

## Kommunstyrelsens arbetsutskott

**Tid:** Onsdagen den 19 augusti 2020, klockan 08:30

**Plats:** Sammanträdesrum Osby, nya KF-salen, Osby

### Ärende

- 1 Upprop och protokollets justering, **kl. 08:30-08:35**
- 2 Godkännande av dagordning, **kl. 08:30-08:35**
- 3 Remissyttrande - Tågstrategi Region Skåne, **kl. 08:35-08:40**
- 4 Samarbetsavtal för samarbetskommittén Skåne Nordost, **kl. 08:35-08:40**
- 5 Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från och med 2021 samt fastställande av ramen för medlemsavgiftens storlek 2021 - 2023 avseende Skånes kommuner, **kl. 08:40-08:45**
- 6 Finansiering av omställningsstöd 2020, **kl. 08:45-08:50**
- 7 Budget 2021, flerårsplan 2022-23, **Gunnar Elvingsson kl. 08:50-09:30**
- 8 Finansiella mål, budget 2021, **Gunnar Elvingsson kl. 08:50-09:30**
- 9 Driftramar, budget 2021, **Gunnar Elvingsson kl. 08:50-09:30**
- 10 Investeringsbudget 2021, **Gunnar Elvingsson kl. 08:50-09:30**
- 11 Övergripande regler för ekonomistyrning, budget 2021, **Gunnar Elvingsson kl. 08:50-09:30**
- FIKA, kl. 09:30-09:45**
- 12 Osby kommuns politiska organisation från och med den 1 januari 2021, **kl. 09:45-10:00**
- 13 Reviderade riktlinjer för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatutjämningsreserv, **Daniel Lantz (EY), Margot Malmquist och Carl-Magnus Nilsson kl. 10:00-11:00**

14 Information

Utredning om räddningstjänstens organisation och utveckling – **Emma Nordwall kl.**  
**11:00-12:00**

Niklas Larsson (C)

Amra Eljami

Ordförande

Sekreterare

3

Samhällsbyggnad  
Mathias Karlsson  
0479528122  
mathias.karlsson@osby.se

## Remiss Tågstrategi Region Skåne

Dnr KS/2020:289 310

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till Kommunstyrelsens arbetsutskott

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att föreslå kommunstyrelsen att godkänna Osby kommuns svar på Region Skånes remiss gällande ny tågstrategi.

### Barnkonsekvensanalys

Kompletterande kollektivtrafik uppmuntrar till ökat resande för familjer med barn och ungdomar erbjuds förbättrade kommunikationer till skola och fritidsaktiviteter

### Sammanfattning av ärendet

Region Skåne har under ett drygt års tid arbetat med att ta fram en ny tågstrategi. Arbetet är nu framme vid en remissperiod och en remissversion av tågstrategin har sänts ut. Skånes 33 kommuner och Skånes grannregioner ges nu chansen att senast den 11 september 2020 inkomma med yttranden med synpunkter och kommentarer kring innehållet. Efter att remissvaren har studerats och synpunkter arbetats in ska tågstrategin beslutas i Region Skånes fullmäktige

Med detta yttrande svarar Osby kommun på Region Skånes önskan om att få synpunkter och kommentarer på den tågstrategiremiss som arbetats fram det senaste året. Vid framtagande av yttrandet har samordning skett med förslag till yttrande för Hässleholms kommun och i huvudsak överensstämmer yttrandena. På en punkt skiljer dem sig åt då det för Osbys del är av stor vikt att den planerade persontrafiken i projektet Sydostlänken finns med i tågstrategin.

Tågstrategiremissen bygger på tidigare beslutade mål inom ramen för Region Skånes utveckling. Osby kommun tycker att strategin är tillämpningsbar i stort men menar samtidigt att dess karaktär än mer skulle kunna vara formulerad åt det visionära hållet och bättre ta höjd för kommande nationella satsningar på tågtrafiken t ex Sydostlänken.

**Osby kommuns yttrande:**

- Osby kommun anser att den planerade Sydostlänken mellan Älmhult-Olofström ska lyftas fram i strategin. Sydostlänken finns med i den nationella planen för transportsystemet 2018-2029 och i Trafikverkets dokument ”Namngivna investeringar”, underlagsrapport till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, TRV 2018/63947. Projektet omfattar upprustning, elektrifiering och fjärrblockering av bandelen Älmhult– Olofström, 41 kilometer. I objektet ingår även slopning av 19 plankorsningar samt 13 nya vägövergångar och en ny mötesstation med två spårväxlar och nytt ställverk. Byggstart anges till 2024-2028 och projektet beräknas kosta 681 miljoner. Sydostlänken är viktig för godstrafiken då järnvägen kopplar ihop Blekinge kustbana med Södra stambanan men elektrifieringen innebär också att persontrafik möjliggörs med t ex tågstopp i Lönsboda. Sydostlänken är av stor vikt för flera kommuner samt näringslivet i regionen, däribland IKEA i Älmhult och Volvo i Olofström. Tågstrategin kunde med fördel utveckla vad persontrafik på järnvägssträckan Älmhult-Olofström skulle betyda för resandet i denna del av Skåne.
- Osby kommun anser att det är positivt att det i strategin från och med 2030 planeras för så kallade ”System 3-tåg” på Södra stambanan Alvesta-Hässleholm och Hässleholm-Lund. Tågen beskrivs ge kortare restider genom att resenärer inte behöver byta i Hässleholm. Det är önskvärt att ”System-3 tågen” stannar till vid Osby station.
- Den samlade utvecklingen av infrastruktur, antingen den har sitt ursprung i statliga Sverigeförhandlingen eller i något styrdokument inom ramen för Region Skånes utvecklingsarbete, är ett medel för att uppnå andra mål. Dessa mål handlar bland annat om en utvecklad och förstorad arbetsmarknad med bra möjligheter till pendling, kompetensförsörjning kopplad till näringslivets och den offentliga sektorns behov samt skapandet av goda möjligheter att bo och leva på platser genom egna val. Osby kommun tycker sig se en utveckling där skillnader mellan stad och land blir större och där en övervägande del av de nya arbetsplatstillfällena som skapas återfinns i och kring de större städerna. Osby kommun menar att tågstrategin och den kollektivtrafik som skapas som ett resultat av strategin mer måste ses som en möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar.
- Enligt gällande styrdokument så ska kollektivtrafiken vara strukturbildande i Skåne och stärka Skånes flerkärnighet. Trots detta upplever Osby kommun att tågstrategin har för högt fokus på marknadsandelar och viktat det målet långt högre än andra mål. Om bara stora och starka stråk prioriteras riskeras den positiva samhällsutveckling som eftersträvas med en starkt skånsk flerkärnighet.

- En ganska uppenbar tolkning som kan göras är att Region Skåne i tågstrategin ställer sig kritisk till regeringens planerade satsningar på utbyggnad av järnvägsnätet i södra Sverige. Med en passiv och i någon mening uppgiven inställning som förmedlar att ”det inte är sannolikt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare” tvingas Region Skåne prioritera därefter – en prioritering som lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet. Här menar Osby kommun att risken är stor för att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken därmed prioriteras bort. Samma tågtrafik kan dock ha stor potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och näringslivets och den offentliga sektorns behov av arbetskraft. Osby kommun menar därför att passiviteten ska tonas ner i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behoven istället ska lyftas fram i rampljuset.
- Resandeutvecklingen för tågtrafiken är ingen självklarhet. Med störningar och förseningar som kan härledas till kapacitetsbegränsningar försämras attraktiviteten. Detta i sin tur leder till att resenärer väljer bilen före tåget. Andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster – däribland den pågående pandemin för att nämna en specifik omständighet – tas inte i beaktande i tillräcklig omfattning vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.
- Antalet resenärer med behov av att ta med cykel ombord på tåget ökar. Hur går tankarna kring att möta det behovet för resenärer som använder cykel som anslutning vid både avresestationen och vid destinationen?
- Regionala cykelstråk till tågstationer och busstationer är idag en stor brist, inte minst med anledning av att antalet elcyklar ökar i trafiken med längre cykelsträckor som en naturlig följd av teknikutvecklingen. Här menar Osby kommun att en tätare dialog måste till och att utvecklingen bör ske i nära samarbete mellan Region Skåne och de skånska kommunerna.
- Restidsmål saknas för Alvesta-Malmö/Lund och motsvarande söderut. Osby kommun menar att det vore värdefullt att ange restidsmål även för stationer mellan olika regionen.
- Behovet av utbyggd spårkapacitet berörs för lite i tågstrategin. Studier har gjorts som visar på ett tydligt behov av ett utbyggt dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad. Detta nämns alldeles för sparsamt i tågstrategin.
- En fråga som Osby kommun menar belyses för lite i tågstrategin – är det sparsamma utbudet för pendlare som jobbar utanför kontorstid. Samma utbud på motsvarande tider kan även anses vara aktuellt för fritids- och rekreationsresor.
- Utbyggnaden av nya stambanor, initialt mellan Hässleholm och Lund, med centrala och integrerade stationslägen i de båda städerna kommer att frigöra kapacitet på södra stambanan. Ett centralt stationsläge i Hässleholm är en

framgångsfaktor ur såväl ett lokalt och regionalt perspektiv som ur ett nationellt perspektiv. Med andra ord; ett centralt stationsläge är gynnsamt för Hässleholms kommun, Skåne nordostkommunerna samt för hela Skåne och södra Sverige. Tågstrategin bör betona vikten av centrala stationslägen.

- Tillkommande och framtida stationer berörs inte alls eller för dåligt i tågstrategin. Med utgångspunkt från ett mer visionärt helhetsperspektiv bör en undersökning genomföras avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer. Aktuella kriterier för vad som anses lämpligt har för stort fokus på större basutbud vid befintliga stationer. Tågstrategin bör omnämna denna frågeställning och om möjligt lyfta fram var nya stationer kan komma att dyka upp framöver.

## **Beslutsunderlag**

Region Skånes förslag till ny tågstrategi

Tjänsteskrivelse med förslag till Hässleholms kommuns yttrande

Petra Gummesson

Kommundirektör

Mathias Karlsson

Förvaltningschef samhällsbyggnad

*Beslutet skickas till*

Kommunstyrelsen

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Mathias Karlsson

Region Skåne, Skånetrafiken ([info@skanetrafiken.se](mailto:info@skanetrafiken.se))



OSBY KOMMUN  
Kommunstyrelsen

2020-06-11  
KS/2020:289 310  
Diarienumr. Ärendetyp

# Tågstrategi

Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne

**REMISSVERSION**

**2020-06-11**





# Innehållsförteckning

1 INLEDNING.....	5
2 ARBETET MED STRATEGIN .....	6
2.1 SYFTE OCH MÅL MED STRATEGIN .....	6
2.2 DELTAGARE I ARBETET.....	6
2.3 STRATEGISKA UTGÅNGSPUNKTER OCH AVGRÄNSNINGAR .....	7
3 NULÄGET .....	9
3.1 NUVARANDE TÅGTRAFIK I SKÅNE.....	9
3.2 GRUNDLÄGGANDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE .....	10
4 STYRANDE PROGRAM OCH STRATEGIER.....	14
5 MÅL OCH FÖRUTSÄTTNINGAR .....	17
5.1 NEDBRYTNING AV MÅL OCH BEHOV.....	17
5.2 FÖRUTSÄTTNINGAR I INFRASTRUKTUREN.....	22
5.3 TÅGSYSTEM I SKÅNE .....	24
6 BEHOV OCH TRAFIK PER STRÄCKA.....	26
SÖDRA STAMBANAN ALVESTA – HÄSSLEHOLM OCH HÄSSLEHOLM - LUND.....	27
VÄSTKUSTBANAN HALMSTAD - HELSINGBORG .....	28
VÄSTKUSTBANAN HELSINGBORG - LUND .....	29
SKÅNEBANAN HELSINGBORG – ÅSTORP - HÄSSLEHOLM .....	30
SKÅNEBANAN HÄSSLEHOLM - KRISTIANSTAD.....	31
MARKARYDSBANAN.....	32
BLEKINGE KUSTBANA KRISTIANSTAD - BROMÖLLA.....	33
SÖDERÅSBANAN .....	34
RÅÅDALSBANAN OCH MARIEHOLMSBANAN .....	35
LOMMABANAN.....	36
LUND - MALMÖ .....	37
MALMÖ - KÖPENHAMN.....	38
KONTINENTALBANAN I MALMÖ .....	39
TRELLEBORGSBANAN .....	40
YSTADBANAN OCH ÖSTERLENBANAN.....	41
7 TRAFIKSTRUKTUR .....	42
8 BESLUTAD UTVECKLING AV TRAFIKEN TILL 2022 .....	43
9 PLANERAD UTVECKLING AV TRAFIKEN TILL 2025.....	44
10 MÅLBILDER FÖR TÅGTRAFIK TILL ÅREN 2030, 2035 OCH 2040.....	45
11 RESURSBEHOV.....	48
11.1 TRAFIKEKONOMI.....	48
11.2 FORDONSBEHOV.....	48
11.3 BEHOV AV UNDERHÅLLSDEPÅER OCH UPPSTÄLLNINGSSPÅR.....	49
11.4 SPÅRINFRASTRUKTUR.....	50
12 REKOMMENDATIONER FÖR GENOMFÖRANDE .....	55
13 REFERENSER .....	56
14 BILAGOR.....	57
BILAGA 1: FÖRTECKNING ÖVER AVTAL SOM PÅVERKAR UTVECKLINGEN AV REGIONAL TÅGTRAFIK I SKÅNE .....	58
BILAGA 2: BEHOV AV UTBYGGD INFRASTRUKTUR.....	59



## **1 Inledning**

Tågtrafiken är en viktig del av kollektivtrafiken i Skåne och en motor för den regionala utvecklingen. Tågtrafiken har stor betydelse för Region Skånes mål att stärka Skånes flerkärnighet, binda samman Skåne, vidga arbetsmarknader, öka matchningen på arbetsmarknaden och förbättra kompetensförsörjningen, samt att driva på bostadsbyggandet. Tågtrafiken har starka kopplingar och beroenden över gränserna till grannregionerna i Sverige och är en fundamental del av Skånes och Sydsveriges förbindelse till Danmark, framförallt Köpenhamn och dess flygplats Kastrup. Därför är det viktigt att kunna visa en tydlig bild av hur tågtrafiken behöver utvecklas för att fortsatt kunna bidra till Skånes utveckling.

Tågstrategin är en plan för hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas, för att den ska kunna bära sin del av Region Skånes övergripande mål för kollektivtrafiken. Strategin redovisar den tågtrafik som behövs för att kunna möta förväntad efterfrågan, och för att nå de marknadsandelar för kollektivtrafiken som Region Skåne har som mål. Strategin är ett underlag i upphandlingar av trafik och fordon, samt för prioriteringar i den Regionala Transportinfrastrukturplanen (RTI). Den är också ett viktigt underlag i dialogen med Trafikverket och Regeringen om vilka satsningar som behövs i nationell plan för utökad kapacitet i järnvägsnätet.

Tågstrategin redovisar behovet av regional persontågtrafik fram till 2040, men den är inte en utfästelse om garanterad trafik. Den visar vilken tågtrafik som Skånetrafiken behöver köra om de uppsatta målen ska nås, men för att detta ska bli verklighet så krävs utbyggnader i infrastrukturen som Region Skåne inte har full rådighet över, och att tillräckligt utrymme finns i budget för driftskostnaderna för den utökade tågtrafiken.

## 2 Arbetet med strategin

Arbetet mer remissversionen av tågstrategin har pågått under perioden januari 2019 – juni 2020 med utredningsarbete, workshops och avstämningsmöten med intressenter samt förankring med Kollektivtrafiknämnden och Regionala utvecklingsnämnden. Arbetet kommer att fortsätta efter remissperioden med inarbetande av synpunkter samt processen för politiska beslut.

### 2.1 Syfte och mål med strategin

Syftet med detta dokument är att förtydliga vilken utveckling av tågtrafiken som Region Skåne behöver och vill se för att nå de mål som satts upp i Trafikförsörjningsprogrammet, den Regionala Transportstrategin, Skånetrafikens verksamhetsplan och andra styrande dokument.

Målet med arbetet har varit att ge en tydlig bild av vilken regional och storregional tågtrafik som Skåne vid olika tidpunkter i framtiden behöver ha för att nå de övergripande målen och därmed vilken tågtrafik som Region Skåne eftersträvar. Genom detta kan Region Skåne tydligt kommunicera i sina dialoger med Trafikverket vilka framtida behov av kapacitet i järnvägsnätet som finns och vilken utbyggnad som är nödvändig. Detta är en mycket viktig del i arbetet med att prioritera objekt i Skåne i Trafikverkets nationella plan. Den är också ett tungt vägande underlag i arbetet med den Regionala Transportinfrastrukturplanen, den så kallade RTI-planen. Tågstrategin omfattar den persontågtrafik som behövs för att uppfylla Region Skånes mål för kollektivtrafiken, det vill säga den tågtrafik som normalt utförs av Skånetrafiken. Strategin utesluter inte att trafik på någon eller några av sträckorna som pekas ut utförs på kommersiell basis, om de uppfyller de behov som uttrycks i strategin och de mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Planen omfattar inte, och behandlar inte, kommersiell långväga trafik såsom fjärrtåg eller godståg.

Tågstrategin visar inte en fastställd trafik. Skånetrafiken har inte rådighet över infrastrukturen och kan inte ensidigt bestämma vilka tåg som får köra på spåren i Skåne. De utbyggnader av infrastrukturen som hittills är beslutade av Trafikverket räcker inte till för att ge tillräcklig kapacitet för den tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes övergripande mål för ett hållbart transportsystem. Därför är tågstrategin viktig för att ge en bild av vilken regional och storregional tågtrafik som vi har behov av i Skåne. Denna är därmed också en grund för att kunna arbeta för utbyggd infrastruktur i dialogen med Trafikverket och Regeringen.

### 2.2 Deltagare i arbetet

Projektledare:

**Carl Björklund**, trafikstrateg, Skånetrafiken, Region Skåne

Arbetsgrupp:

**Daniel Lind**, affärsutvecklare Framtidens tåg, Skånetrafiken, Region Skåne

**Mats Ohlsson**, senior verksamhetsutvecklare tåg, Skånetrafiken, Region Skåne

**Magnus Andersson**, infrastrukturstrateg, avdelningen för regional utveckling, Region Skåne

**Martin Risberg**, infrastrukturstrateg, avdelningen för regional utveckling, Region Skåne

**Nicolas Cronberg**, infrastrukturstrateg, avdelningen för regional utveckling, Region Skåne

## 2.3 Strategiska utgångspunkter och avgränsningar

Sedan Region Skåne och Skånetrafiken bildades har flera strategiska dokument för tågtrafiken tagits fram. Det är naturligt att när förutsättningar och mål förändras, så förändras också strategierna för hur tågtrafiken ska utvecklas. Denna tågstrategi tar sin utgångspunkt i de övergripande mål för Skånes utveckling som under de senaste åren har beslutats inom Region Skåne.

De viktigaste principer som ligger till grund för denna strategi är:

- Tågstrategin ska visa vilken regional tågtrafik som behövs för att tågtrafiken ska bidra med sin del för att nå Region Skånes övergripande mål för transportsystemet.
- Endast existerade, beslutade mål i Region Skåne som helhet och Skånetrafiken ligger till grund för tågstrategin. Inga nya mål har arbetats fram för denna strategi. Målen kommer från de etablerade strategier och planer som finns för utveckling av Skåne och Sydsverige, samt Greater Copenhagen-området, och är antagna av Region Skåne genom beslut i politiska organ.
- Strategin ska förutom trafikering också visa på behovet av spårkapacitet och vilka utbyggnader av spårinfrastrukturen som behövs för att den framtagna trafiken ska få plats, samt vilket behov av fordon som den framtagna trafikeringen innebär. Tågstrategin bygger även här på målorienterad planering, och visar vilken infrastruktur respektive fordonsflotta som behövs för att kunna köra den tågtrafik som i sin tur behövs för att nå de övergripande målen.
- Planen omfattar inte spårväg/lättbana/lightrail eller tunnelbana/metro. Tågtrafik är ett kapacitetsstarkt transportmedel för att främst möta regionala och storregionala resbehov medan spårväg och metro är kapacitetsstarka transportmedel för främst lokala och delregionala resor. Metro och spårväg ska därför planeras och analyseras i samma sammanhang som stadsbusstrafik och viss regionbusstrafik.
- Planen omfattar inte heller kommersiell tågtrafik i järnvägsnätet såsom fjärrtåg/snabbtåg eller godståg, men analyser av infrastrukturbehov tar hänsyn till att även dessa ska finnas och fungera tillsammans med Skånetrafikens tågtrafik i framtiden.
- Tågstrategin beaktar den s.k. fyrstegsprincipen som Trafikverket använder i sin planering. Enligt den ska i första hand åtgärder övervägas som minskar behovet av transporter, samt påverkar valet av transportsätt. Därefter ska andra sätt att utnyttja infrastrukturen och mindre trimningsåtgärder prioriteras före större om- och nybyggnationer av infrastruktur. En genomgående inriktning som Region Skåne har i sina övergripande planer och strategier är att samhället ska formas så att resor och transporter blir resurseffektiva. Målen i denna tågstrategi utgår från de mål som finns i Region Skånes strategi för ett hållbart transportsystem 2050, där andelen tågresande är vald för att bidra till en hög kollektivtrafikandel och därmed göra det motoriserade resandet så resurseffektivt och hållbart som möjligt. Vid utformning av trafikeringen som presenteras i den här strategin så har också hänsyn tagits till kapacitet i specifika delsträckor där det bedömts mycket osannolikt eller orimligt att kapaciteten ska kunna byggas ut i stor omfattning inom strategins tidsperspektiv. Trafiken har då utformats för att flytta resandeflöden och kapacitet till andra stråk för att klara målen.
- Strategin fokuserar på ett antal målår i femårsintervaller. Dessa årtal passar väl med planering av stora infrastrukturprojekt och när dessa kan förväntas vara klara. Att göra en plan år för år har erfarenhetsmässigt visat sig vara av begränsad nytta då färdigställandet av järnvägsprojekt ofta kan flyttas framåt eller bakåt i tiden och ordningsföljden mellan dem kan påverkas av många faktorer, vilket leder till oklarheter när scenariobilder bara stämmer delvis.
- Strategin sträcker sig till 2040. Detta är ett tjugoförårspektiv som är rimligt att överblicka, eftersom det sträcker sig över en period där ett antal kända behov och målsättningar finns och föreslagna större infrastrukturåtgärder att relatera till. 2040-perspektivet har därför bedömts som rimligt utifrån att förutsättningar och ställningstaganden måste kunna diskuteras med Skånes kommuner som ska kunna sätta in dessa i sina sammanhang. 2040-perspektivet

överensstämmer också med perspektivet för Trafikverkets nu gällande Basprognos, som ligger till grund för bland annat investeringar i järnvägsnätet.

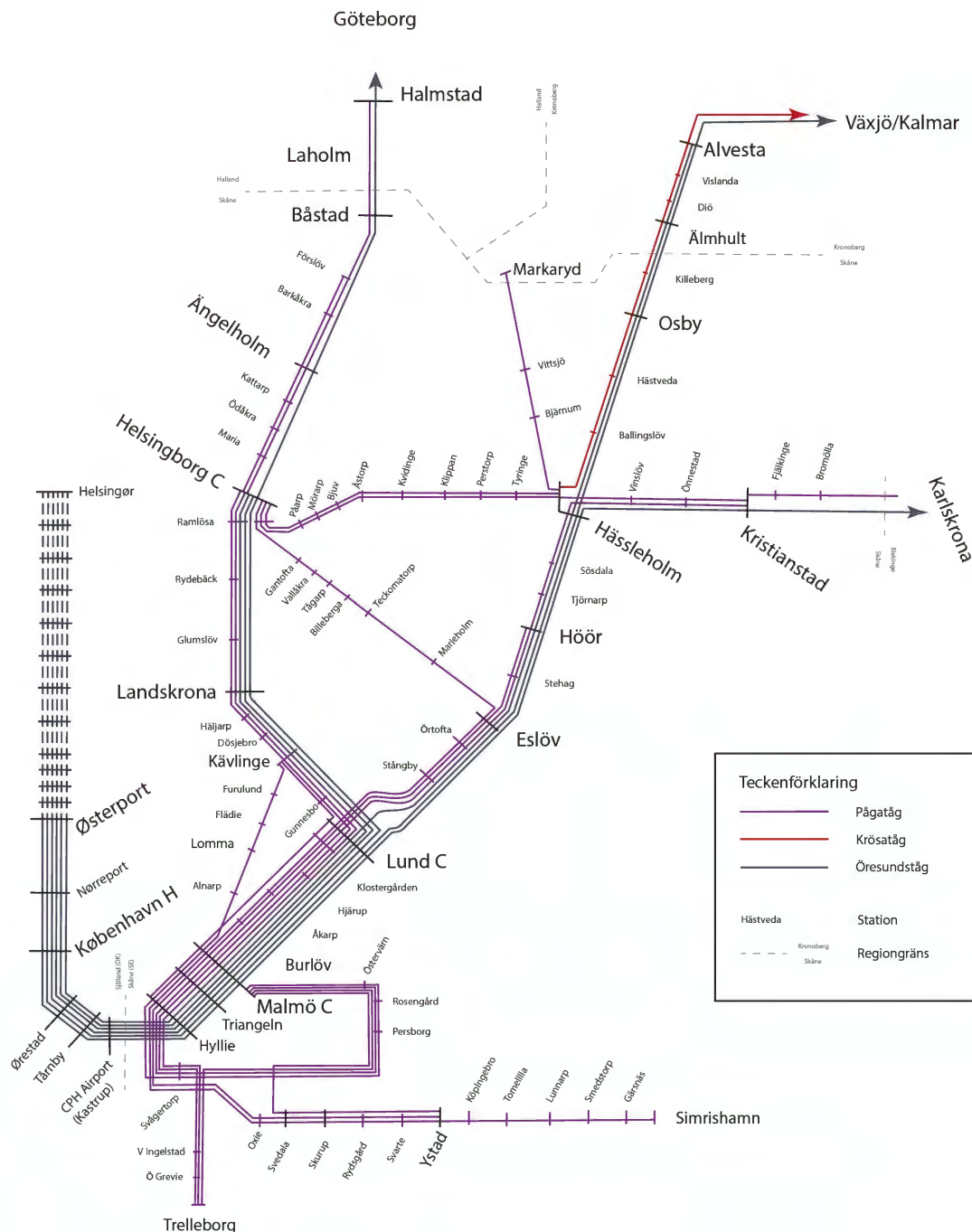
- Strategin pekar inte ut några helt nya järnvägar i Skåne. Detta grundar sig i att den regionala utvecklingsstrategin för Skåne, *Det Öppna Skåne 2030* samt *Strategi för det flerkärniga Skåne* inte pekar ut några korridorer där transportbehovet är så stort att det motiverar ny järnväg. Järnvägar i helt nya sträckningar är inte heller nödvändigt för att nå målen fram till 2040. Det finns givetvis sträckor i Skåne där nya järnvägar ändå skulle bidra till att lättare möta en del av Region Skånes mål, men att bygga nya järnvägar är mycket resurskrävande och kostsamt och det är inte sannolikt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare till järnvägsbyggande i Sverige. Region Skåne behöver därmed prioritera de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet, och för perioden fram till 2040 är det utbyggnad av högre kapacitet hos de befintliga banorna som behövs för att möta de uppsatta målen.

#### Vad skiljer denna strategi från tidigare strategiska planer för tågtrafiken i Skåne?

- Denna tågstrategi innehåller inga beskrivningar av Skånes utveckling i stort i framtiden. Sådana beskrivningar och scenarier finns redan i strategiska dokument som den Regionala Utvecklingsstrategin "Det Öppna Skåne 2030", flera dokument i Strukturbild för Skåne samt i de dokument som tagits fram för gränsöverskridande samarbeten såsom *Trafikcharter för Greater Copenhagen* och *Positionspapper för ett enat Sydsverige*.
- Endast den trafik som är nödvändig och tillräcklig för uppfyllelse av de regionala målen finns med i strategin. Trafik som inte motiveras av regionala mål eller har goda utsikter till högt resande och därmed bidrar till målet om marknadsandelar redovisas inte i tågstrategin.
- Tågstrategin visar endast på fordonsbehov i form av antal och ungefärlig sittplatskapacitet för respektive typ av trafik, men värderar inte fordonstyper eller teknisk utformning.

# 3 Nuläget

## 3.1 Nuvarande tågtrafik i Skåne



Figur 1: Schematisk bild över dagens tågtrafik (december 2020 i Skåne, exklusive fjärrtåg). En linje innebär ett tåg per timme i vardera riktningen i hötrafik.

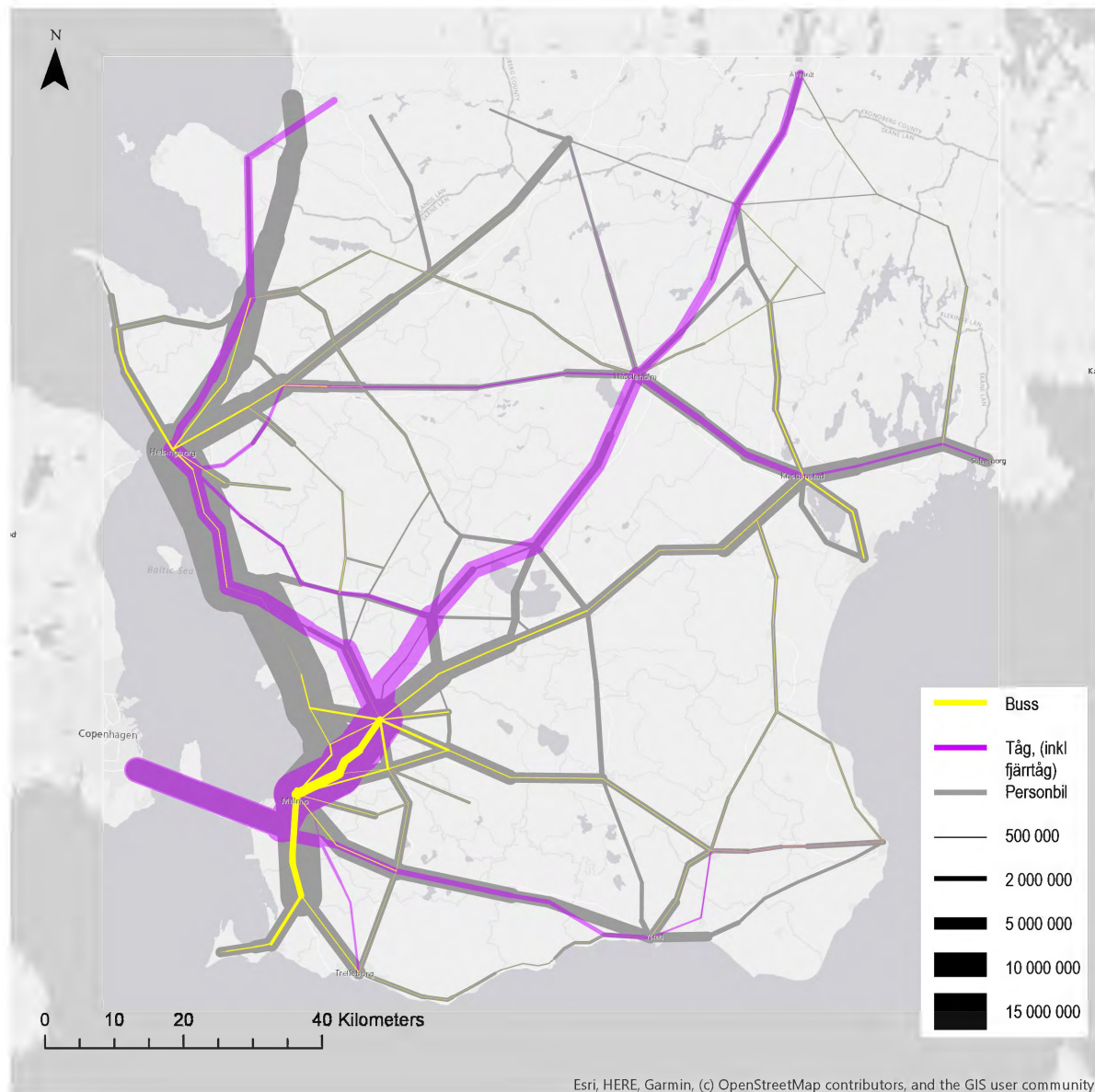
Den regionala tågtrafiken i Skåne utgörs uteslutande av Skånetrafikens tågtrafik, med två typer av tåg och ett tredje som är under införande. **Öresundstågen** är ett storregionalt tågssystem som binder ihop Skåne med Själland och de svenska grannregionerna, och främst trafikerar de större orterna. **Pägatågen** är ett lokaltågssystem i Skåne som binder ihop större och mindre orter. **Ett tredje, regionalt, tågssystem** som kompletterar dessa två planeras att införas omkring 2024.



## 3.2 Grundläggande förutsättningar och nuläge

### Resandet i Skåne

Skåne har en flerkärnig orsstruktur som är unik i Sverige. Denna skapar ett resmönster som ser annorlunda ut än resmönstret i många andra storstadsregioner. Befolkningstyngdpunkten ligger i västra Skåne, och det är också främst där det stora resandet sker. De starka stråken är de som förbinder de större städerna i Skåne. Här finns också potentialen att flytta över många bilresor till tåg, särskilt i stråket Lund – Helsingborg.

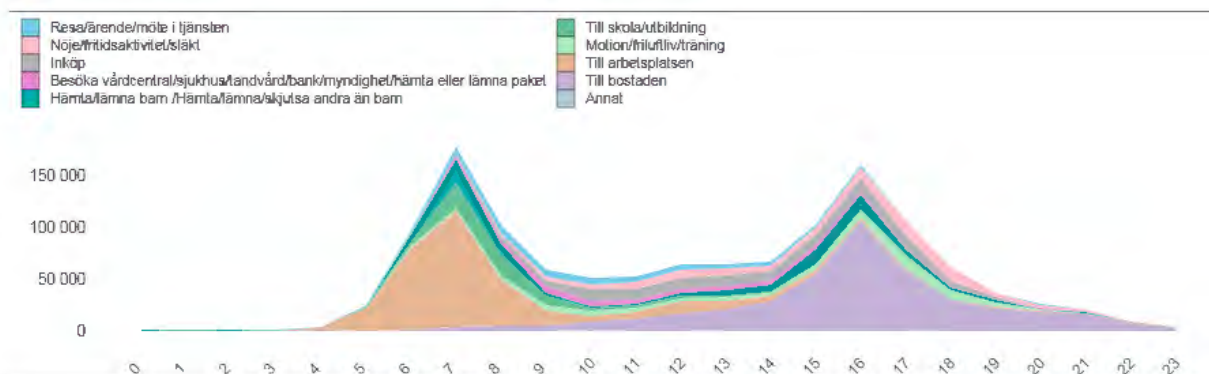


Figur 2: Resandet med olika trafikslag i Skåne en vardag 2019. Värden avser antal personer som reser med respektive trafikslag. Lila=Skånetrafikens tågtrafik, gul=Skånetrafikens busstrafik och grå=biltrafik. (Trivector 2020)

Totalt görs ca 170 miljoner resor per år med Skånetrafikens bussar, tåg och servicefordon. Av dessa sker ca 47 miljoner resor med Skånetrafikens tåg; Pågatågen och Öresundståg. Tågtrafiken står alltså för knappt 30 % av det totala resandet, men då medelreslängden med tåg är betydligt längre än med buss så står tågen för en större del, nästan 70 %, av det totala persontransportarbetet i Skånetrafiken.

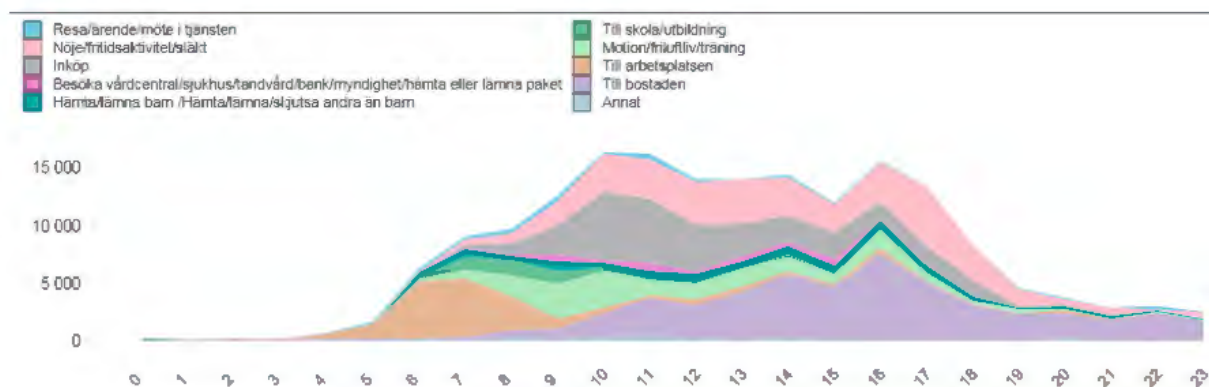
Viktiga relationer för tågtrafiken är de sträckor som förbinder de större orterna i stråk med mycket resande, de s.k. starka stråken. Tågtrafiken har dessutom en mycket viktig roll som strukturbildande stomme i kollektivtrafiknätet, och för den regionala utvecklingen genom att korta restiderna till orter utanför de tyngsta stråken.

Av den senaste stora resvaneundersökningen i Skåne, från 2018, så framgår det tydligt hur skåningarnas resor fördelar sig över dygnet och vilka typer av resor som görs vid vilken tidpunkt. På vardagar har resandet tydliga toppar, en så kallad peakstruktur. Arbetspendlingen är en betydande del av resorna, men många andra typer av resor görs också.

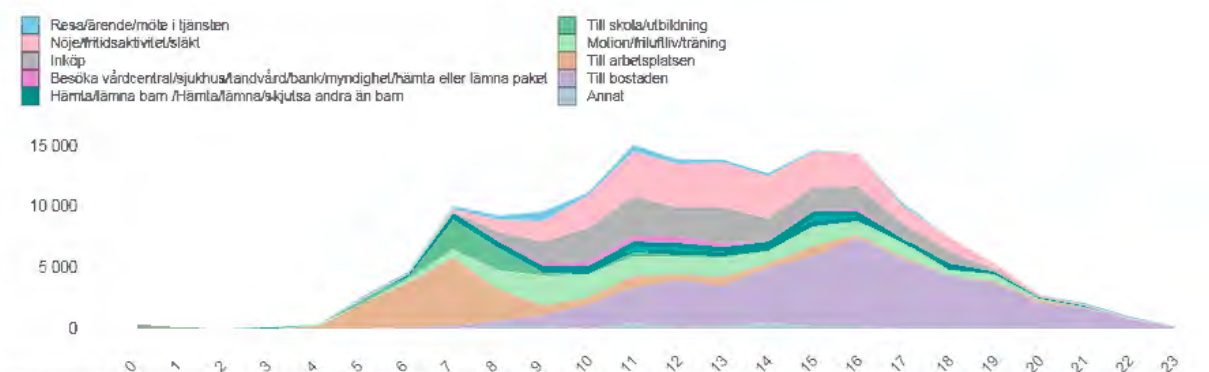


Figur 3: Resandet per timme under ett vardagsdygn i hela Skåne, alla ärenden. (RVU Skåne 2018)

På lördagar och söndagar så ser resandet annorlunda ut, framförallt till volymen. Det är dock viktigt att konstatera att arbetspendling är en viktig del av resandet även på helger, även om de resorna är färre till antalet, och att de resorna startar lika tidigt på lördagar och söndagar som på vardagar.

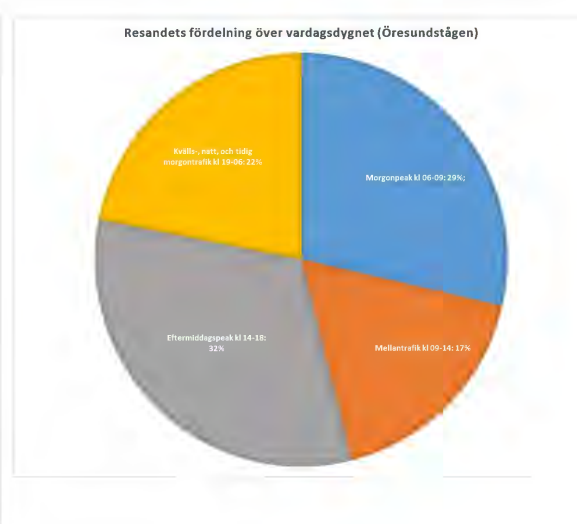
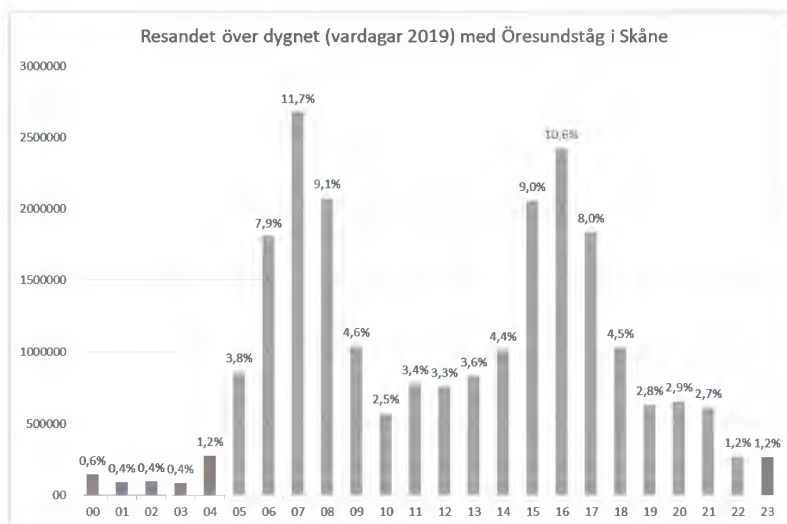
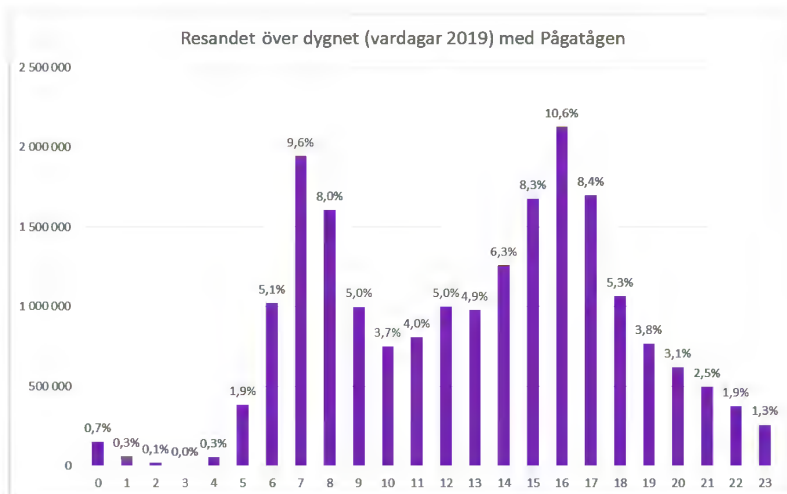


Figur 4: Resandet per timme under ett lördagsdygn i hela Skåne, alla ärenden. (RVU Skåne 2018)



Figur 5: Resandet per timme under ett söndagsdygn i hela Skåne, alla ärenden. (RVU Skåne 2018)

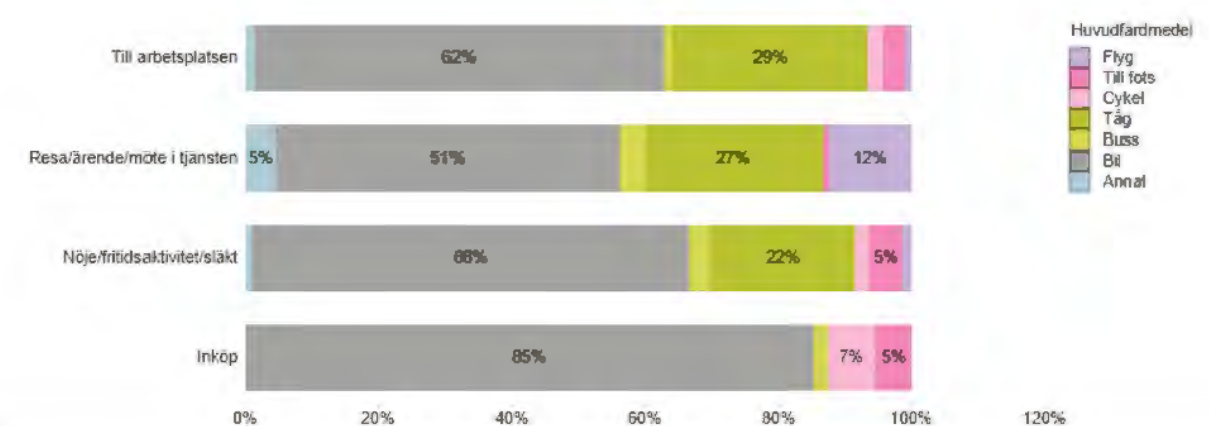
Resandets ojämna fördelning över dygnet speglas i resandet på Skånetrafikens tåg. Mer än 50 % av resandet med Pågatågen på vardagar sker i perioderna 06-09 och 14-18. Resandet med Öresundstågen i Skåne har en ännu tydligare peakstruktur; Mer än 60% av resandet sker i dessa perioder.



Tabell 1: Resandets fördelning över vardagsdygnet för Pågatåg respektive Öresundståg.  
Källa: APC och manuell resanderäkning.

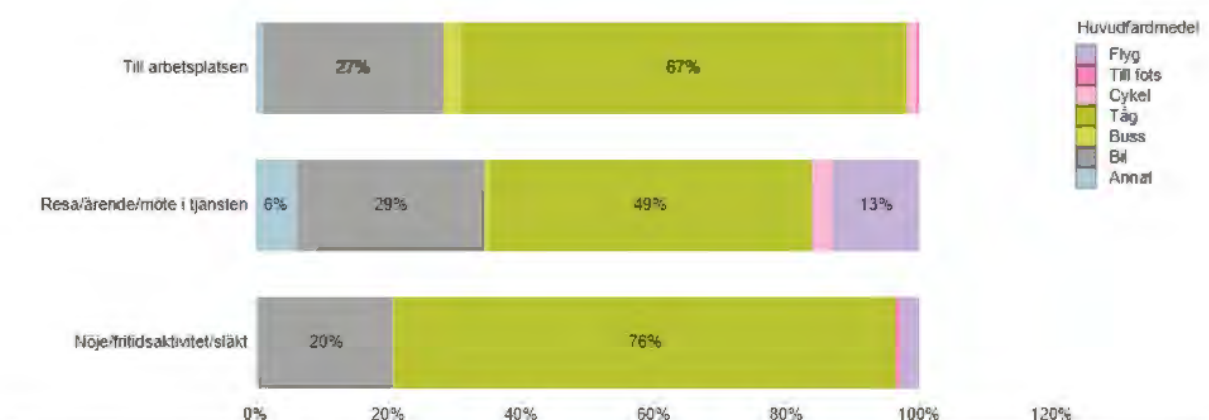
Förutom arbetspendling har tidigare studier visat att det finns en stor potential att öka fritidsresandet med kollektivtrafik. Till skillnad från arbetsresor är dessa mer utspridda under dagen och har därför större potential att rymmas inom befintlig kollektivtrafik utan att det leder till ökat kapacitetsbehov. Kartläggningar som tidigare har gjorts av kollektivtrafikresandet sommartid och helg visar att flera stråk i Skåne har lika mycket eller i vissa fall mer resande sommartid som under vinterhalvåret och här finns potential att få ökat resande utan att det kräver inköp av fler fordon eller utbyggd spårinfrastruktur.

Den regionala tågtrafiken är också mycket viktig för att knyta samman Skåne med grannregionerna i Sydsverige samt med Köpenhamnsområdet och Själland i Danmark. Vid resor från Skåne till grannregionerna i Sydsverige används tåg till mer än en fjärdedel av arbetspendlings- och tjänsteresorna. För fritidsresor är det en femtedel.



Figur 6: Färdmedelsfördelning för resor från alla Skånes kommuner till andra orter inom Sverige. (RVU Skåne 2018)

Vid resor till Danmark är tåget däremot överlägset populärast som färdmedel.



Figur 7: Färdmedelsfördelning vid resor från alla Skånes kommuner till resmål i Danmark. (RVU Skåne 2018)

#### Utförandet av trafiken

99 Pägatåg och 111 Öresundståg (delade med andra regioner) rullar i trafik för Skånetrafiken. All trafik utförs av trafikföretag som kör och bemannar tågen samt sköter underhåll, och som Skånetrafiken har avtal med efter offentlig upphandling. Fordonen ägs av Skånetrafiken eller genom samarbeten med grannregionerna. Planeringen av trafiken på kort sikt utförs av det trafikföretag som kör för Skånetrafiken, enligt de ramar som fastställts, och planeringen på lång sikt utförs av förvaltningen.

