:	2025-12-03
Av:	Kristoffer Åkerstedt (kristoffer.akerstedt@rsyd.se)
Status:	Signerat
Transaktions-ID:	CBJCHBCAABAAzLSVGtPCEVPrX-wQjQ8HEsRhHrw1d0Ey

"251201 FP MBL11 Verksamhetsövergång Svedala" – historik

-  Dokumentet skapades av Kristoffer Åkerstedt (kristoffer.akerstedt@rsyd.se)
2025-12-03 - 09:54:43 GMT – IP-adress: 195.64.144.163
-  Dokumentet skickades med e-post till Martin Gertsson (martin.gertsson@rsyd.se) för signering
2025-12-03 - 09:57:22 GMT
-  Dokumentet skickades med e-post till maria.thogersen@rsyd.se för signering
2025-12-03 - 09:57:23 GMT
-  Dokumentet skickades med e-post till erik.gottfridsson@rsyd.se för signering
2025-12-03 - 09:57:23 GMT
-  Dokumentet skickades med e-post till zarko.ilioski@rsyd.se för signering
2025-12-03 - 09:57:23 GMT
-  Dokumentet skickades med e-post till Björn Gerlach (bjorn.gerlach@rsyd.se) för signering
2025-12-03 - 09:57:23 GMT
-  Dokumentet skickades med e-post till mats.holmberg@sverigeslarare.se för signering
2025-12-03 - 09:57:24 GMT
-  Dokumentet skickades med e-post till magnus.krantz@brandfacket.se för signering
2025-12-03 - 09:57:24 GMT
-  E-postmeddelandet har visats av magnus.krantz@brandfacket.se
2025-12-03 - 09:57:59 GMT – IP-adress: 81.232.163.253
-  Signerare magnus.krantz@brandfacket.se angav namnet Magnus Krantz vid signering
2025-12-03 - 09:59:36 GMT – IP-adress: 81.232.163.253

-  Dokumentet har e-signerats av Magnus Krantz (magnus.krantz@brandfacket.se)
Signaturdatum: 2025-12-03 - 09:59:38 GMT – Tidskälla: server– IP-adress: 81.232.163.253
-  E-postmeddelandet har visats av erik.gottfridsson@rsyd.se
2025-12-03 - 10:01:40 GMT– IP-adress: 95.203.21.142
-  Signerare erik.gottfridsson@rsyd.se angav namnet Erik Gottfridsson vid signering
2025-12-03 - 10:02:09 GMT– IP-adress: 95.203.21.142
-  Dokumentet har e-signerats av Erik Gottfridsson (erik.gottfridsson@rsyd.se)
Signaturdatum: 2025-12-03 - 10:02:11 GMT – Tidskälla: server– IP-adress: 95.203.21.142
-  E-postmeddelandet har visats av maria.thogersen@rsyd.se
2025-12-03 - 10:05:45 GMT– IP-adress: 104.47.11.62
-  Signerare maria.thogersen@rsyd.se angav namnet Maria Thögersen vid signering
2025-12-03 - 10:06:08 GMT– IP-adress: 195.64.144.161
-  Dokumentet har e-signerats av Maria Thögersen (maria.thogersen@rsyd.se)
Signaturdatum: 2025-12-03 - 10:06:10 GMT – Tidskälla: server– IP-adress: 195.64.144.161
-  E-postmeddelandet har visats av Martin Gertsson (martin.gertsson@rsyd.se)
2025-12-03 - 10:27:08 GMT– IP-adress: 94.234.92.221
-  Dokumentet har e-signerats av Martin Gertsson (martin.gertsson@rsyd.se)
Signaturdatum: 2025-12-03 - 10:27:47 GMT – Tidskälla: server– IP-adress: 94.234.92.221
-  E-postmeddelandet har visats av Björn Gerlach (bjorn.gerlach@rsyd.se)
2025-12-03 - 10:55:33 GMT– IP-adress: 84.216.61.251
-  Dokumentet har e-signerats av Björn Gerlach (bjorn.gerlach@rsyd.se)
Signaturdatum: 2025-12-03 - 10:56:00 GMT – Tidskälla: server– IP-adress: 84.216.61.251
-  E-postmeddelandet har visats av zarko.ilioski@rsyd.se
2025-12-03 - 13:45:32 GMT– IP-adress: 212.247.159.249
-  Signerare zarko.ilioski@rsyd.se angav namnet Zarko Ilioski vid signering
2025-12-03 - 13:47:10 GMT– IP-adress: 212.247.159.250
-  Dokumentet har e-signerats av Zarko Ilioski (zarko.ilioski@rsyd.se)
Signaturdatum: 2025-12-03 - 13:47:12 GMT – Tidskälla: server– IP-adress: 212.247.159.250
-  E-postmeddelandet har visats av mats.holmberg@sverigeslarare.se
2025-12-03 - 18:30:03 GMT– IP-adress: 104.47.110.190
-  Signerare mats.holmberg@sverigeslarare.se angav namnet Mats Holmberg vid signering
2025-12-03 - 18:31:14 GMT– IP-adress: 178.236.78.220



Dokumentet har e-signerats av Mats Holmberg (mats.holmberg@sverigeslarare.se)

Signaturdatum: 2025-12-03 - 18:31:16 GMT – Tidskälla: server– IP-adress: 178.236.78.220



Avtal har slutförts.

2025-12-03 - 18:31:16 GMT





PROTOKOLL FRÅN FÖRHANDLING 11 § MBL

Tid: 2025-12-11

Plats: Teams

Dnr 2100-2025-002567

Hnr 004

Närvarande:

För arbetsgivaren

Maria Thögersen

Anders Brodin

För arbetstagarna

Aryanne Bezitcheva, Kommunal

Carlos Matola, Kommunal

Förhandling om Svedalas inträde i Räddningstjänsten Syd genom verksamhetsövergång

1. Arbetsgivaren redogör för Svedalas ansökan om inträde i Räddningstjänsten Syd och därmed genomförandet av en verksamhetsövergång.

I Svedala ansvarar kommunstyrelsen för räddningstjänsten. Svedala har i flera omgångar utrett organiseringen av sin räddningstjänst, alltid med resultatet att utredningen förordar medlemskap i Räddningstjänsten Syd. Medlemskommunerna har i medlemsforum gemensamt konstaterat att man vill se fler medlemmar och att ett inträde ska ske ordnat och med tempo. Riskbedömning genomfördes den 24 oktober och bifogas protokollet.

Arbetsgivarens förslag till beslut är att föreslå för direktionen att lämna bifall till ansökan om inträde för Svedala kommun vilket därmed innebär en verksamhetsövergång.

2. Kommunal ställer sig eniga arbetsgivaren.
3. Förhandlingen avslutas dagens datum.

För arbetsgivaren

För arbetstagarorganisationerna

Maria Thögersen

[Maria Thögersen \(11 dec. 2025 13:01:19 GMT+1\)](#)

Maria Thögersen

HR-chef

Aryanne Bezitcheva

[Aryanne Bezitcheva \(11 dec. 2025 13:09:15 GMT+1\)](#)

Aryanne Bezitcheva

Ombudsman Kommunal

Anders Brodin

[Anders Brodin \(11 dec. 2025 12:52:40 GMT+1\)](#)

Anders Brodin

Ekonomichef

Underlag

Diarienummer:

Handläggare: Martin Gertsson, förbundsdirektör

Direktionen

Räddningstjänsten Syd

Svedala kommuns medlemskap i Räddningstjänsten Syd

Bakgrund

Räddningstjänsten Syd (Rsyd) bildades 2006 och har sedan dess medlemskommunerna Burlöv, Eslöv, Kävlinge, Lund och Malmö. Förbundet ska enligt förbundsordningen ”aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar”. En ny förbundsmedlem beslutas genom att kommunfullmäktige i alla kommuner beslutar om en ny förbundsordning.

I Svedala ansvarar kommunstyrelsen för räddningstjänsten. Sedan maj 2024 är Rsyds räddningschef tillförordnad som räddningschef även i Svedala kommun. Fullmäktige i Svedala har (2025-10-22, §70) beslutat att söka medlemskap i Rsyd samt att inleda förhandlingar om förutsättningar för ett inträde. Medlemskommunerna har i medlemsforum (2025-05-23, pkt 7.2) gemensamt konstaterat att man vill se fler medlemmar och att ett inträde ska ske ordnat och med tempo. Svedala har i flera omgångar utrett organiseringen av sin räddningstjänst, alltid med resultatet att utredningen förordar medlemskap i Rsyd. Tillsammans ger dessa utredningar en bra bakgrund, om än ur Svedalas perspektiv, till Svedalas behov av medlemskap och den ekonomiska påverkan det innebär.

