SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen
Kommunledningsförvaltningen

KALLELSE

Till sammanträde med	Kommunstyrelsen
Dag	onsdagen den 11 november 2026
Tid	klockan 13.00
Plats	Sessionssalen, kommunhuset i Sjöbo

Magnus Weberg (M), ordförande

Patrik Lindelöf, sekreterare

På sammanträdet utses en ledamot att tillsammans med ordföranden justera protokollet.

En ledamot som inte kan delta i hela sammanträdet ska snarast anmäla detta till kansliavdelningen, som kallar ersättare.

E-POST: kansliavdelningen@sjobo.se
TELEFON: 0416-273 15

SJÖBO KOMMUN

ÄRENDELISTA

	Ärendemening	Sida
	Inledning	
1	Val av justeringspersoner	
2	Godkännande av föredragningslistan	
3	Information: Samarbetsavtal för Biosfärområde Storkriket kl. 13.00	
4	Information om Upphandlingar kl. 13.30	
5	Information: Utredning av seniorkort 70+ för bussresor i Sjöbo kommun kl. 13.45	3 - 7
6	Information från kommundirektören	
	Beslutsärenden	
7	Rapporter, beslut och meddelanden november 2026	8 - 112
8	Delegationsbeslut november 2026	113 - 114
9	Ändring av sammanträdesdagar för kommunstyrelsen 2027	115 - 119
10	Markanvisning för Solvik 4	120 - 134
11	Samråd - Nätutvecklingsplan Sjöbo Elnät 2027-2036	135 - 163
12	Samråd - E.ONs nätutvecklingsplan 2027–2036	164 - 260
13	Anställning av förvaltningschef på Samhällsbyggnadsförvaltningen	261 - 262
	Beredning till KF	
14	Budget 2027 och flerårsplan 2028–2029	263
15	Avveckling av Sjöbo Elnät Service AB	264 - 282
16	Återrapportering Plan-fri från våld	283 - 294
17	Datum för årsstämmor 2027	295 - 298
18	Reviderat reglemente för gemensam Överförmyndarnämnd	299 - 311

SJÖBO KOMMUN

Sjöbo kommun
14 september 2026

FRÅN
Kamilla Danielsson
Utvecklingschef
Utvecklingsavdelningen
Kamilla.danielsson@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Ärendenummer 2025/195

Seniorbiljett Utredning

Sjöbo kommun har uttalat en ambition att öka livskvalitén för äldre människor. Huvudsyftet är att motverka isolering och möjliggöra ökat socialt välbefinnande.

Kommunstyrelsen har gett Utvecklingsavdelningen i uppdrag att utreda möjligheten med seniorbiljett på Skånetrafikens kort för resor med Skånetrafikens trafikutbud inom Sjöbo kommun.

Åtagande per aktör;

Skåne Trafiken (ST) upplåter Skånetrafikens trafikutbud inom Sjöbo kommun för seniorernas avgiftsfria resande med seniorbiljett utgivet av Skånetrafiken.
ST ser till att samtliga seniorer som är 70 år eller äldre och som är folkbokförda inom Sjöbo kommun erhåller seniorbiljett på Skånetrafikens kort tillsammans med den information som ST och Sjöbo kommun kommer överens om att den enskilde ska få. ST ska därefter fortlöpande tillse att de som fyller 70 år ska erhålla seniorbiljett samt information. ST ombesörjer utskick av seniorbiljett och information till nytillkommande seniorer.
ST håller register över aktuella innehavare på uppdrag av Sjöbo kommun för att kunna fullgöra administration, kundservice och information.
ST ansvarar för information till innehavaren av seniorbiljett avseende reseinformation, giltighet och personuppgiftsbehandling via kanaler som Kundcenter, Kundtjänst och hemsida.

ST registrerar resor med seniorbiljetten vid ombordstigning vid resa med buss eller resa med Flexbuss. Kontroll av legitimation vid resa sker genom stickprov eller då anledning finns för särskild kontroll.

Sjöbo kommun förser ST med aktuella personuppgifter för samtliga seniorer som är berättigade till information. Sjöbo kommun uppdaterar månadsvis personuppgifterna enligt aktuella uppgifter från folkbokföringsregistret.