#### Ansvar för infrastruktur

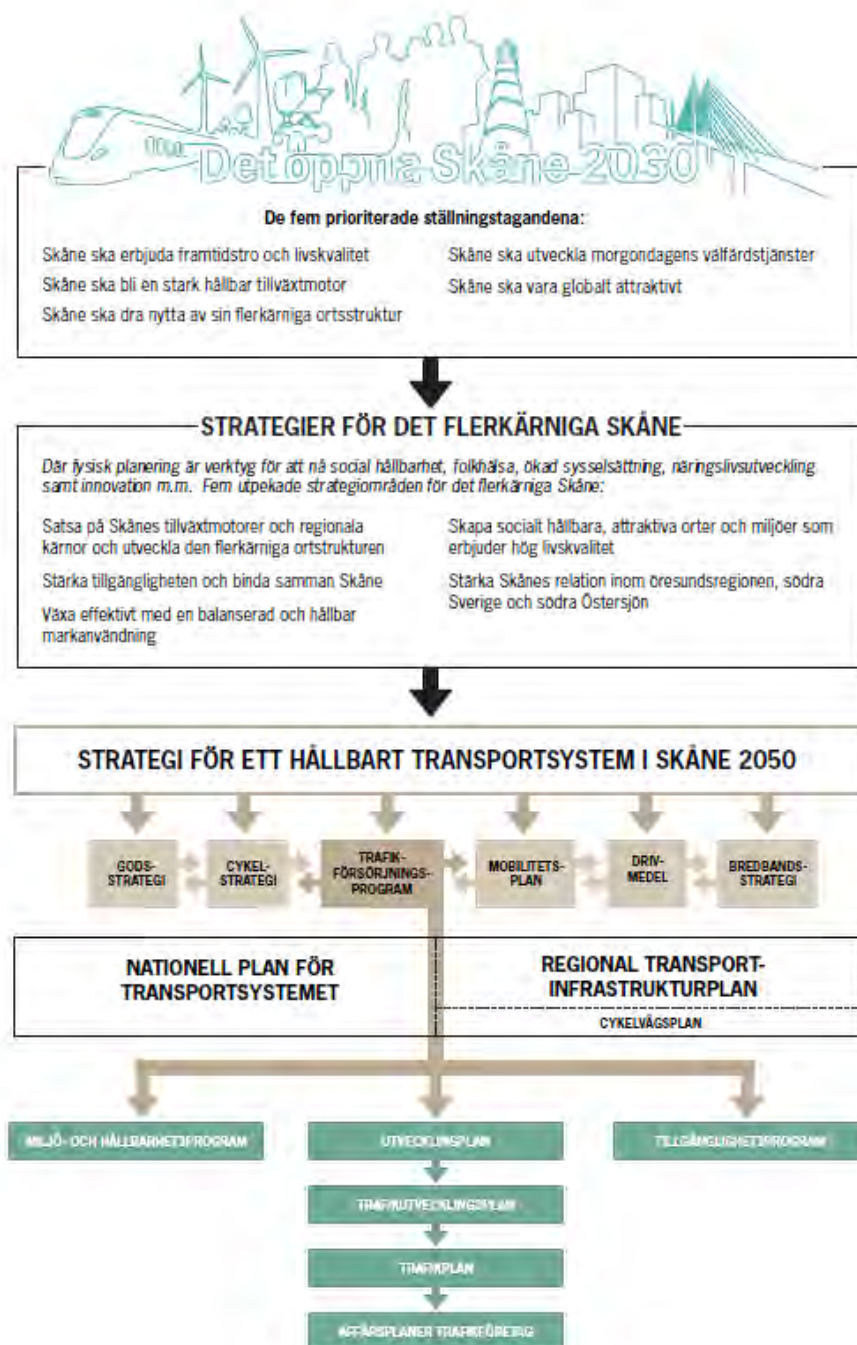
Skånetrafiken eller andra delar av Region Skåne äger inte några järnvägar och väldigt lite annan spårinfrastruktur. Tågtrafik är därför beroende av de spår som Trafikverket äger och förvaltar, och möjligheterna att utveckla tågtrafiken begränsas av kapaciteten i spårsystemet och vilka andra tågoperatörer som vill utnyttja den. Utbyggnader av spårinfrastrukturen sker med finansiering från den budget som Regeringen årligen fastställer för Trafikverket, och de åtgärder som ska finansieras planeras in i det som kallas Nationell plan för transportsystemet. Utöver det förfogar Region Skåne över en summa statliga pengar, i en så kallad Regional Transportinfrastrukturplan (RTI). Där avgör Region Skåne vilka åtgärder som ska prioriteras. Stora åtgärder i järnvägens infrastruktur behöver finansieras i Nationell Plan, medan trimningsåtgärder och mindre objekt kan finansieras eller delfinansieras genom RTI-planen. I gällande RTI-plan för Skåne 2018-2029 har avsatts drygt en halv miljard till samfinansiering av åtgärder på järnvägen i Skåne. Utöver detta kan kommuner och i vissa enstaka fall Region Skåne bidra med egna medel.



## 4 Styrande program och strategier

Region Skåne arbetar målstyrt. De strategiska valen för tågtrafiken i Skåne syftar till att tågtrafiken i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till de övergripande mål för Region Skåne som är fastställda i ett antal program som beslutats i Region Skånes politiska organ. Utvecklingen av tågtrafiken styrs också i viss del av överenskommelser där Region Skåne förbundit sig till viss trafik i samband med investeringar i ny infrastruktur.

Inom Region Skåne finns en tydlig struktur med strategier och program som bryter ned och pekar ut hur de övergripande målen omvandlas till konkreta åtgärder för bland annat transportsystemet. Strukturen visas i figuren nedan och de strategier och program som är relevanta för den här tågstrategin redovisas på de kommande sidorna. De mål som kommer ur dessa strategier och berör tågtrafiken redovisas i kapitel 6.



Figur 8: Region Skånes strategier för transportsystemet i ett sammanhang.

**Regionala Utvecklingsstrategin (RUS)**, även kallad "Det öppna Skåne" sätter upp mål om att sysselsättningen ska bli högre, kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken, skåningarnas hälsa ska förbättras och skillnaderna mellan olika gruppers hälsa, utbildning och sysselsättning ska minska. Andra viktiga målsättningar är att Skåne ska nå de nationella miljömålen, bli klimatneutralt och fossilbränslefritt.

### **Regionplan (Strukturbild för Skåne)**

Den 1 januari 2019 trädde den nya Plan-och bygglagen i kraft som innebär att Region Skåne ansvarar för att ta fram en regionplan. Regionplanen planeras vara antagen 2022. En regionplan ska utgöra ett stöd i de skånska kommunernas fysiska planering vad gäller de mellankommunala och regionala fysiska planeringsfrågorna. Det handlar även om att koppla samman kommunernas översiktsplaner med den regionala utvecklingsstrategin. Den är därmed en viktig del i att skapa förutsättningar för ny infrastruktur i Skåne och en bebyggelsestruktur som kopplar till kollektivtrafikens starka stråk. En föregångare till regionplanen, Strukturbild för Skåne, finns sedan 2010. Denna bygger på fem strategiområden som syftar till att uppnå ett hållbart Skåne med den fysiska planeringen som verktyg. Där finns tydliga mål om att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande i Skåne och att Skånes flerkärnighet ska stärkas.

### **Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 ("Transportstrategin")**

Transportstrategin sätter upp målen för hur transportsystemet och transporterna av människor och gods i Skåne måste utvecklas för att nå målen om hållbar utveckling och de mål som sätts i RUS. Strategin anger en politisk viljeinriktning för arbetet med Skånes transportsystem mot mållåret 2050. Den visar även hur Skåne genom sina regionala förutsättningar inom transportsystemet kan bidra till att de globala och nationella målen uppnås. Transportstrategin syftar till att ange den strategiska inriktningen för kommande planperioder med nationell och regional infrastrukturplan. Strategin anger målsättningen för färdmedelsfördelningen i Skåne och riktlinjer för prioritering av åtgärder. Strategin tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne 2030 och Strategier för Det flerkärniga Skåne och är en fördjupning som behandlar transportsystemets utveckling i ett övergripande och långsiktigt perspektiv.

### **Regionalt Trafikförsörjningsprogram (TFP)**

TFP är det viktigaste dokumentet för kollektivtrafiken i Skåne på kort och medellång sikt. TFP sätter upp mål för kollektivtrafiken och löften till skåningarna om vilka utbudsnivåer som kan förväntas i olika typer av områden. TFP specificerar bland annat regionalt och delregionalt viktiga stråk, öppettider och basutbud. TFP bygger på Transportstrategi, Strukturplan och Regional Utvecklingsstrategi (RUS). I TFP för perioden 2020-2030 uttalas tydligt att *"Tågtrafiken har en stor strukturbildande roll och utgör den naturliga grunden för kollektivtrafiksystemet i Skåne"*.

### **Positionspapper inom Regionsamverkan Syd**

Sex regioner i Sydsverige (Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne) samverkar i den s.k. Regionsamverkan Syd, förkortat RSS. Inom RSS har ett gemensamt måldokument för storregional kollektivtrafik tagits fram, ett s.k. positionspapper. Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt. Fokus i positionspapperet ligger på förkortade restider mellan tillväxtmotorerna i Sydsverige.

### **Trafikcharter för Greater Copenhagen**

Greater Copenhagen är ett samarbete mellan Region Själland, Region Hovedstaden, Region Skåne samt regionernas 79 kommuner, som under ett gemensamt varumärke arbetar för att öka tillväxt och sysselsättning i denna storstadsregion. Medlemmarna undertecknade 2018 ett dokument kallat *Trafikcharter* som föreslår en rad satsningar som ställer krav på lokala, regionala och nationella prioriteringar och investeringar i både Sverige och Danmark.

### **Skånebild**

Region Skåne och sju skånska kommuner har enats om ett antal utgångspunkter för planering och prioritering av satsningar på järnvägsinfrastruktur som är viktiga för hela Skåne. Överenskommelsen kallas Skånebild och beskriver nödvändigheten i att satsa på den regionala transportinfrastrukturen för att Skånes utveckling som en attraktiv region för boende, företagande och turism ska kunna nås. I Skånebild tar de undertecknande parterna ställning för att bygga en ny höghastighetsbana med början i Skåne samt dubbelspår på Västkustbanan och en HH-förbindelse, men framhåller också att

Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan i Hässleholm samt för att koppla ihop de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.

**Skånetrafikens verksamhetsplan (VP)**

De övergripande målen i Skånetrafikens verksamhetsplan är samma som i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP): En marknadsandel på 40 procent av de motoriserade resorna år 2030 och 8 av 10 nöjda kunder. För att nå dessa pekar Verksamhetsplanen ut tre fokusområden:

- I tid: Att förbättra den faktiska punktligheten,
- Väl bemött: Leverera service över förväntan genom ett professionellt kundbemötande
- Informerad: Leverera kundinformation i stort läge i rätt tid, enkelt tydligt och samstämmigt

## 5 Mål och förutsättningar

### 5.1 Nedbrytning av mål och behov

För varje delsträcka i tågsystemet så har ett flertal faktorer och mål betraktats för att bedöma vilket utbud som är nödvändigt för att nå de uppsatta målen.

De mål som beaktats per sträcka är:

**40 % marknadsandel** – det övergripande målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP), som i sin tur baseras på Transportstrategi för Skåne. Målen har tidigare brutits ned till stråknivå av konsultföretaget Sweco på uppdrag av Region Skånes avdelning för Regional utveckling.

**Restider** – För att nå de mål som TFP sätter upp om tillgängligheten till Regionala kärnor och de mål som satts upp i RSS Positionspapper, som i sin tur brutits ned till delmål inom trafikgruppen i Regionsamverkan Syd (RSS). De trafikstrukturer som har tagits fram i arbetet i RSS för att nå målen i Positionspapperet har implementerats i detta dokument. Dessutom finns särskilda resmål framtagna för vissa specifika sträckor i samband med att åtgärdsvalsstudier genomförts

**Tillgänglighet** – För att minska restider till regionala kärnor enligt mål i TFP. Här har tillgänglighet till framför allt Ystad varit viktigt för att nå målen i TFP. Trafikeringen på Ystadbanan och Österlenbanan bygger därför på förutsättningar från åtgärdsvalsstudien för banan som genomfördes 2018.

Trafikeringen på Skånebanan bygger också på mål i den ÅVS som genomförts kopplat till ny stambana genom Hässleholm, samt Skånebildens mål om korta restider på Skånebanan.

**Internationell tillgänglighet** – Restider och utbud i Öresundsregionen. Det arbete som gjorts i projektet "Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen", baserat på den gemensamma Trafikcharter som överenskommit mellan medlemmarna i Greater Copenhagen-samarbetet, har varit en värdefull indata och referens till rekommenderad trafikering för 2035 och 2040.

**Behovet av turtäthet för att nå TFP:s mål om utbud** har också vägts in i de framtagna förslagen, liksom behovet av turtäthet för att skapa ett tillräckligt attraktivt utbud för att nå målen, om detta på ett tydligt sätt har varit underdimensionerat.

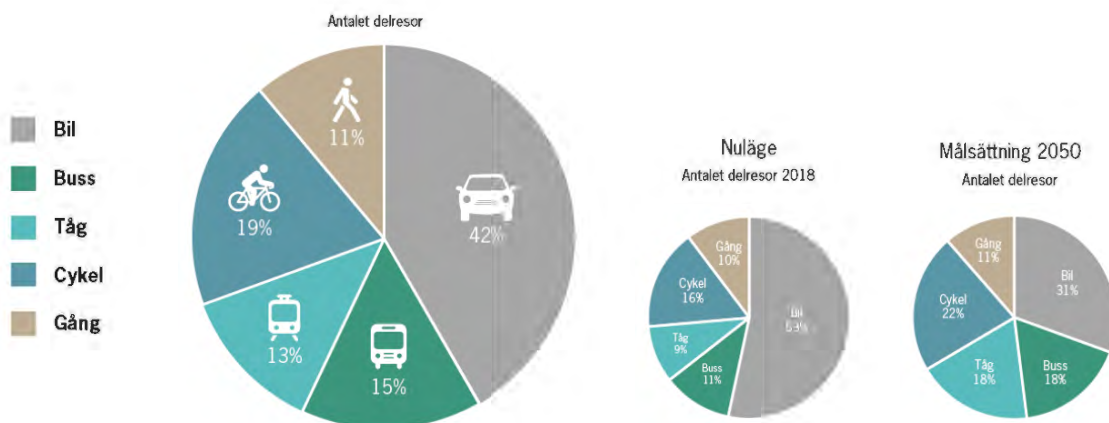
Marknadsandelen har varit det övergripande målet, men även de andra målen har tagit med i bedömningen av behov och avvägningen av vilken tågtrafik som ska eftersträvas.



## Marknadsandelsmålet

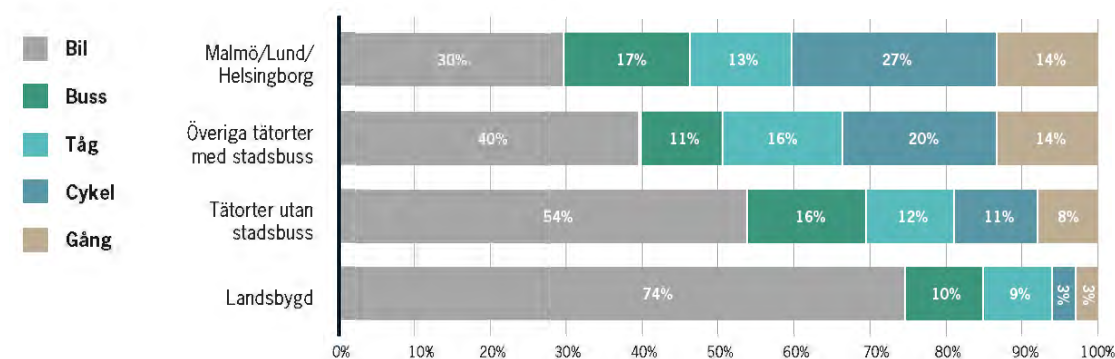
Från Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 ("Transportstrategin") kommer målet att kollektivtrafikens marknadsandel i Skåne ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken 2030. I transportstrategin har en färdmedelsfördelning som anger en målbild för persontransporter i Skåne tagits fram. Den uppsatta färdmedelfördelningen kan inte nås av en enskild part utan ett gemensamt arbete behöver göras för att få en överflyttning mot en ökad andel resor med hållbara färdmedel. För att kunna nå och hantera det resande som motsvarar målet avseende kollektivtrafik, krävs omfattande infrastruktursatsningar i Skåne.

## Målsättning 2030



Figur 9: Mål för färdmedelsfördelning i Skåne 2030 och 2050. Ur Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030. Här anges målen för alla färdmedel, medan målet för kollektivtrafiken är att ha minst 40 % av alla motoriserade resor, d.v.s. att resandet med tåg och buss tillsammans utgör 40% av det totala resandet med tåg, buss och bil. Till 2050 ökar målet ytterligare, till strax över 50 % av de motoriserade resorna.

Eftersom förutsättningarna att nå målet varierar i olika delar av Skåne har också målen brutits ner till olika geografiska områden under arbetena med Transportstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet 2020-2030. Ambitionsnivån är allra högst satt i de större städerna medan landsbygden och mindre orter förväntas bidra i lägre grad till målet. I kapitel 6 redovisas en nedbrytning av målen till konkret tågresande per stråk.



Figur 10: Mål för färdmedelsfördelning 2030 nedbrutet på ortsstorlek. Ur Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030.

De hållbara färdmedlen (gång, cykel, buss och tåg) ska enligt de fördelningar som är uppsatta i trafikförsörjningsprogrammet bära olika stora delar av resandet i olika sorters stråk. I och med att befolkningen i Skåne beräknas öka till 1,5 miljoner år 2030 och ha nått 1,8 miljoner år 2050 samt att antalet motoriserade resor per person förväntas vara konstant så innebär det ett ökat antal resor totalt. Det innebär att tågresandet behöver öka kraftigt för att målen ska nås. Resandet i tågtrafiken behöver öka med ca 100 % från 2019 till 2030 och med ca 60% från 2030 till 2040, för att tågtrafiken ska bidra med sina delar för att nå målen.

## Restidsmål

De restidsmål som ligger till grund för tågstrategin är en kombination av de mål som tagits fram inom Regionsamverkan Sydsverige (RSS) och de mål som tagits fram i åtgärdsvalsstudier för olika banor inom Skåne, tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner. Restidsmålen uppfyller flera behov, såsom efterfrågan på snabba resor för arbetspendling, åtgärder för regionförstoring, bättre tillgänglighet från framförallt Östra Skåne till Skånes tillväxtmotorer och tillgänglighet mellan tillväxtmotorerna i Sydsverige. De restidsmål som har beaktats i denna tågstrategi listas i tabellen nedan.

Sträcka	Restidsmål (min)	Infriat år	Avstånd km*	Snitthastighet	Kommentar
Malmö-Lund	10	2025	16,04	96 km/h	Snabbaste förbindelse, dvs Ötåg/S3
Lund-Helsingborg	20	2040	65,17	195 km/h	Enligt RSS positionspapper
Lund-Kristianstad	35	2035	96,21	165 km/h	Via höghastighetsspår enligt RSS positionspapper
Helsingborg-Kristianstad	45	2035	107,03	143 km/h	Enligt RSS positionspapper
Hässleholm-Kristianstad	10	2035	29,54	177 km/h	Deriverat från ovanstående
Helsingborg-Hässleholm	35	2035	78,53	135 km/h	Deriverat från ovanstående. Gäller snabb-/direktåg som går snabbaste väg.
Malmö-Ystad	30	2040	69,35 (via Hie) 64,93 (via Övn)	139 km/h 130 km/h	Enligt ÅVS Ystadbanan. Avser tåg med få stopp.
Ystad-Simrishamn	30	2040	41,9	84 km/h	Enligt ÅVS Ystadbanan. Avser tåg med få stopp.
Helsingborg-Halmstad	30	2040	83,1	166 km/h	Enligt RSS positionspapper.
Hässleholm-Halmstad	55	2040	90,84	99 km/h	Mål i RSS Positionspapper är 70 minuter Kristianstad – Halmstad.
Malmö-Köpenhamn	30	2040	41,1	82 km/h	Mål i RSS Positionspapper är 35 minuter vilket motsvarar dagens restid. Ett mål att nå en restid på max 30 minuter förbättrar tillgängligheten inom Greater Copenhagen och Köpenhamns flygplats enligt trafikchartern.

### Tillgänglighetsmål

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) så slås fast att Skånes flerkärnighet *”skapar gynnsamma förutsättningar för Skåne att vara en sammanhängande och funktionell region avseende arbete, boende och utbildning, men det ställer också krav på en utvecklad tillgänglighet för att få en ökad interaktion mellan orterna. Kollektivtrafiken är och behöver fortsätta att vara en möjliggörare för människor att förflytta sig på ett ekonomiskt och hållbart sätt i Skåne.”* Vidare beskrivs hur *”En hög geografisk tillgänglighet mellan olika delar och orter i Skåne innebär en bättre tillgång till det utbud som finns gällande arbete, boende, utbildning, service och kultur. De största utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne återfinns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där avstånden till närmsta tillväxtmotor är lång och därmed den regionala kärnan Ystad som ligger närmre får en ännu viktigare funktion.”* I övrigt beskrivs hur tågsatsningar bidrar både till ökade förutsättningar att nå 40% marknadsandel, och till att förbättra den geografiska tillgängligheten.

De mål som TFP har gällande tillgänglighet till och med kollektivtrafik är:

- Andelen skåningar som kan ta sig med gång, cykel eller kollektivtrafik till sitt arbete ska öka.
- Minst 92% av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm/Kristianstad) med en restid på maximalt 60 minuter.
- Minst 92% av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens regionala kärnor (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad samt Trelleborg) med en restid på maximalt 45 minuter.

Åtgärder som tydligt pekas ut för att ge effekter på den geografiska tillgängligheten kopplat till tillväxtmotorerna är minskade restider på Ystadsbanan och Österlenbanan. Enligt TFP behöver dock samtliga regionalt viktiga stråk behöva ständigt utvecklas för att den geografiska tillgängligheten till tillväxtmotorerna i Skåne ska förbättras.

### Internationell tillgänglighet

Enligt TFP så har den regionala kollektivtrafiken stor betydelse för den interregionala och internationella tillgängligheten. Det gäller kopplingen till järnvägsstationer med interregional tågtrafik och fjärrbussar samt till flygplatserna med inrikes och utrikes flygtrafik. I TFP understryks vikten av den regionala kollektivtrafiken för anslutningsresor, samt att när ny infrastruktur planeras och byggs ut är det viktigt att se både potentialen för såväl resor inom Skåne som till och från Skåne.

I Trafikcharter för Greater Copenhagen uttrycks att tillgängligheten till Köpenhamns flygplats ska öka, i synnerhet med kollektivtrafik från hela Greater Copenhagen, Jylland och Fyn, Sverige och Nordtyskland. I trafikchartern påtalas också vikten av ny infrastruktur för ökad kapacitet över sundet och var en ny förbindelse ska lokaliseras: *”...på sikt förväntas Öresundsbron få kapacitetsproblem. För att säkra fortsatt tillväxt krävs också en ökad integration mellan Skåne och Själland. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ger möjlighet att sprida integrationen till ett större område.”* Trafikchartern uttalar också att ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Greater Copenhagen ska främjas: *”Det får maximalt ta en timme att ta sig till Malmö eller Köpenhamn från en given punkt i Greater Copenhagen, med tåg som huvudsakligt transportmedel.”*

### Mål om utbudsnivåer

I TFP regleras det s.k. basutbudet, d.v.s. de öppettider och den turtäthet som minst ska eftersträvas i olika typer av stråk. I princip samtlig tågtrafik i Skåne trafikeras det som klassas som regionalt viktiga stråk. För denna tågstrategi har förutsatts att mål på motsvarande nivå kommer att fortsätta gälla för tågtrafiken under perioden fram till 2040.

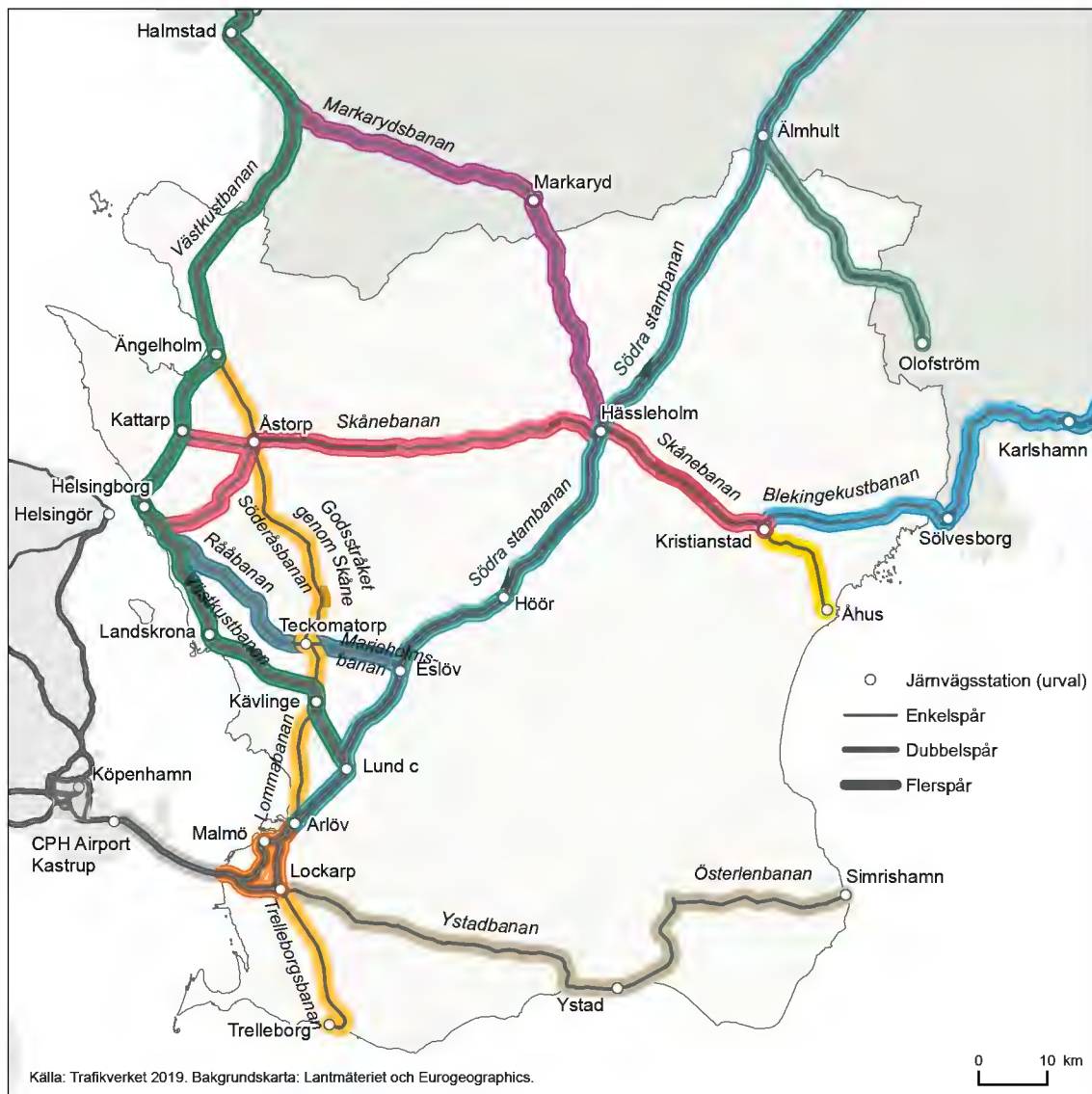
Stråk	Tätort invånarantal	Enhet	Basutbud			
			mån-tors	fre	lör	sön
Närtrafik - anropsstyrd	Tätort <300	öppettider kl	9-14	9-14	-	-
		anropsstyrda dubbelturer	1	1	-	-
Lokalt viktiga stråk	Omfattar alla tätorter med 300-999 invånare	öppettider kl	06-18	06-18		
		antal dubbelturer	7	7		
Delregionalt viktiga stråk	Omfattar alla tätorter med 1000-2999 invånare	öppettider kl	06-22	06-22	08-18	08-18
		antal dubbelturer	10	10	6	5
Regionalt viktiga stråk	Omfattar huvudlinjenätet och täcker därmed in alla kommunhuvudorter och tätorter större än 3000 invånare	öppettider kl	06-00	06-02	07-02	07-22
Stadstrafik	Omfattar de skånska städerna med stadstrafik: Landskrona, Trelleborg, Ängelholm, Hässleholm, Eslöv och Ystad	öppettider kl	06-20	06-20	09-15	-
Stadstrafik i större städer/tillväxtmotorer	Omfattar stadstrafik i de skånska tillväxtmotorerna. Avser städernas huvudlinjer i Malmö linjerna 1-8, 31-35, Helsingborg linjerna 1-8, Lund linjerna 1-6 samt Kristianstad linjerna 1-4	öppettider kl	06-00	06-02	07-02	07-22

Med öppetid avses den målsättning för när trafiken bör vara igång.

Figur 11: Basutbud för kollektivtrafiken. Ur Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030.

## 5.2 Förutsättningar i infrastrukturen

Järnvägen i Skåne består av ett flertal banor som är sammankopplade till ett nät som har mer täckning i de befolkningstätare, västra delarna av Skåne. Banornas läge har till stora delar historiska ursprung. De olika delarna av järnvägen beskrivs ofta med banornas namn, som visas i bilden nedan.

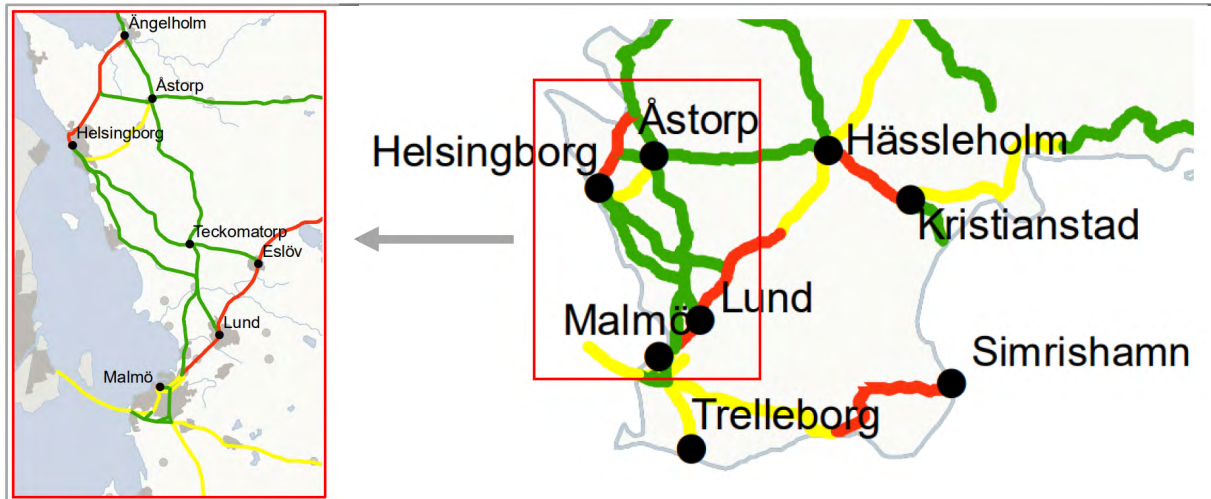


Figur 12: De olika banorna i Skåne och deras namn. (Region Skåne, 2020.)

Det som i första hand sätter begränsningar för Skånetrafikens tågtrafik är kapaciteten på järnvägarna i Skåne. Skåne har många banor som endast är enkelspåriga banor med mötesspår, vilket kraftigt begränsar hur många tåg per timme som kan ta sig fram på dem. Endast Södra stambanan är dubbelspårig i hela sin sträckning. Väst kustbanan har till stora delar dubbelspår, men en flaskhals finns fortfarande på sträckan Maria-Helsingborg C och den beräknas inte vara bortbyggd före 2035. Begränsad kapacitet i driftplatserna (stationer etc.) är också en faktor som begränsar antalet tåg som kan köra på banorna. Dessutom finns en stor efterfrågan på att köra kommersiella persontåg och godståg, som konkurrerar om utrymmet på flera banor. Persontågen konkurrerar om kapaciteten på Södra stambanan och Väst kustbanan medan godstågen främst kräver kapacitet på Skånebanan, Södra stambanan, Blekinge kustbana samt godsstråket genom Skåne (Söderåsbanan och Lommabanan). Rent praktiskt innebär detta att Skånetrafiken inte ensidigt kan bestämma hur många tåg som ska köras på respektive sträcka. Den enskilt största begränsande faktorn för hur många tåg Skånetrafiken kan köra är kapaciteten på Citytunneln genom Malmö, som enligt Trafikverkets regler har en maxkapacitet på 14 tåg per timme av vilka ett eller två brukar avdelas till kommersiella fjärrtåg.



Utnyttjandet av nuvarande järnvägskapacitet är högt på många banor i Skåne. I Trafikverkets sammanställning över kapacitetsutnyttjandet 2019 har såväl viktiga delar av Södra stambanan som delar av Västkustbanan och Österlenbanan ett utnyttjande över 80 % vilket innebär överhängande risk för störningar och längre restider än vad som annars hade varit fallet, samt att det är mycket svårt att köra fler tåg på banorna. Dessutom har flera andra banor ett utnyttjande upp mot 80 % vilket också innebär risk för störningar.



Figur 13: Kapacitetsutnyttjande i dagens järnvägsnät i Skåne. (Trafikverket, 2020)

För att kunna köra den tågtrafik som tågstrategin föreslår behövs en utbyggnad av banorna. Den nya infrastrukturen som är inplanerad eller har förutsatts, som ger större effekter i robusthet eller kapacitet och därmed förutsättningar för ökad trafikering är, för tidsperioden fram till 2035:

- Fyrspår Malmö – Lund, klart 2023
- Dubbelspår Ängelholm – Maria, klart 2024
- Etappvisa utbyggnader av Ystadbanan och Österlenbanan fram till 2035
- Dubbelspår Maria – Helsingborg C, klart ca 2035
- Höghastighetsspår Hässleholm – Lund med anslutning till Södra Stambanan centralt i båda orterna, klart ca 2035
- Spårtunnel Helsingborg – Helsingør, förväntas inte klar förrän efter 2035 men utgångspunkt för denna strategi är att den står färdig före 2040

Analyserna visar dock att järnvägen i Skåne behöver byggas ut ytterligare för att Skånetrafikens ska kunna köra den tågtrafik som krävs för att nå målen. För att kunna realisera de föreslagna trafikupplägg som redovisas i kapitel 10, behöver spårinfrastrukturen byggas ut för ännu mer kapacitet. Dessa utbyggnader handlar i första hand om spårkapacitet i Skåne, men åtgärder kan även behövas utanför Skåne såsom i Köpenhamnsområdet. De utbyggnader som behövs utöver de som listats här ovan redovisas i kapitel 11.4.

Hur mycket tågtrafik som Skånetrafiken kan köra på banorna begränsas inte bara av infrastrukturen som spår och stationer, utan också av hur Trafikverket fördelar tillgänglig kapacitet till de olika tågoperatörerna. Dessa beskrivs närmare i kapitel 11.4. Särskilda regleringar kan också tillfälligt begränsa kapaciteten, såsom särskilda kontroller av resenärer på tågen och andra ingrepp som myndigheter kan besluta om. De gränskontroller som från tid till annan har funnits vid inresa till Sverige respektive Danmark har föranletts av särskilda situationer och måste enligt EU-reglerna vara tidsbegränsade. I grunden bygger den fria rörligheten för personer som reser mellan Sverige och Danmark på att fasta gränskontroller inte ska finnas. Tågstrategin utgår från att tågtrafiken över Öresund kan utföras utan gränskontroller.

### 5.3 Tågsystem i Skåne

Skånetrafiken bedriver tågtrafik med två olika tågsystem och planerar för trafik med ett tredje. De olika systemen samverkar på flera av banorna genom sina olika stoppstrukturer och restider. Tillsammans med bytesmöjligheterna mellan tågsystemen på de större stationerna utgör de en viktig stomme i Skånetrafikens nät, särskilt inriktat på de regionala och delregionala resorna. Kommersiella fjärrtåg som snabbtåg och natttåg trafikerar också banorna i Skåne men omfattas inte av denna strategi.

#### Pågatågen (inkl Krösatåg)

Pågatågen är tågsystemet för en relativt lokal tillgänglighet, som i princip stannar på alla stationer. Trafikeringen sker nästan helt och hållet inom Skåne, men ett par linjer når även till närliggande orter i grannlän. I Norra Skåne finns också trafik med Krösatåg, i samarbete med Region Kronoberg. Krösatågen är besläktade med Pågatågen och är dess motsvarighet i framförallt Småland. På samma sätt som att Pågatåg når orter utanför Skåne, når Krösatåg fram till Hässleholm från Växjö. Syftet med Pågatågen är att erbjuda bekväma resor till och från såväl stora som mindre orter i de starka stråken, till arbete, studier och fritidssysslor samt för anslutning till Öresundståg och fjärrtåg.

#### System 3 (beslut om riktigt namn inväntas)

System 3 är arbetsnamnet på ett kapacitetsstarkt regionalt/delregionalt tågsystem som kompletterar Öresundstågen i starka stråk. Systemet planeras starta sin trafik 2024. System 3 är avsett att tillföra kapacitet i de stråk som är hårdast belastade samt har störst potential till resandeökning, inte minst mellan Malmö och Köpenhamn. Syftet med System 3 är att erbjuda bekväma, snabba resor med god komfort i de starka stråken mellan tillväxtmotorer, främst inom Skåne.

#### Öresundståg

Öresundståg är det storregionala tågsystemet som körs i samarbete med grannregionerna och förbinder viktiga orter i länen i Sydsverige samt Köpenhamn och Själland. Tågsystemets syfte är att erbjuda snabba och bekväma resor till arbete, studier och fritidssysslor i framför allt tillväxtmotorer och att knyta samman flera regioner. I Skåne är Öresundståg det snabbaste tågsystemet och stannar bara i stora orter.

### Olika roller för de olika tågsystemen

De mål som tågtrafiken i Skåne ska uppfylla är delvis motstridiga. Korta restider innebär snabba tåg med få stopp, medan en regional tillgänglighet innebär att tåg måste trafikera många stationer och mindre orter. En hög marknadsandel i de starka stråken innebär tåg med hög kapacitet, medan behovet av kostnadseffektivitet ställer krav på tågstorlekar som är anpassade till resandet. Att kombinera dessa egenskaper i samma tåg är ofta praktiskt omöjligt, så för att nå målen behöver kollektivtrafiknätet erbjuda olika typer av tåg som uppfyller dessa olika syften. Att utforma trafiken med utgångspunkt i att alla stationer ska få avgångar med dessa olika tågtyper blir dock mycket resurskrävande och skulle kräva en orimligt stor utbyggnad av infrastrukturen.

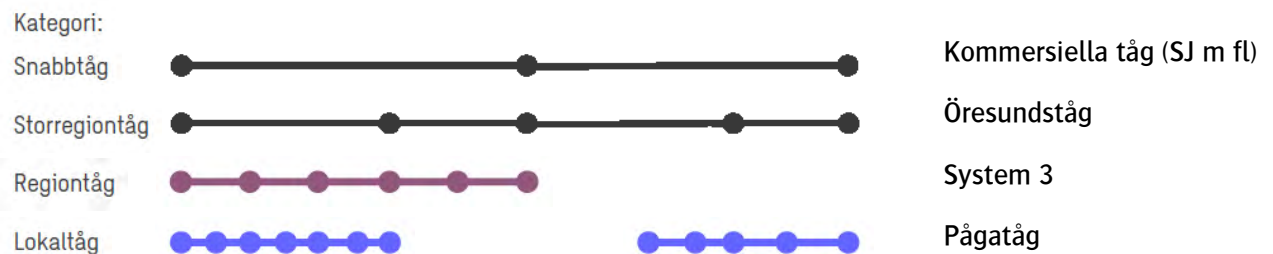
Skånes tågstrategi bygger därför på en princip med parallella tågssystem med tydliga roller, som kompletterar varandra. Tack vare denna inriktning kan många olika mål nås med tågtrafiken; Kortare restider på många sträckor och hög kapacitet i de stråk där det behövs, samtidigt som de bidrar till lokal tillgänglighet och regional utveckling.

Parallellt med de tre tågtyperna går snabbtågen, som är de kommersiella fjärrtågen som kopplar upp Skåne med resten av Sverige och kontinenten. Region Skåne driver eller styr ingen snabbtågstrafik och den behandlas inte i denna strategi, men dess existens är viktig för Skånes nationella och internationella tillgänglighet.

Genom en struktur av detta slag, där flera olika snabba tågssystem samverkar, kan både målen om restider mellan större orter i Sydsverige, målen om marknadsandelar i Skåne och de regionalt utvecklande effekterna av Pågatåg på mindre orter uppnås. Principen stämmer också överens med vad som tagits fram i trafiksamarbetet i Regionsamverkan Sydsverige, och är därmed kompatibel med trafikuppläggen i Skånes grannregioner.

Principen för de parallella tågssystemen visas schematiskt i figuren nedan.

### Princip för parallella tågtrafiksystem



Figur 14: Princip för parallella tågssystem. (Baserat på förlaga av Sweco/Regionsamverkan Sydsverige)



## 6 Behov och trafik per sträcka

I detta avsnitt redovisas de resandemål och behov av trafik som finns per delsträcka, uppdelat på de olika banorna och delsträckor av dessa.

Resandetalen utgår från de mål för marknadsandelar som bestäms av Trafikförsörjningsprogram för Skåne samt Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne. I tidigare arbeten för bland annat underlag till trafikförsörjningsprogrammet så har konsultföretaget Sweco brutit ner målen till stråknivå och beräknat det antal resande som det motsvarar för aktuella år. Från dessa resandetal har sedan beräknats hur många tåg av respektive slag som behövs för att kunna erbjuda en tillräcklig kapacitet för dessa resande.

Det är i det här sammanhanget viktigt att framhålla att det antal tåg som beräknats fram för att nå målen handlar om kapacitet; att tillhandahålla tillräckligt många sittplatser per timme för de resande som målet innebär. Dessa beräkningar har dock inte tagit hänsyn till vilket utbud som är nödvändigt för att attrahera dessa mängder resande. Att ett tåg i timmen är tillräckligt för att erbjuda sittplatser till ett visst antal resande på en sträcka är ingen garanti för att detta enda tåg per timme skulle anses som en attraktiv tidtabell av de potentiella kunderna. Restidsmålen är viktiga mål som kan innebära behov av fler tåg än vad som krävs av sittplatsskäl, eftersom det kan innebära att snabbare tåg med färre stopp behöver köras parallellt med de tåg som stannar på alla stationer. Tillräcklig kapacitet är därmed ingen garanti för uppnådda mål och för respektive stråk förs därför ett resonemang om utbudets nivå för att attrahera resande och nå restidsmål.

Den trafik som de olika behoven ger upphov till per sträcka har sedan fogats samman och jämkats till ett totalutbud för Skåne, som redovisas i kapitel 4.

För varje delsträcka så redovisas behovet av trafik för tre olika målår: 2030, 2035 och 2040. Dessa målår är utvalda för att de är en rimlig planeringshorisont, men också för att de naturligt sammanfaller med planerade färdigställanden av ny infrastruktur och Trafikverkets långtidsplanering. Valet av målår beskrivs närmare i avsnitt 2.3.

De olika delsträckorna beskrivs i detta kapitel med namnet på banan och/eller de orter som delsträckan går mellan, för att göra benämningarna så enkla som möjligt. En karta med banornas namn finns i Figur 12 på sidan 22.

## Södra stambanan Alvesta – Hässleholm och Hässleholm - Lund

### Infrastruktur

Banan är en del av Södra stambanan Katrineholm - Malmö och sträcker sig från Alvesta via Hässleholm till Lund.

Syfte med trafiken: Att knyta större och mindre orter i stråket med varandra och till Kastrup och Köpenhamn samt till och från trafik på andra banor och matande regionbusstrafik, för alla sorters resor.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär ett behov av flera nivåer; Krösatåg, System 3 och Öresundståg.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

<b>Alvesta - Hässleholm</b>	<b>Nuläge (2019)</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	7 500	15 000	20 000	25 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Öresundståg 1 System 3* 1 Krösatåg	1 Öresundståg 1 System 3 1 Krösatåg	1 Öresundståg 1 System 3 1 Krösatåg

\*) För snabba resor till Älmhult

<b>Hässleholm - Lund</b>	<b>Nuläge (2019)</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	20 500*	46 000	60 000	75 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		2 Öresundståg 1 System 3 2 Pågatåg	2 Öresundståg 2 System 3 2 Pågatåg	2 Öresundståg 2 System 3 4 Pågatåg

\*) Beror på fördelning mellan tåg till/från Hässleholm och tåg till/från Teckomatorp som delar resande mellan Eslöv och Lund.

System 3-tågen är en viktig del för att skapa kapacitet och attraktiva restider på sträckan Älmhult-Malmö-Köpenhamn. Ur kapacitetssynpunkt behövs inte System 3 norr om Hässleholm redan 2030, fullånga Öresundståg och Pågatåg/Krösatåg räcker för att ge tillräckligt antal sittplatser, men System 3 är en viktig del i att uppnå kortare restider genom att resenärer slipper byte i Hässleholm.

## Västkustbanan Halmstad - Helsingborg

### Infrastruktur

Banan är en del av Västkustbanan Göteborg – Malmö och sträcker sig från Halmstad via Ängelholm till Helsingborg.

Syfte med trafiken: Att knyta större och mindre orter i stråket med varandra och till Lund/Malmö samt Kastrup och Köpenhamn samt till och från trafik på andra banor och matande regionbusstrafik, för alla sorters resor.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär ett behov av flera nivåer; Pågatåg, system 3 och Öresundståg.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

Halmstad – Ängelholm - Helsingborg	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	6 500	13 000	17 000	27 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		2 Öresundståg 1 Pågatåg*	2 Öresundståg	2 Öresundståg

\*) För att upprätthålla lokala förbindelser Förslöv – Halmstad till dess att Pågatåg kan vända i Båstad.

Båstad- Ängelholm - Helsingborg	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	3 500	5 500	7 000	8 500
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		2 Pågatåg	2 Pågatåg	2 Pågatåg

Utöver detta är det av utbuds- och restidsskäl lämpligt att låta System 3-tågen från Malmö vända i Maria istället för på Helsingborg C.

Inriktning är att på sikt låta Pågatågen vända i Båstad istället för i Förslöv. I Båstad kan byte till Öresundståg skapas och därmed behöver inte Pågatåg köras vidare till Halmstad för att kunna erbjuda resor från de mindre orterna i stråket till Laholm och Halmstad. Utbudet i högtrafik mellan Båstad och Halmstad kommer med denna inriktning att vara två Öresundståg/timme vilket bedöms som ett fullgott utbud.

## Västkustbanan Helsingborg - Lund

### Infrastruktur

Banan är en del av Västkustbanan Göteborg – Malmö och sträcker sig från Helsingborg via Landskrona till Lund.

Syfte med trafiken: Att knyta större och mindre orter i stråket med varandra och till Kastrup och Köpenhamn samt till och från trafik på andra banor och matande regionbusstrafik, för alla sorters resor.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär ett behov av flera nivåer; Pågatåg, system 3 och Öresundståg.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

<b>Helsingborg - Lund</b>	<b>Nuläge (2019)</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	28 500	56 000	73 000	90 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		2 Öresundståg 2 System 3 2 Pågatåg	2 Öresundståg 2 System 3 4 Pågatåg	2 Öresundståg* 4 System 3 3 Pågatåg

\*) Varav vissa via HH-förbindelse

Av utbuds-, kapacitets- och restidsskäl är det lämpligt att låta System 3-tågen från Malmö vända i Maria istället för på Helsingborg C. Av samma skäl kan även några Pågatåg från Malmö och Teckomatorp vända i Maria istället för på Helsingborg C

## Skånebanan Helsingborg – Åstorp - Hässleholm

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Helsingborg (Ramlösa/Raus) via Åstorp till Hässleholm. Mellan Helsingborg och Åstorp har banan två sträckningar: Via Bjuv och via Kattarp.

Syfte med trafiken: Att knyta orter i stråket med dels Helsingborg, dels Hässleholm och tågtrafiken på Västskystbanan respektive Södra Stambanan för alla sorters resor. Att knyta Helsingborg och nordvästra Skåne till snabbtåg på den framtida höghastighetsbanan i Hässleholm för tjänste- och fritidsresor.

### Behov av trafikslag:

Typen av resande innebär i första hand Pågatågstrafik. Behovet av kortare restider mellan tillväxtmotorerna Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad kan därefter motivera snabbare tåg som System 3 eller Öresundståg.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

Helsingborg – Åstorp*	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	5 500	11 000	14 000	18 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		2 Pågatåg	3 Pågatåg	2 Pågatåg 1 System 3**

\*) Helsingborg – Åstorp kan trafikeras dels via Ramlösa – Bjuv och dess mellanstationer, dels via Maria – Kattarp.

\*\*\*) Via Kattarp

Åstorp - Hässleholm	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	5 000	10 000	13 500	17 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Pågatåg	3 Pågatåg*	2 Pågatåg 2 System 3**

\*) Varav ett direkttåg över Kattarp för kortare restider Helsingborg – Hässleholm.

\*\*\*) För kortare restider Helsingborg – Hässleholm/Kristianstad och koppling till Danmark via HH-förbindelse

För att nå ett tillräckligt attraktivt utbud för pendling mellan Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad så är halvtimmestrafik nödvändig i högtrafik. Ett tåg i timmen kan också kopplas med Pågatågslinjen mellan Hässleholm och Kristianstad för att erbjuda bytesfria resor i relationen. För att uppnå restidsmålen som satts upp inom Regionsamverkan Syd samt Sverigeförhandlingen så behövs upp till två tåg per timme med få stopp i relationen Kristianstad – Hässleholm – Helsingborg. Detta kan kombineras med förbindelsen över till Danmark när HH-förbindelsen står klar för att bidra till målen om ökad integration över Öresund. Det tredje och fjärde tåget per timme är då naturligt ett System 3-tåg, som bidrar med kortare restider på hela sträckan och kapacitet Åstorp – Helsingborg samt resmöjligheter utan byte Hässleholm/Kristianstad – Helsingør.

## Skånebanan Hässleholm - Kristianstad

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Hässleholm till Kristianstad.

Syfte med trafiken: Att knyta orter i stråket med dels Kristianstad, dels Hässleholm och att knyta Kristianstad med tågtrafik på södra stambanan mot Lund/Malmö, samt att knyta samman de båda kärnorna i tillväxtmotorn Kristianstad/Hässleholm, för alla sorters resor.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär ett behov av flera nivåer, både Pågatåg och Öresundståg men i förlängningen även System 3.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

Hässleholm - Kristianstad	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	9 000	20 000	26 000	33 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Öresundståg 2 Pågatåg	1 Öresundståg 1 System 3** 2 Pågatåg*	1 Öresundståg* 2 System 3** 2 Pågatåg

\*)Förutsätter att trippelkopplade Pågatåg och Öresundståg kan köras till/från Kristianstad vilket kräver plattformar med 250 meters längd på Kristianstad C.

\*\*\*) Varav 1 för restider mot Helsingborg samt förbindelse till Helsingør.

## Markarydsbanan

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Hässleholm åt nordväst till Markaryd och vidare mot Halmstad.

Syfte med trafiken: Att knyta orter i stråket med dels Hässleholm/Kristianstad och resten av tågtrafiken i Skåne, dels Halmstad, för alla typer av resor men med vikt på arbets- och skolpendling. Att knyta nordöstra Skåne och Blekinge mot Halland och Göteborg genom en koppling till Väst kustbanan, för främst affärs- och fritidsresor.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär Pågatågstrafik. Sträckningen, resandeunderlaget, restiderna och infrastrukturen gör att behov eller möjlighet att köra andra tåg inte finns under överskådlig tid.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

<b>Hässleholm - Halmstad</b>	<b>Nuläge (2019)</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	1 000	2 000	2 500	3 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Pågatåg	1 Pågatåg	1 Pågatåg

Utbudet med ett tåg i timmen i vardera riktningen på sträckan förväntas enligt beräkningarna räcka under överskådlig tid. Om trafiken kan köras som taktfast timmestrafik bedöms detta vara tillräckligt utbud för att möjliggöra arbetspendling och övriga resor i stråket.