Utifrån befolkningssiffror från 2024 förändras andelarna i förbundet med ett inträde av Svedala enligt nedan:

Kommun	Invånare dec 2024	Andel nuvarande medlemmar %	Andel Svedala ny medlem %
Burlöv	20 101	3,44	3,30
Eslöv	34 922	5,97	5,74
Kävlinge	32 477	5,55	5,34
Lund	131 590	22,50	21,63
Malmö	365 644	62,53	60,11
Svedala	23 581	-	3,88

Verksamhet

Fördelarna med ett växande förbund är flera. Då bostads- och arbetsmarknaden i sydvästra Skåne är nära sammanflätad mellan kommunerna är det ur ett medborgarperspektiv avgörande att en fungerande samverkan finns på plats. När medlemmarna blir fler ökar den gemensamma resursbasen och möjligheten till samordning, vilket ger ökad operativ förmåga och bättre täckning vid större händelser. Stordriftsfördelar kan leda till en mer effektiv räddningstjänst.

Svedala kommuns inträde bidrar till kompetensöverföring och erfarenhetsutbyte inom förbundet, samt stärker förbundets position i regionala och nationella sammanhang. För Svedala innebär anslutningen tillgång till en större organisation med bredare resurser och specialistkompetens, vilket kan höja kvaliteten och robustheten. Svedala lyfter också i utredningen inför medlemsansökan Räddningstjänsten Syds starkare förmåga att hantera den förändrade hot- och riskbilden i samhället, än om räddningstjänstuppdraget ligger kvar i egen organisation.

Människors liv och hälsa samt egendom och miljö ska beredas ett likvärdigt och tillfredställande skydd mot olyckor. Riskbilden i Svedala avviker inte från den som återfinns i Rsyd. En europaväg går genom kommunen. Malmö Airport (Sturup) är, som alla flygplatser, klassad som farlig verksamhet. Fördelningen mellan olika typer av inträffade olyckor skiljer sig inte markant mot vad som återfinns i Rsyds medlemskommuner. I den hopväxta delregion som sydvästra Skåne är bereds skyddet mot olyckor bäst tillsammans.

Ekonomi

Inträde av Svedala i Räddningstjänsten Syd ska vara kostnadsneutralt för nuvarande medlemmar.

Svedalas kostnad för räddningstjänst var 15,2 mnkr år 2024 och budgeten för räddningstjänst för 2025 är 14 mnkr, med ett prognosticerat (2025-10-22) utfall om 14,5 mnkr. Hade Svedala varit medlem i Rsyd, med samma avgift per invånare som befintliga medlemskommuner, hade Svedalas medlemsavgift för år 2025 varit 14,8 mnkr. Även med god insyn är det svårt att bedöma en kommuns historiska, nuvarande och framtida kostnad för räddningstjänst. Kostnader för lokaler, pension, politisk styrning, overhead för olika stödfunktioner, löneadministration och telefoni kan till exempel hanteras och fördelas på olika sätt.

Det står klart att behovet av att förbereda räddningstjänsterna för att hantera höjd beredskap kontinuerligt ökar. Dessutom minskar acceptansen för brister i arbetsmiljö för brandmän vilket leder till ökade krav på specialisering avseende räddningsutrustning och övningsverksamhet. Svedalas relativa litenhet gör det svårt, om inte omöjligt, att med rimliga resurser självständigt hantera detta. Svedalas kostnader för räddningstjänst kommer utan medlemskap att över tid behöva öka markant. För Svedala innebär ett medlemskap inte någon större förändring av kostnad för räddningstjänst.

För förbundet och befintliga medlemskommuner innebär inte en ny förbundsmedlem någon genomgripande skillnad. Verksamheten har sedan förbundet bildades löpande anpassats utifrån omvärld, behov och förutsättningar. Till övervägande del förväntas Svedala kunna hanteras med befintlig overhead. Svedala får genom ett medlemskap del av den utveckling, de lösningar och den verksamhet som förbundet utvecklat. I samband med inträde av ny medlem uppkommer en del engångskostnader. Över tid kan stordriftsfördelar uppstå, som i någon mån förväntas kunna bromsa utvecklingen av medlemsavgiften.

I förbundet tillämpas samma taxor och avgifter oavsett kommun. Taxor är beslutade i respektive kommunfullmäktige och en tillkommande medlemskommun behöver fatta motsvarande beslut. Avgifter och årlig uppräknings av taxor beslutas av förbundets direktion.

Rsyds planerade verksamhet i Svedala kommun

Befintliga medlemskommuner har i snart tjugo år styrt sin räddningstjänst i förbund. Svedala är i en annan situation och har behov av en tydlig bild av hur förbundet kommer att bedriva räddningstjänst i Svedala.

Varje räddningstjänst ska ha ett handlingsprogram för räddningstjänst. Svedala kommun har ett beslutat "Program för skydd mot olyckor" som reviderades senast 2024. Programmet är omfattande och inte avgränsat till att endast beröra de punkter som behöver ingå i ett handlingsprogram enligt "Föreskrifter och allmänna råd om innehåll och struktur i kommunens handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst" (MSBFS 2021:1).

Nuvarande beredskap i Svedala är en insatsledare, en styrkeledare och fem brandmän. I "Beslut om insatsledare vid vakanssituation" från 2025 regleras beredskapsnumerären och sammansättningen. Lämplig numerär är den som beskrivs i "Beslut om insatsledare vid vakanssituation", det vill säga styrkeledare och sex brandmän. Åtgärder behöver vidtas så att någon av dessa kan rycka ut direkt till olycksplatsen utan att behöva ta vägen om brandstationen. En sådan beredskap svarar väl upp mot riskbild, lokalt behov och lokala förutsättningar och är i linje med befintligt handlingsprogram.

Mätt i antal tillsyner per invånare är tillsynsverksamheten i Svedala ungefär lika omfattande som Rsyds. Svedala har tidigare haft ett mål om ca 25 tillsyner per år, men har återkommande avvikit från det uppsatt målet. Det är inte självklart så att tillsynsobjekt valts på samma grunder. Historiskt har Svedala inte förelagt om rättelse i samband med upptäckta brister, vilket Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) vid tillsyn haft synpunkter på. Att avstå från att förelägga leder lätt till en rättsosäker situation för fastighetsägaren eftersom inget exakt eller överklagningsbart beslut meddelas. Under 2024 har räddningstjänsten Svedala sammanlagt förelagt om rättelse endast vid fyra tillfällen. Under de tre åren 2022–2024 har inget föreläggande förenats med vite eller förbud. När tillsynsverksamheten byter huvudman finns det risk att den som utsätts för tillsyn upplever att nya krav tillkommer utan anledning. En sådan upplevelse kan ha flera grunder, exempelvis:

- Att tillsynsverksamheten snarare är en stickprovskontroll än en total genomgång. Vid olika tillfällen kommer alltså olika saker att uppmärksammas.
- Förändrad lagstiftning eller praxis.

I Svedala hanteras årligen endast enstaka tillstånds- eller tillsynsärenden gällande lagen om brandfarliga och explosiva varor.

I Svedala bedrivs i föreningsform en unikt välfungerande ungdomsbrandkår.

Ungdomsbrandkåren utmärker sig genom att den lockar fler intresserade ungdomar än vad verksamheten har möjlighet att omfatta. Ungdomsbrandkåren fyller minst två syften: den sprider kunskap om brandsäkerhet till ungdomar och den är ett verktyg för lokal förankring och framtida rekrytering. I samband med ett medlemskap behöver Rsyd vidta åtgärder så att ungdomsbrandkårens arbete kan fortsätta. Även om verksamheten drivs i föreningsform är Räddningstjänsten Svedala involverad, bland annat genom att ersätta ledare och genom att tillhandahålla fordon och materiel. Verksamheten är beroende av enskilda brandmäns personliga engagemang och arbetsinsatser. Verksamheten skulle kunna spridas till fler orter inom förbundet, och på så sätt finns det potential att i än större utsträckning möjliggöra ett meningsfullt deltagande i civilsamhället för unga samtidigt som kunskaper om olycksförebyggande arbete sprids än mer.

Utifrån den debatt som förts i Svedala gällande förbundsmedlemskapet bedöms att nedanstående behöver uppfyllas, för att ett inträde ska bli aktuellt. Den beskrivna nivån avviker inte från den

bedömning som Rsyds förbundsledning gör gällande vad som är en lämplig nivå för att driva en god räddningstjänstverksamhet i Svedala.

- Operativ bemanning om en styrkeledare och sex brandmän
- Förstainsatsperson med anspänningstid på 90 sekunder
- Höjdfordon
- Fortsatt ungdomsbrandkårsverksamhet

Viss verksamhet som bedrivs av Räddningstjänsten Svedala kommer inte att följa med till förbundet, till exempel kommunens tjänsteperson i beredskap (TiB), brandskyddskontroll (sotning), anläggningsskötare vid och kontroll av kommunala automatlarmsobjekt och handbrandsläckarservice på kommunala verksamheter, beslut om eldningsförbud samt ansvar för utomhusanordningar för VMA.

Brandstation, fordon, inventarier, mm.

Vid ett inträde i förbundet behöver hyresavtal för brandstationen i Svedala överlåtas till Rsyd, dessutom behöver Svedalas fordon och materiel köpas av förbundet. För det ändamålet kan förbundet behöva låna medel. För 2025 är Svedalas budget för avskrivningar (företrädesvis fordon) 1 769 tkr samt för hyra 1 262 tkr. Även i övrigt behöver avtal ingångna av räddningstjänsten Svedala beaktas och vid behov överföras till Rsyd. Dessa anskaffningar behöver genomföras så att Svedala efter inträdet är medlem på samma sätt som befintliga medlemskommuner.

Det projekteras och upphandlas en ombyggnation av brandstationen i Svedala. Det har planerats för en renovering i flera år. Det handlar framför allt om att tillmötesgå arbetsmiljöbehov, till exempel möjliggöra en renare arbetsmiljö. Renoveringen innebär ökade hyreskostnader. Enligt flerårsbudgeten har hyresökningen bedömts till 1 500 tkr. Det är inte säkert att inriktningen på ombyggnationen är anpassad för ett medlemskap. Vid ett medlemskap finns inte självklart samma behov av till exempel egen verkstad för rökskydd, däremot är verksamheten i behov av en lektionssal eller motsvarande som för närvarande inte finns eller planeras för.

Sedan 2017 har Svedala räddningstjänst ett höjdfordon. Det finns byggnation i Svedala och Bara tätorter där tillgång till höjdfordon från Svedala är en förutsättning. På grund av beviljade bygglov kommer behovet av höjdfordon i Svedala att kvarstå. I förbundet möjliggörs sådan byggnation i delar av alla medlemskommunerna utom Kävlinge. Rsyd har höjdfordon på stationerna Eslöv, Lund, Malmö Centrum, Hylle och Jägersro. För att ständigt ha tillräckligt många höjdfordon i drift har Rsyd ytterligare ett i reserv. Höjdfordon är kostsamma, övningskrävande och känsliga, till exempel krävs tät service och besiktningar.

Fördelning och andelar

Enligt förbundsordningen fördelas både medlemsavgift och medlemskommunens andel i tillgångar och skulder utifrån invånarantalet i respektive medlemskommun den 1 januari året före fördelningsåret. Invånarantalet vid årsskiftet till året innan aktuellt år är alltså en generell andelsfördelning. Direktionens årliga beslut om medlemsavgift har uttryckts dels som en total summa, dels som ett belopp per befintlig medlemskommun. Inför 2026 behöver medlemsavgiften dels uttryckas som tidigare, men det behöver även anges vilken medlemsavgift Svedala ska betala 2026 vid ett medlemskap. Svedala kommer inte hinna inträda som medlem till 1 januari 2026. Det kan alltså inte bli aktuellt för Svedala att betala hela 2026 års medlemsavgift, utan den behöver skrivas ned proportionerligt utifrån inträdesdatum.

Rsyd har sedan bildandet 2006 upparbetat ett eget kapital som vid årsskiftet 2024–2025 uppgick till 25 079 tkr. Skulle Svedala blivit medlem i förbundet vid denna tidpunkt hade man, med samma andel som när det gäller medlemsavgift, behövt bidra med 1 012 tkr till förbundets egna

kapital. Ur denna synvinkel behöver ett datum för ekonomiskt inträde överenskommas, sannolikt är närmst följande tertialskifte efter ingått medlemskap en lämplig tidpunkt.

Förbundets stabilitet

Förbundet har sedan bildandet 2006 haft samma medlemskommuner. Förbundets bild är att medlemskommunerna över lag är nöjda med sitt räddningstjänstförbund och att medlemskapsfrågan inte återkommande omprövas. Medlemskapen har till exempel bestått majoritetsskiften i medlemskommuner. Man har även styrt förbundet genom effektiviseringsbehov och kommit överens om inriktning och prioriteringar även med knappa resurser. Förbundsmedlemskapen är beständiga och visar att medlemskapet är ett långsiktigt åtagande. Skulle en ny kommun bli medlem kommer den inte självklart att från början ha samma inställning till förbundsmedlemskapet.

Deltidskår

Svedala är en deltidskår (bemannad av räddningspersonal i beredskap, RiB). Styrkan utgår från Svedala tätort, där ca 13 000 av kommunens ca 24 000 invånare bor. På grund av ortens storlek och på grund av den goda kollegiala andan mellan deltidsbrandmännen är det förhållandevis lätt att rekrytera personal. Skulle verksamheten inte längre kunna drivas som deltidskår, utan i stället helt eller till del behöva bemannas med heltidsanställd personal kommer kostnaden att stiga väsentligt. Det skulle kunna bli aktuellt till exempel av följande skäl:

- Någon av de nuvarande positivt inställda huvudarbetsgivarna genomför förändringar så att möjligheten att vara deltidsbrandman minskar. Sedan länge är Sandvik samt Svedala kommun de två största huvudarbetsgivarna för RiB-personalen.
- Antalet larm ökar så att brandmän eller huvudarbetsgivare bedömer att störningarna blir för stora.

I samband med Svedalas övervägande om medlemskap har flera utredningar och en lokal folkomröstning genomförts. Delar av personalen förordar fortsatt drift i Svedalas egen regi. Det är inte tydligt på vilket sätt ett medlemskap i Rsyd på ett negativt sätt skulle påverka personalen, icke desto mindre finns det vid ett medlemskap både missnöje och oro som behöver hanteras. De lokalt rotade brandmännen och styrkeledarna är en förutsättning för att driva räddningstjänst i Svedala.

Personal i Räddningstjänsten Svedala

Verksamhetsövergången omfattar 31 deltidsanställda brandmän och styrkeledare (RiB:are) och fyra heltidsanställda. De berörda heltidsanställda är stationschef, administratör, brandman och brandingenjör. Samtliga medarbetare kommer att välkomnas och ha möjlighet att följa med till förbundet.

Vid ett inträde välkomnas medarbetarna i Räddningstjänsten Svedala till Rsyd. De kommer att genomföra ett introduktionsprogram för att underlätta etablering i den nya organisationen. Introduktionen behöver omfatta förbundets organisation, rutiner, system och kontaktvägar. Målbilden är att skapa tillhörighet, trygghet och goda förutsättningar som en del av Räddningstjänsten Syd.

Den deltidsanställda personalen placeras organisatoriskt på Distrikt RiB med fortsatt placeringsort Svedala. Av den heltidsanställda personalen har en person aviserat att man avser att stanna kvar som anställd i Svedala kommun. Övriga heltidsanställda förväntas följa med till Rsyd. Eftersom det rör sig om ett begränsat antal personer bedöms det mest ändamålsenligt att placering och rollfördelning fastställs efter individuella samtal med berörda medarbetare för att på individnivå matcha medarbetarens erfarenhet och intresse med förbundets behov. Det finns i

nuläget inga hinder att dessa medarbetares placeringsort även fortsatt är Svedala, men det föreligger inget hinder att ha en annan placeringsort i förbundet om medarbetaren så önskar.

Övergången sker i enlighet med 6b lagen om anställningsskydd (LAS), vilket innebär att anställningarna övergår automatiskt till den nya arbetsgivaren. För berörda medarbetare fortsätter anställningen utan avbrott hos förbundet. Samtliga rättigheter och skyldigheter enligt gällande anställningsavtal och kollektivavtal överförs i samband med övergången. Förbundet tillämpar motsvarande centrala kollektivavtal som Svedala vilket förenklar en övergång. För att säkerställa en transparent, tydlig och organiserad övergång av anställningsvillkor är avsikten att upprätta ett lokalt kollektivavtal, s.k. inrangeringsavtal, mellan förbundet och berörda fackförbund. Inrangeringsavtalet kan reglera övergångsbestämmelser såsom exempelvis centrala och lokala kollektivavtal, anställningstid, pensioner, försäkringar, innevarande års semesterdagar, sparade semesterdagar och eventuellt kompsaldo. Syftet med avtalet är att skapa en trygghet för medarbetare gällande villkor och tillämpning av avtal hos förbundet.

Svedala ansvarar för pensionsförmåner som tjänats in fram till datum för verksamhetsövergång. Från och med datum för verksamhetsövergång övertar förbundet ansvaret för samtliga pensionsförmåner som därefter intjänas. Intjänad semesterrätt, inklusive sparad semester, överförs vid datum för verksamhetsövergång från Svedala till förbundet. Det naturliga är att förbundet erhåller ersättning från Svedala för övertagen semesterrätt. Vid beräkning av ersättningsbeloppet kan ett schablon tillägg avseende PO-kostnad tillämpas. Eventuell kompensationsperiod bör regleras på motsvarande sätt som semesterkulden.

Det fulla ansvaret för arbetsmiljön för berörda medarbetare övergår från Svedala till förbundet från och med övergången. Inför förhandling om verksamhetsövergång har en gemensam riskbedömning genomförts tillsammans med fackförbund och skyddsombud. Uppföljning av riskbedömningen kommer att ske tillsammans med skyddsombud.