## Blekinge kustbana Kristianstad - Bromölla

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Kristianstad österut via Bromölla till Karlskrona i Blekinge. Banan är enkelspårig med mötesstationer. Den planerade utbyggnaden av godsjärnvägen Sydostlänken och flöden av godståg på denna mellan Älmhult och Karlshamn kommer att ta spårkapacitet på sträckan från Sandbäck, där den möter Blekinge Kustbana, fram till Karlshamn.

Syfte med trafiken: Att knyta orter längs banan med varandra och till tillväxtmotorn Kristianstad/Hässleholm, för arbets- och studiependling samt fritidsresor, och att koppla till resten av Skånetrafikens utbud i Kristianstad. Att koppla större orter längs banan i med Malmö/Lund och Köpenhamn för arbets- och fritidsresor, samt att koppla nordöstra Skåne till Blekinge.

### Behov av trafikslag:

Det finns behov att korta restiderna för tågtrafik till och från Blekinge. För Skånes del handlar behoven om kortare restider i pendlingsrelationer mellan målpunkter på båda sidor närmast regiongränsen, som t.ex. Bromölla - Karlskrona eller Kristianstad – Ronneby. Främst behöver detta åstadkommas genom förbättrad infrastruktur i Blekinge, men för att kunna dra nytta av sådan så behöver även stoppstrukturen ses över. För att uppnå efterfrågade restidsförbättringarna behöver utbudet differentieras tydligare, så att Öresundstågen endast stannar i de större orterna, medan de mindre orterna trafikeras endast av Pågatåg. Från Bromölla till resmål i centrala Kristianstad, Hässleholm och Malmö/Lund är restiderna relativt attraktiva, med restidskvoter under 1,2 och ibland nära 1.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande antal resande om målen ska uppnås:

Kristianstad - Bromölla	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	5000	12 000	16 000	20 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Öresundståg 1 Pågatåg	1 Öresundståg 1 Pågatåg	1 Öresundståg 1 Pågatåg

För att klara detta resande krävs t.o.m. 2040 två tåg per timme, och det är rimligt att fördela dem på olika tågsystem för att möta behovet av olika typer av resor. Ett Öresundståg och ett Pågatåg är därmed den trafikering som krävs under hela perioden 2030-2040. Pågatåget kan gå hela vägen till Karlskrona om önskemål för detta finns i Blekinge, men för Skånes del spelar det ingen roll för resande-utvecklingen då det i så fall till övervägande del förväntas handla om lokala resor i Blekinge.



## Söderåsbanan

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Åstorp till Kävlinge via Svalöv och Teckomatorp.

Syfte med trafiken: Att knyta orter i stråket med dels Malmö/Lund samt orter på Skånebanan genom byte i Åstorp för alla typer av resor men med vikt på arbets- och skolpendling.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär Pågatågstrafik. Sträckningen, resandeunderlaget, restiderna och infrastrukturen gör att behov eller möjlighet att köra andra tåg inte finns under överskådlig tid.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

Åstorp - Lund	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	Ingen tågtrafik	8 000	10 500	13 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Pågatåg	1 Pågatåg	2 Pågatåg

Ett Pågatåg per timme är tillräckligt för att klara kapaciteten fram till 2040, men där är tågen i praktiken fullbelagda om resandeutvecklingen sker enligt mål. En frekvens på två tåg i timmen är nödvändigt för att klara kapaciteten från 2040, men också för att ge ett tillräckligt attraktivt utbud. En förutsättning är dock att resandeunderlaget finns i stråket. För att långsiktigt kunna planera för två tåg per timme på banan behöver kommunerna driva ortsutvecklingen så att resandeunderlaget är långsiktigt tillräckligt.

## Råådalsbanan och Marieholmsbanan

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Helsingborg (Ramlösa/Raus) via Teckomatorp till Eslöv.

Syfte med trafiken: Att knyta orter i stråket med dels Helsingborg, dels Eslöv/Lund/Malmö, för alla typer av resor men med vikt på arbets- och skolpendling.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär Pågatågstrafik. Sträckningen, resandeunderlaget, restiderna och infrastrukturen gör att behov eller möjlighet att köra andra tåg inte finns under överskådlig tid.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

Helsingborg - Lund	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	5 000	8 000	10 500	13 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Pågatåg	1 Pågatåg	2 Pågatåg

Ett Pågatåg per timme är tillräckligt för att klara kapaciteten fram till 2040, men där är tågen i praktiken fullbelagda om resandeutvecklingen sker enligt mål. En frekvens på två tåg i timmen är nödvändigt för att klara kapaciteten från 2040, men också för att ge ett tillräckligt attraktivt utbud. En förutsättning är dock att resandeunderlaget finns i stråket. För att långsiktigt kunna planera för två tåg per timme på banan behöver kommunerna driva ortsutvecklingen så att underlaget är långsiktigt tillräckligt.

Förslag finns från Helsingborgs stad om att anlägga en station i Raus. Detta kräver att banans standard kan förbättras så att ett uppehåll inte innebär en restidsförlängning och att ett nytt uppehåll inte stör ordningen i vilken tågen ankommer och avgår Helsingborg C.

## Lommabanan

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Kävlinge via Lomma till Malmö (och passerar ej Lund). Banan kommer att byggas ut med fler stationer och mötesspår för att möjliggöra tätare trafik till ca 2026.

Syfte med trafiken: Att knyta orter i stråket till Malmö samt till tågtrafik på andra banor för alla sorters resor men med vikt på arbetspendling.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär Pågatågstrafik. Sträckningen, resandeunderlaget, restiderna och infrastrukturen gör att behov eller möjlighet att köra andra tåg inte finns under överskådlig tid.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

<b>Kävlinge - Malmö</b>	<b>Nuläge (2019)</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	Ingen tågtrafik	8 000	10 500	13 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Pågatåg/h*	2 Pågatåg/h	2 Pågatåg/h

\*) Avtal finns dock om att köra 2 Pågatåg/h efter att banan är utbyggd i den s.k. etapp 2, omkring 2026.

Två Pågatåg per timme innebär en överkapacitet i 2035 och 2040 för resorna i stråket, men behövs för att avlasta sträckan Malmö – Lund och ger ett attraktivt utbud för att attrahera resande i stråket enligt målen. Bedömningen är att en del av de resor som sker (Helsingborg – Landskrona –) Kävlinge – Lund – Malmö kan omledas till tågen på Lommabanan.

## Lund - Malmö

### Infrastruktur

Banan är en del av Södra Stambanan och sträcker sig från Lund till Malmö.

Syfte med trafiken: Att knyta orter i hela Skåne stråket till Malmö och Lund samt till tågtrafik på andra banor för alla sorters resor.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande samt att så gott som all Skånetrafikens tågtrafik passerar sträckan innebär att trafiken består av alla nivåer: Pågatågen, system 3 och Öresundståg.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

Lund - Malmö	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	52 500	104 000	140 000	170 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		4 Öresundståg 3 System 3 6 Pågatåg	4 Öresundståg 4 System 3 6 Pågatåg	4 Öresundståg 4 System 3 7 Pågatåg

Utbudet på sträckan Malmö-Lund består av summan av alla de tåglinjer som flätas samman på sträckan. Det är därför inte relevant att dimensionera ett särskilt utbud för sträckan, men att säkerställa att det sammanlagda utbudet har en tillräcklig kapacitet för resandet. I 2040 är det samlade kapacitetsutbudet Malmö-Lund egentligen inte tillräckligt för resandet, men sträckan bedöms avlastas genom att resandeflöden Kävlinge – Malmö i relativt stor utsträckning går via Lommabanan.

Burlöv station byggs ut till en fyrspårsstation i samband med fyrspårsprojektet Malmö Lund. Det avtal som Region Skåne har med Burlövs kommun reglerar utvecklingen av stationen till en bytespunkt med pendelparkering. Avtalet innebär också att Skånetrafikens ska trafikera stationen med merparten av de Öresunds- och Pågatåg som trafikerar sträckan. När avtalet skrevs fanns ännu inte planerna på System 3, som kommer att ersätta några av de Öresundståg som avtalet syftar på. Utbudet av System 3 måste därför räknas med i trafikeringen av stationen. För att få ut regionala nyttor av investeringen i stationen, och göra den attraktiv som pendelparkering för resenärer till Köpenhamn, Helsingborg och Älmhult behöver regionala tåg trafikera stationen. System 3 är det tågssystem som bäst uppfyller behoven och bedöms ha kapacitetsmässig möjlighet att angöra Burlöv. Tillsammans med Pågatågen innebär det här framtagna trafikeringen att Burlöv trafikeras av 8 tåg per timme 2030 och 10 tåg per timme 2040.

## Malmö - Köpenhamn

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Malmö (Hyllie) till Pepparholm.

Syfte med trafiken: Att knyta Sverige och Skåne med Själland och Danmark, samt att skapa regionala förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn, inte minst med koppling till flygplatsen (CPH Airport, Kastrup), för alla sorters resor med fritidsresor som en viktig del.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär att trafiken består av två nivåer: System 3 och Öresundståg.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

<b>Malmö - Köpenhamn</b>	<b>Nuläge (2019)</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	29 000	59 000	77 500	100 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		4 Öresundståg 4 System 3	4 Öresundståg 5 System 3*	4 Öresundståg 6 System 3**

\*) Totalt 5 System 3-tåg som kommer från Helsingborg, Älmhult, Kristianstad och Ystad som behöver gå över bron. Behövs för det totala kapacitetsbehovet över Bron 2035.

\*\*) Totalt 6 System 3-tåg som kommer från Helsingborg, Älmhult, Kristianstad, Ystad och Trelleborg som behöver gå över bron. Behövs för det totala kapacitetsbehovet över Bron 2040.

## **Kontinentalbanan i Malmö**

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Malmö (Hyllie) till Malmö C via Svågertorp, Persborg och Östervärn.

Syfte med trafiken: Tåg från södra/sydöstra Skåne som av kapacitetsskäl inte kan gå genom Citytunneln leds via Kontinentalbanan till Malmö C (övre). Sträckan utgör även en del av den s.k. Malmöpendeln i Storstadsavtal mellan Staten, Region Skåne och berörda kommuner. Tåg från södra/sydöstra Skåne som ska vidare mot Köpenhamn kan också köras denna väg. Möjliggör kortare restider från Ystad och Trelleborg till Malmö C för främst arbetspendling, samt direktresor från samma orter till Kastrup och Köpenhamn för fritids- och arbetsresor.

Trafikering med Pågatåg och öppettider på sträckan Hyllie – Malmö C (övre) regleras i särskilt avtal mellan Region Skåne och Malmö Stad.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär att trafiken består av två nivåer: Pågatåg och System 3.

### Resande och behov:

Pågatågstrafik till stationerna på Kontinentalbanan. Övrigt resande ingår i resandet för Lomma-, Trelleborgs-, Ystad- och Österlenbanorna.

Kontinentalbanan är en viktig led för godståg och den enda förbindelsen för gods mellan Södra stambanan samt Godsstråket genom Skåne och Öresundsbron respektive Trelleborgs och Ystads hamnar. Kontinentalbanan är därmed viktig för hela Sveriges godsförsörjning och godsexport och godstrafiken kommer i framtiden att behöva en större del av kapaciteten. Internationella snabbtåg kan också förväntas använda Kontinentalbanan då Citytunneln nått kapacitetstaket. Den totala återstående kapaciteten för persontåg kan troligen inte klara alla tåg som önskas. En prioritering kan därför bli nödvändig mellan persontåg på Kontinentalbanan.

## Trelleborgsbanan

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Malmö (Lockarp) söderut till Trelleborg

Syfte med trafiken: Att knyta Trelleborg och orter i stråket till Malmö/Lund och resten av Skånetrafikens nät för alla typer av resor.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär i först hand ett behov av tät Pågatågstrafik. Denna kan kompletteras eller kombineras med tåglinje som ger bytesfri förbindelse till Danmark över Bron, för att knyta Ystad med CPH Airport och Köpenhamn för arbetspendling till Köpenhamn och anslutningsresor till flyg.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

<b>Malmö - Trelleborg</b>	<b>Nuläge (2019)*</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	5 000	20 000	26 000	32 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		3 Pågatåg	4 Pågatåg**	3 Pågatåg 1 System 3***

\*) Resandemålen förutsätter att det är tågtrafiken som står för en mycket stor del av det kollektiva resandet i stråket. Den tågparallella busstrafiken i stråket hade 2019 nästan lika mycket resande som Pågatågen.

\*\*) 3 Pågatåg beräknas klara resandet precis, med full beläggning. Variationer i resandet mellan avgångar leder då till att vissa tåg får många stående. Därför, och för att få ett attraktivt utbud, är det rimligt att dimensionera med fyra tåg/timme i maxtimmen.

\*\*\*) Under förutsättning att kanal finns tillgänglig över bron

I första hand är det Pågatågen som ska stå för trafikeringen på banan. Stommen är halvtimmestrafik en stor del av dygnet, för att uppnå ett attraktivt utbud som ger goda systemeffekter med andra linjer. Det tredje och fjärde Pågatåget körs endast i högtrafik och som direkturer. När underlaget blir större och infrastrukturen tillåter kan funktionen med direkttåg i peak kombineras med resmöjligheter över Bron. En av direkturerna per timme till Malmö C övre kan då bli en System 3-avgång som via Kontinentalbanan når Malmö C och sedan via Citytunneln når Bron och går över till Danmark.

Stråket Malmö – Trelleborg är ett stråk som inte har några utpekade mål för restider, vare sig i positionsapper eller åtgärdsvalsstudier. Banan har dock brister som leder till hastighetsnedsättningar vilket ger en mindre attraktiv resa för kunderna. Att rusta upp banan för att korta restiderna bör därför vara en inriktning för att nå målen om marknadsandelar i stråket.

## Ystadbanan och Österlenbanan

### Infrastruktur

Banan sträcker sig från Malmö (Lockarp) österut mot Ystad och sedan vidare mot Tomelilla och Simrishamn.

**Syfte med trafiken:** Att knyta orter längs Skånes sydkust med varandra och till Malmö/Lund, för arbets- och studiependling samt fritidsresor. Att knyta den regionala kärnan Ystad med Malmö/Lund och Köpenhamn. Att möjliggöra/förenkla fritidsresor (turism) från Danmark till Ystad, Österlen och Bornholm.

### Behov av trafikslag:

Restider och typen av resande innebär i först hand ett behov av tät Pågatågstrafik, där vissa turer i högtrafik kan vara direkturer till Malmö. Denna trafik kan kompletteras med tåglinje som ger bytesfri förbindelse till Danmark över Bron, för att knyta Ystad med CPH Airport och Köpenhamn för arbetspendling till Köpenhamn, anslutningsresor till flyg och för fritidsresande från Danmark till Ystad (Bornholm) och Österlen.

### Resande och behov:

Baserat på de beräkningar som gjorts så kommer banan att ha följande målresande:

Malmö - Ystad	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	9 000	20 000	26 000	32 000
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		2 Pågatåg 1 System 3	3 Pågatåg 1 System 3	3 Pågatåg 1 System 3

Ystad - Simrishamn	Nuläge (2019)	2030	2035	2040
Antal resor per helgfri vardag enligt mål	2 500	5 000	7 000	8 500
Tåg som behövs per timme och riktning i högtrafik		1 Pågatåg	2 Pågatåg*	2 Pågatåg*

\*) Varav 1 endast till Tomelilla, för utbud och restider, inte för kapacitet

I första hand är det Pågatågen som ska stå för trafikeringen på banan. Det tredje och fjärde Pågatåget mellan Ystad och Malmö körs endast i högtrafik och som direkturer. När underlaget blir större kan funktionen med ett spjutspetståg/direktståg i peak kombineras med resmöjligheter över Bron. Direktturen till Malmö C övre kan då bli en System 3-avgång som via Kontinentalbanan når Malmö C och sedan via Citytunneln når Bron och går över till Danmark.

Restiderna är viktiga för att attrahera fler resande och nå målen om tillgänglighet. Region Skåne har tillsammans med Trafikverket genomfört åtgärdsvalsstudie för att utreda vilka åtgärder som är möjliga och lämpliga för att korta restider och öka kapacitet på Ystadbanan och Österlenbanan. I det arbetet ha åtgärder föreslagits som kortar restiden Simrishamn – Malmö till en timme, vilket skulle öka tågtrafikens attraktivitet avsevärt och öka tillgängligheten från Österlen till regionala kärnor. För att attrahera fler kunder att arbetspendla med tågen så är dock timmestrafik troligen för glest utbud, särskilt för arbetspendling och halvtimmestrafik i högtrafik till Simrishamn är därför eftersträvansvärt, även om det inte behövs av kapacitetsskäl. Samtidigt innebär de restidsmål som sats upp för banan att ett snabbare tåg behöver trafikera sträckan Simrishamn – Malmö med stopp endast på de större stationerna. I detta upplägg har restider prioriterats genom att ett direktståg som trafikerar sträckan Simrishamn – Ystad – Malmö en gång i timmen från 2035, med stopp på endast de större stationerna. Ett ordinarie Pågatåg samspelar med detta och trafikerar alla stationer en gång per timme.



## 7 Trafikstruktur

Tågtrafiken som den har beskrivits sträcka för sträcka i föregående kapitel kan och bör inte vara isolerad enbart till de aktuella banorna, utan kopplas ihop som genomgående linjer där det är möjligt för att skapa fler resmöjligheter och en effektivare trafikproduktion.

De olika faktorer som påverkar hur linjer kopplas ihop och delas av är främst:

### Lastbalansering

De olika grenar av trafiken som kopplas ihop till sammanhängande linjer måste ha liknande resandemängder för att antalet tågsätt och turtätheten ska stämma överens. Annars kan halva linjen komma att köras med fler och längre tåg än vad resandet kräver, vilket leder till högre kostnader än nödvändigt för Skånetrafiken, och risk för att antalet tåg inte får plats på vissa banor.

### Symmetri

För att linjeben ska kunna kopplas ihop till genomgående linjer så måste de passa med varandra tidsmässigt, så att det går att köra med en passande tidtabell. Många tåglinjer är fastlåsta i beroenden av att möta andra tåg på vissa ställen för att kunna hålla attraktiva restider och bra passningar till andra tåg. En viktig förutsättning för att kunna utnyttja infrastrukturen effektivt, och för att skapa ett system med goda bytesmöjligheter mellan tågen för att få ut störst kundnyttor, är därför att trafiken planeras med symmetri. Symmetri innebär att tågen är planerade så att de avgår från stationer samtidigt och därmed möts på sträckorna samtidigt, vilket gör det möjligt att planera in var mötesspår ska ligga för att ge kortast restider, och att anslutande busstrafik bara behöver passa en tid på de stationer där tågen möts, eftersom båda tågen är inne samtidigt.

### Infrastruktur vid stationerna – spårkapacitet och plattformar

Alla stationer har inte plattformslängder som möjliggör att fullånga tåg (som kan bli över 240 meter långa) kan angöra. Detta begränsar möjligheterna att låta linjer med långa tåg fortsätta in på banor där stationerna har kortare plattformar. Förutsättningar och behov av längre plattformar redovisas i avsnitt 11.3.

För att utnyttja kapaciteten i framför allt de större stationerna så behöver Skånetrafiken så långt som möjligt undvika att tåg står stilla och vänder riktning på stationerna, eftersom detta tar mycket kapacitet i anspråk. Det som är effektivast ur kapacitetsperspektiv på stationerna är därför genomgående linjer, som endast stannar för av- och påstigande och sedan fortsätter.

För att linjer ska kunna kopplas ihop krävs också att växlar och plattformsspår på stationerna ligger på ett sådant sätt att det går att nå de olika banorna som linjerna går på, helt utan tidsödande riktningssändring.

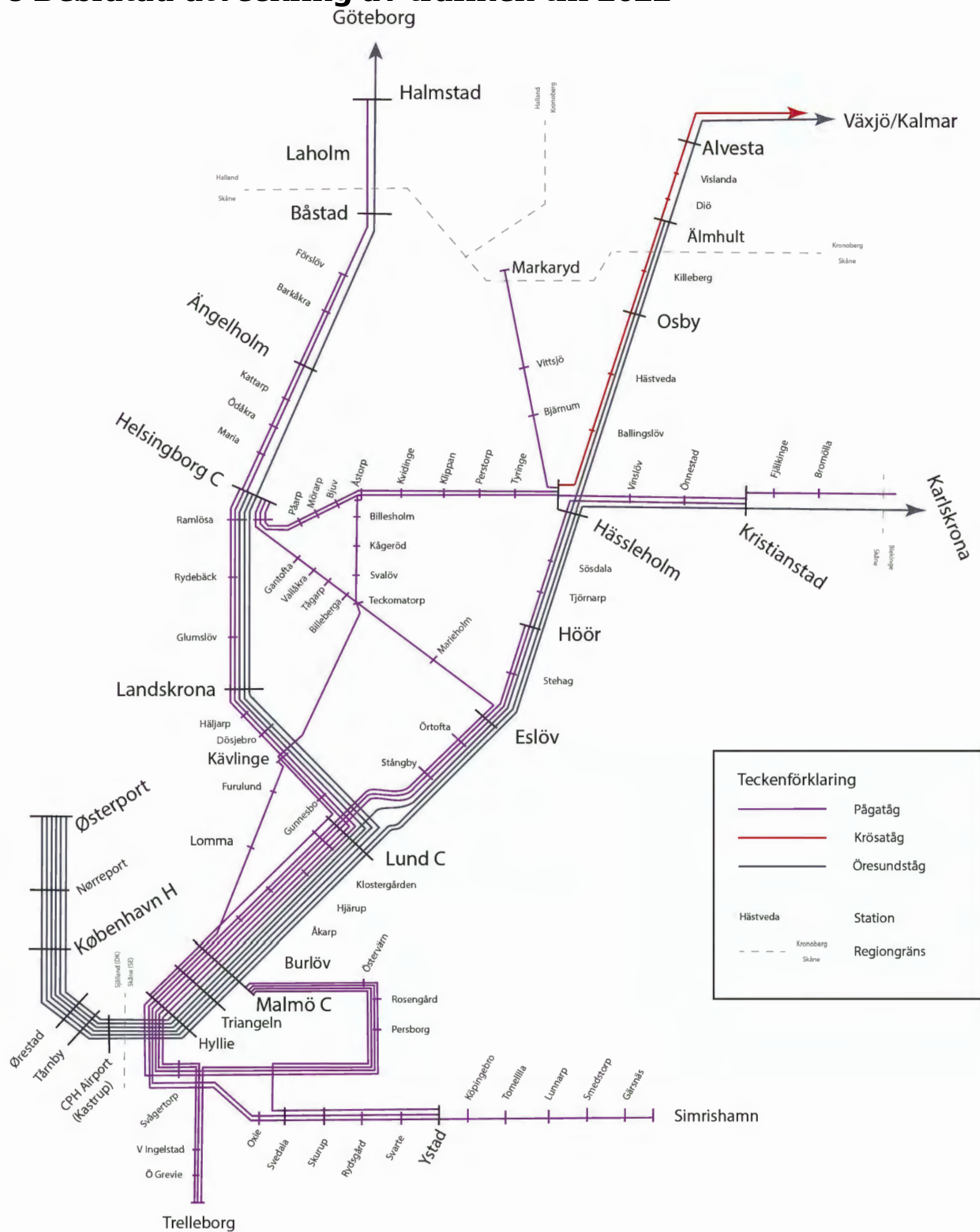
### Underhåll och service

När tåglinjerna ska trafikeras så kopplas turerna ihop till så kallade fordonsomlopp, som utgör ett tågsätts uppdrag under ett eller flera dygn. För att kunna utföra underhållet på ett effektivt sätt och bibehålla kvalitet och komfort på tågen så eftersträvas att omloppen ligger på så sätt att de går att bryta för att ta in och ut tåg ur depåerna. Linjekonstruktionen kan underlätta detta genom att till exempel ha linjer som börjar och slutar på en station nära depån.

### Uppställningsmöjligheter

Nattetid och under lågtrafik behövs betydligt färre tågsätt än under högtrafik. För att spara kostnader så körs färre tåg och de tåg som kör kortas ned så att de kör med färre tågsätt. De tågsätt som inte går i trafik eller tas in på depå parkeras då på uppställningsspår på olika platser i bansystemet. Genom att ha tåglinjer som börjar och slutar vid uppställningsplatser förenklas den operativa driften och kostnaden för trafiken hålls nere.

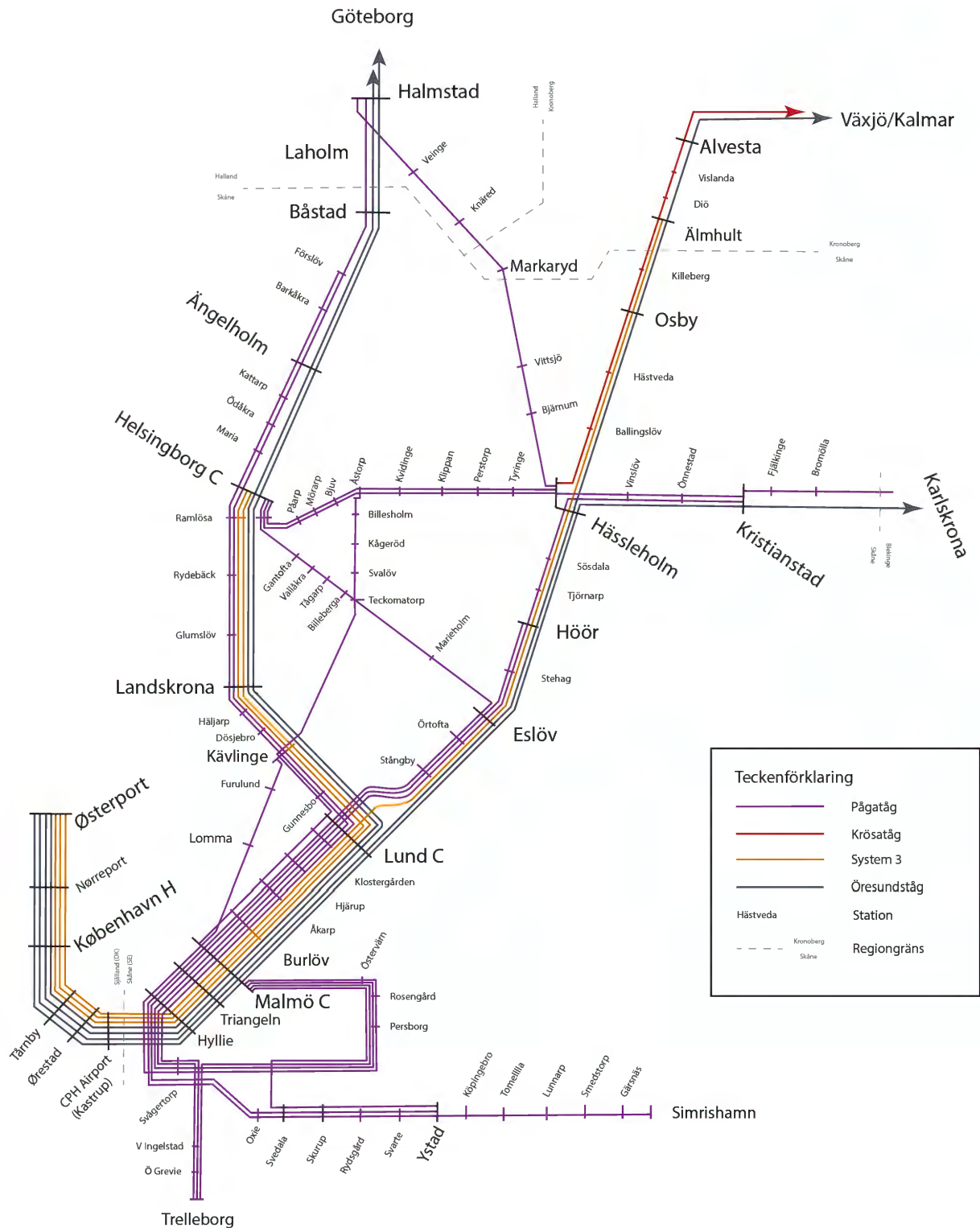
## 8 Beslutad utveckling av trafiken till 2022



Figur 15: Schematisk bild över planerad tågtrafik år 2020 (exklusive fjärrtåg och godståg). En linje innebär ett tåg per timme i vardera riktningen i högtrafik.

Som referens redovisas här den tågtrafik som redan är bestämd för år 2022. Kartan visar den trafik som Skånetrafiken har planerat att köra från december 2021, och innehåller beslutade satsningar med den nya Pågatågstrafik som då har startats eller ska startas på Lommabanan och Söderåsbanan.

## 9 Planerad utveckling av trafiken till 2025

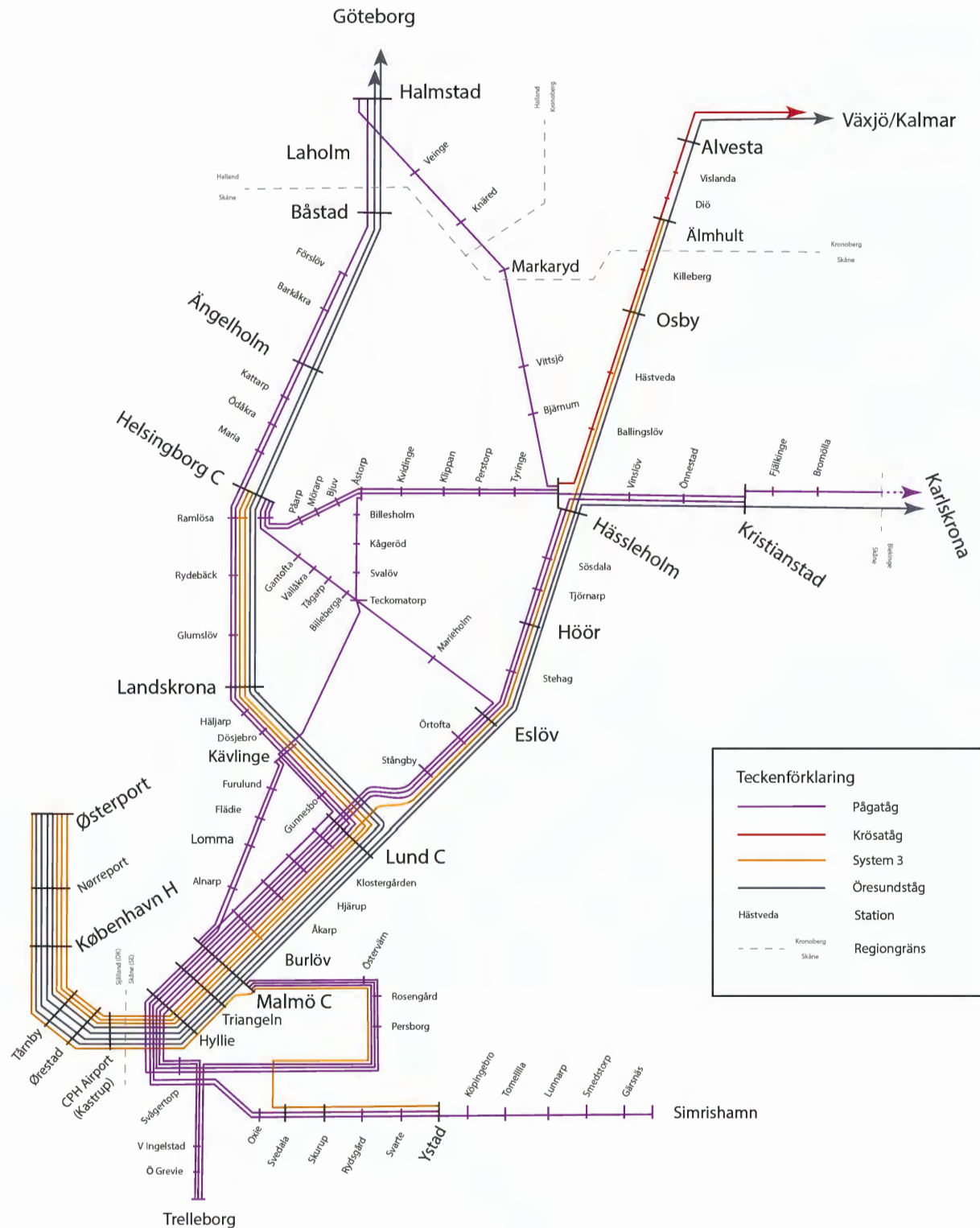


Figur 16: Schematisk bild över möjlig tågtrafik år 2025 (exklusive fjärrtåg och godståg). En linje innebär ett tåg per timme i vardera riktningen i högttrafik.

Som referens visas här ett troligt trafikupplägg för år 2025. Trafikeringen bygger på den kapacitetsstudie som har genomförts av Trafikverket för att utnyttja järnvägskapaciteten på bästa sätt efter de utbyggnader av spårkapaciteten som väntas stå klara då; bla. fyrspar Malmö-Lund och dubbelspar Ängelholm – Maria. Dessutom samt en stomme på fyra tåg i timmen till Danmark. Här ses också att System 3-trafiken ersätter de tidigare insatstågen i Öresundstågssystemet. Det är i skrivande stund dock ännu inte beslutat att System 3 till Ålmhult införs redan till 2025.

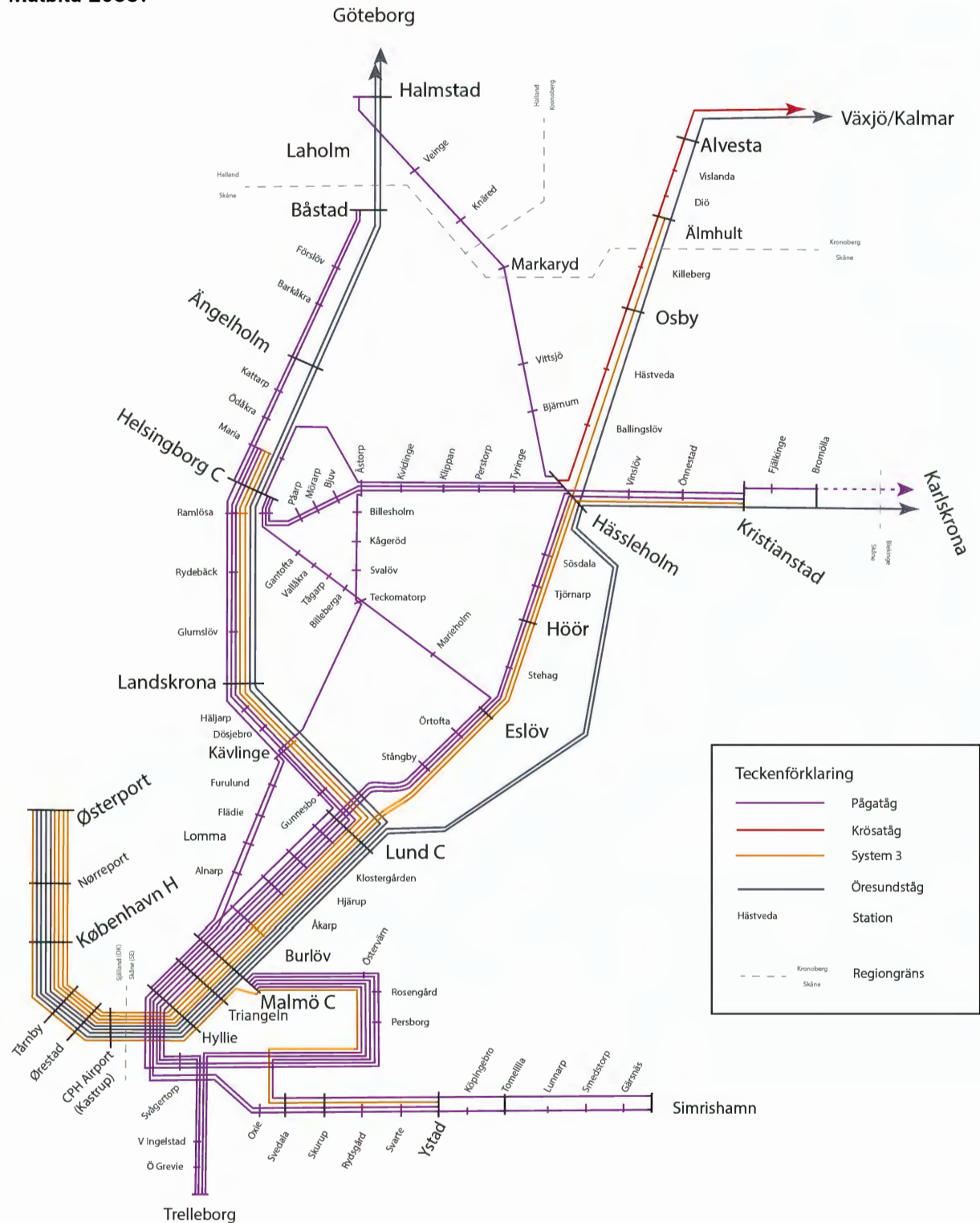
# 10 Målbilder för tågtrafik till åren 2030, 2035 och 2040

Målbild 2030:



Figur 17: Schematisk bild över behov av tågtrafik för att nå målen år 2030. Exklusive fjärrtåg och godståg. En linje innebär ett tåg per timme i vardera riktningen i högtrafik.

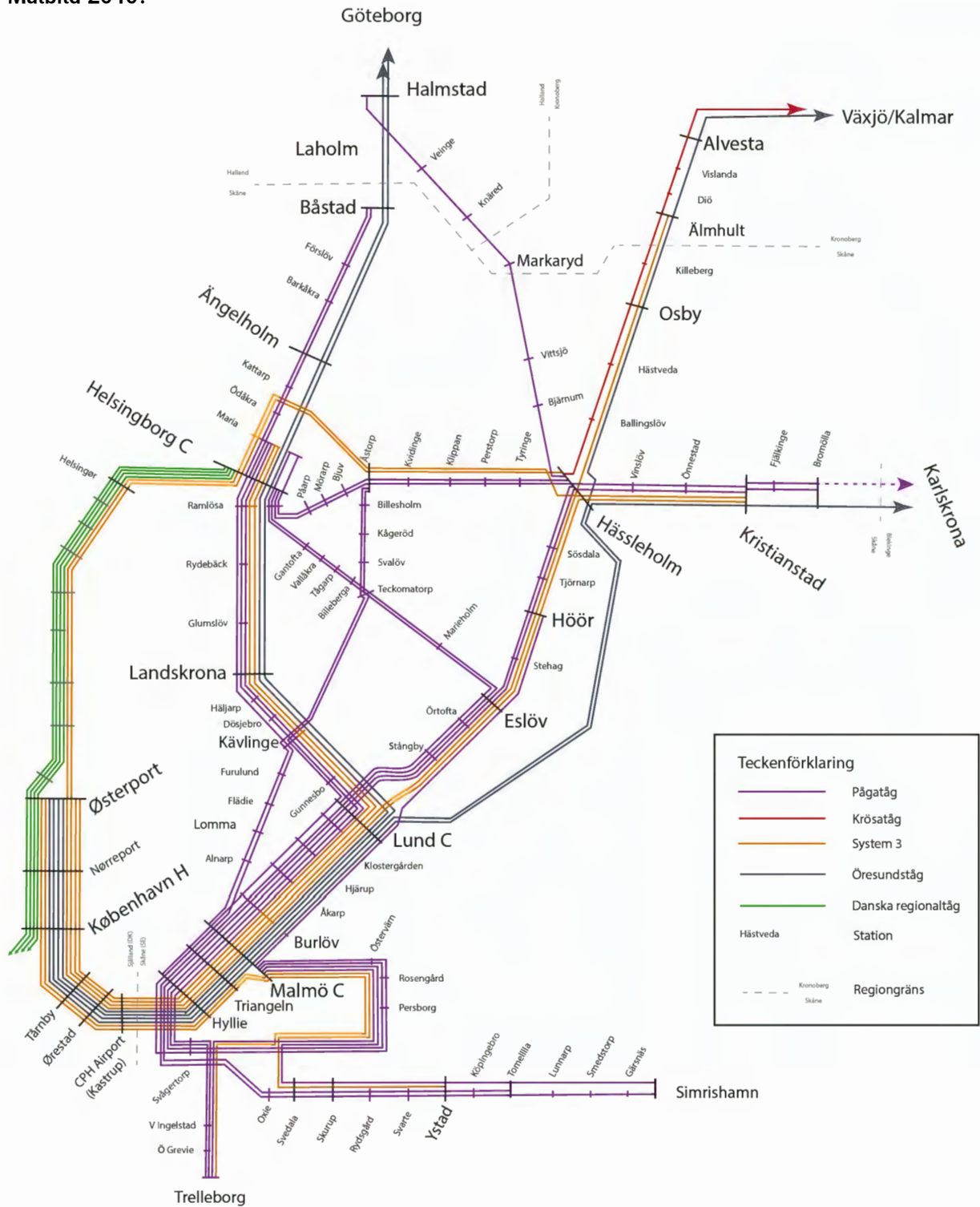
Målbild 2035:



Figur 18: Schematisk bild över behov av tågtrafik för att nå målen år 2035. Exklusive fjärrtåg och godståg. En linje innebär ett tåg per timme i vardera riktningen i högtrafik.



Målbild 2040:



Figur 19: Schematisk bild över behov av tågtrafik för att nå målen år 2040. Exklusive fjärrtåg och godståg. En linje innebär ett tåg per timme i vardera riktningen i högtrafik. OBS: Gröna linjer är översiktliga illustrationer av danska regionaltågstrafik. Denna strategi ger inte förslag om stoppstrukturen på dansk sida.

## 11 Resursbehov

I detta kapitel redovisas vad de respektive scenarierna innebär för

- Trafikekonomin – förändring i trafikeringskostnader jämför med 2020
- Fordonsbehov – förändring i antal tursatta tågsätt jämfört med 2020
- Depåbehov
- Infrastruktur – behov av utbyggnader i infrastrukturen jämfört med de åtgärder som ligger beslutade i nationella och regionala planer.

### 11.1 Trafikekonomi

**Analysen är pågående och slutsatser som redovisas i remissversionen är preliminära.**

Den tågtrafik som presenteras i scenarierna 2030, 2035 och 2040 är mer omfattande än vad som körs i dagsläget. För att nå Region Skånes mål om marknadsandelar behöver betydligt fler resenärer kunna åka tåg i Skåne och produktionen i form av körda tåg och kilometer behöver då öka väsentligt. Den utökning av trafiken som målscenariot 2040 innebär jämfört med 2020 har beräknats översiktligt och prognosen för hur trafikproduktionen ökar är följande:

- Pågatågen beräknas till omkring 20 miljoner fordonskilometer, en ökning med cirka 25 procent från 2020 års nivå.
- Öresundståg och System 3 beräknas till omkring 25 miljoner fordonskilometer, en ökning med 110 procent från 2020 års nivå.

Denna prognos bygger på ett antal antaganden. För Pågatågen bedöms en produktion som utökas från dagens nivå, framförallt med trafik på Lomma- samt Söderåsbanan. För Öresundstågen och System 3 bedöms en produktion behövas som sammanlagt är den dubbla gentemot dagens trafik. Trafiken i samtliga tre tågssystem körs med fullånga tåg i rusningstrafik och kortare tåg övriga tider enligt samma fördelning över tid som gäller i dag. Mindre justeringar har därutöver gjorts för att kompensera resandeökning generellt samt en annorlunda trafikering hos Öresundstågen.

Prognosen har därmed osäkerheter som beror på ett antal faktorer som tillsammans kan påverka utfallet i stor grad. Mer detaljerade analyser behöver göras med hänsyn till i vilken utsträckning och ordning infrastrukturen färdigställs och den exakta utformningen på spår, stationer, depålokaliseringar samt vilka körplaner som är möjliga i förhållande till annan trafik på spåren.

### 11.2 Fordonsbehov

**Analysen är pågående och slutsatser som redovisas i remissversionen är preliminära. Mer detaljerad analys och prognos för respektive målår planeras att färdigställas till slutversionen av tågstrategin.**

Behovet av fordon bygger på hur mycket trafik som ska köras med respektive tågssystem. Bedömningen av fordonsbehov i tågstrategin bygger på den trafik som presenteras i varje scenario. Det behov av tursatta fordon som respektive scenario medför är, liksom produktionsvolymerna, större än i dagsläget. En översiktlig bedömning har gjorts baserat på den framtida produktionen i förhållande till behoven i dagens trafikering.

Pågatågen bedöms att knappt kunna hantera den framtida produktionen till 2040 med dagens 99 fordon. Det är dock inte osannolikt att någon sträcka kan behöva framföras med andra fordon.

Öresundstågen bedöms klara av den framtida trafikeringen till 2040 med en flotta på cirka 90 fordon. Fordonsåtgången beror dock på hur trafiken utformas i de andra regionerna utanför Skåne, och behöver analyseras i förhållande till trafiken över hela Sydsverige. En sådan analys pågår inom Öresundståg AB.

System 3 har i nuläget 18 fordon beställda vilket är långt ifrån vad som krävs för den trafik som ligger i de framtagna scenarierna. Flera faktorer kan påverka fordonsåtgången, inte minst depålokalisering och uppställningsmöjligheter, men i nuläget är bedömningen att fordonsflottan sannolikt behöver tredubblas till över 50 fordon till 2040. Antalet fordon är dock mycket svårt att analysera utan underliggande omloppsplaner. Detta blir extra komplicerat då Öresundståg och System 3 är olika delmängder av det som i dag är samma produktion. Att uttala sig detaljerat blir missvisande och därför utgår denna bedömning ifrån möjligheten att klara av framtidens trafik givet dagens kända fordonsflottor.

### **11.3 Behov av underhållsdepåer och uppställningsspår**

Det behov av fordon som redovisas i avsnittet ovan medför också ett behov av depåer för underhåll, städning och annan service.

Pågatågen underhålls i dagsläget i depån i Raus i södra Helsingborg och då fordonstypen förväntas vara i drift bortom 2040 och depån är väl fungerande i dag förutsätts att underhållsdepån för Pågatågen ligger kvar där.

Öresundstågen kommer från och med december 2020 att underhållas i den nya depån i Hässleholm, med undantag för ett litet antal tågsätt som underhålls i den gamla depån i Köpenhamn under en övergångsperiod. Dessutom förekommer kompletterande service i Malmö. När Skånetrafiken tar över ansvaret för trafiken med Öresundståg hela vägen till Österport bedöms underhållet av övriga tåg kunna fasas över till Hässleholm. Depån är nybyggd och dimensionerad för den aktuella tågtypen. Fordonstypen började tas i trafik år 2000 och utredning pågår om fordonsförsörjning för den framtida trafiken. Det kommer att behövas uppgraderade och livstidsförlängda fordon alternativt ett successivt fordonsutbyte från ca 2030, men placeringen av depån i Hässleholm är fortsatt mycket lämplig för att underhålla Öresundstågen. Depån är förberedd för att kunna anpassas till längre fordon och därför förutsätts det huvudsakliga underhållet av Öresundståg vara kvar i Hässleholm, med kompletterande service i Malmö.

Upphandling av fordonen för System 3 pågår då denna strategi skrivs. För de 18 fordon som planeras att sättas i trafik i den första fasen bedöms underhåll kunna ske i befintliga depåer i Skåne (Helsingborg, Hässleholm eller Malmö). För det antal fordon som behövs för trafiken åren 2030-2040 så krävs utökad depåkapacitet för underhållet, antingen genom nybyggnad eller genom utbyggnad av befintliga depåer.

Utöver depåer för reparation och underhåll, så behövs också en tillräckligt stor kapacitet av uppställningsspår för fordonen för att kunna ställa upp dem nattetid, samt dagtid utanför högtrafik när kapacitetsbehoven för resande inte är lika stora som i de dimensionerande timmarna. Uppställningsspår behöver finnas vid alla stationer där tåglinjer börjar och slutar samt där fordon kopplas av och på för att justera kapaciteten. En viktig del är också möjligheten att vid de mer utnyttjade uppställningsplatserna kunna genomföra påfyllning av vatten och tömning av toaletter. Tillgången till uppställningsspår påverkar driftsekonomi i tågtrafiken då brist på uppställning medför behov att köra fordonen längre sträckor och därmed underhålla dem oftare. Behovet av uppställningsspår behöver därför kartläggas noggrant och vara en viktig förutsättning i utredningar vid om- och nybyggnation av bangårdar och stationer.



## 11.4 Spårinfrastruktur

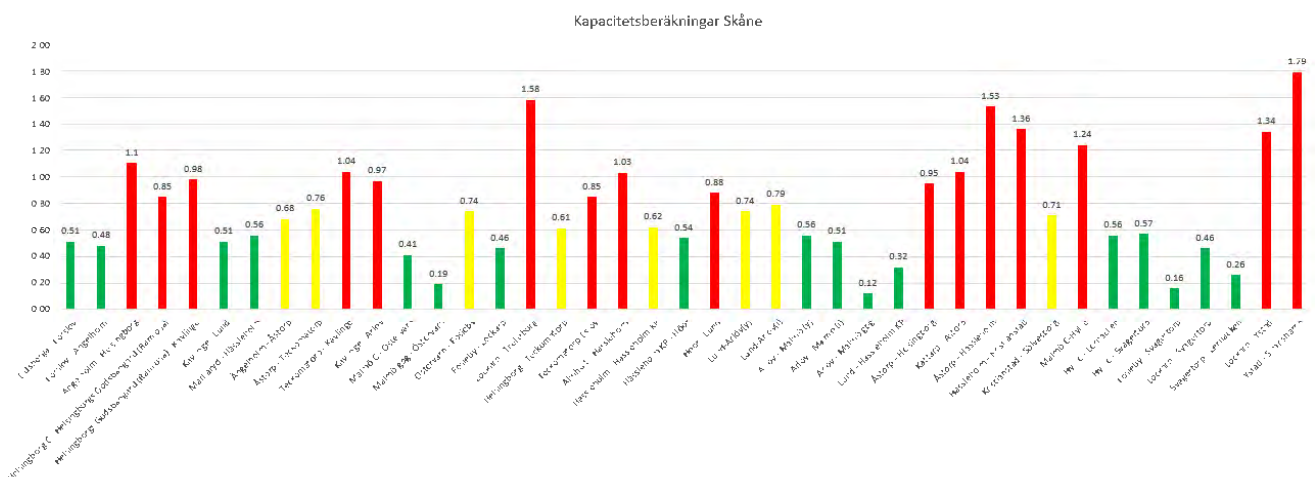
Analysen är inte helt avslutad och påverkas av föreslagna tågtrafik som kan förändras efter remissvaren. Slutsatser som redovisas i remissversionen och de rekommendationer som görs om ny infrastruktur är därför preliminära.