Räddningstjänsten i Svedala, särskilt utryckningsverksamheten, behöver vid en verksamhetsövergång fortgå helt utan avbrott. Eventuell pågående utbildning hanteras i dialog mellan parterna med målsättning att tillgodose verksamhetens kontinuitet. Verksamheten har inarbetade och övade arbetssätt, även om till exempel instruktion för rökdykning skiljer sig en aning mellan organisationerna. Ur verksamhets- och arbetsmiljöaspekt är det att föredra en gradvis förändring i takt med att övningar, arbetssätt och vid behov materiel och personlig skyddsutrustning anpassas.

Behov av att anpassa rutiner, lokaler eller utrustning omhändertas genom förbundets systematiska arbetsmiljöarbete (SAM). Det kommer att läggas särskild vikt vid information, introduktion och ansvarsfördelning för att säkerställa en trygg, tydlig och hållbar arbetsmiljö för tillkommande medarbetare.

Historisk miljöpåverkan

Inom räddningstjänstverksamhet behöver olika och ibland motstridiga intressen hanteras. Räddningstjänsten behöver ha förmåga att hantera även ovanliga bränder, till exempel i brandfarliga vätskor. För det ändamålet finns brandskum. Brandskum har över åren haft olika ingredienser, bland annat PFAS (per- och polyfluorerade alkylsubstanser). Svensk räddningstjänst har länge använt skum med PFAS utan att ha kunskap om dess allvarliga konsekvenser för hälsa och miljö. Det innebär att räddningstjänst över hela Sverige har använt brandskum för brandsläckning och vid övning utan att ha tagit tillräcklig hänsyn till problematiken med föroreningar. Även daglig eller återkommande hantering som fordons- och utrustningskontroller har genomförts utan tillräcklig sådan hänsyn. Sedan Räddningstjänsten Syds bildande har övningsverksamhet med PFAS-skum endast bedrivits på övningsplatserna och alltså inte på alla brandstationer. Efter initiativ från Naturvårdsverket sker nu en inventering över PFAS-

föreningar i hela Sverige. Förenklat innebär det bland annat att den kommunala miljönämnden ålägger den som hanterat PFAS att genomföra provtagning i mark och efterföljande analys. Sådana provtagningar och utredningar genomförs nu av många kommuner och räddningstjänster i landet, bland annat inom Rsyd och i Svedala. Frågan är under utveckling och sannolikt kommer i vissa fall även begränsande och sanerande åtgärder att behöva vidtas framöver.

För befintliga förbundsmedlemmar kommer förbundet att särredovisa dessa kostnader, samtidigt samråder befintliga medlemskommuner om hur dessa kostnader ska fördelas mellan medlemskommunerna. Inför, men även efter, inträdande i förbundet behöver Svedala vara medvetna om att kostnader som uppstår som en följd av historisk miljöpåverkan inte är gemensamma utan behöver hanteras separat.

Förbundsordning

Förbundsordningen fastställs genom beslut i varje medlemskommuns fullmäktige. Förslaget till ny förbundsordning är resultatet av samtal mellan medlemskommunerna.

Sammantagen bedömning

Medlemskommunernas vilja är, alltsedan bildandet 2006, att utöka antalet förbundsmedlemmar. Nu finns en sådan möjlighet. Svedala och Rsyd gränsar geografiskt och är båda del av en region som växer samman allt mer. Många invånare lever sina liv i flera kommuner. Arbetsmarknad, näringsliv liksom infrastruktur i form av vägar och järnvägar sträcker sig över kommungränser. När riskerna och behoven är gemensamma är det klokt att driva räddningstjänst gemensamt.

Det finns små och inga direkta ekonomiska fördelar med att välkomna Svedala som medlem i förbundet. Den kostnad som Svedala kommun i nuläget har för räddningstjänst motsvarar en kommande medlemsavgift. De befintliga medlemskommunerna bedöms inte drabbas av högre kostnader vid ett inträde. Över tid förväntas stordriftsfördelar uppstå, som i någon mån kan bromsa utvecklingen av medlemsavgiftens storlek.

Bifogat fördjupningsunderlag

- Utredningar som genomförts av eller på uppdrag av Svedala kommun
 - Förstudie - framtida organisationsform för räddningstjänsten i Svedala kommun (2020), bilaga 01
 - Utredning framtidens räddningstjänst i Svedala kommun (2021-01-20), bilaga 02
 - Rapport för Svedala kommun - Räddningstjänst i egen regi (2021-01-30), bilaga 03
 - Utredning av räddningstjänsten Svedala kommun (2024-10-11), bilaga 04
 - Rådgivningsrapport (2025-01-15), bilaga 05
- Program för skydd mot olyckor – Handlingsprogram enligt lag om skydd mot olyckor för Svedala kommun (2024), bilaga 06
- Beslut om insatsledare vid vakanssituation (2025), bilaga 07

GENOMFÖRANDE

☐ Utförd

Klara rader: 0/10

Ansvarig: Martin Gertsson

Datum: 2025-10-24

Enhet: Förbundsledning

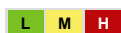
Objekt: Eventuell verksamhetsövergång Svedala

Beskrivning: I Svedala kommun ansvarar kommunstyrelsen för räddningstjänsten. Fullmäktige i Svedala har 2025-10-22 beslutat att söka medlemskap i Rsyd samt att inleda förhandlingar om förutsättningarna för ett inträde. Räddningstjänsten Syd ska enligt förbundsordningen "aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar". Medlemskommunerna har i medlemsforum 2025-05-23 gemensamt konstaterat att man vill se fler medlemmar och att ett eventuellt inträde ska ske ordnat och med tempo. En eventuell verksamhetsövergång omfattar 31 deltidsanställda brandmän och styrkeledare (RiB:are) och fyra heltidsanställda. Den deltidsanställda personalen skulle placeras organisatoriskt på Distrikt RiB med fortsatt placeringsort Svedala. För de heltidsanställda bedöms det bästa alternativet vara att på individnivå matcha medarbetarens erfarenhet och intresse med Räddningstjänsten Syds behov. Vissa delar av Svedala räddningstjänsts nuvarande uppdrag skulle vid en verksamhetsövergång inte följa med och hanteras i förbundet, till exempel brandskyddskontroll (sotning) och kontroll av kommunala automatlarmsobjekt och handbrandsläckare på kommunala verksamheter.

Deltagare: Martin Gertsson, Ulrika Lindmark, Magnus Krantz, Zarko Ilioski

Övriga deltagare: Mathias Fyhr Carlos Matola

DEFINITIONER FÖR RISKVÄRDERING



RISKANALYS RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Beskrivning av eller instruktioner för mallen: En riskbedömning ska göras innan en förändring genomförs vid ändringar som inte utgör del av den dagliga, löpande verksamheten. Ex personalförändringar, nya arbetstider och arbetsmetoder, andra organisationsförändringar, om- och nybyggnation samt ny maskinell utrustning.

- Utgå från planerad ändring och ta fram eventuella risker för ohälsa och olycksfall som den kan medföra.

Det är arbetsgivarens ansvar att se till att alla faktorer i arbetsmiljön vägs in vid riskbedömningen.

Nr	Risk	Risk	Åtgärd	Risk efter	Ansvarig	Slutdatum	Ok
0.1	Risk för att operativa arbetssätt skiljer sig för mycket åt vilket medför att man arbetar osäkert.	M	Vid en eventuell verksamhetsövergång behöver en handlingsplan tas fram för att tillkommande medarbetare ska kunna introduceras i Rsysd riktlinjer och rutiner.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB		
0.2	Risk för att ledning och styrning på insats skiljer sig åt för mycket.	M	Vid en eventuell verksamhetsövergång behöver en handlingsplan tas fram för att tillkommande medarbetare ska kunna introduceras i Rsysd riktlinjer och rutiner.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB		
0.3	Risk för att utbildnings- och övningsbehovet ökar vilket kan leda till en högre belastning för vår övnings- och utbildningsverksamhet och för de tillkommande medarbetarna.	M	Löpande prioriteringar i vår egen övnings- och utbildningsverksamhet.	L	Distriktschef RiB Funktionschef övning och utbildning Enhetschef VS		
0.4	Risk för att utrustning skiljer sig åt.	M	Bedöma skillnader mellan utrustning och utifrån det bedöma behov av förändringar, inköp och implementering.	✓ Eliminerad	Distriktschef RiB Enhetschef VS		
0.5	Risk för hög arbetsbelastning hos Samhällssäkerhet initialt då vi arbetar enligt en annan tillsynsprocess och nyttjar förbud och föreläggande tidigt i processen.	L	Anpassa mål och resurser utifrån behoven.	✓ Eliminerad	Enhetschef SamSäk		
0.6	Risk för att vi kommer att få ansträngande samtal med verksamheter som uppfattar att vi är hårdare i våra bedömningar. Det i sin tur kan "drabba" enskilda medarbetare.	M	Förberedd och tydlig information till verksamheter. Löpande samtal mellan närmaste chef och medarbetare.	L	Enhetschef SamSäk		
0.7	Risk att medarbetare möts av en förväntan av kommunen Svedala som Rsysd inte sysslar med.	L	Förberedd och tydlig information till verksamheter. Löpande samtal mellan närmaste chef och medarbetare.	L	Förbundsdirektör		
0.8	Risk för en ökad belastning för våra medarbetare på SamSäk med flygplatsen då vi inte har erfarenhet av det.	L	Anpassa mål och resurser utifrån behoven.	✓ Eliminerad	Enhetschef SamSäk		
0.9	Risk för högre arbetsbelastning för distriktschef RiB med anledning av en eventuell övergång.	M	Löpande prioriteringar och samtal med närmaste chef. Fördjupat stöd från verksamhetsstöd.	L	Förbundsdirektör		
0.10	Risk för missnöje hos egna medarbetare om tillkommande medarbetare får företräde i arbetsuppgifter eller skillnader i lönevillkor.	M	Tydlig information för befintliga medarbetare om vad en verksamhetsövergång innebär.	L	HR-chef		