Den utökning av trafiken som respektive scenario innebär medför också ett behov av utbyggd infrastruktur för att skapa tillräckligt kapacitet i järnvägssystemet. De investeringar som krävs för att kunna köra tågtrafik som i scenarierna redovisas nedan.

### Kapacitet i spår och driftplatser

Konsultföretaget WSP har på Skånetrafikens uppdrag analyserat vilken kapacitet som finns i spårsystemet i Skåne och vad den föreslagna trafiken innebär för kapacitetsutnyttjandet. Den visar att kapaciteten i spåren, även med de åtgärder som är planerade och antagits genomföras till 2040, inte är tillräcklig. På flera sträckor blir utnyttjandet så högt att det slår i kapacitetstaket eller är nära det, vilket innebär risk för störningar, lägre restider och dålig punktlighet.

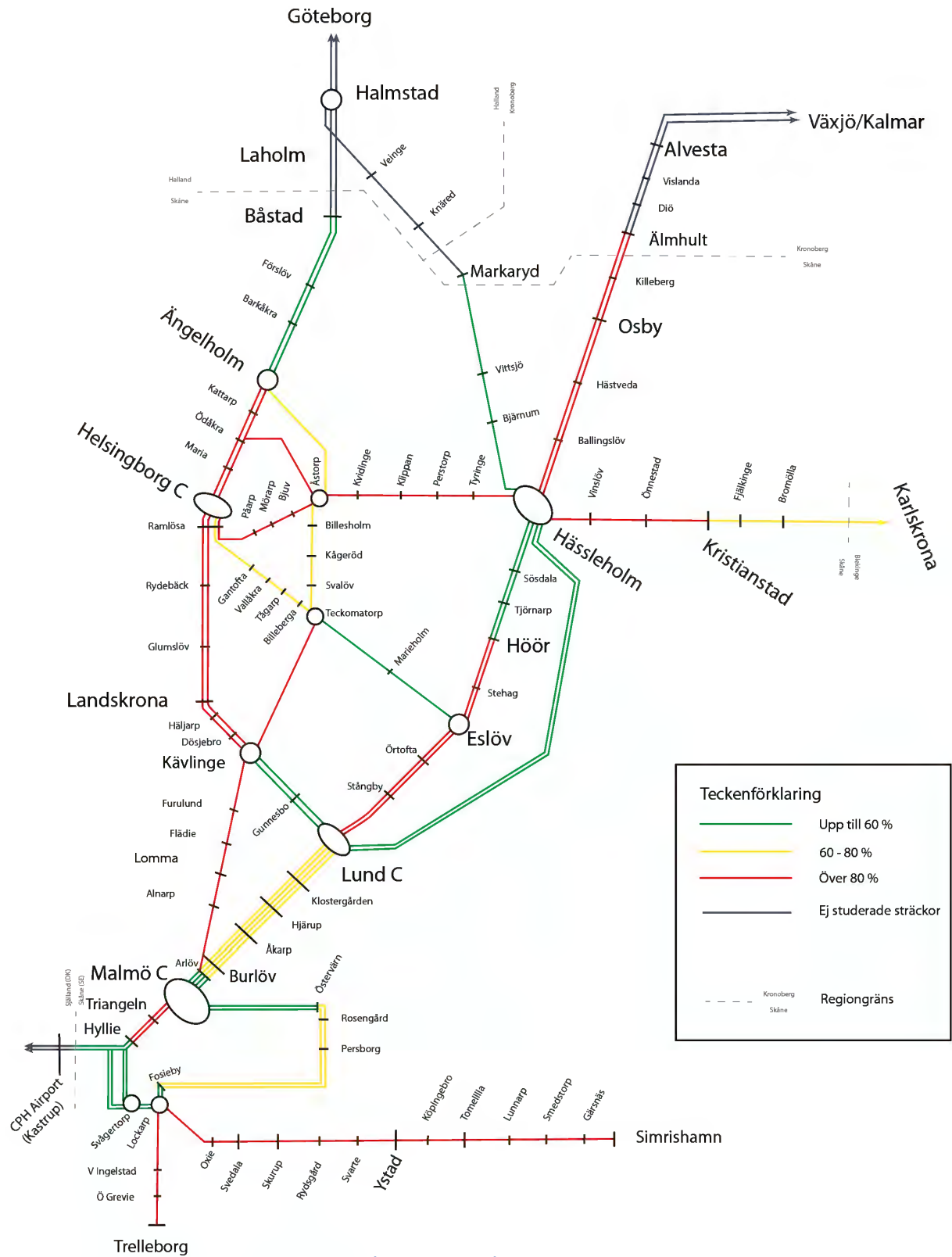
Resultatet av analyserna presenteras nedan. I grafen nedan visas utnyttjandet per sträcka. Gröna staplar är sträckor med ett utnyttjande upp till 60 % vilket innebär att det finns möjlighet att köra fler tåg på sträckan. Gula staplar är sträckor med ett utnyttjande mellan 61% och 80% vilket innebär att sträckan blir störningskänslig och röda staplar är sträckor som har ett utnyttjande på över 81 % vilket i praktiken innebär att det inte finns någon ledig kapacitet och att sträckan har hög störningskänslighet och låg medelhastighet.



Figur 20: Diagram över kapacitetsutnyttjande per bansträcka 2040. (WSP, 2020) Gröna staplar är sträckor med ett utnyttjande upp till 60 % vilket innebär att det finns möjlighet att köra fler tåg på sträckan. Gula staplar är sträckor med ett utnyttjande mellan 61% och 80% vilket innebär att sträckan blir störningskänslig och röda staplar är sträckor som har ett utnyttjande på över 81 % vilket i praktiken innebär att det inte finns någon ledig kapacitet och att sträckan har hög störningskänslighet och låg medelhastighet. Observera att analysen som redovisas i remissversionen inte har omfattat landanslutningar till Öresundsbron eller HH-tunneln.

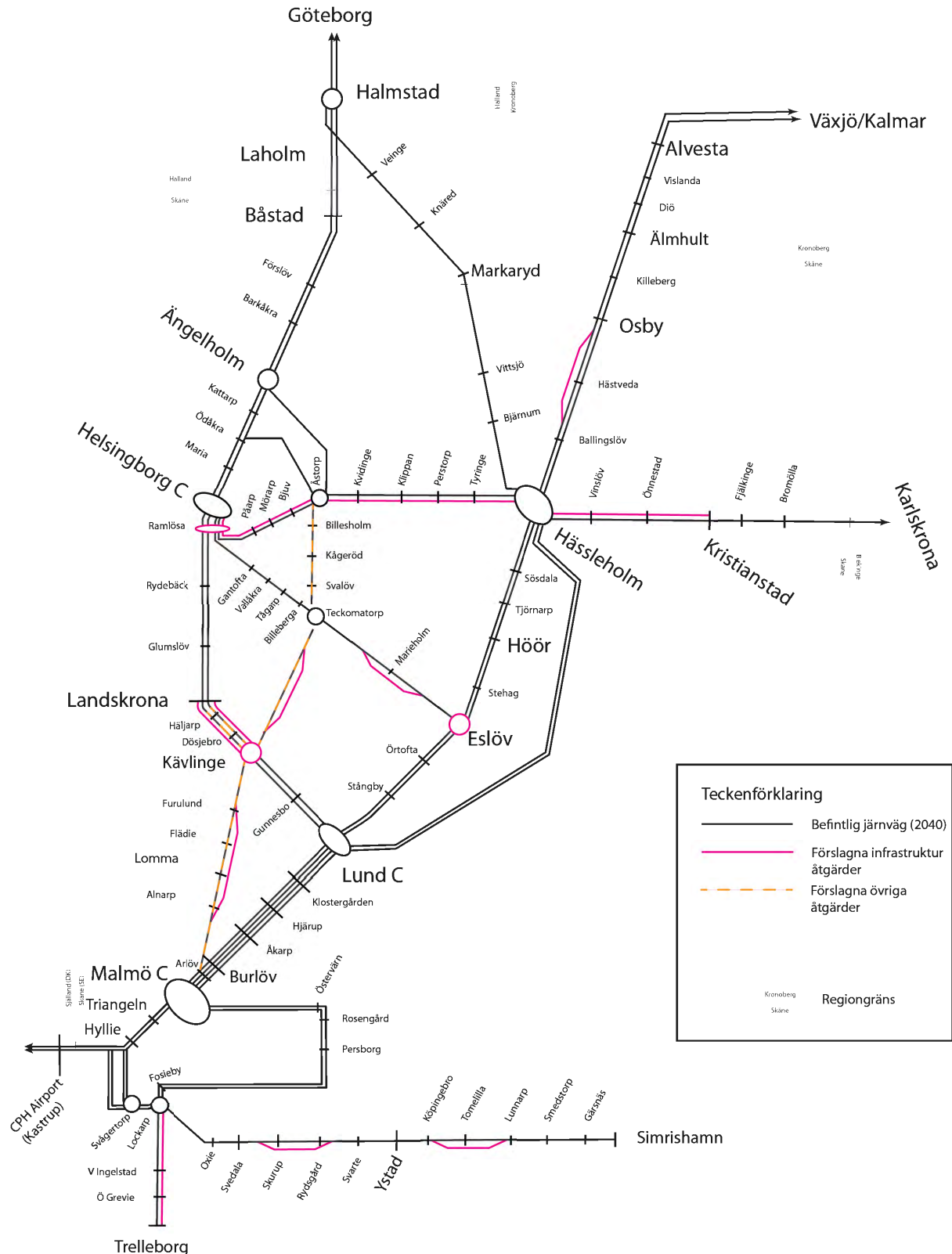
Grafen visar tydligt att de utbyggnader som är planerade för spårsystemet i Skåne, inklusive de åtgärder som inte är skarpt planerade men som har förutsatts till 2040, inte räcker till för att skapa tillräcklig kapacitet för den tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes övergripande mål.

Illustrerat geografiskt blir det tydligare var kapacitetsutnyttjande är högt och behov finns att öka kapaciteten, vilket visas i figuren nedan.



Figur 21: Karta över kapacitetsutnyttjande i spårsystemet i Skåne 2040 med föreslagen trafik och planerade utbyggnader. (WSP, 2020) Observera att analysen som redovisas i remissversionen inte har omfattat landanslutningar till Öresundsbron eller HH-förbindelsen.

Fler åtgärder behövs därför i det Skånska järnvägsnätet för att möjliggöra den tågtrafik som Skåne eftersträvar. I kartan nedan visas var behov finns att bygga ut spåren (rosa linjer) samt var särskild tidtabelloptimering behöver genomföras på befintliga spår, för all trafik på sträckan, för att säkerställa robust drift (gulsvartadiga linjer). Driftplatser (stationer/bangårdar) som behöver byggas ut med mer spårkapacitet visas med rosa ringar. Kartan är schematisk och visar inte exakt placering av mötesspår och förbigångsspår.



Figur 22: Behov av kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen i Skåne för att klara behovet av tågtrafik 2040. **Infrastrukturbehoven redovisas i remissversionen exklusive landanslutningar till Öresundsbron och HH-tunneln.**

### Plattforms­längder

För att tåg ska kunna köras med flera tågsätt sammankopplande, så kallad multipelkoppling, krävs att plattformarna på stationerna är så långa att de minst motsvarar tågens längd. När linjer sammankopplas så är det därför en förutsättning att tågens längder inte blir längre än plattformarna någonstans på sträckan. Alla stationer i Skåne har en plattforms­längd på minst 160 meter, vilket motsvarar ett dubbelkopplat Pågatåg eller Öresundståg.

Den längsta tåglängd som planeras för i denna tågstrategi är drygt 240 meter, vilket motsvarar ett trippelkopplat Öresunds- eller Pågatåg. Tåglängderna i systemet begränsas naturligt av att Triangeln, som är en mycket central station i systemet, har en plattforms­längd på 250 meter. Stationen är byggd under jord i tät stadsmiljö med kulturhistoriskt värdefulla byggnader i närheten och förlängning av stationen bedöms därför inte som ett realistiskt alternativ till 2040. 250 meter blir därmed den dimensionerande längden för Skånetrafikens tåg, och den längd som plattformar på övriga stationer i systemet minst bör ha på sikt.

I valet mellan ännu längre tåg än 250 meter och tätare trafik är Skånetrafikens val att köra tätare tågtrafik. Det har klara fördelar i och med att det ger ett bättre utbud mot kund och därmed bättre förutsättningar att öka det hållbara resandet. Det ger också bättre möjligheter att dra ned på utbudet i lågtrafik och därmed bättre anpassa utbudet till efterfrågan. Om plattformarna i stället förlängs för mycket långa tåg i högtrafik så blir kundmiljön lidande i lågtrafik. Långa plattformar ger ödsliga miljöer som kan upplevas som otrygga, samtidigt som kunderna får röra sig längs långa sträckor för att nå platsen där korta tåg stannar i lågtrafik. Uppställningsspår måste också byggas ut för att dimensioneras för längre tåg på många platser, för att möjliggöra avkoppling av tågsätt utanför peak.

På de banor där plattformarna ännu inte är 250 meter kommer plattforms­förlängning upp till 250 meter att i flera fall bli intressant i framtiden. Ett ökat resande ger fler kunder och mer bagage som ska få plats ombord, något som medför att tågen kommer att behöva vara längre på vissa tider.

För att ge förutsättningar för långa tåg på de sträckor där det behövs, och i den ordning som kapacitetsbehoven uppstår, föreslås stations­plattformar behöva byggas ut till 250 meter på järnvägssträckor i Skåne i denna ordning:

1. Ystadbanan
2. Södra stambanan (Lund - Höör)
3. Kristianstad-Hässleholm (Vinslöv)
4. Skånebanan
5. Råådalsbanan
6. Väst­kustbanan norr om Helsingborg

### Förutsägbar kapacitet – en viktig förutsättning för ett långsiktigt hållbart utbud av tågtrafik

En väl fungerande tågtrafik som är stabil över tid är av vikt för att nå Region Skånes långsiktiga mål. En utmaning i detta är fördelningen av befintlig järnvägs­kapacitet. Trafikverket beslutar om denna i perioder som endast omfattar ett år i taget, och tågoperatörerna får lägga stora resurser på jobba med sina ansökningar om tilldelning. Trots det stora arbete som läggs ned både från tågoperatörerna och Trafikverket så bidrar det sällan till en bättre trafik för kunderna; Merparten av arbetet resulterar oftast i oförändrat utbud jämfört med föregående år. Även om en lösning har samma kapacitets­utnyttjande som året innan, och resulterar i lika många tåg på en sträcka så kan det ändå innebära skillnader i trafikeringssupplägg som medför negativa förändringar för kunderna.

Region Skåne strävar efter att tågtrafiken ska vara strukturbildande, d.v.s. att samhället formas kring tåglinjerna och stationerna. Även den övriga kollektivtrafiken, i form av regionbusslinjer och stadsbusstrafik, formas och anpassas till stommen av tågtrafik. Trafiksystemet är komplext, och många linjer har kopplingar till varandra vilket innebär att de påverkas av förändringar i tågtrafiken. Varje förändring av tågtrafiken utlöser därmed en omplanering av busstrafiken vilket tar kraft från annat förbättrings- och ändringsarbete och ett förändrat utbud för kunderna att anpassa sig till. För att skapa det bästa utbudet och en pålitlig trafikering med god kvalitet, både inom tåg- och busstrafik, behövs därför bättre framförhållning och mer långsiktig planering av kapaciteten på järnvägen. För att kunna uppnå detta behöver Skånetrafiken kunna söka och avtala om spårkapacitet under längre perioder än ett år vilket inte är möjligt eller tillåtet i dag.

Samtidigt får offentligt finansierad trafik, som den Skånetrafiken kör, en relativt sett låg prioritet mot kommersiell trafik på järnvägen i Trafikverkets nuvarande tilldelningskriterier. Intresset för att köra kommersiella tåg på banorna har ökat de senaste åren och förväntas öka ytterligare i och med färdigställandet av Fehmarn Bält-förbindelsen. Kommersiell trafik behöver ständigt anpassas till marknadsläget vilket innebär att de har större behov av att kunna förändra sitt utbud med kort varsel. Den osäkerhet som det skapar påverkar den regionala, offentligfinansierade trafiken som ofta får anpassas efter hur mycket kapacitet som återstår. Befintliga linjer och avgångar, särskilt i peaktid, löper därför varje år risk att strykas till förmån för satsningar på fjärrtåg och godstrafik. Region Skåne satsar genom Skånetrafiken överlagset mest på persontågtrafik i Skåne i form av fordon, depåer och trafik och jobbar genom Avdelningen för Regional utveckling aktivt med prioriteringen av investeringarna i infrastrukturen. Dessa satsningar blir förknippade med en stor osäkerhet när det inte går att förutsäga om de kommer att kunna användas som tänkt, och de riskerar att inte utnyttjas effektivt eller bli otillräckliga för Skånetrafikens behov. Samtidigt har Skåne ett klart och ökande behov av långväga snabba tågresor både inom Sverige och i framtiden till t.ex. Tyskland. Godstransporter på tåg är en viktig del av Region Skånes godsstrategi och livsviktigt för Skånes och Sveriges näringsliv.

För att på ett effektivt sätt kunna realisera denna tågstrategi och få ut hela nyttorna av Region Skånes investeringar finns ett tydligt behov av förändringar i Trafikverkets regelverk och processen för sökande och tilldelning av spårkapacitet. Både prioriteringskriterier och planeringsperioder behöver ses över och förändras, med målet att åstadkomma en mer långsiktigt hållbar planering av den regionala tågtrafiken, samtidigt som den ger kommersiella person- och godståg tillräcklig flexibilitet och kapacitet.

#### Takttrafik – en viktig beståndsdel för kundfokus och för att förverkliga systemeffekterna

För att uppnå de eftersträvade målen med parallella tågssystem krävs att byten mellan systemen kan ske på ett effektivt och kundvänligt sätt. Därför är det viktigt att tågens avgångar och ankomster i bytesnoder är samordnade så att de underlättar byten och håller väntetiderna korta. För att effektiva och kundvänliga byten ska kunna ske mellan alla tågssystemen i alla större noder krävs en planering som hanterar detta i helhet i trafiksystemet, och en infrastruktur som möjliggör en sådan trafik.

Ett trafikupplägg av detta slag kallas allmänt för takttrafik och är en beprövad metod för att designa trafiksystemet utifrån kundens grundläggande behov. Takttrafik har tre viktiga beståndsdelar:

- Avgångarna går på fasta minuttal.
- Trafiken möts med jämna mellanrum på en given plats, så kallad symmetritid.
- Linjer och trafikslag kopplas mot varandra i knutpunktsupplägg där symmetritiderna sammanfaller.

Majoriteten av Skånetrafikens utbud är väl anpassat för att utvecklas mot takttrafik. Körs trafiken mer sällan än varannan timme eller oftare än var tionde minut så är nyttan av takttrafik begränsad, men för all trafik däremellan finns det ofta stora nyttor att hämta.

Takttrafik svarar också mot kundernas behov att ha en väl fungerande förbindelse genom hela resan. I ett system med takttrafik kan en resa företas mellan två godtyckligt valda punkter inom hela trafiksystemet och möjliggöra att byten kommer fungera i båda riktningar. Genom omsorgsfullt utformade knutpunktsupplägg skapas de bästa möjliga förutsättningarna i resans mest kritiska skeden vilket ger Skånetrafikens kunder tryggheten att återkommande resa med tågtrafiken. Därmed skapas en trafik som är tilltalande både för pendlare och sällanresenärer.

Skånetrafikens erfarenheter av knutpunktsupplägg är goda och kommer främst från busstrafiken där resandeökningar på nära 40% har kunnat åstadkommas. I Schweiz, som har genomfört takttrafik i kollektivtrafiken i hela landet, är kollektivtrafikresandet det högsta i Europa.

Takttrafik medför samtidigt utmaningar. Trafikupplägget blir mer statiskt vilket innebär att kortsiktiga förändringar blir svåra att genomföra, vilket i sin tur ställer krav på att uppläggen är noggrant genomtänkta och planerade från början. Enstaka skraddarsydda produkter som direkttåg eller tåg med avvikande uppehållsbild blir svårare att åstadkomma, men i gengäld ger systemet goda genomsnittliga restider i många relationer tack vare de goda bytesmöjligheterna. Infrastrukturen behöver anpassas för symmetri vilket kan medföra extra behov av investeringar och långa genomförandetider. Ett fungerande takttrafikupplägg ställer också höga krav på baskvaliteten eftersom punktlighet blir mycket viktigt.

## 12 Rekommendationer för genomförande

Tågstrategin visar vilken tågtrafik som behövs för att nå Region Skånes mål som berör kollektivtrafiken. Att nå fram till de föreslagna trafikeringsutbudet kräver ett målmedvetet arbete och prioritering av resurser.

De viktigaste aktiviteter för att uppnå tågstrategins mål är:

- Ett målmedvetet arbete för utbyggd infrastruktur: Behoven av spårkapacitet måste lyftas fram i Trafikverkets arbete med Nationell Plan och åtgärder i spårinfrastrukturen måste prioriteras i den regionala transportinfrastrukturplanen. Trimningsåtgärder behöver planeras och utföras löpande.
- Planeringen av fordonsanskaffning och underhållsanläggningar måste påbörjas långt innan behoven väntas uppstå för att kunna hitta ändamålsenliga och kostnadseffektiva lösningar.
- Budgetplanering och prioriteringar av satsningar över en längre tidsperiod måste ske löpande för att möjliggöra utvecklingen av trafiken.
- Alla förslag om utveckling av tågtrafiken måste jämföras med strategin och hur de bidrar till den planerade utvecklingen. Nya förslag och idéer för tågtrafik måste prövas mot målen och om de i förhållande till satsade resurser bidrar mer till målen än de åtgärder som pekas ut i strategin.
- Arbetet med att planera och bygga bostäder och stora arbetsplatser i stationsnära lägen behöver intensifieras för att skapa tillräckliga resandeunderlag, särskilt längs banor som i dag har lägre resandenivåer.

Tågstrategin innebär ingen garanti för att den rekommenderade trafiken blir verklighet. Den är en vägvisare för vilken trafik som behöver köras och vilka investeringar som behöver göras för att nå de uppsatta målen för tågtrafiken.

## 13 Referenser

Regional utvecklingsstrategi för Skåne:

<https://utveckling.skane.se/om-regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi--det-oppna-skane-2030/>

Strukturbild för Skåne – utmaningar för framtiden:

<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/strukturbild-for-skane---utmaningar-for-framtiden/>

Strategier för det flerkärniga Skåne:

<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/regional-fysisk-planering/strategier-for-det-flerkarniga-skane/>

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050:

<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/strategi-for-ett-hallbart-transportssystem-i-skane-2050/>

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030:

<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/trafikforsorjningsprogram-for-skane-2016/>

Positionspapper för ett enat Sydsverige:

<https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2019/10/Positionspapper-kollektivtrafik-2019-10-07.pdf>

Trafikcharter för Greater Copenhagen:

<https://www.greatercph.dk/projekter/trafikcharter>

Fyrstegsprincipen, Trafikverket:

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

## **14 Bilagor**

Bilaga 1: Förteckning över avtal som påverkar utvecklingen av regional tågtrafik i Skåne

Bilaga 2: Behov av utbyggd infrastruktur



## **Bilaga 1: Förteckning över avtal som påverkar utvecklingen av regional tågtrafik i Skåne**

Region Skåne har genom Skånetrafiken avtal med ett antal aktörer och intressenter som styr vilket trafikutbud som tågtrafiken ska ha på vissa sträckor. Där är den avtalade nivån om tågtrafik ofta en motprestation för bygge av infrastruktur, t.ex. att en kommun bygger en station för Pågatåg och får försäkran om att den kommer att trafikeras. Det kan också handla om avtal i trafiksamarbeten, där flera parter har kommit överens om en utbudsnivå på den gemensamma trafiken.

### Övergripande överenskommelser kring utveckling av infrastruktur

- Skånebildens – en överenskommelse mellan Region Skåne och Skånes kommuner om nya stambanans dragning och anslutningar till denna.
- Sverigeförhandlingen – överenskommelse mellan Staten och ett antal kommuner och regioner om höghastighetsbanor, bostadsbyggande och andra storstadsåtaganden.

### Avtal kring gemensam tågtrafik:

- Avtal med övriga regioner i Sydsverige om Öresundstågtrafiken. Avtalet reglerar bland annat linjesträckningar, turtäthet och öppettider för Öresundstågen.
- Avtal med Transportministeriet i Danmark om trafik till Köpenhamn, där Skånetrafiken tar över ansvaret för tågtrafiken Hyllie – Kastrup – Köpenhamn H – Österport från december 2022. Avtalet reglerar turtäthet och öppettider för Öresundstågen.
- Avtal med Transportministeriet i Danmark om tågtrafik Hyllie – Ystad för koppling Köpenhamn-Bornholm.
- Avtal om Krösatågstrafik från Hässleholm till Älmhult (vidare till Växjö)
- Avtal om Pågatågstrafik in i Blekinge, Kronoberg och Halland

### Avtal om trafikering av stationer och sträckor

- Burlöv: Avtal om medfinansiering av pendlarstation i Burlöv innebär att Region Skåne ska trafikera Burlöv station med ett visst utbud när den nya stationen och fyrspåret Malmö – Lund står klart i december 2023. Avtalet specificerar att "huvuddelen av de 10 Öresunds- och Pågatåg som passerar Burlöv varje timme ska stanna vid stationen" när stationen är klar.
- Lommabanan: Enligt medfinansieringsavtal är inriktningen timmestrafik i fas 1, som planeras vara klar 2021 och halvtimmestrafik i fas två, som planeras vara klar 2026.
- Söderåsbanan: Enligt det medfinansieringsavtal som tecknats är inriktningen timmestrafik när banan öppnar för Pågatågstrafik 2022.
- Malmöringen (omförhandlas 2022): Avtal med Malmö stad om finansiering av trafik med Pågatåg på Kontinentalbanan som en förlängning av Pågatågslinjer norrifrån som annars har Hyllie som slutstation. Trafiken finansieras helt av Malmö stad.

## Bilaga 2: Behov av utbyggd infrastruktur.

**Observera: Analysen är inte helt avslutad och påverkas av föreslagen tågtrafik som kan förändras efter remissvaren. Slutsatser som redovisas i remissversionen och de rekommendationer som görs om ny infrastruktur är därför preliminära.**

WSP har genomfört analyser av spårkapacitet för tågstrategin baserat på trafikeringen i scenario 2040. Analyserna har lett fram till slutsatser om behov av åtgärder för ökad kapacitet i spår och driftplatser.

I de kapacitetsstudier som gjorts har Trafikverkets basprognos för både godstrafik och långväga tågtrafik tagits med i bedömningen för att få en så korrekt bild av infrastrukturen och kapaciteten som möjligt. I de beräkningar som gjorts framgår det att det på flera ställen finns kapacitetsbrist om trafikeringen sker utifrån de målbilder som Region Skåne har och de basprognoser som finns för övrig trafik på spåren. Det kommer krävas åtgärder för att möjliggöra en ökad kapacitet på banorna och sannolikt kommer det också krävas någon form av prioritering för att samtliga åtgärder ska kunna genomföras. I detta arbete kommer det också krävas mer detaljerade analyser över vilka åtgärder som är mest lämpade att genomföra på varje driftplats och bandel, även lokaliseringen av flera av de åtgärder som pekats ut behöver studeras så att resultatet av åtgärderna ger mest effekt.

Trafikverket planerar införandet av ERTMS är genomfört till 2035. ERTMS kan i sig ses som en kapacitetshöjande åtgärd och ett resultat av införandet av ERTMS på en bana kan att det ger möjlighet att köra tätare trafik på banan. Det finns dock ingen garanti att ERTMS i sig är direkt kapacitetshöjande utan ytterligare åtgärder kan behövas för att uppnå en kapacitetshöjning. WSP har utifrån varje banas teoretiska kapacitetsutnyttjande över dygnet, 2040, analyserat tänkbara åtgärder som ska leda till en högre kapacitet och möjliggöra för den önskade trafiken 2040:

### **Skånebanan**

#### *Kristianstad – Hässleholm*

Då gångtiderna ligger mellan 4-6 minuter och tåg per dygn uppgår till strax under 200 stycken rekommenderas dubbelspår.

#### *Hässleholm - Åstorp*

Då gångtiderna ligger mellan 4-6 minuter och tåg per dygn uppgår till strax under 200 stycken rekommenderas dubbelspår. Slutsatsen stödjer åtgärdsförslag i ÅVS Skånebanan.

#### *Åstorp - Helsingborg*

Införande av ERTMS är planerat år 2027 enligt Trafikverkets utrustningsplan. Då gångtiderna ligger mellan 4-6 minuter och tåg per dygn uppgår till över 100 stycken rekommenderas dubbelspår. Slutsatsen stödjer åtgärdsförslag i ÅVS Skånebanan.

#### *Åstorp - Kattarp*

Införande av ERTMS är planerat år 2027 enligt Trafikverkets utrustningsplan. Trafikeringen är möjlig med tillgänglig infrastruktur.

### **Ystadbanan och Österlenbanan**

#### *Lockarp - Ystad*

Då gångtiderna ligger mellan 5-7 minuter och tåg per dygn uppgår till över 150 stycken rekommenderas mötesspår.

### *Ystad – Simrishamn*

Då gångtiden är 13 minuter för lokaltåg och tåg per dygn uppgår till över 110 stycken rekommenderas mötesspår.

### **Rååbanan**

#### *Eslöv - Teckomatorp - Helsingborg*

Då gångtiderna ligger mellan 9-12 minuter och tåg per dygn uppgår till 76 stycken rekommenderas mötesspår, vilket stödjer åtgärdsförslag i ÅVS Rååbanan.

### **Godstråket genom Skåne**

Införande av ERTMS är planerat år 2027 enligt Trafikverkets utrustningsplan.

#### *Arlöv – Kävlinge- Teckomatorp*

Då gångtiden ligger mellan 6-7 minuter och tåg per dygn uppgår till över 100 stycken rekommenderas en fördjupad analys gällande partiellt dubbelspår och tidtabelloptimering.

#### *Teckomatorp – Åstorp*

Då gångtiden för godståg är 8 minuter, för lokaltåg 5 minuter och tåg per dygn uppgår till ca 100 stycken rekommenderas en fördjupad analys gällande tidtabelloptimering.

### **Västkustbanan**

#### *Helsingborg – Ramlösa*

Införande av ERTMS är planerat år 2027 enligt Trafikverkets utrustningsplan. Då gångtiden är 3 minuter, tåg per dygn uppgår till över 400 stycken och Ramlösa har över 50 stycken korsande tågvägar, rekommenderas en fördjupad analys av driftsplatsen.

#### *Ramlösa – Kävlinge*

Införande av ERTMS är planerat år 2027 enligt Trafikverkets utrustningsplan. Då gångtiderna för snabb- och regionaltåg är 6 minuter, för lokaltåg 14 minuter och tåg per dygn uppgår till långt över 250 stycken, rekommenderas fyrspår Landskrona- Kävlinge som är dimensionerande sträcka. Då Kävlinge har över 20 korsande tågvägar rekommenderas en fördjupad analys av driftsplatsen.

### **Kontinentalbanan**

#### *Lockarp – Trelleborg*

Införande av ERTMS är planerat år 2027 enligt Trafikverkets utrustningsplan. Gångtiderna ligger på 7-8 minuter och tåg per dygn uppgår till långt över 100 stycken. Banan utmärks av mycket högt kapacitetsutnyttjande, varför en fördjupad analys rekommenderas gällande dubbel- eller partiellt dubbelspår.

### **Södra stambanan**

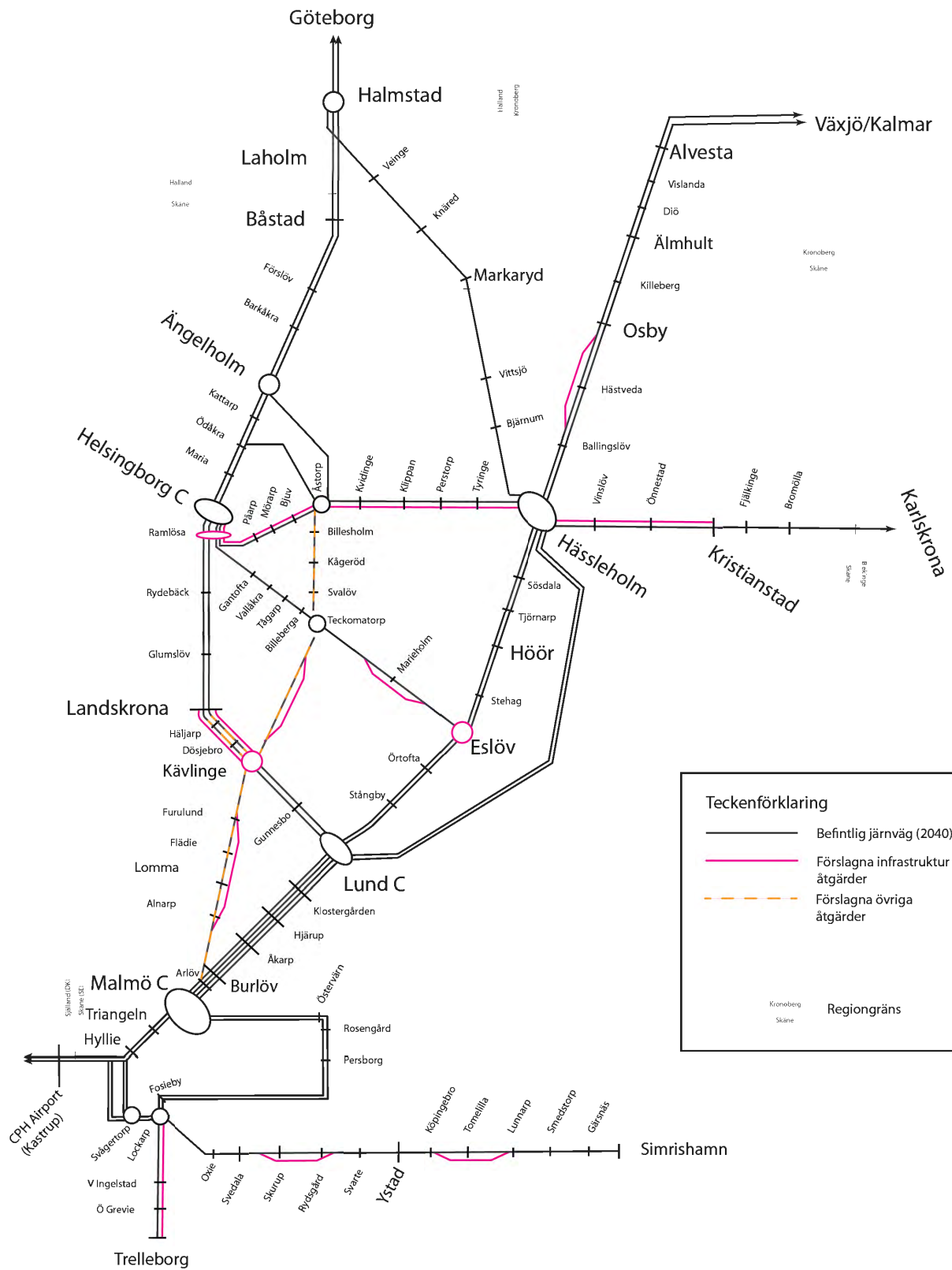
#### *Hässleholm – Älmhult*

Införande av ERTMS är planerat år 2025 enligt Trafikverkets utrustningsplan. Gångtider för snabbtåg är 20 minuter, för regionaltåg 23 minuter, för lokaltåg 31 minuter och för godståg 35 minuter. Tåg per dygn uppgår till över 200 stycken. Med tanke på den blandade trafiken med ett stort antal godståg rekommenderas ett förbigångsspår.

#### *Höör – Lund*

Införande av ERTMS är planerat år 2025 enligt Trafikverkets utrustningsplan. Gångtider för regionaltåg är 9 minuter, för lokaltåg 12 minuter och för gods 14 minuter. Tåg per dygn uppgår till över 300 stycken. I Eslöv uppstår över 30 korsande tågvägar och rekommendationen är en fördjupad analys av driftsplatsen.

I figuren på nästa sida visualiseras samtliga föreslagna åtgärder grafiskt. Illustrationen är schematisk och den exakta positionen på spåren samt anslutningar måste utredas i detalj för varje åtgärd.



**Staben**

Tommy Johansson, utredare  
tommy.johansson@ostragoinge.se  
Tel: 044-775 60 18 | Mobil: 0709-53 60 18

**2020-07-20**

**Remissyttrande**

OSBY KOMMUN<sup>3</sup>  
Kommunstyrelsen

2020-07-21  
KS/2020:289 310  
Diariennr. Ärendetyp

## Östra Göinge kommuns yttrande över Region Skånes remiss

Med detta yttrande svarar Östra Göinge kommun på Region Skånes önskan om att få synpunkter och kommentarer på den tågstrategi som arbetats fram det senaste året.

### Bakgrund

Region Skåne har under drygt ett års tid arbetat med att ta fram en ny tågstrategi och denna tar sin utgångspunkt från tidigare beslutade mål inom ramen för Region Skånes utveckling. Arbetet är nu framme vid en remissperiod och en remissversion har sänds till samtliga kommuner i Skåne och till grannregioner. Efter att remissvaren har studerats och synpunkter arbetats in ska tågstrategin beslutas av Region Skånes fullmäktige.

### Yttrande

För kommuner i nordöstra Skåne är Hässleholms centralstation en knutpunkt i den sydsvenska tågtrafiken – idag och långt in i framtiden. Såväl lokal som regional och nationell tågtrafik passerar dagligen stationen och förser omkringliggande kommuner, regioner och stora delar av södra Sverige med kommunikationer. Det är därför av stor vikt att en tågstrategi beaktar detta faktum, men också belyser den betydelse tågtrafiken har för omkringliggande kommuner. Även om Östra Göinge saknar tågtrafik inom kommunens gränser, så utgör denna trafik en viktig kugge av den totala kollektivtrafiken för företag och medborgare i Östra Göinge.

Östra Göinge kommuns mer konkreta synpunkter och kommentarer redovisas i punktform nedan och utan inbördes rangordning vad gäller storhet eller prioritering.

- Den samlade utvecklingen av infrastruktur, antingen den har sitt ursprung i statliga Sverigeförhandlingen eller i något styrdokument inom ramen för Region Skånes utvecklingsarbete, är ett medel för att uppnå andra mål. Bland annat handlar dessa om en utvecklad och förstorad arbetsmarknad med bra möjligheter till pendling, kompetensförsörjning kopplad till näringslivets och den offentliga sektorns behov samt skapandet av goda möjligheter att bo och leva på platser genom egna val. Östra Göinge kommun menar att tågstrategin och den kollektivtrafik som skapas som ett resultat av strategin mer måste ses som möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar.
- Enligt gällande styrdokument ska kollektivtrafiken vara stukturbildande i Skåne och stärka Skånes flerkärnighet. Trots detta upplever Östra Göinge kommun att

tågstrategin har för hög fokus på marknadsandelar och viktat det målet långt högre än andra mål. Om bara stora och starka stråk prioriteras riskeras den positiva samhällsutveckling som eftersträvas med en skånsk flerkärnighet.

- En ganska uppenbar tolkning som kan göras är att Region Skåne i tågstrategin ställer sig kritisk till regeringens planerade satsningar på utbyggnad av järnvägsnätet i södra Sverige. Med en passiv och i någon mening uppgiven inställning som förmedlar att *”det inte är sannolikt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare”* tvingas Region Skåne prioritera därefter – en prioritering som lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet. Här menar Östra Göinge kommun att risken är stor för att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken därmed prioriteras bort. Samma tågtrafik kan dock ha stor potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och näringslivets samt den offentliga sektorns behov av arbetskraft. Östra Göinge kommun menar därför att passiviteten ska tonas ner i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behoven i stället ska lyftas fram i rampljuset.
- Region Skåne tog för ett par år sedan fram ett tågstrategiskt underlag för år 2050. Vid en snabb jämförelse av motsvarande prognostiserat tidsintervall i den aktuella strategin har antalet tåg minskats på sträckorna Hässleholm-Kristianstad och Kristianstad-Bromölla. Det finns genomförda kapacitetsutredningar, till exempel den som Region Skåne genomfört för Kristianstad centralstation, som är baserade på det tågstrategiska underlaget för år 2050. Hur kommer detta att hanteras framöver?
- Resandeutvecklingen för tågtrafiken är ingen självklarhet. Med störningar och förseningar som kan härledas till kapacitetsbegränsningar försämras attraktiviteten. Detta i sin tur leder till att resenärer väljer bilen före tåget. Andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster – däribland den pågående pandemin för att nämna en specifik omständighet – tas inte i beaktande i tillräcklig omfattning vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.
- För centralstationerna i Hässleholm och Kristianstad finns det osäkerheter kring huruvida tillgänglig plattformskapacitet är tillräcklig för ett realistiskt upplägg med trafikering som ska svara mot kommande resenärsbehov. Hur ser planerna ut för fortsatta och förnyade beräkningar när det gäller ombyggnadsbehov vid stationerna och spåren invid stationerna?
- Antalet resenärer med behov av att ta med cykel ombord på tåget ökar. Hur går tankarna kring att möta detta behov för resenärer som använder cykel som anslutning vid både avresestationen och vid destinationen?

- Regionala cykelstråk till tågstationer och busstationer är idag en stor brist, inte minst med anledning av att antalet elcyklar ökar i trafiken med längre cykelsträckor som en naturlig följd av teknikutvecklingen. Här menar Östra Göinge kommun att en tätare dialog måste till och att utvecklingen bör ske i nära samarbete mellan Region Skåne och de skånska kommunerna.
- Olika restidsmål redovisas på sidan 19 i tågstrategin. Är dessa satta med utgångspunkt ifrån att det finns dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad?
- Antalet resor per dag kommer enligt tågstrategin att öka markant. Samtidigt ökas inte antalet tåg per timme nämnvärt. Är det rimligt att tro att antalet resor kan öka med 122 % till år 2030 på sträckan Hässleholm-Kristianstad utan dubbelspår och utan en ökning av antalet tåg per timme?
- Behovet av utbyggd spårkapacitet berörs för lite i tågstrategin. Studier har gjorts som visar på ett tydligt behov av ett utbyggt dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad. Detta nämns alldeles för sparsamt i tågstrategin.
- Med ökad tågtrafik kan behovet av ytor för fordonsuppställning inom kommunernas geografi öka. Har behovet av fordonsuppställningsplatser setts över parallellt med framtagandet av tågstrategin?
- Kapacitetsfrågan gällande centralstationerna i Hässleholm och Kristianstad är i mångt och mycket avgörande för hur trafikeringen kan se ut i rusningstid. En annan fråga som belyses för lite i tågstrategin är det sparsamma utbudet för pendlare som jobbar utanför kontorstid. Samma utbud på motsvarande tider kan även anses vara aktuellt för fritids- och rekreationsresor.
- Utbyggnaden av nya stambanor, initialt mellan Hässleholm och Lund, med centrala och integrerade stationslägen i de båda städerna kommer att frigöra kapacitet på södra stambanan. Ett centralt stationsläge i Hässleholm är en framgångsfaktor ur såväl ett lokalt och regionalt perspektiv som ur ett nationellt perspektiv. Med andra ord; ett centralt stationsläge är gynnsamt för Hässleholms kommun, Skåne nordostkommunerna samt för hela Skåne och södra Sverige. Tågstrategin bör betona vikten av centrala stationslägen.
- Tillkommande och framtida stationer berörs inte alls eller för dåligt i tågstrategin. Med utgångspunkt från ett mer visionärt helhetsperspektiv bör en undersökning genomföras avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer. Aktuella kriterier för vad som anses lämpligt har för stort fokus på större basutbud vid befintliga stationer. Tågstrategin bör omnämna denna frågeställning och om möjligt lyfta fram var nya stationer kan komma att dyka upp framöver.





**Hässleholms  
kommun**

Handläggare  
Projektledare Richard Heingard  
Kommunledningsförvaltningen  
[richard.heingard@hassleholm.se](mailto:richard.heingard@hassleholm.se)

TJÄNSTESKRIVELSE

1(5)

Datum

2020-07-13

Diarienummer

KLF 2020/716

**OSBY KOMMUN**  
Kommunstyrelsen

2020 -07- 15  
KS/2020: 289 310  
Diariernr. Ärendetyp

## Hässleholms kommuns svar på Region Skånes remiss gällande ny tågstrategi

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att besluta om att godkänna Hässleholms kommuns svar på Region Skånes remiss gällande ny tågstrategi.

### Sammanfattning

Med detta yttrande svarar Hässleholms kommun på Region Skånes önskan om att få synpunkter och kommentarer på den tågstrategiremiss som arbetats fram det senaste året. Huvudinnehållet i yttrandet utgörs av ett antal punkter som lyfter fram kommunens viktigaste synpunkter och kommentarer.

Tågstrategiremissen bygger på tidigare beslutade mål inom ramen för Region Skånes utveckling. Hässleholms kommun tycker att strategin är tillämpningsbar i stort men menar samtidigt att dess karaktär än mer skulle kunna vara formulerad åt det visionära hållet och bättre ta höjd för kommande nationella satsningar på tågtrafiken.

### Beskrivning av ärendet

#### Bakgrund

Region Skåne har under ett drygt års tid arbetat med att ta fram en ny tågstrategi. Arbetet är nu framme vid en remissperiod och en remissversion av tågstrategin har sänts ut. Skånes 33 kommuner och Skånes grannregioner ges nu chansen att senast den 11 september 2020 inkomma med yttrandet med synpunkter och kommentarer kring innehållet. Efter att remissvaren har studerats och synpunkter arbetats in ska tågstrategin beslutas i Region Skånes fullmäktige.

**Hässleholms kommun / Kommunledningsförvaltningen**

**Postadress:** 281 80 Hässleholm **Besöksadress:** Stadshuset, Nytorget 1 **Telefon:** **Telefax:**

**E-post:** [kommunledningsforvaltningen@hassleholm.se](mailto:kommunledningsforvaltningen@hassleholm.se) **Bankgiro:** Hässleholms kommun, FakturorFLM Box 140 **Org. nr:** 212000-0985

**Webb:** [www.hassleholm.se](http://www.hassleholm.se)



### Hässleholms kommuns yttrande

Hässleholms centralstation är en knutpunkt i den sydsvenska tågtrafiken – idag och långt in i framtiden. Såväl lokal som regional och nationell godstrafik och persontrafik passerar dagligen genom kommunen och förser omkringliggande kommuner, regioner och stora delar av södra Sverige med kommunikationer. Det är för kommunen av stor vikt att en tågstrategi som är tänkt att redovisa behovet av persontågstrafik med målår 2040 överensstämmer med kommunens vilja och ambitioner att utvecklas och uppnå tillväxt. 2040-perspektivet följer Hässleholms kommuns uppsatta målår för kommunens nya översiktsplan som i detta nu är ute på samråd. Kommunens mer konkreta synpunkter och kommentarer redovisas i punktform nedan och utan inbördes rangordning vad gäller storhet eller prioritering.

- Den samlade utvecklingen av infrastruktur, antingen den har sitt ursprung i statliga Sverigeförhandlingen eller i något styrdokument inom ramen för Region Skånes utvecklingsarbete, är ett medel för att uppnå andra mål. Dessa mål handlar bland annat om en utvecklad och förstorad arbetsmarknad med bra möjligheter till pendling, kompetensförsörjning kopplad till näringslivets och den offentliga sektorns behov samt skapandet av goda möjligheter att bo och leva på platser genom egna val. Hässleholms kommun tycker sig se en utveckling där skillnader mellan stad och land blir större och där en övervägande del av de nya arbetsplatstillfällena som skapas återfinns i och kring de större städerna. Hässleholms kommun menar att tågstrategin och den kollektivtrafik som skapas som ett resultat av strategin mer måste ses som en möjliggörare för en robust samhällsutveckling än något som ska leva upp till en kamp om marknadsandelar.
- Enligt gällande styrdokument så ska kollektivtrafiken vara strukturbildande i Skåne och stärka Skånes flerkärnighet. Trots detta upplever Hässleholms kommun att tågstrategin har för högt fokus på marknadsandelar och viktat det målet långt högre än andra mål. Om bara stora och starka stråk prioriteras riskeras den positiva samhällsutveckling som eftersträvas med en starkt skånsk flerkärnighet.
- En ganska uppenbar tolkning som kan göras är att Region Skåne i tågstrategin ställer sig kritisk till regeringens planerade satsningar på utbyggnad av järnvägsnätet i södra Sverige. Med en passiv och i någon mening uppgiven inställning som förmedlar att *"det inte är sannolikt att staten skulle avdela en mångfalt större budget än tidigare"* tvingas Region Skåne prioritera därefter – en prioritering som lyfter de objekt som tillför de största nyttorna i transportsystemet. Här menar Hässleholms kommun att risken är stor för att den tågtrafik som inte har störst potential att locka nya resenärer till kollektivtrafiken därmed prioriteras bort. Samma tågtrafik kan dock ha stor

potential att främja utveckling och förstoring av den lokala och regionala arbetsmarknaden, behovet av kompetensutveckling och näringslivets och den offentliga sektorns behov av arbetskraft. Hässleholms kommun menar därför att passiviteten ska tonas ner i tågstrategin och att de skånska och sydsvenska behoven istället ska lyftas fram i rampljuset.