UPPFÖLJNING

Klara rader: 0/10

Uppföljningsansvarig

Klar

☐

Klar den

Kommentar

Arbetsgivarrepresentant:

Skyddsombud:

251211 FP MBL 11 Verksamhetsövergång Svedala - Kommunal

Slutgiltig revideringsrapport

2025-12-11

Skapad:	2025-12-11
Av:	Kristoffer Åkerstedt (kristoffer.akerstedt@rsyd.se)
Status:	Signerat
Transaktions-ID:	CBJCHBCAABAAvD8erAv6WvmOBjB0unrkS0w4U0nUjQN8

"251211 FP MBL 11 Verksamhetsövergång Svedala - Kommuna l" – historik

-  Dokumentet skapades av Kristoffer Åkerstedt (kristoffer.akerstedt@rsyd.se)
2025-12-11 - 11:46:58 GMT – IP-adress: 195.64.144.162
-  Dokumentet skickades med e-post till maria.thogersen@rsyd.se för signering
2025-12-11 - 11:48:06 GMT
-  Dokumentet skickades med e-post till anders.brodin@rsyd.se för signering
2025-12-11 - 11:48:06 GMT
-  Dokumentet skickades med e-post till Aryanne Bezitcheva (aryanne.bezitcheva@kommunal.se) för signering
2025-12-11 - 11:48:07 GMT
-  E-postmeddelandet har visats av anders.brodin@rsyd.se
2025-12-11 - 11:50:55 GMT – IP-adress: 91.207.80.10
-  Signerare anders.brodin@rsyd.se angav namnet Anders Brodin vid signering
2025-12-11 - 11:52:38 GMT – IP-adress: 91.207.80.10
-  Dokumentet har e-signerats av Anders Brodin (anders.brodin@rsyd.se)
Signaturdatum: 2025-12-11 - 11:52:40 GMT – Tidskälla: server – IP-adress: 91.207.80.10
-  E-postmeddelandet har visats av maria.thogersen@rsyd.se
2025-12-11 - 12:00:51 GMT – IP-adress: 104.47.11.254
-  Signerare maria.thogersen@rsyd.se angav namnet Maria Thögersen vid signering
2025-12-11 - 12:01:17 GMT – IP-adress: 195.64.144.163
-  Dokumentet har e-signerats av Maria Thögersen (maria.thogersen@rsyd.se)
Signaturdatum: 2025-12-11 - 12:01:19 GMT – Tidskälla: server – IP-adress: 195.64.144.163

 E-postmeddelandet har visats av Aryanne Bezitcheva (aryanne.bezitcheva@kommunal.se)

2025-12-11 - 12:08:43 GMT – IP-adress: 52.102.13.197

 Dokumentet har e-signerats av Aryanne Bezitcheva (aryanne.bezitcheva@kommunal.se)

Signaturdatum: 2025-12-11 - 12:09:15 GMT – Tidskälla: server – IP-adress: 157.180.242.128

 Avtal har slutförts.

2025-12-11 - 12:09:15 GMT





FÖRBUNDSORDNING FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

Antagen av direktionen för Räddningstjänsten Syd den 11 december 2019

Fastställd genom beslut i medlemskommunernas fullmäktige enligt nedan;

Burlöv 2020-03-23

Kävlinge 2020-03-30

Eslöv 2020-03-30

Lund 2020-04-23

Malmö 2020-04-29



§ 1 Namn och säte

- 1.1 Kommunalförbundets namn är "Räddningstjänsten Syd".
- 1.2 Förbundet har sitt säte i Malmö.

§ 2 Medlemmar

- 2.1 Medlemmar i kommunalförbundet är Burlövs, Eslövs, Kävlinge, Lunds och Malmö kommuner.

§ 3 Ändamål

Bastjänster

- 3.1 Kommunalförbundet ska i förbundsmedlemmarnas ställe fullfölja de skyldigheter som åvilar kommunerna enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor, och annan lagstiftning om olycksförebyggande och olycksavhjälpande insatser.

Viktiga delar av uppdraget utgörs av informations- och utbildningsuppgifter i den förebyggande och olycksavhjälpande verksamheten, samverkan med medlemskommunerna och med externa parter, myndighetsutövning samt räddningsinsatser. Nämnade uppgifter utgör bastjänsterna i förbundet.
- 3.2 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet genom information, rådgivning och annat stöd underlätta för enskilda att fullgöra sina skyldigheter.
- 3.3 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet biträda ägare och innehavare av byggnader och anläggningar, och andra som utövar verksamhet, med specialistkompetens inom området riskhantering.



- 3.4 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet inom det kommunala ansvarsområdet på ett effektivt sätt genomföra räddningsinsatser och efterföljande åtgärder. Undersökning av inträffad olycka ska ske i skäligen omfattning utföras efter det insatsen avslutats.
- 3.5 Inom ramen för bastjänsterna ska kommunalförbundet handha medlemskommunernas uppgifter vad avser tillstånd och tillsynsuppgifter enligt Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor.
- 3.6 Brandskyddskontroll och sotning ingår inte i kommunalförbundets ansvarsområde, om inte kommun särskilt överlämnat uppgiften. I sådant fall regleras frågan enligt 3.10.
- 3.7 I kommunalförbundets uppgifter ingår inte sådant olycksförebyggande arbete som kommunala sektorsansvariga myndigheter inom ramen för sina respektive verksamheter har att beakta enligt för varje myndighet relevant lagstiftning. Förbundet ska dock på begäran biträda kommunerna med sakkompetens inom sådana områden, t.ex. inom plan- och byggprocessen.
- 3.8 I kommunalförbundets uppgifter ingår inte, utan särskilt uppdrag, sådant trygghets- och säkerhetsarbete som varje kommun inom den egna organisationen har att samordna och hantera.

Särskilda uppgifter

- 3.9 I kommunalförbundets uppgifter ingår, efter överlämnande av förbundsmedlem eller annan organisation, att utöver bastjänsterna utföra andra uppgifter som ansluter till bastjänsterna åt förbundsmedlemmen. Sådana uppgifter ska anses ligga inom ramen för kommunalförbundets ändamål och kan t.ex. avse
- medverka i förbundsmedlemmarnas planering och förberedande arbete avseende extraordinära händelser och biträda med resurser vid inträffad sådan händelse
 - uppgifter hänförliga till civil beredskap
 - larmförmedling
 - restvärdesräddning m.m.
 - IVPA (insatser i väntan på ambulans) och sjukvårdslarm
 - brandskyddskontroll och sotning



- teknisk service m.m.
- försäkringsfrågor
- jour och beredskap avseende olika akuta åtgärder inom det kommunala ansvarsområdet.

Särskilda dokument ska upprättas om sådana överlämnade uppgifter, eftersom uppgifterna därmed blir kommunalförbundets och samtidigt går ur kommunernas uppgifts- och ansvarsområde. Ersättning för uppgifter enligt denna punkt regleras enligt *särskild norm*, se 11.4.

- 3.10 Utöver de uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till kommunalförbundet enligt punkt 3.9. kan medlemskommunerna inom ramen för den kommunala kompetensen och enligt gällande regelsystem anlita förbundet som utförare av andra uppgifter åt kommunerna.

§ 4 Organisation

- 4.1 Förbundet är ett kommunalförbund med direktion.
- 4.2 För förbundsdirektionen gäller reglemente enligt **Bilaga 1** till Förbundsordningen.
- 4.3 Direktionen får tillsätta de organ den anser behövs. Utskott kan tillsättas, likaså olika beredningsorgan. Delegation kan beslutas enligt kommunalrättens regler.

§ 5 Förbundsdirektionen

- 5.1 Förbundsdirektionen utgör räddningsnämnd enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor för förbundsmedlemmarna.
- 5.2 Direktionen ska bestå av 10 ledamöter och 10 ersättare.

Malmö kommun utser 5 ledamöter och 5 ersättare.
Lunds kommun utser 2 ledamöter och 2 ersättare.
Eslövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Kävlinge kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.
Burlövs kommun utser 1 ledamot och 1 ersättare.