- Region Skåne tog för ett par år sedan fram ett tågstrategiskt underlag för år 2050. Vid en snabb jämförelse av motsvarande prognostiserat tidsintervall i den aktuella strategin så har antalet tåg minskats på sträckorna Hässleholm-Kristianstad och Kristianstad-Bromölla. Det finns genomförda kapacitetsutredningar, till exempel den som Region Skåne genomfört för Kristianstad centralstation, som är baserade på det tågstrategiska underlaget för år 2050. Hur kommer detta att hanteras framöver?
- Resandeutvecklingen för tågtrafiken är ingen självklarhet. Med störningar och förseningar som kan härledas till kapacitetsbegränsningar försämras attraktiviteten. Detta i sin tur leder till att resenärer väljer bilen före tåget. Andra yttre faktorer och samhällsutvecklingsmönster – däribland den pågående pandemin för att nämna en specifik omständighet – tas inte i beaktande i tillräcklig omfattning vid prognostisering av den samlade resandeutvecklingen.
- För centralstationerna i Hässleholm och Kristianstad finns det osäkerheter kring huruvida tillgänglig plattformskapacitet är tillräcklig för ett realistiskt upplägg med trafikering som ska svara mot kommande resenärsbehov. Hur ser planerna ut för fortsatta och förnyade beräkningar när det gäller ombyggnadsbehov vid stationerna och spåren invid stationerna?
- Antalet resenärer med behov av att ta med cykel ombord på tåget ökar. Hur går tankarna kring att möta det behovet för resenärer som använder cykel som anslutning vid både avrestationen och vid destinationen?
- Regionala cykelstråk till tågstationer och busstationer är idag en stor brist, inte minst med anledning av att antalet elcyklar ökar i trafiken med längre cykelsträckor som en naturlig följd av teknikutvecklingen. Här menar Hässleholms kommun att en tätare dialog måste till och att utvecklingen bör ske i nära samarbete mellan Region Skåne och de skånska kommunerna.
- Olika restidsmål redovisas på sidan 19 i tågstrategin. Är dessa satta med utgångspunkt ifrån att det finns dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad?

- Antalet resor per dag kommer enligt tågstrategin att öka markant. Samtidigt ökas inte antalet tåg per timme nämnvärt. Är det rimligt att tro att antalet resor kan öka med 122 % till år 2030 på sträckan Hässleholm-Kristianstad utan dubbelspår och utan en ökning av antalet tåg per timme?
- Behovet av utbyggd spårkapacitet berörs för lite tågstrategin. Studier har gjorts som visar på ett tydligt behov av ett utbyggt dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad. Detta nämns alldeles för sparsamt i tågstrategin.
- Med ökad tågtrafik kan behovet av ytor för fordonsuppställning inom kommunens geografi öka. Har behovet av fordonsuppställningsplatser setts över parallellt med framtagandet av tågstrategin?
- Kapacitetsfrågan gällande centralstationerna i Hässleholm och Kristianstad är i mångt och mycket avgörande för hur trafikeringen kan se ut i rusningstid. En annan fråga – en fråga som Hässleholms kommun menar belyses för lite i tågstrategin – är det sparsamma utbudet för pendlare som jobbar utanför kontorstid. Samma utbud på motsvarande tider kan även anses vara aktuellt för fritids- och rekreationsresor.
- Utbyggnaden av nya stambanor, initialt mellan Hässleholm och Lund, med centrala och integrerade stationslägen i de båda städerna kommer att frigöra kapacitet på södra stambanan. Ett centralt stationsläge i Hässleholm är en framgångsfaktor ur såväl ett lokalt och regionalt perspektiv som ur ett nationellt perspektiv. Med andra ord; ett centralt stationsläge är gynnsamt för Hässleholms kommun, Skåne nordostkommunerna samt för hela Skåne och södra Sverige. Tågstrategin bör betona vikten av centrala stationslägen.
- Tillkommande och framtida stationer berörs inte alls eller för dåligt i tågstrategin. Med utgångspunkt från ett mer visionärt helhetsperspektiv bör en undersökning genomföras avseende lämpligheten i att stanna på fler stationer. Aktuella kriterier för vad som anses lämpligt har för stort fokus på större basutbud vid befintliga stationer. Tågstrategin bör omnämna denna frågeställning och om möjligt lyfta fram var nya stationer kan komma att dyka upp framöver.

**Förslagets konsekvenser för verksamhetens brukare**

Genom att lämna synpunkter och kommentarer på Region Skånes remiss gällande ny tågstrategi är kommunen med och påverkar utvecklingen av det framtida kollektivtrafikutbudet i Hässleholms kommun och det samlade utbudet i Skåne, över länsgränserna och till och från Danmark och Köpenhamns flygplats. Detta leder i sin tur till bättre reseutbud för kommunens invånare.

**Barnperspektivet**

Kompletterande kollektivtrafik uppmuntrar till ökat resande för familjer med barn och ungdomar erbjuds förbättrade kommunikationer till skola och fritidsaktiviteter.

**Miljökonsekvenser**

Kompletterande kollektivtrafik uppmuntrar till ökat resande med minsta möjliga miljöpåverkan.

**Facklig samverkan**

Ärendet kräver ingen facklig samverkan.

**Ekonomiska konsekvenser**

Ett utvecklat kollektivtrafiksystem förbättrar pendlingsmöjligheterna vilket i sin tur leder till att fler kan ha Hässleholms kommun som sin boendekommun. Med ett bättre framtida utbud stimuleras kollektivtrafikresandet vilket indirekt kan bidra till ökad tillväxt.

**Bilagor**

Region Skånes tågstrategi, remissversion 2020-06-11.

**Sändlista**

Kommunstyrelsen, Hässleholms kommun  
Region Skåne, Skånetrafiken ([info@skanetraffiken.se](mailto:info@skanetraffiken.se))

Kommunledningsförvaltningen

Bengt-Arne Persson

Kommundirektör

Richard Heingard

Projektledare

4

2020-08-12

Diarienumr.	Ärendetyp
KS/2020:320	031



## Samarbetsavtal för samarbetskommittén Skåne Nordost med tillväxtmotorn Kristianstad Hässleholm och EU-kontor Skåne Nordost, med tillhörande arbetsordning

Detta avtal är tecknat mellan kommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge i nordöstra Skåne.

### § 1 Syfte och samarbetsformer

Kommitténs namn är Skåne Nordost, förkortat SKNO. Samarbetet utgår ifrån en gemensam vision med tillhörande strategier kallad Färdplan 2030. Skåne Nordost ska samarbeta utifrån överenskomna principer för samverkan

- I Skåne Nordost samverkar kommunerna inom prioriterade områden där vi når längre gemensamt än var kommun för sig.
- Skåne Nordost är vår gemensamma röst i dialogen med externa partners för att få en starkare påverkan.
- Vi tar gemensamt fram övergripande strategier.
- Vi tydliggör våra styrkor och utvecklingsbehov.
- Alla prioriteringsområden genomsyras av de horisontella principerna och bidrar till hållbar tillväxt.

Samarbetet bygger på att alla deltagande kommuner vinner – om inte vid varje tillfälle – så åtminstone över tid. Det krävs engagemang, mod, öppenhet, generositet och medvetenhet om att helheten är större än delarna och att vi är starkare tillsammans.

### § 2 Avtalstid

Detta avtal gäller fr om 2020-06-11 och tillsvidare.

Om någon av medlemmarna vill säga upp avtalet ska skriftlig begäran om detta ske till styrelsen senast den 1 januari året innan utträde önskas.

### §3 Styrelsens sammansättning

Samarbetet ska ledas av en styrelse med två representanter för varje medlemskommun. Dessa ska representera såväl rådande politisk ledning som opposition. Medlemskommunerna företräds av kommunstyrelseordförande och oppositionsledare. Om ledamot är förhindrad att delta i möte, ersätts inte ordinarie ledamot.

Kristianstad kommun har permanent rollen som ordförande i samarbetskommittén och Hässleholm vice ordförande.

Kommundirektörer adjungeras till styrelsens sammanträde. Kommundirektörgruppen bereder ärenden till styrelsen.

#### § 4 Presidium

Presidiet består av SKNOs ordförande och vice ordförande och en tredje kommuns KSO. Den tredje medlemmen tjänstgör i tvåårsperiod med start ojämna år, och kommer från en av övriga kommuner efter invånarantal och i fallande ordning. Ordförande i Skåne Nordost är tillika ordförande i presidiet.

Kommundirektörerna för de berörda kommunerna deltar som adjungerande.

#### § 5 Styrelsens beslut

Styrelsen är beslutsföret när minst hälften av ledamöterna är närvarande vid ett sammanträde. Beslut kan även fattas vid telefon- eller videokonferens eller vid behov per capsulam. Beslut fattas normalt i konsensus.

#### § 6 Styrelsens arbetsformer

Styrelsen är ytterst ansvarig för att arbetet inom samarbetet Skåne Nordost drivs framåt och att mål och strategier genomförs.

Frågor som ska behandlas av styrelsen kan väckas av ledamot och/eller av kommundirektörsgruppen. Framställande av frågor ska ske i god tid inför styrelsemötena där kallelse utgår senast en vecka innan möte. Kallelse bör åtföljas av ärendelista och eventuella handlingar, så kompletta som möjligt. Presidiet godkänner dagordningen inför styrelsemötena.

Styrelsen sammanträder ca 6 gånger per år eller efter behov. Extra sammanträde kan kallas in av ordförande eller då minst tre styrelseledamöter begär detta. Presidiet sammanträder inför varje styrelsemöte och kan däremellan, vid behov, ha extra möten.

Kallelse, beslutsförhet, beslutsförfarande, protokoll, reservation, protokolljustering m m ska, i tillämpliga delar, gälla utifrån vad som i kommunallagen är stadgat för kommunstyrelser.

Samarbete sker inom de prioriterade områdena i mål och strategier. Samarbetet bygger på tydlig ansvarsfördelning och ett aktivt deltagande av medlemskommunerna. Närvarande ledamöter ska i stå stor utsträckning som möjligt ha mandat att besluta i ärenden, vilket kräver erforderlig förankring på hemmaplan inför styrelsemötena. I vissa frågor kan ett antal kommuner gå samman för att driva ett visst uppdrag/projekt. Samtliga kommuner behöver inte delta i alla uppdrag/projekt.

Visionen och målbilden ska efter beslut i styrelsen skickas till respektive kommuns styrelse för ställningstagandet om att ställa sig bakom dessa. Vision och målbild ska utarbetas i god tid och i bred samverkan för att ersätta gällande innan dess utgång. Styrelsen för Skåne Nordost fastställer därefter vision och målbild samt de prioriterade områdenas strategier. Strategierna ska utvärderas och vid behov omarbetas vartannat år. Styrelsen kan också besluta om tillkommande strategier. För det operativa arbetet ska en årlig verksamhetsplan med målsättningar och inriktningar upprättas och beslutas. Ansvarig för framtagandet är kommundirektörsgruppen. Innehållet i verksamhetsplanen ska tydligt bidra till den övergripande visionen.

Vid ny mandatperiod då nya ledamöter oftast väljs in, ska dessa erbjudas en strukturerad och informativ introduktion i styrelsearbete och vilka förväntningar som finns. I samband med ny mandatperiod ska styrelsen ha en gemensam diskussion kring syfte med samarbetet samt förväntningar och krav på styrelsens ledamöter.

## § 7 Arvoden

Sammanträdesarvoden för styrelseledamöter ska betalas från respektive medlemskommun enligt respektive kommuns reglemente. Inget extra arvode från Skåne Nordost utgår för ordförande och vice ordförande.

## § 8 Kommundirektörsgruppen

Kommundirektörsgruppen består av de sex kommundirektörerna och träffas minst lika många gånger per år som styrelsen. Ordförandeskapet för kommundirektörsgruppen innehas av Kristianstads kommun och Hässleholm innehar viceposten.

Vid tillkommande av ny kommundirektör i gruppen ska hen erbjudas en strukturerad och informativ introduktion i gruppens arbete och vilka förväntningar som finns.

Kommundirektörerna godkänner den operativa organisationens utformning och uppdragsbeskrivning vilken ska vara ändamålsenlig för uppdragen. Ärenden till kommundirektörernas möten kan väckas av kommundirektörerna eller från arbetsgrupperna inom samarbetet genom utvecklingsledaren.

Kommundirektörerna har ansvar för att förankra samarbetets prioriteringar på hemmaplan liksom tillsätta personella resurser för genomförandet. Det finns inget exakt krav på hur mycket personella resurser respektive kommun ska tillsätta, men över tid ska alla kommuner bidra med tid och engagemang.

## § 9 Sekretariat

Kristianstads kommun har ett samordnande ansvar och tillhandahåller ett sekretariat som stöd till kommittén. Sekretariatet leds av en utvecklingsledare. Kristianstads kommundirektör ansvarar för det praktiska arbetet angående rekrytering av en ny utvecklingsledare, men samtliga kommundirektörer ska vara delaktiga i det slutliga valet av person.

Utvecklingsledaren har som ansvar att driva prioriterat arbete inom samarbetskommittén såsom att t ex samordna arbetsgrupper och projekt, hantera kallelser till styrelsen och kommundirektörsgruppen, sköta administration såsom ekonomi- och kanslifunktion.

Sekretariatet finansieras av den gemensamma budgeten för Skåne Nordost.

## § 10 EU-kontor Skåne Nordost och finansiering av projekt

Samarbetskommittén Skåne Nordost har en hög ambition att driva gemensamma utvecklingsprojekt som kan stärka möjligheten att nå visionen. Till sin hjälp att finna finansiering har Skåne Nordost ett gemensamt EU-kontor, placerat i Hässleholms kommun. EU-kontor Skåne Nordost har som främsta uppgift att vara behjälplig att hitta extern finansiering till projekt som samarbetet initierat. EU-kontor Skåne Nordost tar fram en egen strategi för sitt arbete vilken ska godkännas av styrelsen.

Hässleholms kommun ansvarar för rekryteringen av personal till EU-kontor Skåne Nordost vilken ska ske i samråd med kommundirektörsgruppen och utvecklingsledaren. EU-kontor Skåne Nordost finansieras av den gemensamma budgeten för Skåne Nordost.



Möjligheten finns för kommuner utanför Skåne Nordost att bli medlem endast i EU-kontor Skåne Nordost för att få ta del av hjälp och kompetens för att söka EU-finansiering. Ansökan ska ställas till Skåne Nordosts styrelse som beslutar om medlemskapet beviljas. Medlemskap i enbart EU-kontor Skåne Nordost avtalas i särskilt avtal mellan Skåne Nordost och berörd kommun.

Samarbetet Skåne Nordost ska sträva efter att ansöka om och genomföra projekt med alla kommunerna delaktiga. Dock finns inget hinder att 2-5 kommuner deltar i projekt inom Skåne Nordost ram. Projekt hos enskilda kommuner kan inte delfinansieras från Skåne Nordosts budget.

#### § 11 Medlemsavgift och finansiering

Medlemsavgiften betalas årligen och faktureringen sköts praktiskt av sekretariatet. Medlemsavgiften för fullmedlemmar är f n 30 kr per kommun (2019-2022) och invånare baserat på SCBs invånarantal i kommunerna vid årsskiftet före aktuellt verksamhetsår. Medlemsavgiften för kommuner endast anslutna till EU-kontor Skåne Nordost är 13 kr per kommun och invånare enligt samma beräkning som avgiften för fullmedlemskap. Medlemsavgiften ska ses över varje mandatperiod.

Medlemsavgiften ska faktureras ut till kommunerna senast den 31 mars det år medlemsavgiften avser.

Räkenskaperna granskas av revisionen i Kristianstad kommun.

#### § 12 Kommitténs upplösande

Kommittén kan upplösas genom enigt styrelsebeslut. Vid upplösande av samarbetskommittén ska samtliga medel fördelas mellan medlemskommunerna enligt samma fördelningsprincip som tillämpas för medlemsavgifterna.

#### § 13 Medlems in- och utträde

Ny medlem kan tas in efter enskild kommuns ansökan och inträdet och dess villkor beslutas av styrelsen.

Om mer än en kommun utträder ur kommittén upplöses den automatiskt. De återstående kommunerna har att pröva nya former för det interkommunala samarbetet samt fördela medel enligt § 12.

När en kommun utträder ska en ekonomisk avräkning ske så att eventuellt över- eller underskott kan fördelas mellan kommunerna.

Avgående medlem har ej rätt att återfå inbetalda medlemsavgifter, ej heller särskilt tillskjutna projektmedel. Skyldighet att betala medlemsavgifter gäller även under uppsägningstiden.

Kristianstads kommun

---

Peter Johansson

Hässleholms kommun

---

Lars Johnsson

Bromölla kommun

---

Eric Berntsson

Hörby kommun

---

Cecilia Bladh in Zito

Osby kommun

---

Niklas Larsson

Östra Göinge kommun

---

Patric Åberg

5

Kommunstyrelseförvaltningen  
Gunnar Elvingsson  
0479528161  
gunnar.elvingsson@osby.se

## **Kommunförbundet Skåne - Förslag på ändrad finansieringsmodell för beräkning av medlemsavgiften från och med 2021**

Dnr KS/2020:298 032

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen**

Osby kommun godkänner förslaget till ny finansieringsmodell för beräkning av medlemsavgiften till Kommunförbundet Skåne.

### **Barnkonsekvensanalys**

Ärendet berör inte barn.

### **Sammanfattning av ärendet**

Kommunförbundet Skåne har tagit fram ett förslag på ändrad finansieringsmodell för beräkning av medlemsavgiften från och med 2021.

I dag består finansieringen från de skånska kommunerna av Kommunförbundet Skånes verksamhet dels av en medlemsavgift och dels av finansiering via en rad samverkansavtal och överenskommelser mellan kommunerna och förbundet.

Nuvarande fördelning av den årliga medlemsavgiften sker utifrån kommunernas samlade skatteintäkter och generella statsbidrag. Nuvarande fördelning bedöms inte vara transparent utifrån de verksamheter som Kommunförbundet Skåne bedriver. Dessutom har förändringarna mellan åren av avgiftens storlek ibland varierat kraftigt och försvårar både för förbundet och kommunerna att planera inför kommande budgetår.

Därför föreslås en ny beräkningsmodell som i stället utgår från en årlig ram som fördelas på medlemskommunerna utifrån antalet invånare per kommun, baserat på invånarantalet enligt SCB den 1 januari året innan budgetåret. Förändringen föreslås införas från och med budgetåret 2021.

För Osby kommuns del så innebär det nya förslaget att kostnaden preliminärt minskar med ca 130 tkr mellan 2020 och 2021.

Ärendet har beretts tillsammans med samtliga medlemskommuner, såväl tjänstepersonsledningar som politiska ledningar.

Ny finansieringsmodell kräver beslut av Kommunförbundet Skånes förbundsmöte, vilket är inplanerat till 2 oktober 2020.

För att förbundsmötet ska kunna godkänna en ändring av finansieringsmodellen krävs i sin tur att samtliga medlemskommuner är eniga om detta.

Kommunförbundet behöver således kommunerna beslut i ärendet senast den 29 september 2020.

### **Beslutsunderlag**

Kommunförbundet Skåne ”Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från och med 2021 samt fastställande av ramen för medlemsavgiftens storlek 2023 avseende Skånes kommuner” inkl bilaga 2 Totalram 2020-06-08

Kommunförbundet Skåne ”Viktig information kring förslag om ändrad finansieringsmodell för beräkning av medlemsavgiften från och med 2021 för Skånes kommuner” 2020-06-26

Tjänsteutlåtande, kommunstyrelseförvaltningen 2020-08-11

Petra Gummeson  
Kommundirektör

Gunnar Elvingsson  
Ekonomichef

*Beslutet skickas till*

Kommunförbundet Skåne

2020 -06- 2 6  
KS / 2020: 298 032  
Diariernr. Ärendetyp

2020-06-26

Till samtliga  
Skånes kommuner

## Viktig information kring förslag på ändrad finansieringsmodell för beräkning av medlemsavgiften från och med 2021 för *Skånes Kommuner*

**Observera att detta utskick kräver svar från er kommun till Kommunförbundet Skånes kansli senast den 29 september 2020. Svaret ska vara ett tydligt ja eller nej till förslaget.**

Efter beredning med samtliga medlemskommuner, såväl tjänstepersonsledningar och politiska ledningar beslutade Kommunförbundet Skånes styrelse (nedan benämnt förbundet) den 25 juni 2020 om ett förslag på ändrad finansieringsmodell som kommer att tas upp för beslut på extrainsatt förbundsöte den 2 oktober 2020.

För att förbundsötet den 2 oktober 2020, ska kunna godkänna en ändring av finansieringsmodell krävs (enligt stadgarna) att samtliga medlemskommuner är eniga om detta:

”§22 Förbundsötet äger besluta om annan grund för årsavgiftens fastställande och erläggande om samtliga medlemmar är eniga härom”.  
(Kommunförbundet Skånes stadgar, daterade 2011-05-13).

Om inte samtliga medlemskommuner är eniga om att anta den föreslagna finansieringsmodellen kommer Kommunförbundet Skånes nuvarande finansieringsmodell att kvarstå.

Med anledning av förbundets nuvarande stadgar översänder förbundet, det av styrelsen beslutade ärendet inklusive bilagor och utdrag från sammanträdesprotokollet, för behandling i medlemskommunerna.

**Vi behöver ert svar senast den 29 september 2020.**

Vänligen,  
Patric Åberg, ordförande Kommunförbundet Skåne

## Kort beskrivning av ärendet "Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från och med 2021 samt fastställande av ramen för medlemsavgiftens storlek 2021-2023 avseende Skånes Kommuner"

I dag består finansieringen från de skånska kommunerna av Kommunförbundet Skånes verksamhet dels av en medlemsavgift dels av finansiering via en rad samverkansavtal och överenskommelser mellan kommunerna och förbundet.

Nuvarande fördelning av den årliga medlemsavgiften sker utifrån kommunernas samlade skatteintäkter och generella statsbidrag. Nuvarande fördelning bedöms inte vara transparent utifrån de verksamheter som Kommunförbundet Skåne bedriver. Dessutom har förändringarna mellan åren av avgiftens storlek ibland varierat kraftigt och försvårar både för förbundet och kommunerna att planera inför kommande budgetår. Därför föreslås en ny beräkningsmodell som i stället utgår från en årlig ram som fördelas på medlemskommunerna utifrån antalet invånare per kommun, baserat på invånarantalet enligt SCB den 1 januari året innan budgetåret. Förändringen föreslås införas från och med budgetåret 2021.

De olika samverkansavtal och överenskommelser som finns mellan kommunerna och Kommunförbundet Skåne har olika finansieringsmodeller och kostnaderna faktureras kommunerna årligen separat för varje samverkansavtal och överenskommelse.

För att uppnå en enklare översikt över vad kommunerna betalar till förbundet och för att tydligare kunna planera verksamheten utifrån ett helhetsperspektiv föreslås att ovannämnda intäktsformer slås samman med medlemsavgiften till en totalram: Medlemsavgift till Skånes Kommuner, som fördelas till kommunerna utifrån antalet invånare.

Vid eventuella frågor, vänligen kontakta:

**Evelina Johansson**, kommunikationsstrateg  
(för frågor inför förbundsmötet den 2 oktober 2020 samt hantering av ärendet)  
**E-post:** [evelina.johansson@kfsk.se](mailto:evelina.johansson@kfsk.se)  
**Telefon:** 0728 - 85 49 79

**Ola Odebäck**, tf förbundsdirektör  
**E-post:** [ola.odeback@kfsk.se](mailto:ola.odeback@kfsk.se)  
**Telefon:** 0728 - 85 47 07

**Björn Sjölin**, ekonomichef  
**E-post:** [bjorn.sjolin@kfsk.se](mailto:bjorn.sjolin@kfsk.se)  
**Telefon:** 0728-85 47 35

**Vänligen skicka ert svar via brev eller e-post senast den 29 september till:**

Kommunförbundet Skånes kansli  
Gasverksgatan 3a  
222 29 Lund

**E-post:** [kansli@kfsk.se](mailto:kansli@kfsk.se)

§ 25 (KCO 20-044)

2020 -06- 26  
KS/2020:298 032  
Diariennr. Ärendenr.

## Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från och med 2021 samt fastställande av ramen för medlemsavgiftens storlek 2021 - 2023 avseende Skånes Kommuner

### Styrelsens beslut

- Förslag på ändrad finansieringsmodell baserad på antalet invånare i de skånska kommunerna godkänns
- Förslaget om att "Medlemsavgift till Skånes Kommuner" från och med 2021 inkluderar både nuvarande medlemsavgift och samverkansavtal och överenskommelser enligt bilaga 1 godkänns
- Förslag till ram för medlemsavgiftens storlek 2021-2023 godkänns
- Ärendet skickas till samtliga medlemskommuner för godkännande
- Om samtliga medlemskommuner är eniga om att godkänna ärendet överlämnas ärendet till förbundsmötet den 2 oktober 2020 för fastställande

### Sammanfattning av ärendet

Nuvarande fördelning av den årliga medlemsavgiften sker utifrån kommunernas samlade skatteintäkter och generella statsbidrag. Denna fördelning bedöms inte vara transparent utifrån de verksamheter som Kommunförbundet Skåne bedriver. Dessutom har förändringarna mellan åren av avgiftens storlek ibland varierat kraftigt och försvårar både för förbundet och kommunerna att planera inför kommande budgetår. Därför föreslås en ny beräkningsmodell som i stället utgår från en årlig ram som fördelas på medlemskommunerna utifrån antalet invånare per kommun, baserat på invånarantalet enligt SCB den 1 januari året innan budgetåret. Förändringen föreslås införas från och med budgetåret 2021.

De olika samverkansavtal och överenskommelser som finns mellan kommunerna och Kommunförbundet Skåne har olika finansieringsmodeller och kostnaderna faktureras kommunerna årligen separat för varje samverkansavtal och överenskommelse.

För att uppnå en enklare översikt över vad kommunerna betalar till förbundet och för att tydligare kunna planera verksamheten utifrån ett helhetsperspektiv föreslås att ovannämnda intäktsformer slås samman med medlemsavgiften till en totalram: Medlemsavgift till Skånes Kommuner, som fördelas till kommunerna utifrån antalet invånare.





Kommunförbundet Skåne

OSBY KOMMUN

Kommunstyrelsen

Datum

2020-06-08

Beteckning

KCO 20-044

KS 2020-06-26  
2020:298 032

Diariernr.

Ärendetyp

Till Styrelsen

## Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften från och med 2021 samt fastställande av ramen för medlemsavgiftens storlek 2021 - 2023 avseende *Skånes Kommuner*

### Förslag till beslut

#### Styrelsen föreslås besluta

- att godkänna förslag till ändrad finansieringsmodell baserad på antalet invånare i de skånska kommunerna,
- att godkänna förslag om att "Medlemsavgift till Skånes Kommuner" från och med 2021 inkluderar både nuvarande medlemsavgift och samverkansavtal och överenskommelser enligt bilaga 1, samt
- att godkänna förslag till ram för medlemsavgiftens storlek 2021-2023, samt
- att översända ärendet för godkännande till samtliga medlemskommuner, samt
- att om samtliga medlemskommuner är eniga om att godkänna ärendet översända ärendet till förbundsmötet 2020-10-02 för fastställande

### Ärende

I dag består finansieringen från de skånska kommunerna av Kommunförbundet Skånes verksamhet dels av en medlemsavgift och dels av finansiering via en rad samverkansavtal och överenskommelser mellan kommunerna och förbundet.

Nuvarande fördelning av den årliga medlemsavgiften sker utifrån kommunernas samlade skatteintäkter och generella statsbidrag. Nuvarande fördelning bedöms inte vara transparent utifrån de verksamheter som Kommunförbundet Skåne bedriver. Dessutom har förändringarna mellan åren av avgiftens storlek ibland varierat kraftigt och försvårar

både för förbundet och kommunerna att planera inför kommande budgetår. Därför föreslås en ny beräkningsmodell som i stället utgår från en årlig ram som fördelas på medlemskommunerna utifrån antalet invånare per kommun, baserat på invånarantalet enligt SCB den 1 januari året innan budgetåret. Förändringen föreslås införas från och med budgetåret 2021.

De olika samverkansavtal och överenskommelser som finns mellan kommunerna och Kommunförbundet Skåne har olika finansieringsmodeller och kostnaderna faktureras kommunerna årligen separat för varje samverkansavtal och överenskommelse.

För att uppnå en enklare översikt över vad kommunerna betalar till förbundet och för att tydligare kunna planera verksamheten utifrån ett helhetsperspektiv föreslås att ovannämnda intäktsformer slås samman med medlemsavgiften till en totalram: Medlemsavgift till Skånes Kommuner, som fördelas till kommunerna utifrån antalet invånare.

Följande ingår inte i den nya totalramen ”Medlemsavgift till Skånes Kommuner”:

- Avgiften till Business Region Skåne, BRS. Fram till och med 2022 kommer kommunerna att faktureras separat för avgiften till BRS. Därefter kommer de kommuner som vill fortsätta ta del av bolagets service att kunna sluta separat avtal med bolaget.
- Upphandlingar som Skånes Kommuner utför åt kommunerna. Dessa finansieras via kick-back och belastar inte medlemsavgiften.
- Kostnader för den verksamhet som benämns Rådssam Skåne. Fram till och med 2020 har Kommunförbundet Skåne fakturerat kommunerna för Rådssam Skåne. Från och med 2021 kommer denna verksamhet inte att finnas kvar inom förbundet.
- Kostnader för de kommuner som ingår i vård- och omsorgscollege. Dessa debiteras separat för de kommuner som deltar i verksamheten.
- Tjänster kopplat till e-hälsoförvaltning som förvaltas av Region Skåne respektive Inera. Dessa debiteras kommunerna separat utifrån underlag från Region Skåne och Inera.
- Verksamheten som bedrivs inom Teknikcollege som under hösten 2020 kommer att övergå till Region Skåne.
- Kostnader för deltagande i kurs- och utbildningsverksamhet. Deltagande betalas separat. Dock ingår medverkan i förbundets nätverksmöten så länge dessa kan hållas i förbundets lokaler.

De olika samverkansavtal och överenskommelser som ingår i totalramen, Medlemsavgift till Skånes Kommuner, från och med 2021 framgår av bilaga 1. Samverkansavtalen och överenskommelserna kommer successivt att sägas upp och skrivas om för att anpassas till de nya uppdrag som Skånes Kommuner nu går in i. Uppdragen i avtalen kommer dock att kvarstå så länge detta är beslutade verksamhet i förbundets verksamhetsplan.

Den totala avgiften som medlemmarna betalar för finansiering av Skånes Kommuner (inklusive tidigare samverkansavtal och överenskommelser enligt bilaga 1) reduceras 2021 med drygt 22 % och 2022 med ytterligare 7,5 %. Se bilaga 2. En stor del av den minskade avgiften för kommunerna för 2021 bygger på att upphandlingskostnaderna finansieras genom så kallad kick-back från leverantörerna. En annan del av reduktionen förklaras med att verksamheten Räddsam Skåne inte kommer att finnas kvar inom förbundet från och med 2021.

Konsekvensen av reduktionerna ovan innebär en förändring av medlemsavgiften per invånare enligt följande:

2020: 43 kronor per invånare

2021: 33 kronor per invånare

2022: 31 kronor per invånare

Förbundsmötet 2020-10-02 föreslås fastställa totalramen, Medlemsavgift till Skånes Kommuner, för perioden till och med budgetår 2023. Ramen för medlemsavgiften för 2021 och 2022 framgår av bilaga 2. För 2023 beslutar styrelsen om indexuppräknings av totalramen, med SKR:s prisindex som grund. Det är den totala ramen i tkr som indexerats årligen och inte avgiften per invånare.

I nuvarande stadgar daterade 2011-05-13 står följande:

”Förbundsmötet äger besluta om annan grund för årsavgiftens fastställande och erläggande om samtliga medlemmar är eniga härom.”. För att förbundsmötet 2020-10-02 ska kunna fatta beslut om den nya finansieringsmodellen som föreslås ovan måste samtliga medlemmar sålunda innan förbundsmötet ha godkänt styrelsens förslag till beslut.

KOMMUNFÖRBUNDET SKÅNE

Ola Odebäck, tf Förbundsdirektör

2020-05-14

## Ändrad finansieringsmodell för medlemsavgiften till Skånes Kommuner

Följande pågående samverkansavtal/överenskommelser föreslås ingå i medlemsavgiften from 2021:

- KEFU (Avtal saknas fn)
- Överenskommelse/avsiktsförklaring avseende ledningsfordon (löpande avtal utan uppsägningsklausul)
- Samverkansavtal rörande hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning och äldre (uppsägning senast 2021-12-31)
- Avtal kring utbildning, metodstöd, implementering och samordning av ASI- addiction severity index samt bevakning av området missbruk/beroende (uppsägning senast 2020-06-30)
- Avtal metodstöd, implementering och samordning av Barns Behov I Centrum, BBIC (uppsägning senast 2020-12-31)
- Avtal om regional samverkansorganisation kring "En skola på vetenskaplig grund" (uppsägning senast 2022-06-30)
- Avtal avseende förvaltning av gemensamma infrastruktur tjänster för eHälsa HSA/SITHS (uppsägning senast 2020-06-30)
- Avtal beträffande finansiering av en halv årsarbetskraft som samordnare inom Miljösamverkan Skåne (uppsägning senast 2020-06-30).  
Avsiktsförklaring beträffande avtal med Miljöbarometern – verktyg för insamling och redovisning av miljönyckeltal (uppsägning senast 2020-09-01)
- Överenskommelse kring upphandling och drift av gemensamt IT- system för gymnasieantagning i Skåne (inget avtal finns att säga upp)
- Överenskommelse kring Skånegemensamt IT-system för interkommunala ersättningar och bidrag till fristående gymnasieskolor (inget avtal finns att säga upp)
- Överenskommelse om gemensam gymnasiewebbplats (inget avtal finns att säga upp)
- Avtal avseende finansiering av regional plattform för Yrkes-SFI i Skåne (uppsägning senast 2020-06-30)
- Överenskommelse om gemensam SYV-chattfunktion (inget avtal finns att säga upp)

## Totalram "Medlemsavgift Skånes Kommuner" för 2021 och 2022

2E+07

(tkr)	2020				2021		2022		2020-2022 Diff ram 2022- Netto 2020	2020-2022 Diff ram 2022- tot avg exkl BRS
	Kommun	Total avgift exkl BRS	Avgår upphandling Räddsam Skåne och Teknikcollege	Netto	Ny ram 2020 fördelad på befolkning	Besparing 6%	Ram 2021	Besparing 7,5%		
Bjuv	803	-158	645	560	-34	526	-42	484	-161	-319
Bromölla	748	-193	555	458	-28	431	-34	397	-158	-351
Burålv	914	-150	764	681	-41	640	-51	589	-175	-325
Båstad	816	-212	604	539	-32	507	-40	466	-138	-350
Eslöv	1 478	-260	1 218	1 204	-72	1 132	-90	1 041	-177	-437
Helsingborg	5 826	-854	4 972	5 263	-316	4 947	-395	4 552	-420	-1 274
Hässleholm	2 329	-481	1 848	1 858	-111	1 746	-139	1 607	-241	-722
Höganäs	1 284	-271	1 013	960	-58	902	-72	830	-183	-454
Hörby	785	-137	648	557	-33	523	-42	482	-166	-303
Höör	928	-285	643	595	-36	560	-45	515	-128	-413
Klippan	858	-153	705	633	-38	595	-47	547	-158	-311
Kristianstad	3 511	-570	2 941	3 055	-183	2 871	-229	2 642	-299	-869
Kävlinge	1 392	-217	1 175	1 129	-68	1 062	-85	977	-198	-415
Landskrona	2 043	-390	1 653	1 642	-99	1 543	-123	1 420	-233	-623
Lomma	1 171	-174	997	885	-53	832	-66	765	-232	-406
Lund	4 659	-665	3 994	4 451	-267	4 184	-334	3 850	-144	-809
Malmö	12 980	-1 745	11 235	12 260	-736	11 525	-920	10 605	-630	-2 375
Osby	792	-216	576	471	-28	442	-35	407	-169	-385
Perstorp	579	-193	386	267	-16	251	-20	231	-155	-348
Simrishamn	952	-195	757	683	-41	642	-51	591	-166	-361
Sjöbo	920	-172	748	685	-41	644	-51	592	-156	-328
Skurup	826	-179	647	566	-34	532	-42	490	-157	-336
Staffanstorps	1 254	-286	968	905	-54	850	-68	783	-185	-471
Svalöv	757	-161	596	508	-30	478	-38	440	-156	-317
Svedala	1 115	-247	868	792	-48	744	-59	685	-183	-430
Tomelilla	735	-157	578	485	-29	456	-36	420	-158	-315
Trelleborg	1 972	-376	1 596	1 619	-97	1 522	-121	1 400	-196	-572
Vellinge	1 654	-295	1 359	1 305	-78	1 227	-98	1 129	-230	-525
Ystad	1 370	-258	1 112	1 088	-65	1 023	-82	941	-171	-429
Åstorp	904	-236	668	568	-34	534	-43	491	-177	-413
Ängelholm	1 819	-306	1 513	1 513	-91	1 422	-113	1 309	-204	-510
Örkeljunga	599	-132	467	366	-22	344	-27	317	-150	-282
Östra Göinge	794	-160	634	535	-32	503	-40	462	-172	-332
	59 567	-10 484	49 083	49 083	-2 945	46 138	-3 681	42 457	-6 626	-17 110
	43 kr/inv					33 kr/inv				31 kr/inv

2020 -06- 26  
KS/2020: 298 032  
Diariennr. Ärendetyp

## Invånarantal 1/1 2020 - kommunerna i Skåne

	Antal	Andel
Bjuv	15 715	0,011
Bromölla	12 870	0,009
Burlöv	19 112	0,014
Båstad	15 128	0,011
Eslöv	33 793	0,025
Helsingborg	147 734	0,107
Hässleholm	52 145	0,038
Höganäs	28 942	0,02
Hörby	15 631	0,011
Höör	16 713	0,012
Klippan	17 756	0,013
Kristianstad	85 747	0,062
Kävlinge	31 705	0,023
Landskrona	48 090	0,033
Lomma	24 834	0,018
Lund	124 835	0,091
Malmö	344 188	0,25
Osby	13 208	0,01
Perstorp	7 492	0,005
Simrishamn	19 174	0,014
Sjöbo	19 226	0,014
Skurup	15 889	0,012
Staffanstorps	25 396	0,018
Svalöv	14 268	0,01
Svedala	22 229	0,016
Tornedalen	13 617	0,01
Trelleborg	45 440	0,033
Vellinge	36 628	0,027
Ystad	30 541	0,022
Åstorp	15 940	0,012
Ängelholm	42 476	0,031
Örkelljunga	10 280	0,007
Östra Göinge	15 007	0,011
<b>1 377 827</b>	<b>1</b>	

Bilaga 2  
(sid 3)

## Avgifter till Kommunförbundet Skåne 2020

## Medlemsavgift och Business Region Skåne

(tkr)

## Avgifter - samverkansavtal med Kommunförbundet Skåne

Kommun	Medlemsavgift	BRB	Sänd Upphandl	Felutred Upphandl	Rådhusen Rådbyggnad	Tjänsteställe	KEPU	Levningsförsä	Hälsmedel	ASJ	BBIC	FOL Skåne	Förvaltn Enhetsl	Skåne Skåne	Gymn antagn	Gymn web	GyRKE Interkors	Yrkes BP	Syv chat	Totalt	BRB avgr
Bjuv	324	152	60	61	38		15	7	13	10	35	16	107	6	25	13	44	16	5	956	152
Bromölla	268	134	50	61	83		13	7	11	16	35	13	102	5	20	10	36	15	4	882	134
Burålv	403	181	70	61	20		18	9	16	22	35	19	113	7	30	15	54	17	6	1 098	181
Båstad	308	177	58	61	94		15	7	13	0	35	15	106	5	24	12	43	18	5	893	177
Eslov	703	362	130	61	54	15	33	13	29	34	35	34	139	12	53	27	96	0	10	1 840	362
Helsingborg	3 088	1 632	533	61	230	30	143	48	126	134	35	148	337	52	233	119	418	68	46	7 459	1 632
Hässleholm	1 088	544	204	61	171	45	52	19	45	50	35	52	171	19	82	42	147	30	16	2 873	544
Höganäs	557	327	102	61	108		26	11	23	29	35	27	127	9	43	22	78	21	8	1 611	327
Hörby	326	161	60	61	16		16	7	14	19	35	16	107	6	25	13	44	16	5	946	161
Höör	344	183	64	61	160		17	8	14	20	0	17	109	6	26	14	47	16	5	1 111	183
Klippan	360	173	68	61	24		18	8	15	20	35	18	111	6	28	14	50	17	6	1 031	173
Kristianstad	1 779	914	329	61	180		64	29	74	79	35	86	229	30	135	69	243	43	26	4 425	914
Kävlinge	663	389	120	61	35		31	12	27	33	35	32	135	11	50	26	90	22	10	1 761	389
Landskrona	967	448	176	61	138	15	45	17	40	45	35	48	160	16	73	37	130	28	14	2 491	448
Lomma	564	364	94	61	20		24	11	22	27	35	25	123	9	39	20	70	20	8	1 535	364
Lund	2 365	1 448	466	61	136		121	38	107	114	35	125	297	44	197	101	353	59	39	6 108	1 448
Malmö	7 304	3 401	1 295	61	376	15	334	112	295	0	0	344	679	122	543	278	973	144	107	18 363	3 401
Osby	283	137	52	61	104		13	7	12	16	35	13	103	5	21	11	37	15	4	929	137
Perstorp	164	70	29	61	88	15	7	5	6	12	35	7	93	3	12	8	21	13	2	649	70
Simrishamn	385	207	77	61	57		19	8	17	22	35	19	113	7	30	16	54	17	6	1 159	207
Sjöbo	386	201	54	61	57		19	8	17	22	35	19	113	7	30	16	54	17	6	1 121	201
Skurup	322	168	61	61	58		16	7	14	19	35	16	108	6	25	13	45	18	5	994	168
Staffanstorps	533	297	93	61	132		24	10	21	27	35	25	124	9	40	21	72	20	8	1 551	297
Svalöv	295	146	55	61	45		14	7	12	17	35	14	105	5	22	11	40	16	4	903	146
Svedala	468	248	82	61	105		21	10	19	24	35	22	119	8	35	18	63	19	7	1 383	248
Tomeålla	280	134	53	61	44		13	7	12	17	35	14	104	5	21	11	39	16	4	899	134
Trelleborg	916	481	174	61	127	15	45	16	39	45	35	45	159	16	72	37	129	28	14	2 453	481
Vellinge	784	509	139	61	96		36	14	32	37	35	37	144	13	58	30	104	24	11	2 163	509
Ystad	614	346	116	61	81		30	12	26	31	35	31	133	11	48	25	86	22	9	1 716	346
Åstorp	343	152	61	61	114		16	8	14	19	35	16	108	6	25	13	45	16	5	1 056	152
Ängelholm	871	498	163	61	82		42	15	37	42	35	42	154	15	87	34	120	27	13	2 317	498
Örkelljunga	212	99	39	61	32		10	6	9	14	35	10	98	4	16	8	29	14	3	696	99
Östra Göinge	322	142	57	61	42		15	7	13	18	35	15	106	5	24	12	42	16	5	836	142
	<b>28 577</b>	<b>14 825</b>	<b>5 186</b>	<b>2 000</b>	<b>3 147</b>	<b>150</b>	<b>1 345</b>	<b>510</b>	<b>1 184</b>	<b>1 043</b>	<b>1 071</b>	<b>1 378</b>	<b>5 036</b>	<b>490</b>	<b>2 172</b>	<b>1 114</b>	<b>3 894</b>	<b>844</b>	<b>426</b>	<b>74 392</b>	<b>14 825</b>

Bilaga 2  
(sid 1)

6



Kommunstyrelseförvaltningen  
Anna Olsson  
0479-52 81 73  
anna.olsson@osby.se

## **Finansiering av omställningsstöd**

Dnr KS/2020:257 020

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen**

Finansiering av omställningsstöd för 2020 sker med 240 000 kr via kommunstyrelsens budget till förfogande, verksamhet 94007, i 2020 års budget.

### **Barnkonsekvensanalys**

Ärendet berör inte barn.

### **Sammanfattning av ärendet**

Kommunstyrelsens personaldelegation har tidigare i år den 10 juni beslutat om att bevilja omställningsstöd för förtroendevald.

I ärendet gäller omställningsstödet fr o m 1 september 2020 och 15 månader framåt. För perioden 1 september-31 december 2020 uppgår kostnaden till 240 000 kr.

I kommunstyrelsens budget för år 2020 finns inga medel avsatta för omställningsstöd utan förslaget är att finansiering sker via kommunstyrelsens medel till förfogande.

### **Finansiering**

Finansiering av omställningsstöd för 2020 sker med 240 000 kr via kommunstyrelsens budget till förfogande, verksamhet 94007.

### **Beslutsunderlag**

Kommunstyrelsens personaldelegations beslut 2020-06-10, § 10

Tjänsteskrivelse, kommunstyrelseförvaltningen, 2020-08-11

Petra Gummeson  
Kommundirektör

Gunnar Elvingsson  
Ekonomichef

*Beslutet skickas till*

Kommunstyrelseförvaltningen, ekonomienheten

**Kommunstyrelsens personaldelegation**

**§ 10**

**Ansökan om omställningsstöd**

KS/2020:257 020

**Personaldelegationens beslut**

- Marika Bjerstedt Hansens ansökan, daterad 2020-05-18, om ekonomiskt omställningsstöd OPF-KL, enligt kommunens antagna pensionspolicy för förtroendevalda med tillhörande information, beviljas.

**Barnkonsekvensanalys**

Ej aktuellt.

**Sammanfattning av ärendet**

Förtroendevald kan ansöka om ekonomiskt omställningsstöd om han eller hon haft ett sammanhängande uppdrag överstigande 40 % av en heltid i kommunen på minst ett år.

Varje år i uppdraget ger rätt till tre månaders ekonomiskt omställningsstöd.

**Finansiering**

Finansiering hanteras inom budgetarbete för 2021.

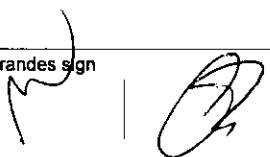
**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse ”Ansökan om omställningsstöd”, daterad 2020-06-03, från HR-chef Anna Olsson och kommundirektör Petra Gummesson.

Ansökan om ekonomiskt omställningsstöd OPF-KL, daterad 2020-05-18, underskriven av Marika Bjerstedt Hansen.

*Beslutet skickas till*

Marika Bjerstedt Hansen  
Kommundirektör, Petra Gummesson  
HR-chef, Anna Olsson



7

## § 103

### Budget 2021, flerårsplan 2022-23

KS/2020:1 041

#### Kommunstyrelsens beslut

Förslag till kommunfullmäktige

- För att skapa ett budgetutrymme att fördela till nämnderna görs följande ställningstaganden:
  - Belopp för tilläggsbudget och kommunstyrelsens medel minskas med 2 mnkr.
  - Beräkning av ytterligare statsbidrag med 7,1 mnkr
  - Anspråktagande av resultatutjämningsreserv (RUR) med 10 mnkr
  - Detta ger ett budgetutrymme att fördela till nämnderna med ca 11 mnkr i 2021 års budget.
- Resultatbudget, balansbudget och kassaflödesbudget för år 2021 och flerårsplan 2022-2023 fastställs.

→ Ärendet tas upp på kommunstyrelsens sammanträde 2020-09-02 för ytterligare diskussioner och ev. ändring av beslut.

#### Ledamöter som ej deltar i beslutet

Marika Bjerstedt Hansen (S), Arne Gustavsson (S), Agneta Malm (S), Daniel Landin (S) och Tommy Augustsson (S) avstår från att delta i beslutet.

rättelse  
2020-07-03  
Arne Eljarni

#### Beslutsgång och ajournering

Ajournering begärs för partiöverläggningar och genomförs klockan 14:52-15:04.

Daniel Landin (S) yrkar att ärendet och beslutsfattandet hänskjuts för avgörande till kommunstyrelsens sammanträde den 2 september 2020.

Dag Ivarsson (M), med instämmande från Ewa Bejvel (SD) och Lotte Melin (C), yrkar följande:

- För att skapa ett budgetutrymme att fördela till nämnderna görs följande ställningstaganden:
  - Belopp för tilläggsbudget och kommunstyrelsens medel minskas med 2 mnkr.
  - Beräkning av ytterligare statsbidrag med 7,1 mnkr
  - Anspråktagande av resultatutjämningsreserv (RUR) med 10 mnkr
  - Detta ger ett budgetutrymme att fördela till nämnderna med ca 11 mnkr i 2021 års budget.
- Resultatbudget, balansbudget och kassaflödesbudget för år 2021 och flerårsplan 2022-2023 fastställs.

Utöver detta yrkar han även att kommunstyrelsen beslutar om ovanstående punkter på dagens sammanträde men att ärendet åter tas upp på kommunstyrelsens sammanträde den 2 september 2020 för ytterligare diskussioner och eventuell ändring av beslut.

## Kommunstyrelsen

Ordförande ställer de två yrkandena mot varandra och finner Dag Ivarssons (M) yrkande bifallet. Omröstning begärs.

**Omröstning**

Kommunstyrelsen godkänner följande propositionsordning:

Ja-röst innebär bifall till Dag Ivarssons (M) yrkande.

Nej-röst innebär bifall till Daniel Landins (S) yrkande.

Med åtta (8) ja-röster och fem (5) nej-röster (se tabell "Omröstning flerårsplan") beslutar kommunstyrelsen enligt Dag Ivarssons (M) förslag.

**Omröstning flerårsplan**

Namn och partibeteckning	Ja	Nej	Avstår
Ewa Bejvel (SD)	X		
Lotte Melin (C)	X		
Arne Gustavsson (S)		X	
Lars-Erik Svensson (M)	X		
Agneta Malm (S)		X	
Kristof Pall (SD)	X		
Dag Ivarsson (M)	X		
Daniel Landin (S)		X	
Hans Persson (SD)	X		
Maria Högberg Owiredu (KD)	X		
Tommy Augustsson (S)		X	
Marika Bjerstedt Hansen (S)		X	
Niklas Larsson (C)	X		

**Beslutsunderlag**

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2020-06-10, § 82.

PowerPoint "Budgetförutsättningar 2021-23, arbetsutskottets förslag 10 juni 2020".