- 5.3 Direktionens ledamöter och ersättare väljs för en mandattid om fyra år räknat fr.o.m. den 1 januari året efter det att val till kommunfullmäktige ägt rum i hela landet.
- 5.4 I fråga om valbarhet och sättet att utse ledamöter och ersättare i förbundsdirektionen ska kap. 9 §§ 3, 7 kommunallagen tillämpas.
- 5.5. Direktionen väljer för varje mandatperiod bland sina ledamöter ordförande och två vice ordförande. Innehavare av posterna ska normalt komma från olika kommuner.
- 5.6 Vid förfall för ledamot ska ersättare från samma kommun inträda. Ersättarna inträder i den turordning kommunfullmäktige bestämt vid valet. Om ersättarna har utsetts vid proportionellt val inträder i stället ersättare enligt den ordning som beskrivs i lagen om proportionellt valsätt

§ 6 Revisorer

- 6.1 Kommunalförbundet ska ha sex revisorer.
- 6.2 För revisorerna gäller föreskrifter i reglemente enligt **Bilaga 2** till förbundsordningen.
- 6.3 Kommunfullmäktige i Malmö utser två revisorer. Kommunfullmäktige i övriga kommuner utser vardera en revisor.
- 6.4 Revisorerna väljs för samma mandatperiod som ledamöterna och ersättarna i förbundsdirektionen.
- 6.5 Revision sker i enlighet med bestämmelserna om revision i kommunallagen. Revisorernas berättelse ska tillsammans med årsredovisningen överlämnas till medlemskommunernas fullmäktige, som var och en beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i dess helhet. Överlämnandet ska ske vid sådan tidpunkt att materialet kan behandlas av medlemskommunernas fullmäktige samtidigt med resp. kommuns egen årsredovisning och revisionsberättelse.

§ 7 Initiativrätt

- 7.1 Ärenden i direktionen får väckas av



- ledamot i direktionen
- förbundsmedlem genom framställan av kommunfullmäktige eller kommunstyrelsen
- organ under direktionen om direktionen har medgivit sådan rätt.

§ 8 Närvarorätt

- 8.1 Kommunstyrelsens ordförande och vice ordförande och/eller ansvarigt kommunalråd hos förbundsmedlemmarna har alltid rätt att närvara och yttra sig vid sammanträde med förbundsdirektionen.
- 8.2 Direktionen avgör i övrigt själv i vilka fall någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och yttra sig vid direktionens sammanträden.
- 8.3 Direktionen får besluta att sammanträde med direktionen ska vara offentligt. Offentlighet vid budgetsammanträdet regleras i punkt 13.5.

§ 9 Anslag av kungörelse och andra tillkännagivanden

- 9.1 Kommunalförbundets kungörelser, tillkännagivanden av protokollsjustering och övriga tillkännagivanden ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/. För kännedom ska anslag dessutom ske på varje medlemskommuns anslagstavla.
- 9.2. Kungörelse om sammanträde vid vilket budgeten ska fastställas ska anslås på kommunalförbundets digitala anslagstavla, www.rsyd.se/om-oss/anslagstavla/, och för kännedom på varje medlemskommuns anslagstavla.

§ 10 Andel i tillgångar och skulder

- 10.1 Förbundsmedlemmarna har vid varje tidpunkt andel i kommunalförbundets tillgångar och skulder i förhållande till respektive förbundsmedlems ansvar enligt punkt 11.
- 10.2 Förbundsmedlemmarna har ansvar för täckande av eventuell uppkommande brist i



enlighet med angiven fördelningsgrund.

- 10.3 Samma fördelningsgrund tillämpas vid skifte av kommunalförbundets behållna tillgångar om kommunalförbundet skulle komma att upplösas.

§ 11 Kostnadsfördelning

Princip

- 11.1 Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet ska, i den mån de inte täcks på annat sätt, erläggas genom bidrag från förbundsmedlemmarna. Därvid svarar varje kommun för den kommunens kostnader för sådana åtgärder som upptas nedan under rubriken särskild norm. Övriga kostnader hänförliga till kommunalförbundet fördelas efter vad som upptas nedan under rubriken generell norm.

Generell norm

- 11.2 Från år 2013 används som generell kostnadsfördelningsnorm invånarantalet i respektive medlemskommun 1 januari året före fördelningsåret.
- 11.3 För tiden efter år 2012 kan smärre justeringar ske av generell kostnadsfördelningsnorm. Denna fråga hanteras i samband med överläggningar med medlemskommunerna om kommunalförbundets budgetförsättningar. Vid behov får fördelningsfrågan föras till beslut i samtliga förbundsmedlemmars kommunfullmäktige.

Särskild norm

- 11.4 Om kommunalförbundet på begäran utför särskilt överlämnade uppgifter enligt 3.9. till någon eller några av förbundsmedlemmarna ska sådana uppgifter ersättas fullt ut.

Motsvarande gäller om kommunalförbundet utför särskilda uppgifter åt förbundsmedlem enligt punkt 3.10.

Övrigt



- 11.5 Kommunalförbundet får uppta lån företrädesvis medlemmarnas internbanker i enlighet med fastställd budget eller enligt vad förbundsmedlemmarna godkänt. Förbundet får inte ingå borgen eller andra ansvarsförbindelser utan förbundsmedlemmarnas godkännande. Om godkänd borgen ingås gäller i fråga om ansvar fördelningsregeln i 11.1.
- 11.6 Kommunalförbundet får inte bilda eller förvärva aktier eller andelar i företag utan förbundsmedlemmarnas godkännande.
- 11.7 Kommunalförbundet ska inte äga några fastigheter

§ 12 Samråd m.m.

- 12.1 Samråd ska ske med förbundsmedlemmarna innan direktionen fattar beslut i frågor
av principiell betydelse eller av större vikt.

Samråd med förbundsmedlemmarna enligt första stycket ska ske i bl.a. frågor om avtal av större omfattning, betydande investeringar eller viktigare ändringar i övrigt i verksamheten.

- 12.2 Medlemskommunerna har rätt till insyn i kommunalförbundet.

Förbundet ska utan anmodan tertiälvís överlämna en prognos över det ekonomiska utfallet liksom över utfallet av verksamheten. Om medlemskommun så begär ska det ekonomiska utfallet kunna redovisas månatligen.

Förbundet ska utan anmodan informera medlemmarna om principiella ärenden eller ärenden av större vikt.

Förbundet ska utan anmodan till respektive medlem överlämna de rapporter som kan erfordras för att medlemmarna ska få en tillfredsställande bild av förbundet.

Förbundet ska på anmodan av medlemskommun till denna lämna den information kommunen kan efterfråga till det forum kommunen anvisar.

- 12.3 Kommunalförbundet ska ha ett beredningsorgan (medlemsforum) samt en eller flera samrådsgrupper bestående vardera av minst en företrädare för varje medlemskommun. Förbundet har att löpande informera dessa om utvecklingen av ekonomin och verksamheten samt inhämta gruppernas råd



och synpunkter i dessa ärenden. Det ankommer på respektive grupp att närmare precisera formerna, innehållet och omfattningen av denna verksamhet. Sammankallande för medlemsforum ska vara medlemskommunerna.

- 12.4 Direktionen ska lämna medlemmarnas kommunstyrelser erforderligt underlag i form av yttranden och upplysningar där så begärs.

§ 13 Budgetprocessen m.m.

- 13.1 Direktionen ska årligen fastställa budget för kommunalförbundet inom de ekonomiska ramar och enligt de riktlinjer i övrigt som gäller enligt vad förbundsmedlemmarna anger som budgetförutsättningar. Ambitionen är att sådana ramar från förbundsmedlemmarna ska kunna lämnas för längre tidsrymd än ett år åt gången.
- 13.2 Målsättningen är att budgeten för nästkommande år ska fastställas av direktionen före juni månads utgång. I samband med fastställande av budget för nästkommande år beslutas också om medlemsavgift.
- 13.3 Budgetarbetet ska samordnas med medlemskommunernas budgetarbete. Under budgetprocessen ska samråd ske med samtliga förbundsmedlemmar.
- 13.4 Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret och en ekonomisk plan för den kommande treårsperioden.
- 13.5 Budgetförslaget ska vara tillgängligt för allmänheten enligt vad som stadgas i 8 kap. 14 § i kommunallagen. Sammanträde vid vilket budgeten fastställs ska vara offentligt. Kungörelse om sammanträdet ska utfärdas.
- 13.6 Direktionen ska avlämna tertiärrapporter till förbundsmedlemmarna.

§ 14 Planeringsprocess

- 14.1 Direktionen har att fastställa handlingsprogram för olycksförebyggande verksamhet samt räddningstjänst. Handlingsprogrammet ska upprättas i samverkan med förbundsmedlemmarna. Förändringar och tillägg till planerna ska också beredas i samverkan med förbundsmedlemmarna.



§ 15 Utträde samt inträde m.m.

- 15.1 Förbundsmedlem har rätt att utträda ur förbundet. Uppsägningstiden är tre år räknat från slutet av den månad då uppsägning skedde. Regleringen av de ekonomiska mellanhavandena mellan förbundet och den utträdande medlemmen bestäms i en överenskommelse mellan samtliga förbundsmedlemmar. Den ekonomiska regleringen ska ske utifrån de andelar i förbundets samlade tillgångar och skulder som gäller vid tiden för utträdet ur förbundet, om inte annat avtalas mellan förbundsmedlemmarna.
- 15.2 De kvarvarande medlemmarna antar de ändringar i förbundsordningen som behövs med anledning av utträdet.
- 15.3 Inträde av ny medlem behandlas enligt punkt 19.1
- 15.4 Kommunalförbundet ska aktivt planera och agera för att utöka antalet medlemmar.

§ 16 Likvidation och upplösning

- 16.1 Om förbundsmedlemmarna inte kan enas om förutsättningarna för utträde när uppsägningstiden enligt 15 § är till ända, ska förbundet träda i likvidation.
- 16.2 Likvidationen verkställs av förbundsdirektionen i egenskap av likvidator.
- 16.3 Vid skifte av förbundets behållna tillgångar ska fördelningsgrunden enligt 10 § tillämpas.
- 16.4 När förbundet har trätt i likvidation, ska förbundets egendom i den mån det behövs för likvidationen förvandlas till pengar genom försäljning på offentlig auktion eller på annat lämpligt sätt. Förbundets verksamhet får fortsättas, om det behövs för en ändamålsenlig avveckling.
- 16.5 När förbundsdirektionen har fullgjort sitt uppdrag som likvidator, ska direktionen avge slutredovisning för sin förvaltning genom en förvaltningsberättelse över likvidationen i dess helhet. Berättelsen ska också innehålla en redovisning för skiftet av behållna tillgångar. Till slutredovisningen ska fogas redovisningshandlingar för hela likvidationstiden.



- 16.6 Till slutredovisningen ska fogas förbundsdirektionens beslut om vilken av förbundets medlemmar som ska överta och vårda de handlingar som hör till förbundets arkiv.
- 16.7 Förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna ska delges var och en av förbundsmedlemmarna. När berättelsen och redovisningshandlingarna delgetts samtliga förbundsmedlemmar, är förbundet upplöst.

§ 17 Tvister

- 17.1 Tvist mellan förbundet och dess medlemmar ska, om parterna inte kan nå en frivillig uppgörelse, avgöras genom skiljeförfarande enligt lagen om skiljeförfarande.

§ 18 Arvoden

- 18.1 Arvoden till ledamöter och ersättare i direktionen samt revisorer ska utgå enligt den största kommunens arvodesbestämmelser.

§ 19 Ändringar i förbundsordningen

- 19.1 Ändring av eller tillägg till förbundsordningen ska antagas av direktionen och fastställas av förbundsmedlemmarnas kommunfullmäktige. Beslutet är gällande när fullmäktigebesluten vunnit laga kraft.
- 19.2 Denna förbundsordning gäller fr.o.m. den



BILAGA 1

REGLEMENTE FÖR FÖRBUNDS DIREKTIONEN FÖR RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1 § Förbunds direktionens uppgifter

1.1

Förbunds direktionens roll är att vara beslutande församling och samtidigt ha hand om verkställande och förvaltande angelägenheter i kommunalförbundet för Räddningstjänsten Syd.

1.2

Det åligger direktionen att svara för de uppgifter och ansvarsområden som fastlagts för kommunalförbundet enligt förbundsordningen, och inom ramen för detta för sådana särskilda uppgifter som förbundsmedlem överlämnar till förbundet enligt bestämmelse i förbundsordningen.

1.3

Direktionens arbete ska inom kommunalförbundets verksamhetsområde vara inriktat på att bereda människors liv och hälsa och egendom och miljön ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor. Direktionen har ansvaret för att räddningsinsatser kan genomföras effektivt och kraftfullt.

1.4

Inom ramen för sin verksamhet har direktionen ansvaret för att tillgängliga resurser organiseras på ett rationellt och effektivt vis, att samordningsfördelar i organisationen tas till vara, att den samlade kompetensen i organisationen utvecklas, att tekniska resurser håller en med hänsyn till uppgifterna hög standard, att ledningsresurser utvecklas och att annat utvecklingsarbete bedrivs, i syfte att förbundets uppgifter ska kunna utföras på ett kvalificerat, effektivt och verkningsfullt sätt.

1.5

Direktionen svarar för att innehållet i handlingsprogram för förebyggande verksamhet samt räddningstjänst, i takt med utvecklingen, hålls på effektivast möjliga nivå, och att resurserna inom ramen för tillgängliga medel dimensioneras för att på bästa sätt uppfylla ambitionsnivån i handlingsprogrammet.



1.6

Direktionen ska se till att uppföljning fortlöpande sker av verksamheten.

1.7

Direktionen svarar för informations- och utbildningsinsatser i den förebyggande verksamheten.

1.8

Direktionen har möjlighet att ingå i samverkan med verksamheter utanför förbundsmedlemmarnas krets.

1.9

Direktionen ska se till att det upprätthålls en aktiv och fungerande relation till förbundsmedlemmarna, att samråd fortlöpande sker med förbundsmedlemmarna i olika frågor som berör medlemskommunerna och att rapporter lämnas till förbundsmedlemmarna över den verksamhetsmässiga och ekonomiska utvecklingen i förbundet. Samverkan med förbundsmedlemmarna i olika frågor kan ske.

1.10

Direktionen svarar för den ekonomiska förvaltningen i förbundet. Direktionen ska tillse att tillfredsställande försäkringsskydd finns. Direktionen är egen anställningsmyndighet och svarar för allt vad därmed följer i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare och fackliga organisationer.

1.12

Direktionen är arkivmyndighet inom organisationen.

2 § Direktionens sammansättning

2.1

Direktionen består av tio ledamöter och tio ersättare som utses på sätt framgår av förbundsordningen.

2.2

Direktionen utser inom sig ordförande och två vice ordförande.

3 § Ersättarnas tjänstgöring



3.1

Ersättare ska kallas på samma sätt som ordinarie ledamöter.

3.2

För frånvarande ledamot får endast ersättare från samma kommun tjänstgöra. Ordningen för ersättarnas tjänstgöring framgår av förbundsordningen.

3.3

En ledamot som inställer sig under pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe.

3.4

En ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring p.g.a. jäv i ett ärende har åter rätt att tjänstgöra sedan handläggningen av ärendet slutförts.

3.5

Ersättare har rätt att delta i överläggningen men inte i beslutet och har rätt att få sin mening antecknad i protokollet.

4 § Sammanträde

4.1

Direktionen sammanträder på dag och tid som direktionen bestämmer.

5 § Kallelse

5.1

Ordföranden svarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena.

5.2

Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet.

5.3

Kallelsen ska utsändas till varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast fem dagar före sammanträdesdagen.

5.4



Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen.

5.5

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

6 § Justering av protokoll

6.1

Protokollet justeras av ordföranden och en ytterligare ledamot.

6.2

Direktionen kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart.

7 § Reservation

7.1

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas före den tidpunkt som har fastställts för justering av protokollet.

8 § Delgivning

8.1

Delgivning med direktionen sker med ordföranden eller någon av vice ordförandena, med förvaltningens chef eller med annan som direktionen bestämmer.

9 § Undertecknande av handlingar

9.1

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av direktionen ska undertecknas av ordföranden eller någon av vice ordförandena eller vid förfall för dessa av två bland övriga ledamöter och kontrasigneras av förbundsdirektören eller nämndens sekreterare.

9.2

I övrigt bestämmer direktionen vem som ska underteckna handlingar.



BILAGA 2

REGLEMENTE FÖR REVISORERNA I KOMMUNALFÖRBUNDET RÄDDNINGSTJÄNSTEN SYD

1 § Organisation

Kommunalförbundet har sex revisorer, vilka utses enligt förbundsordningens bestämmelser.

Ordförande och vice ordförande utses av revisorerna själva.

2 § Revisorernas uppgifter

Revisionsarbetet ska bedrivas med utgångspunkt från vad som är god revisionssed i kommunal verksamhet.

3 § Budget

Kommunalförbundet ska tillhandahålla ekonomiska medel för revisionsarbetets bedrivande.



4 § Sakkunniga

Revisorerna biträds enligt 12 kap. 8 § kommunallagen av sakkunniga i den omfattning som behövs.

Bestämmelserna i 12 kap. 9 § kommunallagen om revisorernas rätt till upplysningar gäller också de sakkunniga som biträder revisorerna.

5 § Sammanträden

Ordföranden kallar revisorerna till erforderliga sammanträden för fullgörande av revisionsuppdraget. Ordföranden får kalla även anlitade sakkunniga och förtroendevalda i direktionen.

Minnesanteckningar ska föras vid revisorernas sammanträden i granskningsarbetet.

Av 12 kap. 11 § kommunallagen följer att de beslut som revisorerna fattar om sin förvaltning och om jäv ska tas upp i protokoll.

6 § Arkiv

Revisorerna svarar för att skyldigheterna i fråga om arkiv fullgörs.