*Beslutet skickas till*  
Kommunfullmäktige  
Kanslichef, Amra Eljami

# Budgetförutsättningar 2021-23

Kommunstyrelsens förslag 24 juni  
2020



# Budgetförutsättningar 2021-23

- Historiskt fall i skatteunderlaget p g a Corona-pandemin
- Minskning av BNP för helåret 2020
- Osäkerhet i hur snabbt konjunktur och skatteunderlag återhämtar sig
- SKR: lågkonjunkturen håller i sig till 2023

	2019	2020	2021	2022	2023
SKR april, årlig ökning av skatteunderlag, %	2,2	0,9	3,5	3,7	3,8
SKR feb, årlig ökning av skatteunderlag, %	3,2	2,4	3,1	3,8	3,8



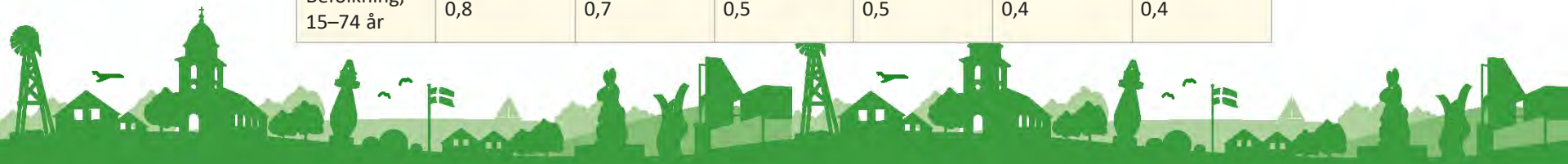


# Budgetförutsättningar 2021-23

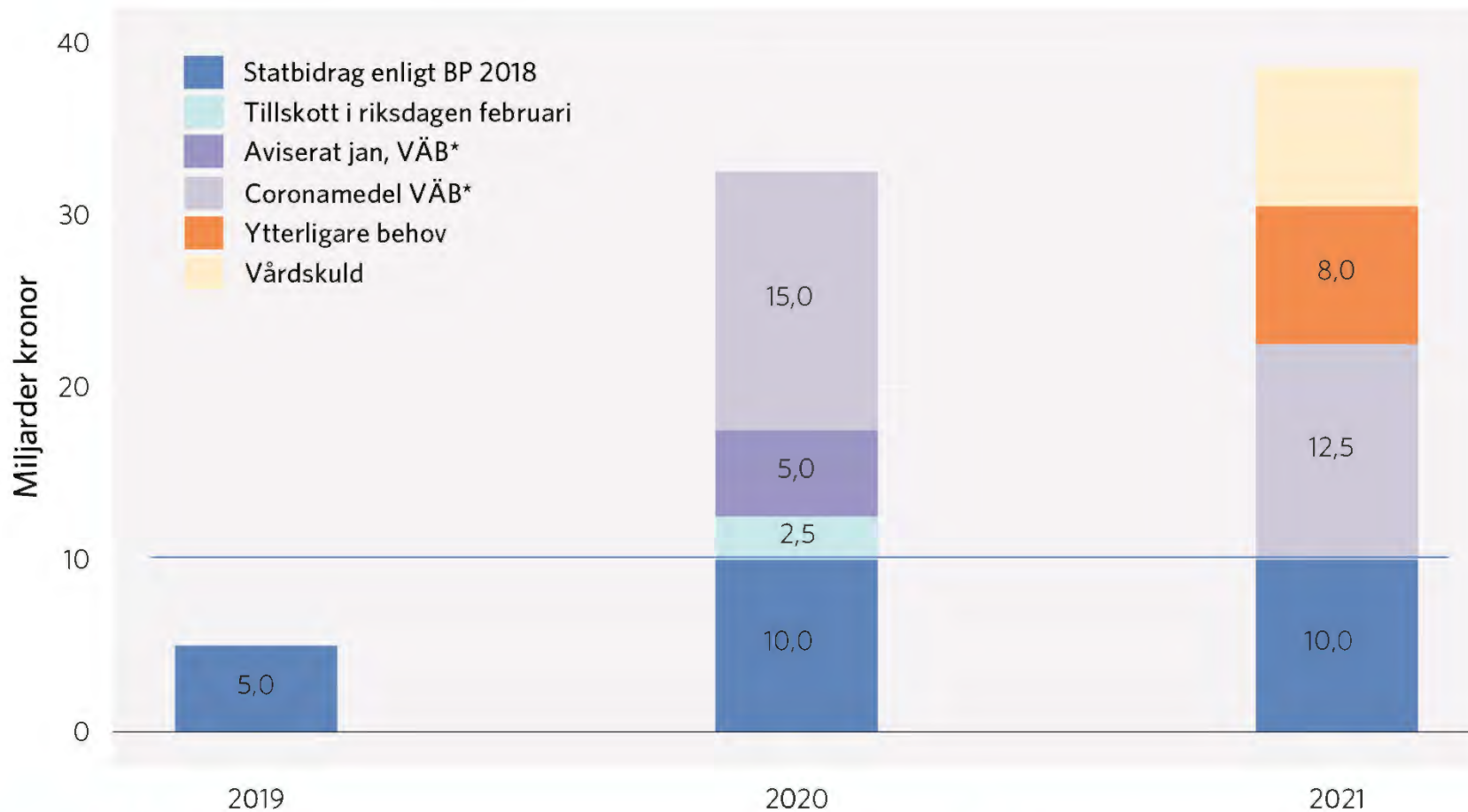
## Nyckeltal för den svenska ekonomin

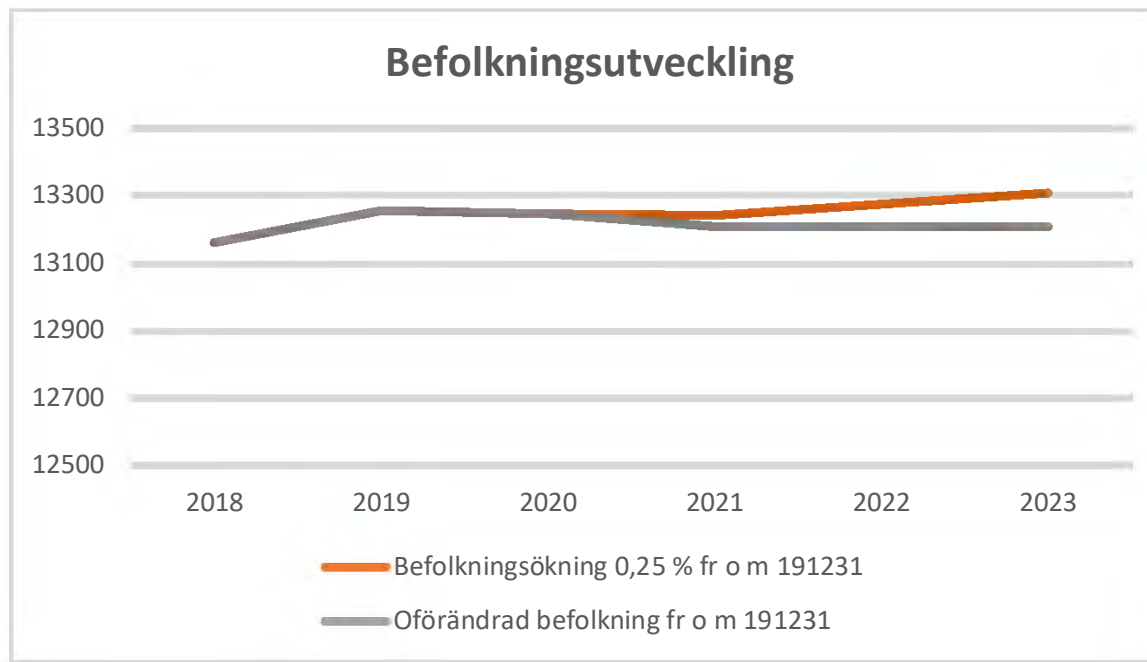
Procentuell förändring om inte annat anges

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BNP*	2,3	1,3	-4,1	3,3	3,6	3,3
Sysselsättning, timmar*	1,8	-0,3	-3,3	1,8	1,2	1,2
Relativ arbetslöshet, %	6,3	6,8	8,9	8,9	8,3	7,6
Timlön, Nationalräkenskaperna	2,8	3,9	2,6	2,2	2,7	2,8
Timlön, Konjunkturlönestatistiken	2,5	2,6	2,3	2,2	2,7	2,8
Inflation, KPIF	2,1	1,7	0,7	1,0	1,7	2,0
Inflation, KPI	2,0	1,8	0,7	1,0	1,9	2,4
Befolkning, 15-74 år	0,8	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4



# SKR: Översikt bidrag





2020-03-31

13211 (+3)  
inv.

	2019	2020	2021	2022	2023
Befolkningsökning 0,25 % fr o m 191231	13 255	13 245	13 241	13 274	13 307
Förändring jämfört med föregående år	93	-10	-4	33	33
Oförändrad befolkning fr o m 191231	13 255	13 245	13 208	13 208	13 208
Förändring jämfört med föregående år	93	-10	-37	0	0
Antal inv. avser 1/11 året innan budgetåret					

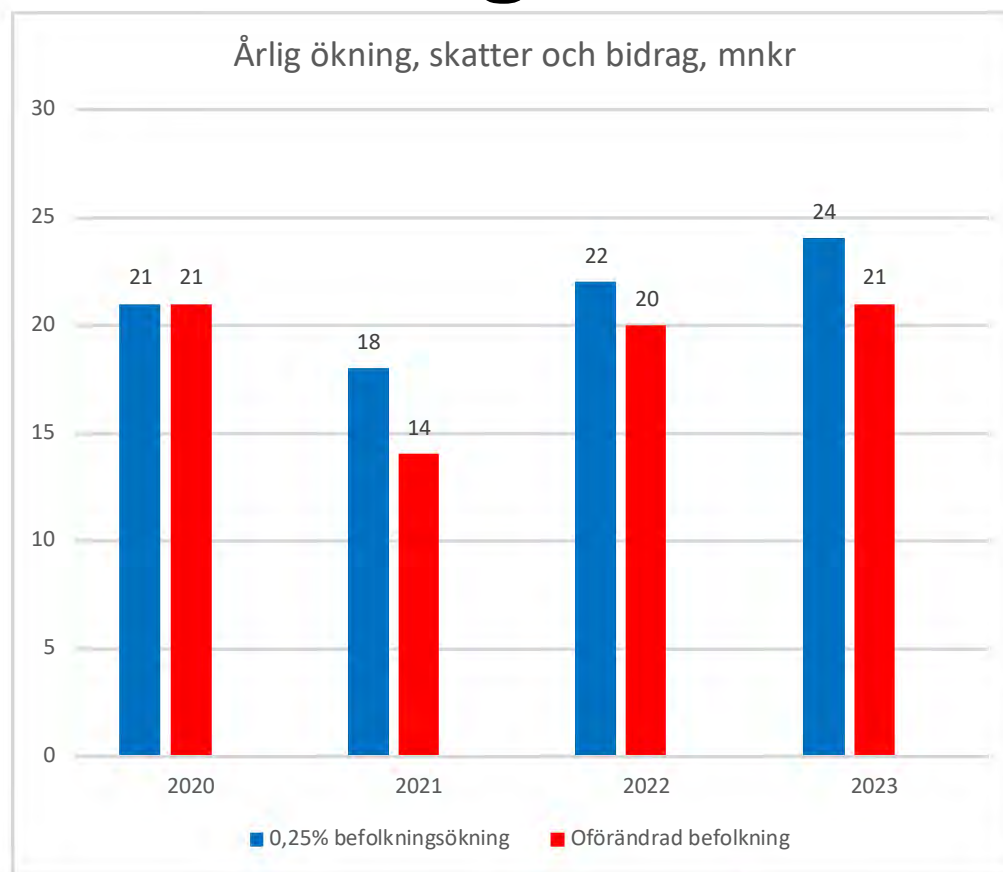


## Budgetförutsättningar 2021-23, forts

- Beräkningarna i presentationen bygger på i dagsläget kända uppgifter gällande skatter och generella bidrag. (SKR maj 2020)
- Regeringen aviserar att i budgetpropositionen återkomma om ytterligare bidrag för 2021
- Beräkningarna bygger på oförändrat befolkningsantal under perioden



# Skatter och generella bidrag



# Skatter och generella bidrag

Befolkningsförändring 100 invånare = 5,5 mnkr

Förändrad skattesats 25 öre = 6,7 mnkr





# Resultatutjämningsreserv RUR

# Belopp från RUR kan disponeras för att täcka negativt resultat om skatteunderlags-utvecklingen understiger 10-årigt genomsnitt.

# Enligt lokal anvisning ks/2013:042: "Om det aktuella årets prognostiserade skatteunderlagsutveckling understiger genomsnittet för de tio senaste åren får disposition göras med ett belopp som motsvarar mellanskillnaden"



## Resultatutjämningsreserv RUR, forts.

Förändring av skatteunderlag i procent per år				
	2020	2021	2022	2023
Snitt 10 år	4,0	3,9	3,8	3,7
Årlig ökning	1,3	3,3	3,5	3,6
Differens	-2,8	-0,6	-0,3	-0,1

Källa: Skatteverket och SKR

En tiondels procent motsvarar 50 kr/invånare





# Kostnadsutveckling

- Löneökningar, SKR:s bedömning 2,2% 2021, 1,7% 2022, 2,7% 2023
- Pensionskostnader enligt KPA:s prognos
- Avskrivningar, ca 4 – 4,5 mnkr per 100 mnkr i investering
- Räntor, fortsatt låg nivå enligt prognos, 1,3% - 1,5 % för år 2021-23
- Lokalförändringar





# Investeringsbudget 2021-23, tkr

BB = Budgetberedning

INVESTERING / PROJEKT		2021			2022			2023		
Ansvar	Text	EFP	Nämnd	BB	EFP	Nämnd	BB	EFP	Nämnd	BB
10	Kommunstyrelse	5 200	7 240	7 240	5 000	1 100	1 100	0	0	0
30	Samh.byggn. Fastigheter	214 150	278 450	278 450	280 250	309 850	309 850	56 750	228 150	228 150
30	Samhällsbyggnad övrigt	31 150	58 850	58 850	22 400	29 600	29 600	27 150	27 600	27 600
20	Miljö- och Bygg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Barn- och Utbildning	2 220	12 300	12 300	7 100	1 435	1 435	0	1 330	1 330
7	Hälsa o Välfärd	1 250	700	700	2 000	1 120	1 120	600	2 000	2 000
	<b>DELSUMMA</b>	<b>253 970</b>	<b>357 540</b>	<b>357 540</b>	<b>316 750</b>	<b>343 105</b>	<b>343 105</b>	<b>84 500</b>	<b>259 080</b>	<b>259 080</b>
39	VA-verksamheten	52 250	52 250	52 250	50 900	50 900	50 900	24 400	24 400	24 400
	<b>TOTALT</b>	<b>306 220</b>	<b>409 790</b>	<b>409 790</b>	<b>367 650</b>	<b>394 005</b>	<b>394 005</b>	<b>108 900</b>	<b>283 480</b>	<b>283 480</b>

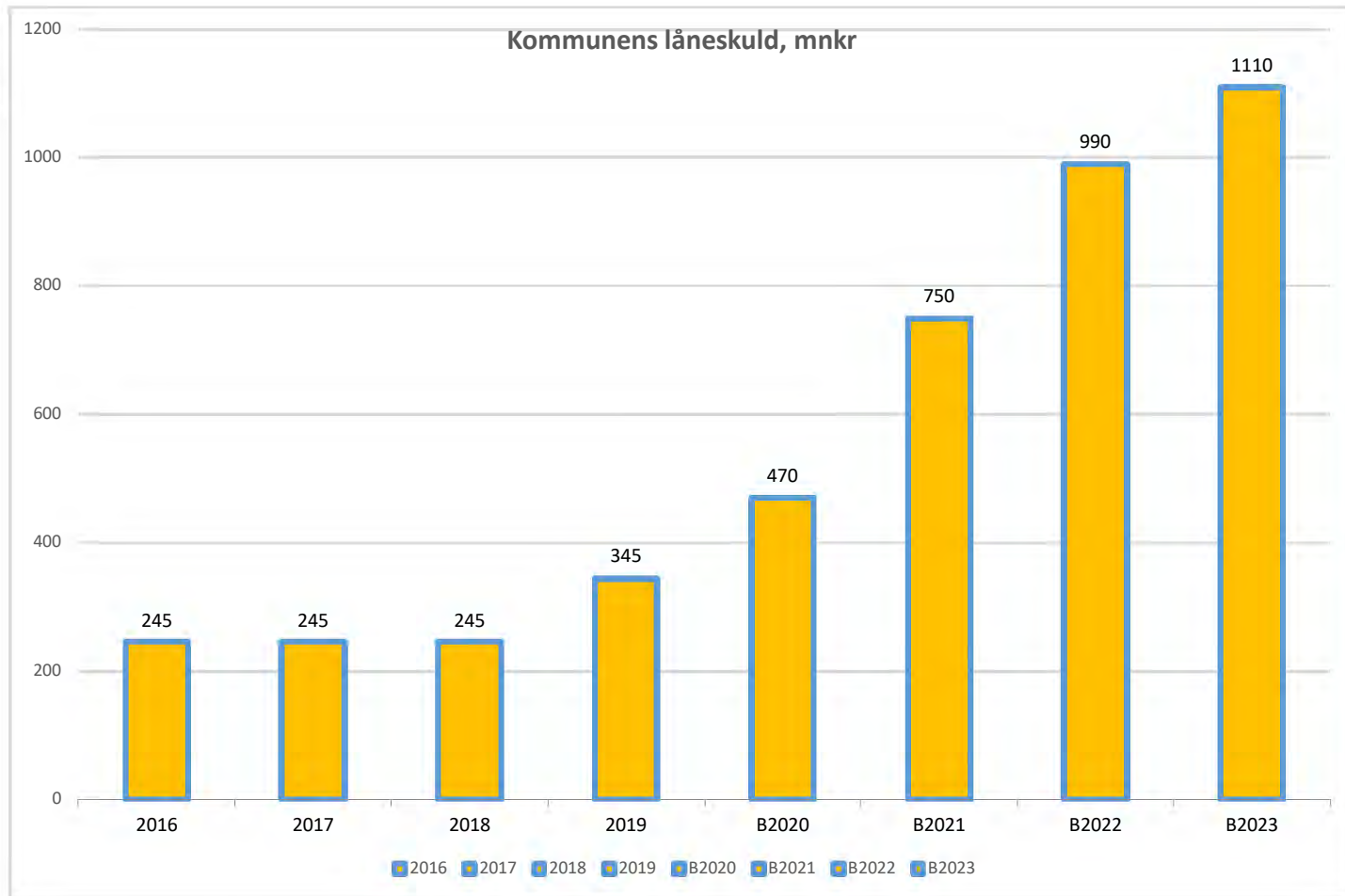




# Investeringsbudget 2024-25, tkr

INVESTERING / PROJEKT		2024			2025		
Ansvar	Text	EFP	Nämnd	BB	EFP	Nämnd	BB
10	Kommunstyrelse	0	0	0	0	0	0
30	Samh.byggn. Fastigheter	3 850	35 150	35 150	0	24 150	24 150
30	Samhällsbyggnad övrigt	24 650	26 850	26 850	0	20 350	20 350
20	Miljö- och Bygg	0	0	0	0	0	0
6	Barn- och Utbildning	0	0	0	0	0	0
7	Hälsa o Velfärd	300	600	600	0	300	300
	<b>DELSUMMA</b>	<b>28 800</b>	<b>62 600</b>	<b>62 600</b>	<b>0</b>	<b>44 800</b>	<b>44 800</b>
39	VA-verksamheten	39 700	39 700	39 700	37 700	37 700	37 700
	<b>TOTALT</b>	<b>68 500</b>	<b>102 300</b>	<b>102 300</b>	<b>37 700</b>	<b>82 500</b>	<b>82 500</b>



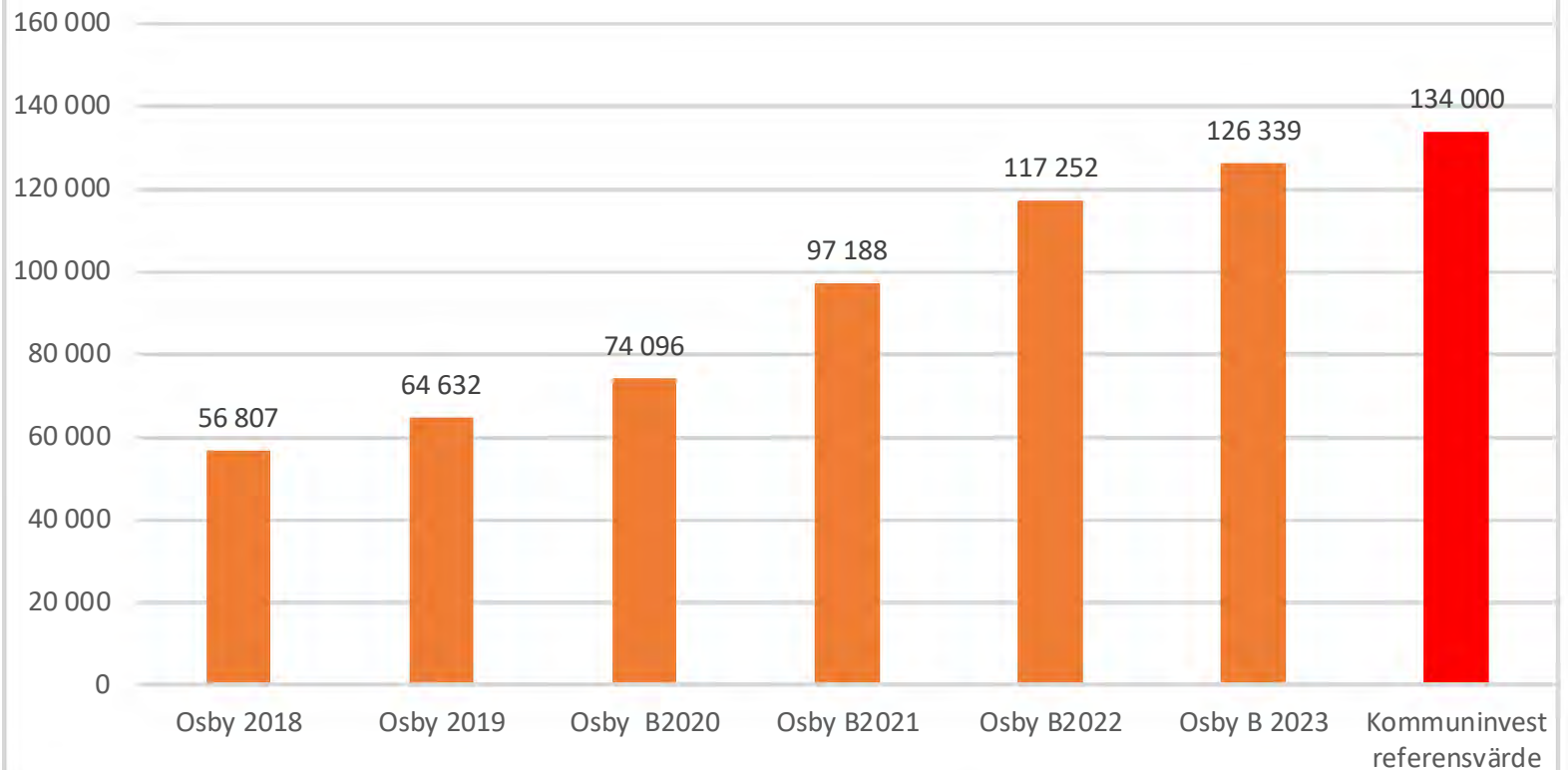


Investeringarna kräver nyupplåning i stor omfattning. Lånebeloppen ovan bygger på att 80% av investeringsbudgeten genomförs respektive år.

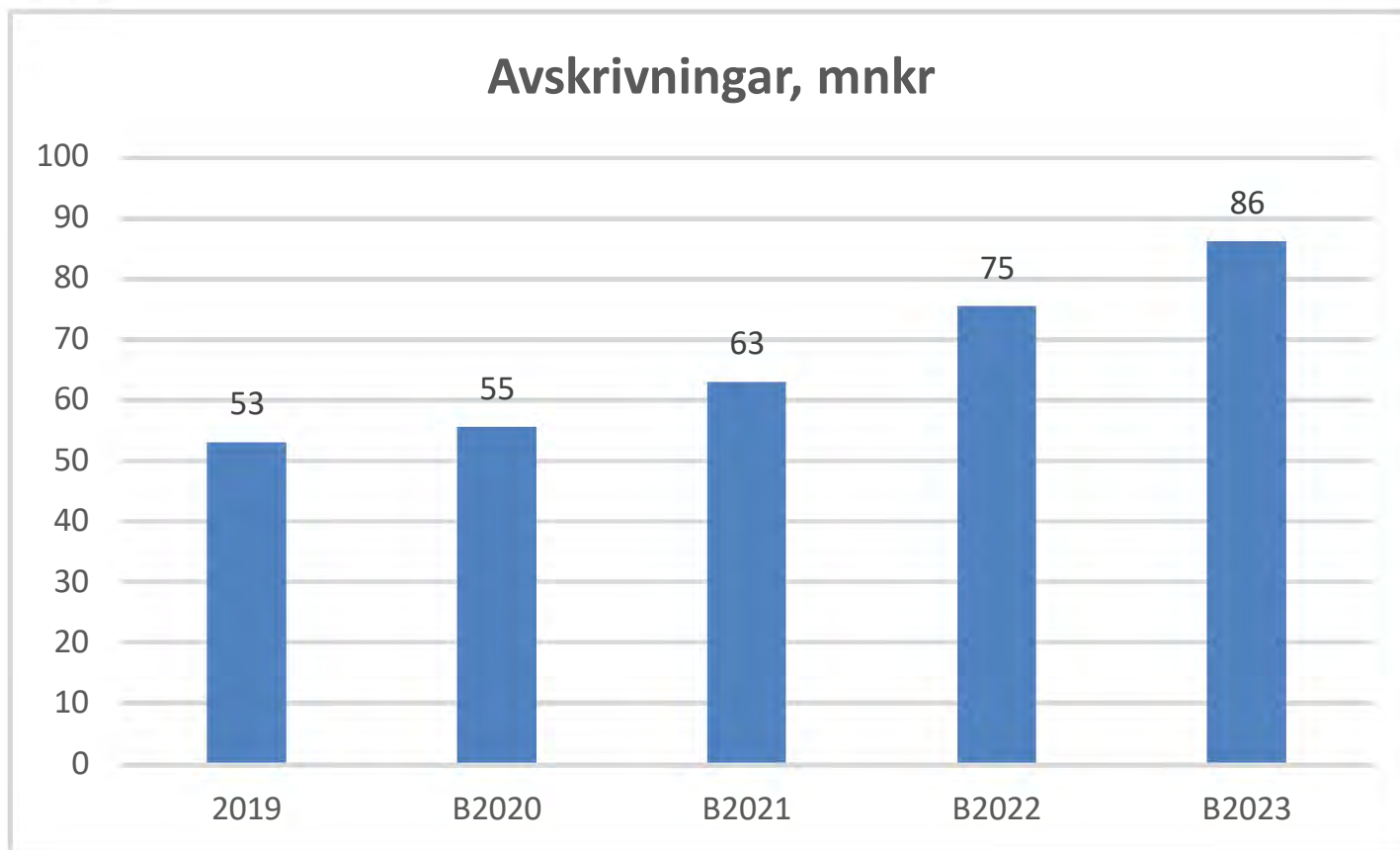




### Nettokoncernskuld, kr per invånare



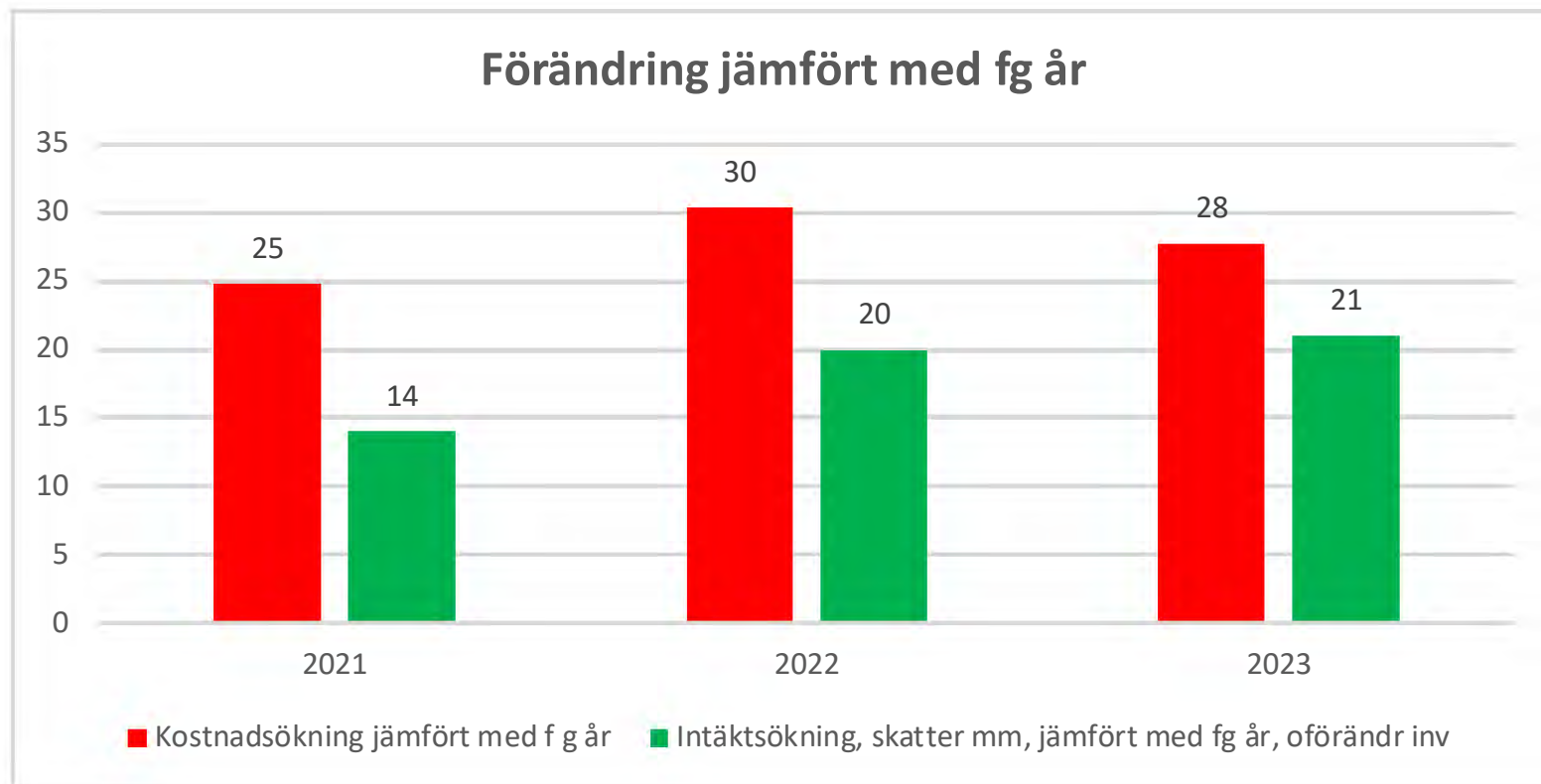




Nivån på investeringar påverkar nivån på avskrivningar.



# Intäkter och kostnader, mnkr



# Nuläge

- Obalans mellan kostnadsutveckling och utvecklingen av skatter och bidrag (fg bild)
- Det krävs kostnadsminskning eller intäktsökning på ca 8 mnkr för att nå ett 0-resultat med nuvarande budgetramar.
- Observera att hittills enbart kända bidragsökningar ingår i ovanstående beräkningar.





## Kommunstyrelsens förslag

För att skapa ett budgetutrymme att fördela till nämnderna görs följande ställningstaganden:

- Belopp för tilläggsbudget och ks medel minskas med 2 mnkr.
- Beräkning av ytterligare statsbidrag med 7,1 mnkr
- lanspråktagande av resultatutjämningsreserv (RUR) med 10 mnkr
- Detta ger ett budgetutrymme att fördela till nämnderna med ca 11 mnkr i 2021 års budget.



<b>Resultatbudget 2021 -2023</b>			
<b>tkr</b>	<b>Budget 2021</b>	<b>Flerårsplan 2022</b>	<b>Flerårsplan 2023</b>
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-838 530</b>	<b>-863 966</b>	<b>-887 330</b>
<i>Minskad budget tilläggsbudget och KS medel</i>	2 000	2 000	2 000
<i>Ramutökning</i>	-11 000	-11 000	-11 000
<i>Beräknad lägre LSS-avgift</i>			7 000
<i>Beräknad lägre driftkostnad fastigheter</i>			2 200
Skatteintäkter/bidrag (SKR 20:20)	835 000	855 000	876 000
<i>Beräknat ytterligare statsbidrag</i>	7 100	7 100	7 100
Finansiella intäkter	2 030	2 030	2 030
Finansiella kostnader	-6 600	-11 000	-15 400
Behov av kostnadsminskning/intäktsökning		9 836	26 160
<b>Årets resultat</b>	<b>-10 000</b>	<b>-10 000</b>	<b>8 760</b>
<i>Resultatutjämningsreserv (RUR)</i>	10 000	10 000	0
<b>Balanskravsresultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8 760</b>
Andel av skatter och bidrag	0	0	1%
2% skatter och bidrag	16 700	17 100	17 520
1% skatter och bidrag	8 350	8 550	8 760
Invånare: 13208 den 1/11 alla år.			

<b>Balansbudget 2021-23</b>			
<b>Mnkr</b>	<b>Budget 2021</b>	<b>Flerårsplan 2022</b>	<b>Flerårsplan 2022</b>
<b>Anläggningstillgångar</b>	<b>1 414</b>	<b>1 654</b>	<b>1 795</b>
Materiella	1 372	1 612	1 753
Finansiella	42	42	42
<b>Bidrag till statlig infrastruktur</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>	<b>107</b>	<b>107</b>	<b>107</b>
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 532</b>	<b>1 772</b>	<b>1 913</b>
<b>Eget kapital</b>	<b>566</b>	<b>556</b>	<b>565</b>
Årets resultat	-10	-10	9
Övrigt eget kapital	576	566	556
<b>Avsättningar</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Skulder</b>	<b>956</b>	<b>1 206</b>	<b>1 338</b>
Varav långfristiga	783	1 023	1 143
Varav kortfristiga	173	183	195
<b>Summa eget kap. avsättningar och skulder</b>	<b>1 532</b>	<b>1 772</b>	<b>1 913</b>
Soliditet exklusive pensionsskuld	37%	31%	30%
Soliditet inklusive total pensionsskuld	27%	23%	22%
Pensionsskuld, avsättning	157	152	147



<b>Kassaflödesbudget 2021-23</b>			
<b>Mnkr</b>	<b>Budget 2021</b>	<b>Flerårsplan 2022</b>	<b>Flerårsplan 2023</b>
Den löpande verksamheten			
Årets resultat	-10	-10	9
Ej likviditetspåverkande poster	63	75	86
<i>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</i>	53	65	95
<i>Ökning-/minskning+ av rörelsekapital</i>	26	10	12
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>79</b>	<b>75</b>	<b>107</b>
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar	-328	-315	-227
<b>Summa investeringsverksamheten</b>	<b>-328</b>	<b>-315</b>	<b>-227</b>
Finansieringsverksamheten			
Nyupptagna lån	280	240	120
Amortering av skuld	0	0	0
<b>Summa finansieringsverksamheten</b>	<b>280</b>	<b>240</b>	<b>120</b>
<b>Förändring av likvida medel</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Likvida medel vid årets början	-31	0	0
Likvida medel vid årets slut	0	0	0



<b>Driftbudgetsammandrag 2021-23</b>			
<b>tkr</b>	<b>Budget</b>	<b>Flerårsplan</b>	<b>Flerårsplan</b>
	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>KOSTNADER</b>			
Samtliga nämnder exkl kap kostnader	-728 669	-728 669	-728 669
Tilläggsbudget	-2 200	-2 200	-2200
Till förfogande ks	-2 000	-2 000	-2000
Pensioner	-54 000	-55 000	-56000
Semesterlöneskuld	-1 000	-1 000	-1000
Till förfogande verkställighet:	-46 561	-74 096	-99 561
<i>löneökningar</i>	-26 441	-39 371	-52 116
<i>avskrivningar, tillkommande</i>	-20 120	-34 725	-47 445
Avskrivningar på bef. Investeringar	-42 600	-40 600	-38 600
<i>Delsumma</i>	<i>-877 030</i>	<i>-903 566</i>	<i>-928 030</i>
<b>INTÄKTER</b>			
Kalkylerad KP (8,7% inkl löneskatt)	38 500	39 600	40700
<i>Delsumma</i>	<i>38 500</i>	<i>39 600</i>	<i>40 700</i>
<b>SUMMA</b>	<b>-838 530</b>	<b>-863 966</b>	<b>-887 330</b>



# Budget 2021, finansiella mål

- För år 2021 och 2022 budgeteras ett balanskravsresultat på 0,0 inkl disponering av resultatutjämningsreserv med 10 mnkr per år. För 2023 ska årets resultat uppgå till **1,0%** (8,8 mnkr) av skatter och generella statsbidrag. Därefter är målsättningen att återgå till **2%**.
- Finansiella kostnader får ej bli högre än 3% av verksamhetens nettokostnader.
- Soliditet inkl alla pensionsförpliktelser ska inte understiga **25%**.
- All kommunal bolagsverksamhet ska regelmässigt ge ett positivt resultat.





# Balanskravsutredning, budget 2021

<u>Balanskravsutredning</u>	<u>2021</u>
<i>Årets resultat enligt resultaträkning</i>	-10 000
Reducering av samtliga reavinster på anläggningstillgångar	0
Justering för realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0
Justering för realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0
Orealiserade vinster och förluster i värdepapper	0
Återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper	0
<i>Årets resultat efter balanskravsjusteringar</i>	-10 000
Reservering av medel till resultatutjämningsreserv, RUR	0
Användning av medel från resultatutjämningsreserv, RUR	10 000
<b><i>Balanskravsresultat</i></b>	<b>0</b>
Ingående värde RUR	49 900



8



Kommunstyrelsen

## § 104

### Finansiella mål, budget 2021

KS/2020:251 041

#### Kommunstyrelsens beslut

*Förslag till kommunfullmäktige*

- För år 2021 och 2022 budgeteras ett 0-resultat inklusive disponering av resultatutjämningsreserv på 10 mnkr per år. För 2023 ska årets resultat uppgå till 1,0% (8,8 mnkr) av skatter och generella statsbidrag. Därefter är målsättningen att återgå till 2%.
- Finansiella kostnader får ej bli högre än 3% av verksamhetens nettokostnader.
- Soliditeten inklusive alla pensionsförpliktelser ska inte understiga 25%
- All kommunal bolagsverksamhet ska regelmässigt ge ett positivt resultat.

#### Ledamöter som ej deltar i beslutet

Marika Bjerstedt Hansen (S), Arne Gustavsson (S), Agneta Malm (S), Daniel Landin (S) och Tommy Augustsson (S) avstår från att delta i beslutet.

#### Sammanfattning av ärendet

Finansiella mål ska fastställas i samband med beslut om budget.

#### Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2020-06-10, § 83.

Tjänsteskrivelse "Finansiella mål i budget 2021-23", daterad 2020-06-08, från ekonomichef Gunnar Elvingsson.

PowerPoint "Budget 2021, finansiella mål".

*Beslutet skickas till  
Kommunfullmäktige*

# Budget 2021, finansiella mål

- För år 2021 och 2022 budgeteras ett balanskravsresultat på 0,0 inkl disponering av resultatutjämningsreserv med 10 mnkr per år. För 2022 ska årets resultat uppgå till **1,0%** (8,8 mnkr) av skatter och generella statsbidrag. Därefter är målsättningen att återgå till **2%**.
- Finansiella kostnader får ej bli högre än 3% av verksamhetens nettokostnader.
- Soliditeten inkl alla pensionsförpliktelser ska inte understiga 25%
- All kommunal bolagsverksamhet ska regelmässigt ge ett positivt resultat.



9

**Kommunstyrelsen**
**§ 105**
**Driftramar, budget 2021**

KS/2020:252 041

**Kommunstyrelsens beslut**
*Förslag till kommunfullmäktige*

- Följande driftramar fastställs:

Nämnd	Ingående bud- getram, tkr	KS för- slag	Budget- växling 1.	Ram 2021
<b>Kommunstyrelsen</b>	67 682		855	68 537
<b>Miljö och byggnämnd</b>	4 885			4 885
<b>Kommunrevision 2.</b>	830			830
<b>Valnämnd</b>	10			10
<b>Samhällsbyggnadsnämnd</b>	50 307	1 000		51 307
<b>Vatten och avloppsverk- samhet</b>	0			0
<b>Barn och utbildnings- nämnd</b>	353 493	3 500		356 993
<b>Hälsa och välfärdsnämnden</b>	248 963	6 500	-855	254 608
<b>Överförmyndare</b>	2 500			2 500
	<b>728 669</b>	<b>11 000</b>	<b>0</b>	<b>739 669</b>

**Ledamöter som ej deltar i beslutet**

Marika Bjerstedt Hansen (S), Arne Gustavsson (S), Agneta Malm (S), Daniel Landin (S) och Tommy Augustsson (S) avstår från att delta i beslutet.

**Beslutsgång och ajournering**

I ärende Budget 2021, flerårsplan 2022-23 beslutades att budgetutrymmet som finns att fördela till nämnderna är ca. 11 mnkr.

Niklas Larsson (C) yrkar därför att följande fördelning sker till nämnderna: 1 mnkr till samhällsbyggnadsnämnden, 3,5 mnkr till barn- och utbildningsnämnden samt 6,5 mnkr till hälsa- och välfärdsnämnden.

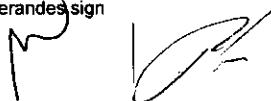
Ewa Bejvel (SD) yrkar att följande fördelning sker: 1 mnkr till samhällsbyggnadsnämnden, 4 mnkr till barn- och utbildningsnämnden och 6 mnkr till hälsa- och välfärdsnämnden.

Ajournering begärs för partiöverläggningar och genomförs klockan 15:23-15:30.

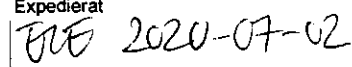
Efter ajourneringen kvarstår yrkandena.

Ordförande ställer yrkandena mot varandra och finner sitt eget yrkande bifallet. Hans yrkande innebär följande:

Justerandes sign



Expedierat



Utdragsbestyrkande

**Kommunstyrelsen**

Nämnd	Ingående bud- getram, tkr	KS för- slag	Budget- växling 1.	Ram 2021
<b>Kommunstyrelsen</b>	67 682		855	68 537
<b>Miljö och byggnämnd</b>	4 885			4 885
<b>Kommunrevision 2.</b>	830			830
<b>Valnämnd</b>	10			10
<b>Samhällsbyggnadsnämnd</b>	50 307	1 000		51 307
<b>Vatten och avloppsverk- samhet</b>	0			0
<b>Barn och utbildnings- nämnd</b>	353 493	3 500		356 993
<b>Hälsa och välfärdsnämnden</b>	248 963	6 500	-855	254 608
<b>Överförmyndare</b>	2 500			2 500
	<b>728 669</b>	<b>11 000</b>	<b>0</b>	<b>739 669</b>

**Beslutsunderlag**

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2020-06-10, § 84.

Tjänsteskrivelse "Drifframar budget 2021", daterad 2020-06-08, från ekonomichef Gunnar Elvingsson.

*Beslutet skickas till*  
 Kommunfullmäktige

10

Kommunstyrelsen

§ 106

**Investeringsbudget 2021**

KS/2020:253 041

**Kommunstyrelsens beslut**

- Ärendet hänskjuts till kommunstyrelsens sammanträde den 2 september 2020 så att samhällsbyggnadsnämnden besvarar följande frågeställningar:

1. Hur kommer placeringen av ett nytt äldreboende i Lönsboda att påverka tidsplanerna för äldreboendets byggstart?
2. Klarar kommunen själv av att genomföra investeringsvolymen i budgeten genom att gå ut med upphandling på samtliga objekt? Om svaret är nej, hur påverkar detta tidsplanerna?
3. Går det att bygga en idrottshall i Killeberg för 12 miljoner kronor, som ändå uppfyller skolans behov?

**Beslutsgång**

Niklas Larsson (C) yrkar att ärendet hänskjuts till kommunstyrelsens sammanträde den 2 september 2020 så att samhällsbyggnadsnämnden besvarar följande frågeställningar till dess:

1. Hur kommer placeringen av ett nytt äldreboende i Lönsboda att påverka tidsplanerna för äldreboendets byggstart?
2. Klarar kommunen själv av att genomföra investeringsvolymen i budgeten genom att gå ut med upphandling på samtliga objekt? Om svaret är nej, hur påverkar detta tidsplanerna?
3. Går det att bygga en idrottshall i Killeberg för 12 miljoner kronor, som ändå uppfyller skolans behov?

Ordförande ställer sitt eget yrkande mot avslag och finner yrkandet bifallet.

**Beslutsunderlag**

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2020-06-10, § 85.

Tjänsteskrivelse "Investeringsbudget 2021", daterad 2020-06-10, från ekonomichef Gunnar Elvingsson baserad på diskussioner i kommunstyrelsens arbetsutskott.

Sammanställning investeringsbudget, excel, 2020-06-05.

**Kommunstyrelsen**

*Beslutet skickas till*  
Kommunstyrelsen  
Kanslichef, Amra Eljami  
Kommunsekreterare, Robin Skoglund  
Samhällsbyggnadsnämnden



2020-06-05

**INVESTERINGSBUDGET, Tkr**  
**Helheten**

BB = Budgetberedning

INVESTERING / PROJEKT		2021			2022			2023			Bilagor
Ansvar	Text	EFP	Nämnd	BB	EFP	Nämnd	BB	EFP	Nämnd	BB	Sida
10	Kommunstyrelse	5 200	7 240	0	5 000	1 100	0	0	0	0	
30	Samh.bygggn. Fastigheter	214 150	278 450	0	280 250	309 850	0	56 750	228 150	0	
30	Samhällsbyggnad övrigt	31 150	58 850	0	22 400	29 600	0	27 150	27 600	0	
20	Miljö- och Bygg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6	Barn- och Utbildning	2 220	12 300	0	7 100	1 435	0	0	1 330	0	
7	Hälsa o Välfärd	1 250	700	0	2 000	1 120	0	600	2 000	0	
	<b>DELSUMMA</b>	<b>253 970</b>	<b>357 540</b>	<b>0</b>	<b>316 750</b>	<b>343 105</b>	<b>0</b>	<b>84 500</b>	<b>259 080</b>	<b>0</b>	
39	VA-verksamheten	52 250	52 250	0	50 900	50 900	0	24 400	24 400	0	
	<b>TOTALT</b>	<b>306 220</b>	<b>409 790</b>	<b>0</b>	<b>367 650</b>	<b>394 005</b>	<b>0</b>	<b>108 900</b>	<b>283 480</b>	<b>0</b>	

2020-06-05

**INVESTERINGSBUDGET, Tkr**  
**Helheten**

INVESTERING / PROJEKT		2024			2025							Bilagor
Ansvar	Text	EFP	Nämnd	BB	EFP	Nämnd	BB		BB		BB	Sida
10	Kommunstyrelse	0	0	0	0	0	0		0		0	
30	Samh.bygggn. Fastigheter	3 850	35 150	0	0	24 150	0		0		0	
30	Samhällsbyggnad övrigt	24 650	26 850	0	0	20 350	0		0		0	
20	Miljö- och Bygg	0	0	0	0	0	0		0		0	
6	Barn- och Utbildning	0	0	0	0	0	0		0		0	
7	Hälsa o Välfärd	300	600	0	0	300	0		0		0	
	<b>DELSUMMA</b>	<b>28 800</b>	<b>62 600</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>44 800</b>	<b>0</b>		#REF!		#REF!	
39	VA-verksamheten	39 700	39 700	0	37 700	37 700	0		0		0	
	<b>TOTALT</b>	<b>68 500</b>	<b>102 300</b>	<b>0</b>	<b>37 700</b>	<b>82 500</b>	<b>0</b>		#REF!		#REF!	

2020-06-05

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

## Kommunstyrelseförvaltning

INVESTERING / PROJEKT		Total- kalkyl	2021			2022			2023			Åter KS	Beskrivning/Syfte
Kod	Text		EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	JA/NEJ	
	IT-investeringar		5 000	0		5 000	0						Löpande återinvesteringar av datorer mm med syfte att ha bra arbetsredskap för personal och verksamhet. Budgetbelopp under förutsättning av IT-verksamhet i egen regi.
	Ipads politiker			60		600							Utbyte av Ipads till politiker enligt utbytesplan. Byts vid ny mandatperiod.
	Generella behov programvaror/system IT			500									Investeringspengar för utbyte, uppgradering, förnyelse av programvaror och system inom IT. Säkerställa att kommunens digitala system fungerar på ett driftsäkert sätt. Inkl Digitala arbetsflöden MOB
	Räddningstjänsten												
	Båt för insatser i bl a Immeln		200	500									Säkerställa en livsviktig resurs i samband med olyckor på sjöar.
	Lastväxlare till räddningstjänsten			2 500		300							Räddningstjänsten behöver kunna frakta stora mängder materiel och utrustning vid insatser, ibland under utryckningsförhållande vilket ställer stora krav på trafiksäkerhet och kompetens hos personalen.
	Släckbil Lönsboda			3 600		200							Nuvarande släckbil är 18 år (årsmodell 2002). Med ökande ålder ökar service/reparrationskostnader och risken för dyra haverier.

2020-06-05

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

## Kommunstyrelseförvaltning

INVESTERING / PROJEKT		Total- kalkyl	2021			2022			2023			Åter KS	Beskrivning/Syfte	Ersä
Kod	Text		EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	JA/NEJ		
	IT-investeringar		5 000	0		5 000	0					Löpande återinvesteringar av datorer mm med syfte att ha bra arbetsredskap för personal och verksamhet. Budgetbelopp under förutsättning av IT-verksamhet i egen regi.	Ersä	
	Ipads politiker			60		600						Utbyte av Ipads till politiker enligt utbytesplan. Byts vid ny mandatperiod.	Ersä	
	Generella behov programvaror/system IT			500								Investeringspengar för utbyte, uppgradering, förnyelse av programvaror och system inom IT. Säkerställa att kommunens digitala system fungerar på ett driftsäkert sätt. Inkl Digitala arbetsflöden MOB		
	Räddningstjänsten													
	Båt för insatser i bl a Immeln		200	500								Säkerställa en livsviktig resurs i samband med olyckor på sjöar.		
	Lastväxlare till räddningstjänsten			2 500		300						Räddningstjänsten behöver kunna frakta stora mängder materiel och utrustning vid insatser, ibland under utryckningsförhållande vilket ställer stora krav på trafiksäkerhet och kompetens hos personalen.		
	Släckbil Lönsboda			3 600		200						Nuvarande släckbil är 18 år (årsmodell 2002). Med ökande ålder ökar service/reparrationskostnader och risken för dyra haverier.		