7 § Revisionsberättelse

Revisionsberättelse avges till förbundsmedlemmarnas fullmäktige i enlighet med vad som framgår av förbundsordningen vid sådan tidpunkt att revisionsberättelsen föreligger vid fullmäktiges behandling av frågan om ansvarsfrihet.

2026-01-19

Sebastian Lamberth

+4641362274

sebastian.lamberth@eslov.se

Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse; Tillsättande av säkerhetsskyddschef

Förslag till beslut

- Beredskapssamordnare Sofia Kobander utses till säkerhetsskyddschef för Eslövs kommun. I denna roll svarar hon direkt under kommundirektören. Uppdraget träder i kraft 2026-02-16 och gäller tills vidare.

Ärendebeskrivning

Eslövs kommun ska utse en säkerhetsskyddschef som på uppdrag av kommundirektören ansvarar för kommunens sammanhållna arbete i enlighet med Säkerhetsskyddslagen (2018:585) och Säkerhetsskyddsförordningen (2021:955), samt där tillhörande förordning och myndigheters föreskrifter. Säkerhetsskyddslagen (2018:585) har reviderats och uppdaterats och började gälla den 1 april 2019, Säkerhetsskyddsförordningen gäller från hösten 2021.

Av 7 kap 2 § Säkerhetsskyddslagen (2018:585) framgår att det vid verksamhet som omfattas av lagstiftningen ska finnas en säkerhetsskyddschef om det inte uppenbart är obehövligt.

Beslutsunderlag

Denna tjänsteskrivelse

Beredning

Säkerhetsskyddschefens uppdrag är att leda och samordna arbetet kopplat till säkerhetsskyddslagen samt att kontrollera att det bedrivs i enlighet med vad som föreskrivs i lagen. Säkerhetsskyddschefen ska i dessa frågor rapportera direkt till myndighetens chef.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret

Eva Hallberg
Kommundirektör

Susanna Karlsson
Avdelningschef

2026-01-16

Isak Högelius

+46 41362541

Isak.hogelius@eslov.se

Kommunstyrelsen

Yttrande över motion från Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V) avseende att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön

Förslag till beslut

- Kommunfullmäktige föreslås besluta att avslå motionen i sin helhet.

Ärendebeskrivning

Kommunledningskontoret har att yttra sig över motion från Vänsterpartiet gällande att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön.

I motionen föreslås att Eslövs kommun, i ett pilotprojekt förkortar arbetstiden till 80 procent av dagens heltid, med bibehållen lön, på ett av kommunens vårdboende samt att en utredning genomförs avseende förkortad arbetstid med bibehållen lön kan införas i kommunens alla verksamheter

Beslutsunderlag

- Vård- och omsorgsnämndens beslut § 112, 2025
- Kommunfullmäktiges beslut § 44, 2025
- Motion från Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V) avseende att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön

Beredning

Kommunledningskontoret gör samma bedömning som vård- och omsorgsnämnden och delar således slutsatsen att Eslövs kommun bör invänta Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) utredning. Att föregripa ovan nämnda utredning med ett pilotprojekt, förkortad arbetstid till 80 procent av dagens heltid med bibehållen lön på ett av

kommunens vårdboende förfaller förhastat innan utredningens resultat har analyserats.

Mot bakgrund av ovanstående anser Kommunledningskontoret också det lämpligt att också invänta SKR:s utredning innan Eslövs kommun tillsätter en egen utredning i ärendet.

Beslutet skickas till
Kommunfullmäktige

Eva Hallberg
Kommundirektör

Isak Högelius
HR-chef

Yttrande över motion från Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V) avseende att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön**Beslut**

- Vård- och omsorgsnämnden föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att avslå motionen i den del som avser att Eslövs kommun i ett pilotprojekt, förkortar arbetstiden till 80 procent av dagens heltid med bibehållen lön, på ett av kommunens vårdboenden.

Ärendebeskrivning

Vård- och omsorgsnämnden har att yttra sig över motion KS 2025/368 gällande att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön.

I motionen föreslås att Eslövs kommun, i ett pilotprojekt förkortar arbetstiden till 80 procent av dagens heltid, med bibehållen lön, på ett av kommunens vårdboende.

Beslutsunderlag

- Kommunfullmäktiges beslut § 44, 2025 - Remittering av motion från Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V) avseende att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön
- Motion från Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V) avseende att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön

Beredning

Att föregripa ovan nämnda utredning med ett pilotprojekt, förkortad arbetstid till 80 procent av dagens heltid med bibehållen lön på ett av kommunens vårdboende förfaller förhastat innan utredningens resultat har analyserats.

Yrkanden

Rasmus Wadsten (S) och Lena Hugosdotter Sundberg (M) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut, att avslå motionen.

Eva Rebbling (V) yrkar bifall till motionen.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutar

Vård- och omsorgsnämnden

i enlighet med Rasmus Wadstens (S) och Lena Hugosdotter Sundbergs (M) yrkande om bifall förvaltningens förslag till beslut, att avslå motionen.

Protokollsanteckning

Eva Rebbling (V) begär och får beviljat att lämna en protokollsanteckning:

”Det är ett perfekt läge att vi i Eslövs kommun själva har testat förkortad arbetstid med bibehållen lön inom ett av de tyngsta arbetena vi har i kommunen, där det ju finns goda skäl att minska arbetsbelastningen. SKR:s utredning kommer att vara allmän och ger oss inte lokala insikter om arbetstidsförkortning och hur det skulle kunna utformas i Eslövs kommun, vilket ett pilotprojekt hade gjort.”

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat

Kommunfullmäktige

§ 44

KS 2025/368

Remittering av motion från Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V) avseende att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön**Beslut**

- Motionen remitteras till vård- och omsorgsnämnden och kommunstyrelsen med begäran om svar senast den 1 december 2025.

Ärendebeskrivning

Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V) har lämnat in en motion avseende att införa förkortad arbetstid med bibehållen lön.

I motionen föreslås:

- Att Eslövs kommun, i ett pilotprojekt, förkortar arbetstiden till 80 procent av dagens heltid, med bibehållen lön, på ett av kommunens vårdboenden.
- Att Eslövs kommun genomför en utredning av hur förkortad arbetstid med bibehållen lön kan införas på ett hållbart sätt i kommunens alla verksamheter.

Beslutsunderlag

Motion från Alexandra Nikoleris (V), Max Love da Rocha (V) och Laila Fast Petrovic (V)

Beslutet skickas till

Vård- och omsorgsnämnden
Kommunstyrelsen

Utdragsbestyrkande

Protokollet är elektroniskt undertecknat



Motion till Eslövs kommunfullmäktige
2024-06-02

Inför förkortad arbetstid med bibehållen lön

I Eslövs kommun, liksom i de flesta svenska kommuner, har vi problem att rekrytera personal med rätt kompetens till våra kärnverksamheter inom skola och äldreomsorg. Det är vanligt att man i samhällsdebatten talar om personalbrist men den stora utmaningen idag är att utbildade människor inte orkar eller vill jobba inom kommunal verksamhet på grund av de stressiga och pressade arbetsförhållandena.

Förkortad arbetstid med mer tid för återhämtning, bättre arbetsmiljö och fler kollegor är ett sätt att göra Eslövs kommun till en arbetsplats som fler vill jobba på.

Runt om i Sverige och Europa finns otaliga lyckade försök med kortare arbetstid än dagens svenska norm om 40-timmarsvecka. I länder som Danmark, Norge och Island är den generella arbetstiden kortare med mer tid för återhämtning för lönerbetare utan att produktivitet och samhällsekonomi tagit skada. Inom den privata sektorn finns exempel på arbetsplatser som förkortat arbetstiden och ökat lönsamheten och inom den offentliga sektorn finns exempel med friskare medarbetare och större attraktivitet.

Arbetstidsförkortning kan genomföras på många olika sätt och olika modeller kan passa olika verksamheter olika bra. Vi föreslår därför att vi i Eslövs kommun inför förkortad arbetstid som ett pilotprojekt inom äldreomsorgen, där arbetet är som tyngst. Parallellt med detta föreslår vi att olika modeller för att införa förkortad arbetstid i kommunens alla verksamheter utreds för att ta fram en plan för hur arbetstiden kan förkortas över tid på ett hållbart sätt. För oss är det viktigt att det är medarbetarnas behov och önskemål som står i fokus för en sådan utredning, det är deras arbetsmiljö som ska bli bättre! Vi föreslår därför att medarbetare tillsammans med fackliga representanter ingår i den grupp som ska genomföra utredningen.

Vänsterpartiet föreslår kommunfullmäktige besluta

- Att Eslövs kommun, i ett pilotprojekt, förkortar arbetstiden till 80 procent av dagens heltid, med bibehållen lön, på ett av kommunens vårdboenden.
- Att Eslövs kommun genomför en utredning av hur förkortad arbetstid med bibehållen lön kan införas på ett hållbart sätt i kommunens alla verksamheter.

- Att fackliga företrädare och medarbetare från alla berörda verksamheter är delaktiga i en sådan utredning.

Alexandra Nikoleris, Max da Rocha och Laila Fast, Vänsterpartiet Eslöv