2020-06-05

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

## Kommunstyrelseförvaltning

INVESTERING / PROJEKT		Total- kalkyl	2021			2022			2023			Åter KS	Beskrivning/Syfte
Kod	Text		EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	JA/NEJ	
	IT-investeringar		5 000	0		5 000	0						Löpande återinvesteringar av datorer mm med syfte att ha bra arbetsredskap för personal och verksamhet. Budgetbelopp under förutsättning av IT-verksamhet i egen regi.
	Ipads politiker			60		600							Utbyte av Ipads till politiker enligt utbytesplan. Byts vid ny mandatperiod.
	Generella behov programvaror/system IT			500									Investeringspengar för utbyte, uppgradering, förnyelse av programvaror och system inom IT. Säkerställa att kommunens digitala system fungerar på ett driftsäkert sätt. Inkl Digitala arbetsflöden MOB
	Räddningstjänsten												
	Båt för insatser i bl a Immeln		200	500									Säkerställa en livsviktig resurs i samband med olyckor på sjöar.
	Lastväxlare till räddningstjänsten			2 500		300							Räddningstjänsten behöver kunna frakta stora mängder materiel och utrustning vid insatser, ibland under utryckningsförhållande vilket ställer stora krav på trafiksäkerhet och kompetens hos personalen.
	Släckbil Lönsboda			3 600		200							Nuvarande släckbil är 18 år (årsmodell 2002). Med ökande ålder ökar service/reparrationskostnader och risken för dyra haverier.

2020-06-05

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

## Kommunstyrelseförvaltning

INVESTERING / PROJEKT		Total- kalkyl	2021			2022			2023			Åter KS	Beskrivning/Syfte
Kod	Text		EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	JA/NEJ	
	IT-investeringar		5 000	0		5 000	0						Löpande återinvesteringar av datorer mm med syfte att ha bra arbetsredskap för personal och verksamhet. Budgetbelopp under förutsättning av IT-verksamhet i egen regi.
	Ipads politiker			60		600							Utbyte av Ipads till politiker enligt utbytesplan. Byts vid ny mandatperiod.
	Generella behov programvaror/system IT			500									Investeringspengar för utbyte, uppgradering, förnyelse av programvaror och system inom IT. Säkerställa att kommunens digitala system fungerar på ett driftsäkert sätt. Inkl Digitala arbetsflöden MOB
	Räddningstjänsten												
	Båt för insatser i bl a Immeln		200	500									Säkerställa en livsviktig resurs i samband med olyckor på sjöar.
	Lastväxlare till räddningstjänsten			2 500		300							Räddningstjänsten behöver kunna frakta stora mängder materiel och utrustning vid insatser, ibland under utryckningsförhållande vilket ställer stora krav på trafiksäkerhet och kompetens hos personalen.
	Släckbil Lönsboda			3 600		200							Nuvarande släckbil är 18 år (årsmodell 2002). Med ökande ålder ökar service/reparrationskostnader och risken för dyra haverier.

2020-06-05

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

## Kommunstyrelseförvaltning

INVESTERING / PROJEKT		Total- kalkyl	2021			2022			2023			Åter KS	Beskrivning/Syfte
Kod	Text		EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	EFP	Förvaltn	BB	JA/NEJ	
	IT-investeringar		5 000	0		5 000	0						Löpande återinvesteringar av datorer mm med syfte att ha bra arbetsredskap för personal och verksamhet. Budgetbelopp under förutsättning av IT-verksamhet i egen regi.
	Ipads politiker			60		600							Utbyte av Ipads till politiker enligt utbytesplan. Byts vid ny mandatperiod.
	Generella behov programvaror/system IT			500									Investeringspengar för utbyte, uppgradering, förnyelse av programvaror och system inom IT. Säkerställa att kommunens digitala system fungerar på ett driftsäkert sätt. Inkl Digitala arbetsflöden MOB
	Räddningstjänsten												
	Båt för insatser i bl a Immeln		200	500									Säkerställa en livsviktig resurs i samband med olyckor på sjöar.
	Lastväxlare till räddningstjänsten			2 500		300							Räddningstjänsten behöver kunna frakta stora mängder materiel och utrustning vid insatser, ibland under utryckningsförhållande vilket ställer stora krav på trafiksäkerhet och kompetens hos personalen.
	Släckbil Lönsboda			3 600		200							Nuvarande släckbil är 18 år (årsmodell 2002). Med ökande ålder ökar service/reparrationskostnader och risken för dyra haverier.

































2020-06-05

grön färg = RE-INVESTERING

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

## Fastighet

INVESTERING / PROJEKT Kod	Text	Total- kalkyl	Budget/ Utfall 2019	Budget 2020	2021			2022			2023			Åter KS JA/NEJ	Beskrivning/Syfte	Kommentar SB-förvaltning/SBN/KLG	Reinvestering	
					EFP	Fast	BB	EFP	Fast	BB	EFP	Fast	BB					
	<b>Övergripande fastigheter</b>																	
1626	Säkerhet riskinventering		150/90	150	150	150		150	150		150	150			Inventering och projektering av säkerhetsrisker (ex EI, brand, passer)	Riskinventeringar som sker gällande säkerhet. Exempelvis skydd mot inbrott, skadegörelse, personrisker etc.		
1627	Säkerhet elsäkerhet		150/90	150	150	150		150	150		150	150			Elrevisionsbesiktningar sker kontinuerligt för att fastighetsförsäkringen ska vara giltig. Antalet skiftar över året			
1701	Genomförande av energiprojekt		2000/543	3 450	2 000	2 000		2 000	2 000		2 000	2 000			Energiprojekt som görs för att sänka driftkostnader, bland annat ingår länsstyrelsens energiprojekt där 2 mnkr årligen fås i bidrag för framtagande av tekniska lösningar. Kravet är en motprestation på 2 mnkr från Osby kommun årligen. Projektet kommer att utmynna i att fastighetskostnaderna sänks framgent.		ja	
1305	Säkerhetsprojekt larm		300/0	300	300	300		300	300		300	300			Gäller enbart larm	Lågt utfall 2019, då kostnader och åtgärder legat i separata projekt.		
1303	Projektering energisparåtgärder		250/191	250	250	250		250	250		250	250			Projekteringskostnader för att genomföra energibesparingar som ej tillhör EU-projektet			
0296	Nytt kommunövergripande passagesystem		1000/884	2 000	3 000	3 000		1 000	1 000						Kommunövergripande passagesystem som kan ersätta 7 olika befintliga system	Kommer sänka driftkostnaden, samt höja säkerheten i samtliga lokaler	ja	
0292	Utbyggnad av laddstolpar till verksamhetslokaler		1000/185	1 300	500	500		500	500			500			Totalt beräknas 140 laddpunkter behövas inom en 3- års period. En laddpunkt kostar med bidrag ca 22 tkr	Viktigt att fortsättning sker för övergång till EI-bilsflotta		
	<b>Kommunstyrelse</b>																	
1751	Övningsplats för räddningstjänsten			1 300					1 300						Behövs för att räddningstjänsten ska kunna öva där den nya brandstationen byggs	Alternativkostnad är 500-600 tkr per år då man behöver öva i Revingehead.		
1752	Ny etablering räddningstjänsten & Ambulans	56 400		2 400	0	30 000		24 000							Lokalerna uppfyller inte arbetsmiljökraven och ny räddningsstation behöver byggas. Avvakta översyn räddningstjänst vilket är klart hösten 2019.	Beslut fattat i KF april -20 att inleda projektering, placering är beslutad.	ja	
	<b>Samhällsbyggnad</b>																	
1307	Utbyte storköksutrustning		480/290	690	500	500		500	500			500			Behövs kontinuerligt byta ugnar, kokgrytor etc.	Utbyte och förnygring behövs av storköksutrustning kontinuerligt.	ja	
1312	Planerat underhåll / komponentredovisning		5000/4861	6 500	7 000	21 300		7 500	21 300		4 500	21 300			Osby kommun har idag ca 110 000 kvm fastighetsyta, för att fastigheterna inte ska degenerera behövs ett årligt reinvesteringsunderhåll på 21,3 mnkr	Projekt pågår med värdeskapande fastigheter tillsammans med länsstyrelsen, vilket visar på en underhållsskuld på 350 mnkr. Driftkostnader sänks med denna typ av investering.	ja	
	<b>BARN OCH UTBILDNING</b>																	
	<b>Förskolor</b>																	
1648	Killebergs förskola med matsal	75 250		21 940	48 000	30 000		40 000			5 250				Förskola och grundskola samlokaliseras i Killeberg. I Killeberg råder akut brist på lokaler för förskola, grundskola och fritidshem.	Uppskattad kostnad bygger på 6 avdelningar + matsal	ja	

2020-06-05

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

grön färg = RE-INVESTERING

INVESTERING / PROJEKT		Total-		2021		2022		2023		Ater KS			
0212	Ny förskola vid Klockareskogsskolan (Förskola 3 och 4 Osby tätort)	75 000		2 400	25 000	2 400	50 000	30 000	45 000		Ny förskola vid klockarskogsskolan enligt utredningen för hur grund- och förskola ska organiseras i Osby tätort. Behövs enbart en förskola med minst 8 avdelningar.	ja	
0213	Lokal uteförskola								1 000	1 000	Lokal till Uteförskolan vid Klinten flyttad till 2023.	Detta gäller en enbart Toalett och eventuell värmestuga i klinten, verksamheten ska bedrivas på klintgården.	
	<i>Grundskolor</i>												
1642	Killeberg grundskola	53 500	2400/603	20 300	30 000	40 000	10 000	13 500			Förskola och grundskola samlokaliseras i Killeberg. I Killeberg råder akut brist på lokaler för förskola, grundskola och fritidshem.	Uppskattad kostnad beräknad på 150 elever	ja
0210	Örkenedskolan	122 800	1122/344	778	30 000	22 800	73 000	50 000	50 000		Nybyggnad Örkenedskolan F-9 ca 400 elever.	Uppskattad kostnad bygger på 400 elever	ja
xxxx	Föreningslokal Örkenedskolan					2 800					Tas med i projektering av ny grundskola	Togs med i projektering ny grundskola. Kan inte inrymmas i den nya skolbyggnaden. Tillbyggnad krävs. Finns avtal med Lönsboda IBK att detta ska genomföras. Beräknad tillbyggnad ca 110 kvm. Projektering kan eventuell sänka kostnaderna	
xxx	Ombyggnation enligt grundskolebeslut Park, hasslaröd, klockarskog	95 000			2 400	2 400	50 000	40 000	45 000	45 000	Ombyggnation av Parkskolan, Hasslarödsskolan samt Klockarskogsskolan för att genomföra enligt utredningen för hur grund- och förskola ska organiseras i Osby tätort. Totalkostnad: 95 mnkr	Enligt grundskolabeslutet	ja
1309	Utemiljö barn och utbildning		500/389	500	500	500	500	500	500	500	Utbyte av utdömd utrustning och komplettering av befintlig utemiljö. Mycket lekutrustning är undermålig		ja
1310	Div verksamhetsförändringar		100/73	500	500	500	500	500	500	500	Anpassningar av lokaler utifrån verksamhetens och elevers behov. Det krävs hela tiden ombyggnationer och förändringar. För att slippa att boka kostnader mellan förvaltningarnas budget ökar vi investeringarna på fastighet	Denna budget behöver höjas från tidigare år, skolan har hela tiden anpassningar som behöver göras. Exempelvis ett extra rum, etc.	
	Lokalbehov utifrån ökat elevantal				500		500		500			Finns inget specificerat vad detta skulle vara? Utredningspengar läggs in	
	<i>Gymnasium</i>												
	Om- och tillbyggnad av Ekbackeskolan				3 500							Flytt av Solklinten till Parkeringen Brio	
	<i>Idrottsanläggningar och hallar</i>												
xxxx	Ny sporthall Osby tätort	25 000			2 400	2 400	0	0	22 500		Sporthallarna i Osby tätort räcker inte till för att tillgodose skolornas behov. Grundskolorna och gymnasieskolan har ökat sitt elevantal under de senaste åren vilket ökar behovet av tillgång till sporthall.	Beslut enligt grundskoleutredningen projekteras tillsammans med ny ishall, men byggs efter ishallen 2021	

2020-06-05

grön färg = RE-INVESTERING

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

## Fastighet

INVESTERING / PROJEKT		Total-		2021		2022		2023		Ater KS				
1630	Ishall	80 000		3 500	20 000	40 000		60 000	36 500			Om- eller nybyggnad av ishall. Om byggnation sker i föreningsregi så bortfaller investeringsbeloppet.	Projektering pågår för fullt, markavtal är upprättat och markunde	ja
xxxx	Idrottshall Killeberg	25 000			0	25 000						Killeberg finns även behov av nybyggnation av en idrottshall.	Ingår i skolprojektet	ja
	Upprustning fritidsanläggningar				2 000			2 000				Inkluderat bollplaner, omklädningsrum, simhallar och annan tillhörande utrustning. Invänta fullmäktigeberedning.	En samlingskostnad för en lista som Shb fått av Kultur och fritid (l	ja
	Möteslokaler för föreningar												Flexilokaler i Osby och Lönsboda, låg prioritering från BUN, SBN gör samma bedömning och den anpassas i tid till fullmäktigeberedningen.	
	Övrigt Kultur och Fritid													
xxxx	Arx system och inpasseringssystem alla bokningsbara kultur och fritidsanläggningar				0	1 000		0	1 000				För att möjliggöra att bokningar av lokaler kan göras helt digitalt och på kvällar och helger	Detta kommer spara tid och pengar.
	<b>HÄLSA OCH VÄLFÄRD</b>													
1793	Nyckelsystem gemensamt			1 500	1 500	1 500		1 500	1 500				Digitalt låssystem kopplat till SITHSkorten	Detta är ett flerårsprojekt.
0297	Byggnation äldreboende Lönsboda	78 750	2400/191	5 660	40 000	25 000		20 000	40 000				Projektering pågår	ja
xxxx	Byggnation Lindhem							2 400	2 400				Projekteringskostnader. Byggnadsteknisk utredning får visa om- eller tillbyggnad.	ja
1674	Byggnation Gruppboend LSS (Hemgården)				18 000								Då Gjutaren ej genomförs byggs detta.	
	Byggnation Gruppboend LSS (ytterligare behov)							2 400	18 000					
<b>TOTALT</b>					<b>214 150</b>	<b>278 450</b>	<b>0</b>	<b>280 250</b>	<b>309 850</b>	<b>0</b>	<b>56 750</b>	<b>228 150</b>		<b>0</b>



2020-06-05

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

grön färg = RE-INVESTERING

Fastighet

INVESTERING / PROJEKT	Total-	2021			2022			2023			Ater KS	
RE-INVESTERINGAR		208 400	246 900	0	0	276 900	303 700	0	0	52 000	184 300	0
NY-INVESTERINGAR		5 750	31 550	0	0	3 350	6 150	0	0	4 750	43 850	0

## Projekt 2024-2025

INVESTERING / PROJEKT Kod	Text	Total- kalkyl	2024			2025					
			EFP	Fast	BB	EFP	Fast	BB			
1626	Säkerhet riskinventering		150	150			150				
1627	Säkerhet elsäkerhet		150	150			150				
1701	Genomförande av energiprojekt		2 000	2 000			2 000				ja
1305	Säkerhetsprojekt larm		300	300			300				
1303	Projektering energisparåtgärder		250	250			250				
1312	Planerat underhåll / komponentredovisning			21 300			21 300				ja
<b>BARN OCH UTBILDNING</b>											
xxxx	Ombyggnation enligt grundskolebeslut Park, hasslaröd, klockarskog			10 000						Ombyggnation av Parkskolan, Hasslarödsskolan samt Klockarskogsskolan för att genomföra enligt utredningen för hur grund- och förskola ska organiseras i Osby tätort. Totalkostnad: 95 mnkr	ja
1309	Utemiljö barn och skola		500	500						Utbyte av utdömd utrustning och komplettering av befintlig utemiljö. Mycket lekutrustning är undermålig.	ja
1310	Div verksamhetsförändringar		500	500						Anpassningar av lokaler utifrån verksamhetens och elevers behov. Det krävs hela tiden ombyggnationer och förändringar. För att slippa att boka kostnader mellan förvaltningarnas budget ökar vi investeringarna på fastighet	
<b>TOTALT</b>			<b>3 850</b>	<b>35 150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24 150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
RE-INVESTERINGAR			2 500	33 800	0	0	23 300	0			

2020-06-05

Kapitalkostnader Fastighet  
Enligt EFP förslag

		INVESTERINGSBUDGET (tkr)						
		2021	Slutförs	2022	Slutförs	2023	Slutförs	Avskrivningstid
0	0	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
	Övergripande fastigheter	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1626	Säkerhet riskinventering	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1627	Säkerhet elsäkerhet	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1701	Genomförande av energiprojekt	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1305	Säkerhetsprojekt larm	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1303	Projektering energisparåtgärder	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1752	Ny etablering räddningstjänster	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0296	Nytt kommunövergripande pass	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0	Kommunstyrelse	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0	0	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0	<b>Samhällsbyggnad</b>	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1307	Utbyte storköksutrustning	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1312	Planerat underhåll / komponent	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0	0	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0212	Ny förskola vid Klokareskogss	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0213	Lokal uteförskola	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1642	Killeberg grundskola	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxx	Ombyggnation enligt grundsko	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1309	Utemiljö barn och utbildning	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1310	Div verksamhetsförändringar	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0	Om- och tillbyggnad av Eckback	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	Ny sporthall Osby tätort	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	Ildrottshall Killeberg	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1630	Ishall	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0292	Utbyggnad av laddstolpar till ve	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0	0	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1793	Nyckelsystem gemensamt	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0297	Byggnation äldreboende Lönsb	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	Byggnation Lindhem	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1674	Byggnation Gruppobostad LSS (	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
	<b>Summa</b>	#REF!		#REF!		#REF!		1



2020-06-05

grön färg = RE-INVESTERING

## INVESTERINGSBUDGET, Tkr

Samhällsbyggnad exkl fastighet

INVESTERING / PROJEKT		Total-	2021			2022			2023			Åter KS	Beskrivning/Syfte	Reinvestering	Driftkostnads-konsekvens, beskrivning	Driftkostnadskonsekvens, belopp	
Kod	Text	kalkyl	Budget/Utfall 2019	Budget 2020	EFP	SB	BB	EFP	SB	BB	EFP	SB					BB
0804	Gatubelysning		6750/479	9 750	200	200		200	200		200	200			Byte till LED-armaturer.	ja	
0810	Trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder		200/189	300	300	500		300	500		300	500			Farthinder, målning av linjer, avsmalningar etc.		
0801	Fastighetsbildning		150/196	150	150	150		150	150		150	150			Kräkeskogsområdet med flera		
0820	Nya planområden (Planområden)		6314/3737	6 000	4 000	6 000		4 000	6 000		6 000	6 000			Till exempel Hasslaröd syd, Nettoområdet? + Lars Duva, varav 5 mnkr flyttat från inv.projekt 0812. Dessutom finns 10 mnkr i budget 2018 på inv.proj 0812 som inte kommer förbrukas fullt ut under 2018 och därmed ev begära överflytt av budgetram till kommande år.		
0840	Genomförande av bef planområden			8 550	4 000	6 000		4 000	6 000		6 000	6 000			Förbereda detaljplanerade områden för byggnation. Tex markarbeten, vägbyggnation, utbyggnad av va. Behövs medel varje år. Aktuellt just nu är Kräkeskogsområdet, Marklundaområdet, mfl		
0803	Centrumåtgärder		2000/239	2 250	500	500		500	500		500	500			Diverse åtgärder i kommunens tätorter.	ja	
0807	Centrumåtgärder, visionsdokumentet			2 000	0	2 000			2 000		2 000					ja	
xxxx	GC-väg sträckan Näset - Hasslaröd														Invänta förstudie.		
0815	Naturbruksområdets utveckling		2750/265	7 500	7 750	7 750									Flytta huvuddelen av budget 2019 till 2021. 2019 kan ev 2000 behövas för byggnation av sedimenteringsdamm i området. Lona ansökan görs dock och om den beviljas betalas 90 % av bidrag.		
0817	Köp av fastigheter			2 000	2 000	2 000		2 000	2 000		2 000	2 000			Medel för köp av fastigheter behövs.		
0831	Lekplatser		300/157	600	600	600			600			600			Utbyte av trasig utrustning	ja	
0832	Julbelysning		250/241	250	250	250		250	250			250			Inköp av ny belysning samt planerat underhåll av befintlig.	ja	
0833	Arbets-fordon		2900/3132	1 000	1 000	1 000		1 000	1 000			1 000			Förädrad bil- & maskinpark. Vilket medför dålig arbets miljö, ekonomi, miljö och reklam. .	ja	
0835	Asfaltering		6000/6346	10 000	10 000	10 000		10 000	10 000		10 000	10 000			Önskemål om mer än plan kommande år pga eftersatt underhåll. Enligt framtagna revision av Ramböll är i dagsläget 32 % av vägnätet passerat godtagbar asfaltering vilket innebär att 32% av vägnätet borde vara omasfalterat. Det är totalt ca 32 mnkr	ja	
0890	Maskiner lokalvård		400/265	235	100	100			100			100				ja	
0839	Pumpstationer			350	300	300			300			300			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ängavången (216) 2 st pumpar + styr/el. Reinvesteringsbehov budget: 250-300 tkr</li> <li>• Hasslarödskolan (pst 113) 2 st pumpar + styr/el. (Tunnlar under järnvägen vid skolan samt vid nya området Hasslaröd.) Reinvesteringsbehov budget: 200 tkr</li> <li>• Gunånga (pst 112) 1 st pumpar + styr/el. Reinvesteringsbehov budget: 150 tkr</li> <li>• Killeberg (pst 225) 2 st pumpar + styr/el. Reinvesteringsbehov budget: 0 tkr (förhållandevis ny pumpstation, inga direkta behov)</li> </ul>	ja	
	Ny väg Hasslaröd mellan Viadukt och Mossvägen				17 500												
	Dagvattenåtgärder nordöstra				500												
	Gator, VA, Fiber, El nordöstra				500												
	Utbyggnad fiber vita fläckar				3 000												
<b>TOTALT</b>					<b>31 150</b>	<b>58 850 0</b>	<b>0</b>	<b>22 400</b>	<b>29 600 0</b>	<b>0</b>	<b>27 150</b>	<b>27 600 0</b>	<b>0</b>				
<b>RE-INVESTERINGAR</b>					<b>12 950</b>	<b>14 950</b>	<b>0</b>	<b>11 950</b>	<b>14 950</b>	<b>0</b>	<b>12 700</b>	<b>12 950</b>	<b>0</b>				
<b>NY-INVESTERINGAR</b>					<b>18 200</b>	<b>43 900</b>	<b>0</b>	<b>10 450</b>	<b>14 650</b>	<b>0</b>	<b>14 450</b>	<b>14 650</b>	<b>0</b>				

## Projekt 2024-2025

INVESTERING / PROJEKT		Total-	2024			2025			Åter KS	KOMMENTAR
Kod	Text	kalkyl	EFP	SB	BB	EFP	SB	BB	JA/NEJ	
0804	Gatubelysning		200	200		200				
0810	Trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder		300	500		500				
0801	Fastighets-bildning		150	150		150				
0820	Nya planområden		6 000	6 000		6 000				
0815	Naturbruksområdets utveckling			500						
0840	Genomförande av befintliga planområden		6 000	6 000						
0803	Centrumåtgärder			500		500				

















	Lönsboda VV, Optimering										
	Lönsboda VV, Ny borra för ersätta och koml. Industriborran	2 000	2 000								
	Skydd av grundvatten										
	Brunkelstorp, Skeingesjön, ny matarledning Osby										
	Östra Genastorp, §6										
	Östra Genastorp-Östanå										
	Osby-Östra Genastorp	20 000	20 000		10 000	10 000					
	Sibbarp skans, §6										
0905	Åtgärder ledningsnät	10 000	10 000		10 000	10 000					
0910	Särskilda dagvatten satsningar, dammar etc	1 500	1 500		1 500	1 500					
0907	Arv, VV, pumpstationer (inkl. reinvesteringar)	2 000	2 000		2 000	2 000					
0911	Övervakningssystem/PLC, alla anläggningar										
0912	Vattenmätare	700	700		700	700					
0913	Mindre nyanläggningar	500	500		500	500					
	<b>TOTALT</b>	<b>39 700</b>	<b>39 700</b>	<b>0</b>	<b>37 700</b>	<b>37 700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>















2020-06-05

Kapitalkostnader Barn och utbildning  
Enligt EFP förslag

		INVESTERINGSBUDGET (tkr)						
		2021	Slutförs	2022	Slutförs	2023	Slutförs	Avskrivningstid
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
1602	Inventarier Örkenedskolan	0 -		2 000 -		0 -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	Inventarier 7-9 skola i Osby tät	0 -		3 000 -		0 -		1
xxxx	Inventarier förskola och grundsk	2 000 -		0 -		0 -		1
xxxx	Inventarier förskola 3 och 4	0 -		1 600 -		0 -		1
xxxx	Inventarier Uteförskolan	0 -		0 -		0 -		1
xxxx	Inventarier F-6 skolor Osby tät	0 -		500 -		0 -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	Verkstadsinventarier (Yrkessko	220 -		0 -		0 -		1
xxxx	Bänkar omklädningsrum simha	0 -		0 -		0 -		1
xxxx	Kantfräs ishallen	0 -		0 -		0 -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0	0	0 -		0 -		0 -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	Hissbara basketkorgar Osby sp	0 -		0 -		0 -		1
xxxx	Bom för idrott i Osby sporthall	0 -		0 -		0 -		1
xxxx	Barnpool Osby simhall	0 -		0 -		0 -		1
xxxx	Spabad Osby simhall	0 -		0 -		0 -		1
xxxx	Bubbelpool Lönsboda simhall	0 -		0 -		0 -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	Ljudanläggning bibliotek	0 -		0 -		0 -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	Skriskoslip	0 -		0 -		0 -		1
xxxx	Målburslyft	0 -		0 -		0 -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
xxxx	Bokhyllor bibliotek Lönsboda	0 -		0 -		0 -		1
xxxx	Utlåningsautomat bibliotek Löns	0 -		0 -		0 -		1
#REF!	#REF!	#REF! -		#REF! -		#REF! -		1
0	0	0 -		0 -		0 -		1
	<b>Summa</b>	#REF!		#REF!		#REF!		



















År	Interränta
2021	1,50%
2022	1,50%
2023	1,50%
2024	1,75%
2025	2,00%

Val av inv.budg  
EFP  
Nämnd  
LGR  
BB

**Tabell för beräkning kapitalkostnader**

	Aktivering	Avskrivning	Ränta
-	0	0	
Senare år	0	0	
jan	11	12	
feb	10	11	
mar	9	10	
apr	8	9	
maj	7	8	
jun	6	7	
jul	5	6	
aug	4	5	
sep	3	4	
okt	2	3	
nov	1	2	
dec	0	1	

Uppdaterad :  
2020-06-05

senast:

# KAPITALKOSTNADER TOTALT FÖR FLERÅRSPERIODEN 2021-2023

## Kapitalkostnader 2021-2023 beräknade enligt EFP förslag

Alla belopp i tkr

Fyll i färgad

	2021 1,50%			2022 1,50%			2023 1,50%		
	Avskrivning	Internränta	Kapitalkostnad	Avskrivning	Internränta	Kapitalkostnad	Avskrivning	Internränta	Kapitalkostnad
<b>KOMMUNLEDNINGSFÖRVALTNING</b>									
Anläggningsregistret			0			0			0
Pågående i anl.reg. + årets investeringar	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
Investeringar 2021-2023	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Summa</b>	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>SAMHÄLLSBYGGNAD</b>									
Anläggningsregistret, exkl konto 45			0			0			0
Pågående i anl.reg. + årets investeringar	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
Investeringar 2021-2023	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Summa</b>	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>BARN- OCH UTBILDNING</b>									
Anläggningsregistret			0			0			0
Pågående i anl.reg. + årets investeringar	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
Investeringar 2021-2023	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Summa</b>	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>SOCIALT STÖD OCH OMSORG</b>									
Anläggningsregistret			0			0			0
Pågående i anl.reg. + årets investeringar	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
Investeringar 2021-2023	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Summa</b>	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Totalt anläggningsregistret</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Pågående i anl.reg. + årets investeringar</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>
<b>Totalt Investeringar 2021-2023</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>
<b>SUMMA OSBY KOMMUN exkl VA</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>
<b>VA-VERKSAMHETEN</b>									
Anläggningsregistret			0			0			0
Pågående i anl.reg. + årets investeringar	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
Investeringar 2021-2023	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Summa</b>	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Totalt anläggningsregistret</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Pågående i anl.reg. + årets investeringar</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>
<b>Totalt Investeringar 2021-2023</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>
<b>SUMMA OSBY KOMMUN inkl VA</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>	<b>#REF!</b>

### SAMHÄLLSBYGGNAD

Avskrivning Pågatåg Killeberg, konto 45XXX<sup>1</sup>

Pågående + årets investeringar

Totalt

480	0	480	480	0	480	480	0	480
113	0	113	113		113	113		113
<b>593</b>	<b>0</b>	<b>593</b>	<b>593</b>	<b>0</b>	<b>593</b>	<b>593</b>	<b>0</b>	<b>593</b>

<sup>1</sup> Räntan bokförs på konto 85, som för övriga anl.tillgångar

# Kapitalkostnader investeringsplan 2021-2023

Beräkna kapitalkostnader enligt förslag:

EFP

	2021			2022		
	Avskrivning	Internränta	Kapitalkostnad	Avskrivning	Internränta	Kapitalkostnad
KLF	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
SB	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
TTN	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
BoU	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
SSO	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Delsumma</b>	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
VA	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
<b>Totalt</b>	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!

Diff?	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!

2023		
Avskrivning	Internränta	Kapitalkostnad
#REF!	#REF!	#REF!
#REF!	#REF!	#REF!
		0
#REF!	#REF!	#REF!
#REF!	#REF!	#REF!
#REF!	#REF!	#REF!
#REF!	#REF!	#REF!
#REF!	#REF!	#REF!
#REF!	#REF!	#REF!

#REF!	#REF!	#REF!
#REF!	#REF!	#REF!



## Investeringsbudget 2020

<b>Verksamhetsområde</b>	<b>Investeringsbudget totalt, tkr</b>
Kommunstyrelseförvaltning	0
Miljö och byggnämnd	0
Samhällsbyggnadsnämnd	0
Barn och utbildningsnämnd	0
Hälsa och välfärdsnämnden	0
Vatten och avloppsverksamhet	0

Totalsumma

0



## **Lastväxlare 2500 + 300, totalt 2800 tkr**

### Beskrivning/kartläggning

Räddningstjänsten behöver kunna frakta stora mängder materiel och utrustning vid insatser, ibland under utryckningsförhållande vilket ställer stora krav på trafiksäkerhet och kompetens hos personalen. Flera av de släp och andra fordonsekipage som används idag kräver särskild körkortsbehörighet för att få framföras (CE alt BE) vilket inte behövs med en lastväxlare där C-behörighet räcker. Att hålla utbildningsnivån hög hos personalen är både dyrt och svårt rent praktiskt pga personalförsörjningsproblem.

Lastväxlare kan också förses med vattentank vilket hade varit en bra förstärkning till de befintliga tankbilarna vid större bränder i skog och mark.

Problem idag är att det saknas plats i den befintliga brandstationen.

Beloppet är rimligt enligt undersökning i nuläget med reservation för prisökning.

### Handlingsalternativ samt motiv till det föreslagna alternativet

Alternativt så avvaktar vi med denna investeringen då en framtida samverkan med andra räddningstjänster kan komma att innebära att den typ av specialutrustning, förstärkningsresurser och materiel i större utsträckning kan komma från de samverkande organisationernas fordonspark. Om lastväxlarinvesteringen skjut på framtiden rekommenderar räddningstjänsten att vi istället gör en mindre investering i ett släp för att transportera den bandgående skogsbrandsresursen (Terri bandscooter med tanksläp) i Osby.

## **Släckbil Lönsboda 3600 + 200, totalt 3800 tkr**

### Beskrivning/kartläggning

Släckbil, Lönsboda

Nuvarande släckbil är 18 år (årsmodell 2002). Med ökande ålder ökar service/reparationskostnader och risken för dyra haverier.

För att vara proaktiva och hålla rimlig ambition ligger släckbilarna på utbyte efter 15 år. Ny släckbil beställs med arbetsmiljö och jämställdhet i fokus.

Äldre släckbilar uppfyller inte rimligt ställda moderna krav på arbetsmiljö och miljöpåverkan.

Summan 3800 tkr är beräknad utifrån erfarenheterna med att upphandla ny släckbil till Osby och kan komma att behöva justeras efter anbudsförfarandet.

### Handlingsalternativ samt motiv till det föreslagna alternativet

Alternativt så kan investeringen skjutas upp i avvaktan på hur arbetet med att skapa utökad samverkan mellan räddningstjänsterna i Skåne. Svårigheterna att rekrytera brandmän och befäl i Lönsboda tvingar kanske också fram behov av andra fordonslösningar. Det är möjligt att de framtida behoven ser annorlunda ut men det är väldigt svårt att sja om hur de i så fall ser ut.

## **Släp till Terri bandscooter**

### Beskrivning/kartläggning

Avsikt att byta ut nuvarande släp till terränggående bandfordon. Brand i terräng.

11

Kommunstyrelsen

**§ 107**

**Övergripande regler för ekonomistyrning, budget 2021**

KS/2020:254 041

**Kommunstyrelsens beslut**

*Förslag till kommunfullmäktige*

- Övergripande regler för ekonomistyrning budgetåret 2021, daterade 2020-06-10, antas.

**Barnkonsekvensanalys**

Ärendet berör inte barn.

**Sammanfattning av ärendet**

I samband med behandling av budget för 2021 så antas också övergripande ekonomistyrningsregler.

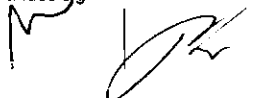
**Beslutsunderlag**

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2020-06-10, § 86.

Tjänsteskrivelse "Övergripande regler för ekonomistyrning budget 2021", daterad 2020-06-08, från ekonomichef Gunnar Elvingsson och kommundirektör Petra Gummesson.

Övergripande regler för ekonomistyrning budgetåret 2021, daterade 2020-06-10.

*Beslutet skickas till*  
Kommunfullmäktige



EVE 2020-07-02

2020-06-10, KS/2020:254

## Övergripande regler för ekonomistyrning budgetåret 2021

Övergripande ekonomistyrningsregler reglerar kommunfullmäktiges ekonomistyrning av nämnder och styrelse.

### Inledning

I Kommunallagens kap 11 regleras kommunfullmäktiges och kommunstyrelsens ansvar för beslut om budget, flerårsplan och mål för den ekonomiska förvaltningen.

### Ekonomistyrning

Ekonomistyrning är en del i det totala styrsystemet och handlar liksom all styrning om att påverka agerandet i en viss önskvärd riktning. Reglerna för ekonomistyrning ska uppmuntra till ett sunt ekonomiskt agerande. Det innebär att alla ekonomiskt ansvariga ska handla med kommunens bästa för ögonen, vilket kan medföra att nyttan för den totala ekonomin ibland måste gå före den enskilda enhetens bästa. I ekonomistyrningen ingår budget, redovisning, uppföljning, bokslut, årsredovisning mm.

### Ansvarsnivåer budgetramar och investeringsprojekt

Kommunfullmäktige fattar beslut om driftbudgetramar per förvaltning/nämnd, investeringsprojekt per projekt för årsbudgeten, samt flerårsplanen. Flerårsplanen revideras årligen inför kommunfullmäktiges beslut om årsbudget. Detta innebär att nämnder/styrelse har stor frihet att fördela och prioritera inom sitt verksamhetsansvar utifrån beslutade kommunfullmäktigemål under budgetåret.

Vid beslut i styrelse/nämnd om åtgärd som innebär kostnadsåtagande ska finansiering alltid anges med hänvisning till det ansvar/konto som belastas. Det åligger styrelse/nämnd att aktivt bevaka att överskridande inte sker.

### Budget 2021 och flerårsplanen 2022-23

Kapitalkostnader, **samt tillkommande lokalkostnader** budgeteras centralt på finansförvaltningen och ingår inte i nämnders/styrelsers budgetramar. Nämnder kompenseras för tillkommande kapitalkostnader (avskrivningar och räntor), **samt tillkommande lokalkostnader** under budgetåret.

Kostnader för den årliga lokala lönerörelsen budgeteras centralt på finansförvaltningen. Nämnder kompenseras genom tilläggsbudgetering efter genomförd lokal lönerörelse.

### Tilläggsbudget/omdisponeringar/ombudgetering

Kommunens verksamhet är föränderlig och därför kan det vara nödvändigt med beslut om tilläggsbudgetering under budgetåret.

Nämnder/styrelser har möjlighet att omdisponera budgetanslag inom den budgetram som kommunfullmäktige beslutat om under innevarande budgetår.

Omdisponeringar mellan investeringsprojekt upp till 2 mnkr beslutas av respektive nämnd.

Omdisponeringar mellan 2-5 miljoner kronor beslutas av kommunstyrelsen och omdisponeringar över 5 miljoner kronor beslutas av kommunfullmäktige.

Det är kommunfullmäktige som tar beslut om ombudgetering i början av varje budgetår. Det handlar främst om pågående investeringsprojekt som inte slutförts under föregående år, samt pågående driftprojekt.

Kommunstyrelsens beslut om principerna för investeringshantering § 195, 2015-06-18, gäller för alla budgetbeslut, oberoende om det är årsbudget, tilläggsbudget eller ombudgetering.

Utgångspunkten är att minimera tilläggsbudgetering under budgetåret.

### **Budgetuppföljning/Delårsbokslut**

Kommunstyrelsen begär från respektive nämnd/styrelse in budgetuppföljning med helårsprognos efter följande månader under året:

Mars, april, maj, augusti, september, oktober, november.

Efter april och augusti begärs också in budgetuppföljning med helårsprognos från de kommunala bolagen.

Delårsrapport tas fram i Osby kommun per 31 augusti.

Uppföljningen efter april samt delårsbokslut efter augusti lämnas till kommunfullmäktige.

De mål som kommunfullmäktige fastställt ska följas upp i samband med delårsbokslut och årsredovisning.

Vid negativ budgetavvikelse ska nämnderna snarast rapportera till kommunstyrelsen. Nämnd/styrelse har skyldighet att redovisa åtgärdsplan med konsekvensanalys för att vidtaga åtgärder så att nämnden uppnår den beslutade budgetramen.

12



Kommunstyrelseförvaltningen  
Amra Eljami  
0479528166  
amra.eljami@osby.se

## Osby kommuns politiska organisation från och med den 1 januari 2021

Dnr KS/2020:318 001

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till kommunfullmäktige

*Förslag till kommunstyrelsens arbetsutskott*

*Förslag till kommunstyrelsen*

- Kommunfullmäktige tar ställning om nuvarande politisk organisation, beslutad av fullmäktige 2019-11-11 § 127, ska gälla till mandatperiodens slut eller om alternativa organisationsförslag ska tas fram.

### Barnkonsekvensanalys

Ärendet berör ej barn.

### Sammanfattning av ärendet

Den 11 november 2019 tog kommunfullmäktige beslut om att Osby kommuns politiska organisation ska ändras till att nämndutskott tas bort och ersätts med icke-beslutande beredningar och att det istället inrättas individutskott för de nämnder som behandlar särskilt känsliga ärenden som kräver behandling av ett utskott snarare än nämnd.

Det beslutades även att nytt beslut ska hanteras på kommunstyrelsens sammanträde den 28 oktober 2020 och kommunfullmäktiges sammanträde den 23 november 2020.

Anledningen till detta är för att kommunstyrelseförvaltningen ska få en tydlig indikation av den politiska viljan för att sedan upprätta korrekt sammanträdesplan samt ge samtliga förvaltningar möjligheten att hinna förbereda styrdokument, så som reglementen och delegationsordningar, som berörs av beslutet.

Vid informell informationsinsamling har olika nämnder uttryckt olika önskemål, där de flesta anser att med fler utskott blir inte nämnden mer effektiv utan blir snarare ett ytterligare forum för att diskutera samma ärenden för att sedan skicka det till nämnden för beslut. Många anser att det fungerar bra som det är idag och vissa anser att de behöver återinrätta ett utskott under nämnden just för att diskutera ärenden fler gånger.

Eftersom det råder olika synpunkter bland nämnder och partier och med de nya rådande förhållandena med covid-19 så önskar kommunstyrelseförvaltningen att det politiskt diskuteras hur man vill att organisationen ska se ut framöver och att det ges längre giltighetstid för att få tydligare effekter då knappt ett år med ny organisation är för

sparsam period för att kunna bedöma effekter på ett korrekt sätt. Att covid-19 omnämns beror på att det, enligt de berörda statliga myndigheternas bedömning, ser ut som att situationen blir mer långvarig än beräknad vilket också påverkar politiken och mötesutvecklingen. Osby kommun har vidtagit åtgärder för distanssammanträden men det är fortfarande viktigt att ha informationssäkerheten i åtanke och att läget och rekommendationer kan ändras.

### **Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse ”Osby kommuns politiska organisation från och med den 1 januari 2021”, från kanslichef Amra Eljami och administrativ chef Johanna Lindhe.

Kommunfullmäktiges beslut 2019-11-11, § 127.

Johanna Lindhe  
Administrativ chef

Amra Eljami  
Kanslichef

*Beslutet skickas till*

Kommunstyrelsens arbetsutskott  
Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige  
Kansliavdelningens samtliga sekreterare

Kommunfullmäktige

§ 127

**Osby kommuns politiska organisation från och med den 1 januari 2020**

KS/2019:255 001

**Kommunfullmäktiges beslut**

- Den politiska organisationen inom Osby kommun ska från den 1 januari 2020 till och med den 31 december 2020 organiseras i enlighet med bilagda organisationsskissen daterad den 16 september 2019.
- Utvärdering av organisationen, som ska gälla från den 1 januari 2020 till och med den 31 december 2020, och nytt beslut om den politiska organisationen för år 2021 och framöver ska hanteras på kommunstyrelsens sammanträde den 28 oktober 2020 och i kommunfullmäktige den 23 november 2020.

**Sammanfattning av ärendet**

Kommunfullmäktige beslutade den 26 februari 2018 om ändrad politisk organisation från och med den 1 januari 2019 som ska gälla mandatperioden 2019-2022. Anledningen till detta var att kommundirektören fick i uppdrag att se över den politiska organisationen och undersöka hur organisationen kunde effektiviseras för att möta framtiden ur ett framgångsrikt sätt och verka ur ett helhetsperspektiv.

Nu har snart ett år gått sedan den ändrade politiska organisationen trädde i kraft. Den politiska synpunkten har under tiden varit att helhetsbilden, det vill säga ändring av antalet nämnder, har fungerat bra och effektivt. Däremot har bland annat nämndernas presidier föreslagit att förvaltningarna ska se över möjligheten för ändrad politisk organisation när det gäller arbetsutskotten. Motiveringen från det politiska initiativtagandet till förslaget är att detta kommer att leda till mer effektiva möten.

Idag har varje nämnd, förutom miljö- och byggnämnden, ett arbetsutskott. Förslaget med att se över organisationen innebär mer konkret att arbetsutskotten tas bort och ersätts med beredningar. Detta ska gälla för varje nämnd förutom Hälsa- och välfärdsnämnden samt Barn- och utbildningsnämnden som kommer att ha både beredningar och individutskott. Anledningen till detta är enkelheten i hantering av vissa ärenden som förekommer i just dessa nämnder. Kommunstyrelsen, som beredande organ till kommunfullmäktige, är också undantaget och behåller kommunstyrelsens arbetsutskott och kommunstyrelsen delegationer (personaldelegationen och näringslivs- och tillväxtdelegationen). Utskott kan ges rätt att fatta beslut med stöd av delegation (6 kap. § 41 kommunallagen) medan nämndberedningar inte ges

**Kommunfullmäktige**

någon rätt att fatta beslut med stöd i delegation utan förutsätts främst ha till uppgift att bereda nämndens ärenden. Är det fråga om överförande av del av nämndens beslutanderätt till utskottet måste det formella beslutet om delegering till utskottet tas av nämnden (6 kap. § 37 kommunallagen).

**Beslutsunderlag**

Kommunstyrelsens beslut 2019-10-30, § 171

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2019-10-23, § 117.

Tjänsteskrivelse "Förslag på ändring avseende Osby kommuns politiska organisation från och med den 1 januari 2020", daterad 2019-09-13, från kanslichef Amra Eljami och kommundirektör Petra Gummesson.

Organisationsskiss från och med den 1 januari 2020, daterad 2019-09-16.

Kommunstyrelsens beslut 2018-10-10, § 161.

Kommunfullmäktiges beslut 2018-02-28, § 12.

Organisationsskiss från och med den 1 januari 2019, reviderad 2018-11-01.

*Beslutet skickas till*

Samtliga nämnder

Samtliga presidier

Kommunsekreterare, Robin Skoglund

Nämndsekreterare, Marit Löfberg

Kanslichef, Amra Eljami

13

Kommunstyrelseförvaltningen  
Gunnar Elvingsson  
0479528161  
gunnar.elvingsson@osby.se

## Revidering av riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Dnr KS/2020:319 040

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till kommunstyrelsen/kommunfullmäktige

Reviderade riktlinjer för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatutjämningsreserv, daterade 2020-08-11 fastställs.

### Barnkonsekvensanalys

Ärendet berör inte barn.

### Sammanfattning av ärendet

Enligt kommunallagen 11 kap 1 § ska kommunfullmäktige besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Kommunen har också möjlighet att avsätta belopp till en resultatutjämningsreserv (RUR). Riktlinjerna ska i så fall även innehålla bestämmelser som reglerar hanteringen av RUR.

I samband med att nya regler infördes i kommunallagen antog kommunfullmäktige år 2013 riktlinjer för god ekonomisk hushållning och inrättande av resultatutjämningsreserv.

Kommunstyrelseförvaltningen har tagit fram ett förslag på revideringar av riktlinjerna för god ekonomisk hushållning. I förslaget har lokala förutsättningar, finansiella mål samt verksamhetsmål uppdaterats till aktuella förhållanden. Texten om hur disposition från RUR får ske har också ändrats till en något mer öppen lydelse.

### Beslutsunderlag

Nuvarande riktlinjer för god ekonomisk hushållning och inrättande av resultatutjämningsreserv 2013-09-22

Kommunfullmäktiges beslut 2013-11-25

Förslag till revidering av riktlinjer för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatutjämningsreserv 2020-08-11

Tjänsteskrivelse, kommunstyrelseförvaltningen, 2020-08-12

Petra Gummeson  
Kommundirektör

Gunnar Elvingsson  
Ekonomichef

*Beslutet skickas till*

Kommunstyrelseförvaltningen

Kommunens revisorer

Sakkunnigt biträde till kommunens revisorer, EY



**OSBY**  
KOMMUN

# Riktlinjer för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatutjämningsreserv

Riktlinjer



Beslutad av: <Beslutad av>  
Framtagen av: Gunnar Elvingsson, ekonomichef  
Uppdaterad: 2020-08-11

Beslutsdatum:  
Dokumentansvarig: Ekonomichef  
Diarienummer: KS/2020:319



Giltighetstid

<Eventuell giltighetstid>



## Innehåll

<b>1</b>	<b>Bakgrund</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Riktlinjer för god ekonomisk hushållning</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Resultatutjämningsreserv (RUR)</b> .....	<b>6</b>

Ändrad eller ny text jämfört med nuvarande riktlinjer är **grönmarkerat**.  
Borttagen text jämfört med nuvarande riktlinjer är **överstruket**.

## 1 Bakgrund

Enligt kommunallagen 11 kap 1 § ska kommunfullmäktige besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Kommunen har också möjlighet att avsätta belopp till en resultatutjämningsreserv (RUR). Riktlinjerna ska även innehålla bestämmelser som reglerar hanteringen av denna reserv.

## 2 Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

### *Förutsättningar*

Kommunallagen anger att kommuner och regioner ska besluta om finansiella mål som dels ska definiera vad god ekonomisk hushållning är i den egna organisationen och dels ska vara styrande för den ekonomiska planeringen/utvärderingen.

Regelverket ska ge en tydlig signal till kommuner och regioner om vad som i ett överblickbart tidsperspektiv är lägsta godtagbara resultatnivå för att vara förenligt med god ekonomisk hushållning. Budgeten ska upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna. Den schablon som blivit kännetecknen för god ekonomisk hushållning är ett överskott motsvarande två procent av intäkterna från skatter och generella statsbidrag. De finansiella målen finns för att betona att ekonomin är en restriktion för verksamhetens omfattning. Verksamheten ska bedrivas inom befintliga ekonomiska ramar även om det kan medföra att de i budgeten angivna målen och riktlinjerna inte helt kan uppnås. Om det uppstår konflikt mellan ekonomiskt utrymme i budget och verksamhetsmål ska styrelsen/nämnden agera så att budgetramen inte överskrids.

God ekonomisk hushållning kännetecknas av att en kommun med i princip obegränsad livslängd inte bör förbruka sin förmögenhet för täckande av löpande behov. Som allmän utgångspunkt för god ekonomisk hushållning gäller också att varje generation själv måste bära kostnaderna för den service som konsumeras. Ingen generation ska behöva betala för det som tidigare generationer har förbrukat. Resultatet måste därför vara tillräckligt stort för att motsvarande servicenivå ska kunna säkerställas för nästkommande generation.

Vidare framhålls att det i begreppet god ekonomisk hushållning även ingår att verksamheten ska utövas på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synvinkel tillfredsställande sätt. Kommunerna ska inte bara anta finansiella mål utan också verksamhetsmål som är av betydelse för god ekonomisk hushållning. Vid sidan av rent ekonomiska och finansiella effekter är det viktigt att betona att begreppet god ekonomisk hushållning även avser en god verksamhetshushållning. Här ingår att verksamheten ska bedrivas kostnadseffektivt och vara anpassad till efterfrågan, behov, politiska prioriteringar och ändamålsenlighet. God ekonomisk hushållning handlar om långsiktighet i planering och beslut. En stabil och uthållig ekonomi är en förutsättning för att trygga en bra verksamhet som tillgodoser medborgarnas krav på tjänsteutbud och service.

Riktlinjerna för god ekonomisk hushållning ska ha sammanlagt ha ett längre perspektiv än enbart de finansiella målen som fastställs i samband med

respektive års budgetbeslut. För att kunna ha detta längre perspektiv bör de ekonomiska förutsättningarna för Osby kommun beskrivas.

#### *Lokala förutsättningar*

Befolkningen i Osby kommun har de senaste fem åren ökat med 254 personer (2015-2019) med en större ökning i början av perioden och en minskning under periodens sista år. Vid årsskiftet 2019/2020 uppgår befolkningen till 13 208 personer.

Kommunen har en äldre befolkningsstruktur än genomsnittet för riket. Den allt äldre befolkningen kan komma att innebära att en allt större andel av kommunens resurser behöver riktas mot äldreomsorgen.

Osby kommun är nu inne i ett omfattande investeringsprogram och preliminär investeringsbudget för åren 2021-2025 uppgår till över 1,2 miljarder kronor.

De omfattande investeringarna kommer att till stor del att behöva finansieras med lån. Kommunens låneskuld uppgår i dagsläget (juni 2020) till 395 mnkr.

Kommunens totala pensionsskuld uppgick vid årsskiftet 2019/2020 till 178 mnkr varav 168 mnkr avser ansvarsförbindelsen som ligger utanför balansräkningen. Kommunen har också en kapitalförvaltning som för närvarande (juni 2020) har ett marknadsvärde på 53 mnkr och därmed täcker 30% av total pensionsskuld. Pensionsskulden har sjunkit de senaste åren och innebär inte längre en så stor belastning på ekonomin.

Med tanke på osäkerhet kring hur kommunens invånarantal kommer att utvecklas, befolkningsstrukturen med en allt större andel äldre invånare, hög investeringsvolym som i sin tur betyder ökad låneskuld, bör resultatmålet långsiktigt ligga på minst 2% av skatter och generella statsbidrag (motsvarar ca 16 mnkr 2020)

#### *Finansiella mål i ett långsiktigt perspektiv*

- Årets resultat ska uppgå till minst två procent av skatter och generella statsbidrag.
- Finansiella kostnader får inte bli högre än 3 procent av verksamhetens kostnader.
- Soliditeten inklusive alla pensionsförpliktelser ska inte understiga 25%
- All kommunal bolagsverksamhet ska regelmässigt ge ett positivt resultat.

#### *Verksamhetsmässiga mål*

Kommunfullmäktige har utöver de finansiella målen fastställt övergripande målområden för verksamheten.

- Attraktiv och hållbar boendekommun
- Utveckling och tillväxt
- Trygghet hela livet

För respektive målområde antar nämnderna anknyttande mål för sin verksamhet. Under respektive mål finns sedan indikatorer för olika tjänster, servicenivåer mm för att kunna mäta och följa upp målen.

#### *Bedömning av god ekonomisk hushållning*

I respektive årsredovisning ska en samlad bedömning göras av om kommunens utveckling ligger i linje med de finansiella målen och verksamhetsmålen. God ekonomisk hushållning uppnås när såväl de finansiella målen som verksamhetsmålen huvudsakligen är uppfyllda. Av avgörande betydelse är att kommunens finansiella mål är i samklang med mål och riktlinjer för verksamheten samt att målen verkligen blir styrande i praktiken.

### **3 Resultatutjämningsreserv (RUR)**

#### *Förutsättningar*

Enligt kommunallagen 11 kap 14 § får kommunen under vissa omständigheter reservera en del av det ekonomiska resultatet i en resultatutjämningsreserv för att kunna täcka underskott vid en lågkonjunktur. Syftet med reserven är således att kunna bygga upp en reserv under goda tider för att senare, under vissa omständigheter, kunna utnyttja denna när skatteunderlagsutvecklingen är svag. RUR är avsedd att utjämna normala svängningar i skatteunderlag över konjunkturcykeln för att skapa större ekonomisk stabilitet för kommunens verksamheter.

Det är frivilligt för kommuner och regioner att inrätta resultatutjämningsreserv. Om kommunen önskar använda sig av denna möjlighet ska beslut om lokala riktlinjer fattas för att reglera hur resultatutjämningsreserven ska användas.

#### *Lokal riktlinje - Reservering till RUR*

Reservering till en resultatutjämningsreserv får göras med högst ett belopp som motsvarar det lägsta av antingen den del av årets resultat eller den del av årets resultat efter balanskravsjusteringar som överstiger en procent av skatteintäkter och generella statsbidrag. Detta är kommunallagens minimikrav för reservering.

Kommunen kan redan i samband med budgetbeslutet planera för att göra en reservering till RUR. Slutligt beslut kan dock tas först i samband med behandlingen av årsredovisningen.

RUR får maximalt uppgå till 10% av summan av skatteintäkter och generella statsbidrag, vilket innebär ca 80 mnkr år 2020.

#### *Lokal riktlinje - Disposition från RUR*

Disposition från RUR får endast göras av konjunkturrella skäl och enbart för att täcka ett negativt balanskravsresultat som uppstått genom en lägre skatteunderlagsökning till följd av lågkonjunktur. Bedömningen av konjunkturons effekt på intäkterna görs genom att jämföra aktuellt års ökning av skatteunderlaget i landet med den genomsnittliga ökningen under den senaste 10-årsperioden. Om det aktuella årets skatteunderlagsutveckling understiger genomsnittet för de 10 senaste åren får disposition göras med ett

~~belopp som motsvarar mellanskillnaden.~~ Om det aktuella årets  
skatteunderlagsutveckling understiger genomsnittet för de 10 senaste åren får  
disposition från RUR ske. Det belopp som disponeras från RUR ska stå i  
rimlig proportion till den ekonomiska effekten på skatteunderlaget.

Disposition från RUR får inte genomföras för att täcka ett underskott som  
uppkommit av andra skäl, till exempel att nämnderna inte hållit tilldelad  
budget. Disposition får inte heller ske för att täcka ett underskott som  
uppkommit till följd av underlåtenhet att anpassa verksamheten till  
förändringar av de långsiktiga ekonomiska förutsättningarna eller  
förändringar i verksamhetens demografiska målgrupper. Disposition får inte  
heller ske för sänkning av skattesatsen.

Kommunen kan redan i samband med budgetbeslutet planera för att göra en  
disposition från RUR. I första hand ska dock RUR användas för att reglera  
underskott i bokslutet när en lågkonjunktur har inträffat under året och  
medfört minskade skatteintäkter. Slutligt beslut om disponering kan dock tas  
först i samband med behandlingen av årsredovisningen. Om  
konjunktunedgången befaras bli långvarig bör ett  
åtgärdsprogram/handlingsplan upprättas.

Överläggning med kommunens revisorer bör ske inför beslut om disposition  
från RUR.

Kommunfullmäktige

## § 167

### Riktlinjer för god ekonomisk hushållning och regler för resultatutjämningsreserv

Dnr 2013.ks1042 040

#### Kommunfullmäktiges beslut

- Riktlinjer för god ekonomisk hushållning och inrättande av resultatutjämningsreserv, daterade 2013-09-22, fastställs.

#### Sammanfattning

Enligt kommunallagen 8 kap 1 § ska kommunfullmäktige besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Kommunen har också möjlighet att avsätta pengar till en resultatutjämningsreserv (RUR). Riktlinjerna ska även innehålla bestämmelser som reglerar hanteringen av denna reserv.

Kommunledningskontorets har upprättat förslag till det ovanstående.

#### Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets förslag till Riktlinjer för god ekonomisk hushållning och inrättande av resultatutjämningsreserv (RUR), daterade 2013-09-22

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2013-09-23, § 275

Kommunstyrelsens protokoll 2013-10-30, § 254

*Beslutet skickas till:*  
Ekonomichefen

Justerandes sign



Expedierat

Utdragsbestyrkande

## RUR

### Riktlinjer för god ekonomisk hushållning och inrättande av Resultatutjämningsreserv

#### Bakgrund

Enligt kommunallagen 8 kap 1 § ska fullmäktige besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Kommunen har också möjlighet att avsätta pengar till en resultatutjämningsreserv (RUR). Riktlinjerna ska även innehålla bestämmelser som reglerar hanteringen av denna reserv.

#### Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

##### *Förutsättningar*

Kommunallagen anger att kommuner och landsting ska besluta om finansiella mål som dels ska definiera vad god ekonomisk hushållning är i den egna organisationen och dels ska vara styrande för den ekonomiska planeringen/utvärderingen. Regelverket ska ge en tydlig signal till kommuner och landsting om vad som i ett överblickbart tidsperspektiv är lägsta godtagbara resultatnivå för att vara förenligt med god ekonomisk hushållning. Budgeten ska upprättas så att intäkterna överstiger kostnaderna. Den schablon som blivit kännetecken för god ekonomisk hushållning är ett överskott motsvarande två procent av intäkterna från skatter och generella statsbidrag. De finansiella målen finns för att betona att ekonomin är en restriktion för verksamhetens omfattning. Verksamheten ska bedrivas inom befintliga ekonomiska ramar även om detta kan medföra att de i budgeten angivna målen och riktlinjerna för verksamheten inte helt kan uppnås. Om det uppstår konflikt mellan ekonomiskt utrymme i budget och verksamhetsmål ska styrelsen/uämnden agera och prioritera så att budgetramen inte överskrids.

God ekonomisk hushållning kännetecknas enligt lagstiftningen av att en kommun med i princip obegränsad livslängd inte bör förbruka sin förmögenhet för täckande av löpande behov. Som allmän utgångspunkt för god ekonomisk hushållning gäller också att varje generation själv måste bära kostnaderna för den service som konsumeras. Detta innebär att ingen generation ska behöva betala för det som tidigare generationer har förbrukat. Resultatet måste därför vara tillräckligt stort för att motsvarande servicenivå ska kunna säkerställas för nästkommande generation.



Vidare framhålls att det i begreppet god ekonomisk hushållning även ingår att verksamheten ska utövas på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synvinkel tillfredsställande sätt. Kommunerna ska inte bara anta finansiella mål utan också verksamhetsmål i budgeten som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning. Vid sidan av rent ekonomiska och finansiella effekter är det viktigt att betona att begreppet god ekonomisk hushållning även avser en god verksamhetskushållning. Här ingår att verksamheten ska bedrivas kostnadseffektivt och vara anpassad till efterfrågan, behov, politiska prioriteringar och ändamålsenlighet. God ekonomisk hushållning handlar om långsiktighet i planering och beslut. En stabil och uthållig ekonomi är en förutsättning för att trygga en bra verksamhet som tillgodoser medborgarnas krav på tjänsteutbud och service.

Riktlinjerna för god ekonomisk hushållning ska sammanlagt ha ett längre perspektiv än enbart de finansiella målen som fastställs i samband med respektive års budgetbeslut. För att kunna ha detta längre perspektiv bör de ekonomiska förutsättningarna för Osby kommun beskrivas.

Befolkningen i Osby kommun har minskat med 1.105 personer under åren 1990-2012, eller i medeltal med 50 personer per år. År 2012 minskade befolkningen med 67 personer, -0,5%. Den genomsnittliga befolkningsökningen i kommunen har under den senaste 10-års perioden uppgått till 0 %. Kommunen har en äldre befolkningsstruktur än genomsnittet för riket, 24% av befolkningen är 65 år eller äldre jämfört med 19% i riket. Vi har under senaste 10-årsperioden haft födelseunderskott i snitt med 30 personer per år. Detta födelseunderskott har uppvägs av nettoinflyttning. Den allt åldrande befolkningen kommer att ställa ökade krav på att ytterligare resurser förs över till äldreomsorgen. Målet om befolkningsökning är viktigt inför framtiden. Befolkningsökningen behöver åtminstone överstiga 0,7 % för det är den ökning som skatteprognoserna från SKL bygger på..

Investeringsplanen för åren 2014-2016 omfattar investeringar på ca 190 mkr. Investeringarna kommer till stor del att finansieras av lån, cirka 65 mkr. Inför framtiden är det angeläget att starkt begränsa nya investeringsprojekt så att investeringsnivån sänks och att externfinansiering via lån kan upphöra. Investeringarna bör istället självfinansieras, det vill säga ej överstiga årets avskrivningar och årets positiva resultat, totalt cirka 40 – 50 mkr ett ”normalår”.

Kommunens låneskuld uppgår 2013-08-31 till 215 mkr. Beslutad ej verkställd upplåning uppgår till ca 100 mkr. Under flerårsperioden uppgår förslag till nyupplåning med 65 mkr. Nettolåneskulden har ökat från 20 mkr år 2007 till 215 mkr år 2013 (delårsbokslutet).

Kommunens totala pensionsskuld uppgick 2013-08-31 till 308 mkr, varav 303 mkr avser ansvarsförbindelsen. Det innebär att cirka 98% av pensionsskulden redovisas utanför balansräkningen. Vi har för närvarande en kapitalförvaltning som täcker skulden med ca 37 %. Kommunens pensionskostnader kommer därför att öka de kommande åren. Kapitalförvaltningen kommer att täcka en stor del av den ökade pensionsskulden, likviditetsmässigt. Pensionskostnaderna kommer dock att påverka resultatet.

Med tanke på den åldrande befolkningsstrukturen, den höga investeringsvolymen

och den höga ansvarsförbindelsen för pensioner bör det årliga resultatet motsvara ett överskott på två procent av skatteintäkter och generella statsbidrag (ca 12 mkr).

#### *Finansiella mål*

För årsbudget 2014 med ekonomisk flerårsplan för 2015-2016 återfinns följande finansiella mål:

1. Resultat ska uppgå till minst två procent av skatter och bidrag i flerårsperspektiv (ca 12-13 mkr).
2. kostnadstäckningen för VA-verksamheten ska uppgå till minst 100 %, samt möjliggöra återbetalning av de tre senaste årens underskott.
3. Soliditeten inklusive alla pensionsförpliktelser d v s kommunens finansiella styrka ska eftersträva en förbättring till 26 % under planperioden (2012: 27 %)
4. All kommunal bolagsverksamhet ska regelnässigt ge ett positivt resultat.
5. Nettoinvesteringar i relation till verksamhetens nettokostnader ska i flerårsperspektiv inte överstiga 7-8 % (exklusive investeringar i VA-verksamheten och eventuellt utökat aktiekapital).

#### *Verksamhetsmässiga mål*

Kommunfullmäktige har utöver de finansiella målen fastställt fem övergripande målområden som är långsiktiga och som fastställs för mandatperioden:

- **TRYGGHET** Osby ska vara en trygg och trivsamt kommun att bo och vistas i.
- **LIVSKVALITET** Kultur , rekreation och meningsfull fritid ska vara tillgänglig för alla.
- **MILJÖ** Osby kommun ska arbeta aktivt för långsiktigt hållbar livsmiljö.
- **UTVECKLING OCH TILLVÄXT** Osby ska vara en attraktiv kommun boende och företagande, vilket ska skapa goda förutsättningar för en växande befolkning. Osby kommun ska kännetecknas av en positiv attityd till företagande. Osby kommun ska vara en god arbetsgivare. En god infrastruktur ska finnas i hela kommunen. Lärandet ska utgå ifrån individens förutsättningar, ge lust, möjlighet och leda till egen försörjning.
- **DEMOKRATI** Osby kommuns verksamhet ska utgå från medborgarnas behov.

De övergripande målområdena har konkretiserats ytterligare och brutits ned till inriktningsmål, vilka också beslutats av kommunfullmäktige i samband med budgetbeslutet.

Inriktningsmålen ska vara styrande för ambitionsnivån avseende nämndernas verksamhet. Nämnderna ska i sin tur besluta om resultatmål som grundar sig på

kommunens övergripande målområden samt inriktningsmålen. Respektive nämnd ska också ta fram mätmetoder, nyckeltal eller andra verksamhetsmått som visar på de inriktningsmålen resultat.

Modellen för mål- och resultatstyrning ska följas upp kontinuerligt och ska utvärderas såväl i de två tertiärrapporterna som i årsredovisningen. Förvaltningsberättelsen ska innehålla en utvärdering om resultatet är förenligt med de mål fullmäktige beslutat om.

#### *Bedömning av god ekonomisk hushållning*

I respektive års årsredovisning ska en samlad bedömning göras av om kommunens utveckling ligger i linje med god ekonomisk hushållning. God ekonomisk hushållning uppnås när såväl de finansiella målen som de övergripande och inriktningsmålen huvudsakligen är uppfyllda. Av avgörande betydelse är att kommunens finansiella mål är i samklang med mål och riktlinjer för verksamheten samt att målen verkligen blir styrande i praktiken.

#### **Resultatutjämningsreserv (RUR)**

##### *Förutsättningar*

Enligt kommunallagen 8 kap 3 d §, andra stycket får kommunen under vissa förutsättningar reservera en del av det ekonomiska resultatet i en resultatutjämningsreserv för att kunna täcka underskott vid en lågkonjunktur. Syftet med reserven är således att kunna bygga upp en reserv (del av eget kapital) under goda tider för att senare, under vissa omständigheter, kunna utnyttja denna när skatteunderlagsutvecklingen är svag. RUR är avsedd att utjämna normala svängningar i skatteunderlaget över konjunkturcykeln för att skapa större stabilitet för verksamheterna.

Det är frivilligt för kommuner och landsting att inrätta resultatutjämningsreserv. Om kommunen önskar använda sig av denna möjlighet ska beslut om lokala riktlinjer fattas för att reglera hur resultatutjämningsreserven ska hanteras.

##### *Reservering*

Reservering till en resultatutjämningsreserv får göras med högst ett belopp som motsvarar det lägsta av antingen den del av årets resultat eller balanskravsresultatet som överstiger en procent av skatteintäkter, generella statsbidrag, kommunalekonomisk utjämning och fastighetsavgift. Detta avser lagens minimikrav för reservering.

Kommunen kan redan i samband med budgetbeslutet planera för att göra en reservering till resultatutjämningsreserven. Slutligt beslut kan dock tas först i samband med behandlingen av bokslutet och årsredovisningen.

Lagstiftningen ger kommunerna möjlighet att retroaktivt reservera medel om resultaten varit tillräckliga under åren 2010-2012. För Osby kommuns del kan sammanlagt 23,1 mkr av överskotten för åren 2010-2012 reserveras till resultatutjämningsreserv. Beräkning av reservering i början av 2013 görs enligt följande uppställning:

RUR mkr	2010	2011	2012
Årets resultat	16,4	13,1	16,4
Balanskravavstängning	14	10,9	15,6
1% av skatter och generella bidrag	5,6	5,8	6
Årets möjliga reservering	8,4	5,1	9,6
Totalt möjligt			23,1

Någon begränsning för hur stor resultatutjämningsreserven får vara finns inte. Dock anger propositionen att riktlinjerna bör ange hur stor reserven högst får vara. Ett sådant tak kan exempelvis formuleras som en andel av skatteintäkter och generella statsbidrag. I Osbys kommuns fall kan en lämplig nivå sättas till 10 % av skatteintäkter och generella statsbidrag, ca 40 mkr.

#### *Disponering av RUR*

Disposition av resultatutjämningsreserven får endast göras av konjunkturella skäl och enbart för att täcka ett negativt balanskravsresultat som uppstått genom en lägre skatteunderlagsökning till följd av en lågkonjunktur. Bedömningen av konjunktrens effekt på intäkterna görs genom att jämföra aktuellt års ökning av skatteunderlaget i riket med den genomsnittliga ökningen under den senaste tioårsperioden. Om det aktuella årets prognostiserade skatteunderlagsutveckling understiger genomsnittet för de tio senaste åren får disposition göras med ett belopp som motsvarar mellanskillnaden. Således är det endast av konjunkturella skäl som disponering får ske och inte för att undvika verksamhetsanpassning eller skattehöjning till följd av andra orsaker.

Kommunen kan redan i samband med budgetbeslutet planera att göra en disponering från resultatutjämningsreserven. I första hand ska dock RUR användas för att reglera underskott i bokslutet när en lågkonjunktur inträffat under året och medfört minskade skatteintäkter. Slutligt beslut om disponering kan dock tas först i samband med behandlingen av årsredovisningen. Om konjunkturedgången befaras bli långvarig bör ett åtgärdsprogram/handlingsplan upprättas.

	2012	2013	2014	2015	2016
Snitt 10 år	3,8%	3,8%	3,9%	3,9%	3,9%
Årlig	4,1%	3,7%	3,2%	4,0%	4,7%
Differens	0,3%	-0,1%	-0,7%	0,2%	0,8%

Med ovanstående beräkning kan utifrån senaste skatteunderlagsprognosen cirka 3,3 mkr disponeras från resultatutjämningsreserven avseende år 2014 för att täcka upp ett eventuellt negativt balanskravsresultat.

Osby kommun har under de senaste åren haft en kraftig upplåning . Resultatnivån är avgörande för självfinansieringsgraden av våra investeringar.

Osby kommun avstår från att avsätta till resultatutjämningsreserven retroaktivt 2010-2012.



Pia Lindvall Bengtsson

Ekonomichef

14



Rapport

# Utredning om civilrättsligt avtal

*Osby-Hässelholm*

***Handläggare***

Emma Nordwall  
*Räddningschef*  
Hässelholms räddningstjänst

Jimmie Ask  
*Räddningschef*  
Osby's räddningstjänst

2020-03-31

### Förslag till beslut:

Utredningen föreslår styrgruppen att uppdra åt utredarna att upprätta ett avtal för samverkan med start 21-01-01, implementera förslaget i organisationerna (MBL, dialog) under april-augusti samt planera genomförandeprocessen under hösten 2020.

Med utredarna avses räddningscheferna Emma Nordwall (Hässleholms kommun) och Jimmie Ask (Osby kommun).



# Innehåll

<i>Förslag till beslut:</i> .....	2
<b>1. Syfte och metod</b> .....	4
<b>2. Omvärldsanalys</b> .....	4
2.1 MSB framtidsstudie 2030 .....	4
2.2 SKR .....	5
<b>3 Beskrivning av organisationer och verksamhet</b> .....	5
3.1 Osby.....	5
3.2 Hässleholm .....	8
<b>4 Förslag</b> .....	10
4.1 Organisation.....	10
4.2 Verksamhet.....	11
4.3 Ekonomi .....	11
<b>5 Risk och möjlighetsanalys</b> .....	11
<b>6 Förslag till beslut</b> .....	13

## 1. Syfte och metod

Utredningen utförs för att klargöra behovet av och förutsättningarna för ett civilrättsligt avtal mellan Osbys kommun och Hässleholm kommun för driften av räddningstjänstverksamheten i kommunerna. Utredningen är utförd av räddningschef (Emma Nordwall) i Hässleholms kommun och räddningschef (Jimmie Ask) i Osbys kommun. Underlag och beskrivningar av kommunerna är framtaget av respektive person (för egen kommun) och förslag till beslut är framtaget tillsammans.

## 2. Omvärldsanalys

*Omvärldsanalysen klargör vad kommunerna kan förvänta sig med avseende på påverkningsfaktorer för utvecklingen av svensk räddningstjänst.*

### 2.1 MSB framtidsstudie 2030

MSB beställde 2016 ett uppdrag av Kairos Future AB för att formulera en "Framtidsstudie år 2030 – med fokus på kommunal räddningstjänstorganisation". Rapporten beskriver det samhälle och landskap som den kommunala räddningstjänsten möter fram till 2030. Rapporten bygger på en omfattande omvärlds- och framtidsanalys som visar på betydelsefulla konsekvenser och utmaningar för räddningstjänsten.

Analysen är nu en grund för de flesta räddningstjänster i Sverige för att besluta om åtgärder för att anpassa sig till framtidens behov. Exempel på slutsatser i rapporten är att:

- Olyckorna kommer att gå från "litet och ofta" till "stort och sällan"
- Att olyckornas karaktär går från "vänlig" till "aggressiv" biologi
- Att olyckorna går från att vara "olyckor" till med "ond avsikt"
- Att räddningstjänsten går från "raka uppdrag" till "komplexa uppdrag"
- Att synen på räddningstjänsten kommer att gå från att vara "hjältar" till "maktens lakejer" i bemötandet med allmänheten och socialt utsatta områden

Det innebär både ett mer komplext och ett breddat uppdrag för räddningstjänsten. Uttryckligen benämns det i rapporten som att om varje räddningstjänst förr i världen allt ofta försökte klara sina bränder på egen hand kan vi i framtiden förvänta oss att allt fler insatser kommer att kräva en kombination av aktörer samt aktörer också utanför denna krets. Alltså mer räddningstjänstaktörer vid samma olycka samt en utbredd samverkan med andra aktörer utanför räddningstjänstbranschen. Det talar för både behov av stor samverkan men också behovet av större organisationer.

Enligt punktlistan så pekar punkterna också på att räddningstjänsten inte kan förvänta sig att känna till olyckornas karaktär i framtiden och vad de beror på. Specialistkompetens kommer att behövas i verksamheten och räddningstjänsten behöver vara förberedda för mer komplexa och svåra insatser med avseende på såväl teknik som orsak (ex. terrorhändelser). Den sociala spelplanen har också förändrats för hela samhället. Räddningstjänsten har, liksom andra aktörer, kravet/behovet av det så kallade sociala- och förtroendeskapande arbetet som en prioritet i verksamheten också. Både i syfte att minska antalet anlagda bränder samt risken för våld- och hot vid uttryckningar.

Sammanfattat kan räddningstjänsten förvänta sig en större arbetsbelastning och behov av personal samt större behov av specialistkompetenser än tidigare. Samtidigt som alla kommunala verksamheter en utmaning att kompetensförsörja i konkurrensen om kompetens. Mindre

räddningstjänstorganisationer upplever sig ha svårare att rekrytera personal (speciellt specialistfunktioner) än de större organisationerna har. En större arbetsgivare framstår mer attraktiv än en mindre.

I uppbyggnaden av totalförsvaret och det civila försvaret är även redundansen och kontinuitetsplaneringen en viktig faktor att bevaka och i nuläget är merparten av räddningstjänsterna i Sverige mycket sårbara utan samverkan.

## 2.2 SKR

SKR (Sveriges kommuner och regioner) har tagit fram en kartbild som visar hur kommunal räddningstjänst är organiserad i Sverige. Den visar vilka kommunala räddningstjänster som är organiserade i kommunalförbund (lila), organiserade i gemensam nämnd (röd) och i egen regi eller civilrättsligt avtal (gul). Bilden visar på en stor utveckling av samverkan mellan de kommunala räddningstjänsterna (i olika former) för att kunna hantera framtidens riskbild och det utökade uppdrag som nämns i MSBs framtidsstudie. En naturlig utveckling är således att räddningstjänstorganisationerna går mot en utökad driftsamverkan, vilket kan appliceras på både Hässleholms och Osbys verksamheter. Förslaget som utreds i denna rapport hamnar fortfarande i den gula kategorin p.g.a det civilrättsliga avtalets enkla konstruktion.

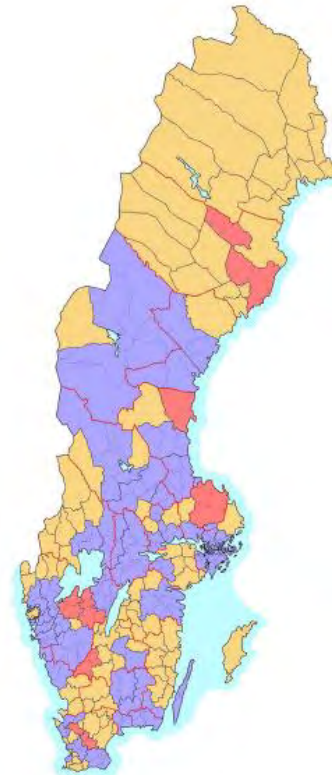
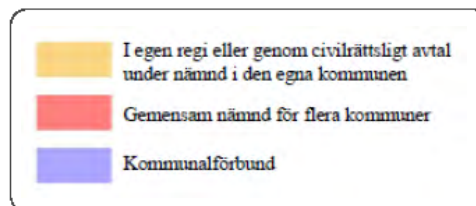


Bild 1. Beskrivning av huvudmannaskap för räddningstjänstdrift i Sverige

## 3 Beskrivning av organisationer och verksamhet

Nuvarande organisationer är väl fungerande och välskötta. Inte minst bekräftades det i den externa utredningen av Osbys räddningstjänst under 2019. Samverkan genom civilrättsligt avtal sker därför inte med anledning av en eventuell krissituation för någon av organisationerna och en samverkan ska därför inte baseras på att en av organisationerna hjälper den andra. En samverkan föreslås endast om samordningsvinster kan uppnås för båda parter.

### 3.1 Osby

#### Personal

Räddningstjänsten är en verksamhet med nästan 70 medarbetare varav de flesta är anställda som räddningspersonal i beredskap (RIB).

Åtta personer är heltidsanställda på räddningstjänsten och de har sin huvudarbetsplats på brandstationen i Osby. Två av dessa heltidstjänster är som Säkerhets- och beredskapssamordnare som inte ska följa med i en framtida gemensam organisationsförändring.

I enlighet med en kommunövergripande organisationsförändring gällande administrativa tjänster så planeras tjänsten som administrativ assistent att minskas till 50 % och resterande 50 % flyttas till löneenheten som sedan ska stå för det administrativa stödet till räddningstjänsten.

RIB är fördelade på två brandstationer i Lönsboda (1+4) samt i Osby (1+5). I Hökön finns ett räddningsvårn med timanställda värnbrandmän.

Tjänst	Antal personer	Tjänstgöringsgrader
Räddningschef	1	100 %
Administrativ assistent	1	100 % (ska minskas till 50 %)
Brandingenjör/funktionsansvarig förbyggande	1	100 %
Brandinspektör/funktionsansvarig operativ verksamhet	1	100 %
Instruktör	1	100%
Brandförman	1	100%
Säkerhets- och beredskapssamordnare	2	100 % Osby samt 100 % till annan kommun
RIB	Ca. 50	36 st deltid i beredskapsorg.
Värn	10	Frivillig/timanställning

Tabell 1. Personal i Osbys Räddningstjänst

## Verksamhet

Osbys verksamhet kan beskrivas i följande parametrar:

Verksamhetstyp	2018	2019	Kommentar
Insatser	414	378	<b>2017:</b> 412 st, <b>2016:</b> 556 st
Utbildningar	70	64	<b>2018</b> (624 personer), <b>2019</b> (827 personer)
Tillsyner	61	20	En förebyggartjänst vakant under andra halvan av 2019.
Tillstånd	8	11	Räddningstjänsten styr inte själva över antalet tillståndsansökningar
Informationsinsatser	4	4	Julskyltning, vårmarknad, familjedag

Tabell 2. Nyckeltal för Osby räddningstjänst

Nedan ses en tabell med antalet insatser som Osby kommun gjort i egen kommun mellan åren 1998 – 2019. Antalet insatser för räddningstjänsten i Osby är fler då många larm går till andra kommuner och redovisas inte i tabellen. Exempelvis så hade Osby, under 2019, 50 larm till Hässleholms kommun och 17 larm till Östra Göinge kommun.

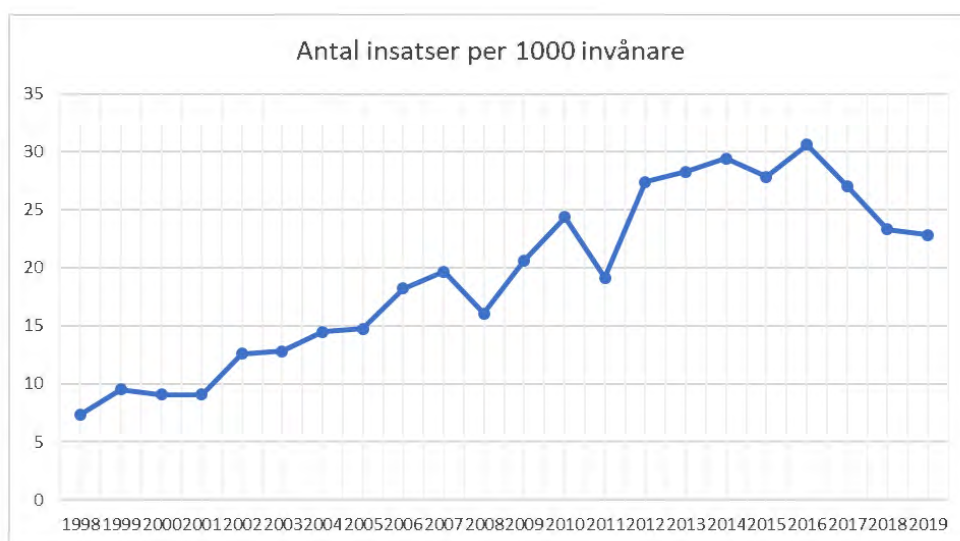


Diagram 1. Insatser per 1000 invånare i Osby kommun 1998 - 2019

## Ekonomi

År	Budget (tkr)	Resultat (tkr)	Kommentar
2017	13321	-908	
2018	13477	-1404	Eftersläpande ersättning för deltagande i de stora skogsbränderna (ca. 500 tkr).
2019	14349	-502	
2020	13687		Först görs en preliminär budget och sedan stäms budgeten av vid bokslutet och kompenseras med olika påslag. Budgeten kommer att se annorlunda ut (högre siffra) vid bokslut.

Tabell 3. Budget 2017-2020

## Investeringar (urval)

År	Investeringar (kr)	Kommentar
2017	200 000	Div inventarier
2018	458 000	Div inventarier inkl. rökskyddskompressor och diskmaskin för rökskydd
	2 330 000	FIP-fordon till Osby och Lönsboda
2019	3 250 000	Släckbil Osby (driftad 2018)
	200 000	ATV till Osby och Lönsboda (driftas 2020)
2020	1 200 000	Nytt ledningsfordon Osby (i drift)
	6 300 000	Nytt höjdfordon Osby
	1 500 000	Övningsanläggning Osby (inväntar ny brandstation)
2021	2 500 000	Inköp lastväxlare Osby
2022	xxx	Planerat att ny brandstation i Osby ska stå klar.

Tabell 4. Investeringar 2017-2022

## Utvecklingsplaner

Sedan 2016 har organisationen utvecklat sin operativa ledningsstruktur för att matcha det nya utbildningssystemet och anpassa sig efter våra samverkande grannkommuners ledningstänk. Detta arbete fortgår genom att Osby räddningstjänst från och med 2020-04-01 kommer att ingå i den gemensamma funktionen för inre ledning och lokal systemledning som inrättats i larmcentralen i Kristianstad.

Sedan 2019 har organisationen infört första-insats-person (FIP) i Osby och Lönsboda för att förbereda ett framtida medlemskap i en SKNO-gemensam ledningsorganisation för yttre befäl (YB). FIP möter upp sänkningen i operativ förmåga då YB får längre framkörningstider.

Osby räddningstjänst har även en ambition att tillsammans med räddningstjänsten i Hässleholm gå över till att använda larmcentralen i Kristianstad som larm- och ledningscentral för räddningsinsatser. Detta bedöms öka förmågan till såväl yttre som inre ledning för hela insatsområdet.

En ny brandstation planeras stå färdig i Osby under 2022. Projektering är påbörjad och politiskt beslut att gå vidare i processen väntas under våren 2020.

## 3.2 Hässleholm

### Personal

Hässleholms räddningstjänst är en arbetsplats för nästan 120 medarbetare varav c.a 80 är RIB:ar och c.a 40st arbetar i operativ heltidsanställning (varav 22 brandmän, 5 styrkeledare samt 5 yttre befäl). På dagtid/heltid arbetar 8 personer varav dessa är räddningschefen, två verksamhetschefer, två administratörer, 2 brandinspektörer och en brandingenjör. Arbetstid redovisas i tabellen:

Tjänst	Antal personer	Tjänstgöringsgrader
Räddningschef	1	100%
Verksamhetschefer	2	200%
Administratörer	2	175%
Brandingenjör	1	100%
Brandinspektörer	2	200%
Yttre befäl	5	500%
Brandmän/styrkeledare heltid	25	Heltid
RIB	80	Deltid

Tabell 5 Personal i Hässleholms räddningstjänst

### Verksamhet

Hässleholms verksamhet kan beskrivas i följande parametrar:

Verksamhetstyp	2018	2019	Kommentar
Insatser	815	858	2017 (801 insatser), 2016 (822 insatser)
Utbildningar	80	85	2018 (2000 personer), 2019 (2900 personer)
Tillsyner	135	119	Vakansättning av en tjänst under andra halvan av 2019
Tillstånd	30	14	Räddningstjänsten styr inte själva över antalet tillståndsansökningar
Bygglövsremisser	27	35	Räddningstjänsten styr delvis själva över antalet remisser men endast "de stora"
Informationsinsatser	7	6	Bara de stora, ex. julslytning, evenemangsdagar, m.m

Tabell 6. Nyckeltal i verksamheten

Nedan ses en tabell med antalet insatser som Hässleholms kommun gjort i egen kommun mellan åren 1998 – 2019. Antalet insatser för räddningstjänsten i Hässleholm är fler då många larm går till andra kommuner och redovisas inte i tabellen.

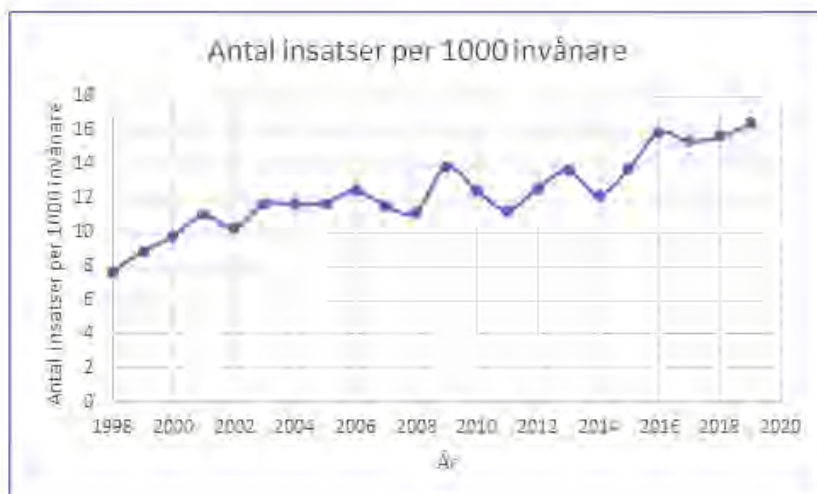


Diagram 2. Insatser per 1000 invånare 1998-2020

Utöver det som kan innefattas i grunduppdraget enligt LSO och LBE arbetar Hässleholms räddningstjänst med exempelvis MBU (människan bakom uniformen), deltar i POSUM och Reagera, utbildar elever i åk.5 och åk.8 i brand, trafik och vattensäkerhet, tar emot studiebesök och PRAO samt utför slangvätt, luftfyllning och andra uppgifter åt räddningstjänster i Skåne nordost.

## Ekonomi 2018-2021

Hässleholms räddningstjänsts budget, bokslut och investeringsplan 2018-2021 ser ut enligt följande:

År	Budget	Resultat	Kommentar
2017	37 900 tkr	+ 500tkr	
2018	39 064 tkr	- 2 100tkr	Avgångsvederlag belastade budgeten samt skogsbrandsommaren 2018. I övrigt budget i balans
2019	40 394 tkr	-1 440 tkr	Självriskan för Hästveda belastade resultatet med -1952tkr. I övrigt överskott i budgeten pga försenat tilldelningsbeslut av MSB.
2020	36 246 tkr		Budget kompenseras med löneökning samt drift investeringstyp 1 så budgeten kommer att se annorlunda ut (högre siffra) vid bokslut

Tabell 7. Budget 2017-2020

År	Investeringar
2018	Räddningsutrustning: 500tkr Fordon: 1978tkr Slangvätt: 1000tkr Inventarier:100tkr
2019	Räddningsutrustning: 500tkr Fordon: 4200tkr
2020	Räddningsutrustning: 500tkr Fordon: 0 Inventarier: 100tkr
2021	Räddningsutrustning: 500tkr Fordon: 4200 tkr

Tabell 8. Investeringar 2018-2021

## Utvecklingsplaner

Hässleholms räddningstjänst har ambition om att skapa kombitjänster (minst 2st) för RIB-personal i framförallt Sösdala, öka bemanningen med en person i skiften på heltid samt inleda renovering av brandstationen i Hässleholm. Inget av besluten är dock fattade i kommunen ännu och medel för förändringarna behöver i sådant fall tillföras av Hässleholms kommun.

## 4 Förslag

Syftet och målet för att skapa en utökad samverkan mellan kommunerna är för att:

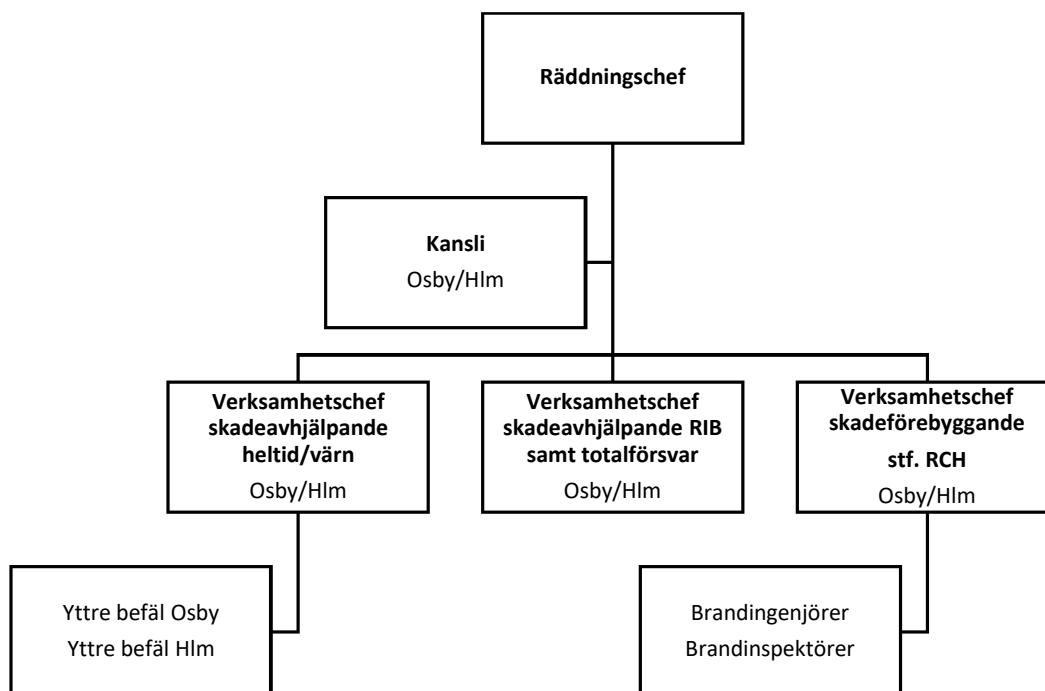
- Möta framtida utmaningar starkare
- Skapa utrymme för operativ och förebyggande utveckling/kvalitetssäkring
- Öka redundans och uthållighet
- Bli en mer attraktiv arbetsgivare för kompetensförsörjning
- Minska den negativa kostnadsutvecklingen
- Stordriftsfördelar vid inköp av materiel, fordon och teknisk utrustning

Alla dessa delar uppfylls med en samverkan/civilrättsligt avtal mellan Osby och Hässleholm.

### 4.1 Organisation

Räddningstjänsten i Osby och Hässleholm behöver då ingå i en större driftsorganisation med ett delegerat och samordnat ledningsansvar.

För att uppnå samordningsvinster krävs att verksamhetsstyrningen leds av en gemensam ledningsorganisation med arbetsledning/personalansvar och att administrationen följer den. Annars kan otydligheter kring inriktningar och prioriteringar uppstå och beslut blir otydliga för de olika politiska beslutsprocesserna och personalen. I ledningsorganisationen innefattas Räddningschef (100%) och Verksamhetschefer (300%). I administrationen innefattas kansli/administratörer (275%). Exempel på gemensamt organisationsschema, *bild 2*, belyser bara heltidstjänsterna:



**Bild 2.** Förslag på organisationsschema

I allt väsentligt avses att skapa "en organisation" men med en bibehållen basverksamhet och operativ förmåga avseende räddningstjänst på befintliga brandstationer. Behovet av närvaro av ledning och administration i de olika kommunerna bör inte underskattas och ledningsorganisationen bör därför beakta placering/tid så att Osbys och Hässleholms station är bemannad med minst en person varje dag från ledningsorganisationen, administratörer och handläggare på skadeförebyggande verksamheten.



## 4.2 Verksamhet

Den ambitionsnivå som finns i nuläget med avseende på verksamhet i och utanför grunduppdraget bibehålls. Det innebär att ambitionsnivån inte ska sänkas i någon av kommunerna och en eventuell ökning av ambitionsnivå genomförs endast med resurser som kan frigöras genom effektiviseringen vid gemensam drift.

Verksamheten i vardera kommunen fortsätter som tidigare i en övergångsperiod på 1 år. Det är mycket som händer i de utvecklingsplaner som finns i de olika kommunerna under 2021 och en förändring i detta läge är därför inte lämpligt, se avsnitten *Utvecklingsplaner* (3.1, 4.1). Exempel på det är Hässleholms rtj ambition om att utöka med bemanning på heltid. Det innebär att brandstationerna kvarstår, yttre befälsfunktionerna kvarstår men förstärker varandra i ledningsteamet och likaså kvarstår alla aktiviteter relaterat till nuvarande drift i kommunerna under ett år. Efter 2022 föreslår ledningsorganisationen den fortsatta inriktningen för verksamheten i dialog med politiska ledningen enligt normala rutiner.

Det enda som oundvikligen förändras är vissa ansvar och arbetsuppgifter på olika funktioner/tjänster för att uppnå en positiv synergieffekt och undvika dubbelarbete. Det är en nödvändighet för att uppnå den effektivisering som sammanslagningen genom civiltätligt avtal ska leda till. Dialog om detta sker med enskilda individer innan planering av genomförandeprocessen (april-augusti) och i riskanalysen i samband med MBL-processen med facken.

Den oförändrade verksamheten i respektive kommun under övergångstiden på 1 år förutsätter att omvärldsläget inte förändras på sådant sätt som kräver förändringar i organisationen. Exempelvis så kan ökande utmaningar inom kompetensförsörjning och frivillig personalomsättning göra det nödvändigt med organisatoriska förändringar även inom övergångsperioden. Dessa förändringar görs i sådana fall enligt gällande rutiner för politisk förankring och delaktighet som gäller för respektive kommun.

## 4.3 Ekonomi

Båda organisationerna tillför befintlig budget, plus eventuellt underskott från 2020 samt investeringsplan som då förfrågan gjordes.

Räddningschefen kan efter starten fritt disponera budgetmedlen så länge bibehållen eller ökad ambitionsnivå i båda kommuner kan säkerställas. Utvärdering sker efter 1 års, respektive 2 års drift. Eventuellt överskott vid årets slut behålls förslagsvis av räddningstjänsten under testperioden (3år) eftersom överskottet i sådant fall baseras på en tillfällig effektivisering av verksamheten och speglar således inte med säkerhet hur driften ser ut på sikt. Eventuellt underskott ersätts förslagsvis av respektive kommun om förklaring om oväntade kostnader finns för underskottet (ex. oväntade personalkostnader för stora larm eller liknande) som ej går att förutse eller för att tidigare årsredovisningar visar på ett återkommande underskott i budgeten som har fortsatt även under 2021. Ingen av kommunerna ska bära den andra kommunens underskott.

## 5 Risk och möjlighetsanalys

Analysen ska utföras utifrån både invånarperspektivet och medarbetarperspektivet. Se tabell 5 för redovisning av möjligheter och risker med förslaget. Utfall av möjligheter och risker kan ej kvantifieras i nuläget men sannolikheterna kan graderas efter en subjektiv bedömning av räddningscheferna. Sannolikheter bedöms i skalan 1-3 där **1** = mindre sannolikt, **2** = eventuellt sannolikt och **3** = sannolikt.

Möjligheter	Risker
Kostnadseffektivitet och effektivisering i verksamheten <b>Sannolikhet: 3</b>	Svårare för enskilda invånare att få insikt i räddningstjänstens verksamhet och Lägre grad av lokal förankring av strategiska ledningsfrågor <b>Sannolikhet: 1</b>
Lättare att skapa och upprätthålla kapacitet/förmåga <b>Sannolikhet: 2</b>	Oklara ledningsförhållanden <b>Sannolikhet: 1</b>
Lättare att uppnå redundans/uthållighet i organisationen <b>Sannolikhet: 3</b>	Otrygghet och osäkerhet hos medarbetarna vid förändringsprocessen <b>Sannolikhet: 2</b>
Lättare att kompetensförsörja chefer och specialistresurser <b>Sannolikhet: 2</b>	Risk för att avtalet sägs upp vilket skapar osäkerhet om bibehållen förmåga och merarbete för organisationsförändring <b>Sannolikhet: 2</b>
Fortsatt stark kommunal kontroll och insikt <b>Sannolikhet: 3</b>	Högre arbetsbelastning på ledningen under testperioden <b>Sannolikhet: 3</b>
Samverkansmodell som relativt snabbt kan anpassas och vara flexibel utifrån behov och framtida utveckling <b>Sannolikhet: 3</b>	Yttre befälsresursen verkar inom ett större område på sikt med risk för underskott av ledningsbefäl i jour <b>Sannolikhet: 1</b>
Enklare samverkan i SKNO med färre och större räddningsorganisationer. <b>Sannolikhet: 2</b>	En upplevd mindre närvaro av räddningschefsfunktionen på stationerna <b>Sannolikhet: 2</b>

Tabell 9. Risk och möjlighetsanalys

Efter beslut och vid eventuell planering av genomförandeprocess kan handlingsplan för risker med sannolikhet 2-3 skapas tillsammans med berörda aktörer.

En risk och konsekvensanalys för organisationsförändringen sker gemensamt med de fackliga parterna efter beslut om att planera genomförandet i den fas som utredarna benämner som *Implementering*. I den riskanalysen kan åtgärder som behöver utföras ur arbetsmiljösynpunkt lyftas samt enskilda individers förändrade arbetsuppgifter, se bild 3 för processen.



Bild 3. Processchema för genomförande från beslut till driftstart

Det innebär att implementeringen (dialog med personalen och MBL) sker innan formellt beslut är taget (avtalet påskrivet) för att öka personalens delaktighet i beslutet.

## 6 Förslag till beslut

*Utredningen föreslår styrgruppen att uppdra åt utredarna att upprätta ett avtal för samverkan med start 21-01-01, implementera förslaget i organisationerna (MBL, dialog) under april-augusti samt planera genomförandeprocessen under hösten 2020.*

### **Beslutsunderlag**

Med utredningsrapportens bakgrundsfakta som grund och erfarenheter från branschens utveckling i Sverige så anser utredarna att det finns anledning att i en testperiod om 3 år driftsätta ett civilrättsligt avtal mellan kommunerna. Utvärdering ska ske efter ett respektive 2 år. Ett civilrättsligt avtal medger en flexibel avtalslösning som kan hävas efter avtalstidens slut och organisationerna kan då relativt enkelt separeras.

I slutändan kan varken utredare, personalen eller beslutsfattare med säkerhet veta att synergieffekter uppstår. I nuläget framstår det dock som att det rimligen kommer att bli ett resultat av att gå samman i ett civilrättsligt avtal.

Först vid påskrift av avtalet mellan kommunerna stadgas slutligen sammanslagningen formellt. Troligtvis via delegationsbeslut i samband med Kommunfullmäktiges första möte efter sommaren. Det innebär att implementeringen (dialog med personalen och MBL) sker innan formellt beslut är taget för att öka personalens delaktighet i beslutet.