Kostnad

Sjöbo kommun ersätter ST för resor och kortadministration.
ST fakturerar kostnaden för resorna baserat på antalet registreringar och information om Närtrafikresor. Sjöbo kommun ersätter ST för antalet registrerade resor med buss med 70 procent av priset för resa i stadszon, i gällande prislista inom Skåne. Utöver resetaxan betalar Sjöbo kommun 20 kr per aktiv Seniorbiljett och år till ST vilket motsvarar ST:s ungefärliga självkostnad för kortadministration, registrering och utskick.

Införandet av seniorbiljetter för alla seniorer i Sjöbo kommun fyllda 70 år till en kostnad på cirka 150 000 kr per år. Seniorbiljetten gäller hela dygnet, alla dagar i veckan.

Seniorbiljetten faktureras efter användning, därav cirka-priset.

Övrigt

Seniorbiljetten är personlig. Vid resa med seniorbiljetten skall biljetten registreras vid ombordstigning vid resa med buss eller Flexbuss.

Kamilla Danielsson

Utvecklingsavdelningen

Diarienummer 2025/195

§ 110

Svar på motion (SD) om införande av seniorkort 70+ för bussresor i Sjöbo kommun

Kommunfullmäktiges beslut

1. Motionen bifalls.
2. Motionen skickas till kommunstyrelsen för utredning.
3. Utredningen ska vara inlämnad till kansliet den 11 september 2026.

Sammanfattning av ärendet

Jozefine Nybom (SD) har inkommit med en motion som föreslår att Sjöbo kommun inför seniorkort för buss inom Sjöbo kommun för alla 70+.
I motionen föreslås berörd nämnd ges i uppdrag att utreda och presentera en konkret plan för införandet av ett seniorkort 70+ och att detta finansieras via kommunstyrelsens oförutsedda kostnader.
Kommunledningsförvaltningen föreslår att bifalla motionen och skicka den för utredning till kommunstyrelsen.

Yrkanden

Jozefine Nybom (SD) yrkar bifall till kommunstyrelsens beslutsförslag.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det bara föreligger ett förslag till beslut och det är kommunstyrelsens beslutsförslag. Ordföranden ställer förslag på kommunstyrelsens beslutsförslag och finner att kommunfullmäktige beslutat enligt detta.

Underlag för beslutet

Kommunstyrelsens beslut den 3 juni 2026, § 107
Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut den 26 maj 2026 § 90
Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 12 mars 2026
Motion (SD) inkommen den 27 maj 2025
Kommunfullmäktiges beslut den 28 maj 2025 § 91

Beslutet ska skickas till

Motionären
Kommunstyrelsen

KANSLI 2025/195
KANSLI 2025.998

2025-05-27

Motion till Sjöbo kommunfullmäktige 2025-05-28

Motion angående införande av seniorkort 70+ för bussresor inom Sjöbo kommun

Våra äldre medborgare har byggt samhället vi lever i idag. De har arbetat, skapat välfärden och fört traditioner vidare, och det är vår skyldighet att säkerställa att deras ålderdom präglas av trygghet och värdighet. Transport av olika slag är en nyckelfaktor för att möjliggöra ett socialt deltagande och behålla sin självständighet. Sverigedemokraterna anser ett seniorkort 70+ för bussresor inom Sjöbo kommun skulle bidra till ökad livskvaliteten för våra äldre medborgare.

Många äldre har en begränsad ekonomi och tvingas prioritera bort även mindre resor lokalt vilket kan leda till bland annat social isolering. Landsbygdskommuner som Sjöbo har särskilda utmaningar där kollektivtrafiken kan vara en viktig del för de äldre som annars har få alternativ. Ett seniorkort för de som är 70+ skulle, som vi ser det, stärka pensionärers frihet och möjliggöra fortsatt delaktighet i samhället.

Sverigedemokraterna föreslår att Sjöbo kommun inför ett seniorkort för buss inom Sjöbo kommun, tillgängligt för alla från och med det år man fyller 70 år. Kortet ska erbjuda kostnadsfria, alternativt kraftigt rabatterade, resor inom kommunen och utformas i samarbete med Skånetrafiken för att säkerställa en hållbar finansieringsmodell.

Med anledning av ovanstående föreslår Sverigedemokraterna:

- Att ge berörd nämnd i uppdrag att utreda och presentera en konkret plan för införandet av ett seniorkort 70+ för bussresor inom Sjöbo kommun.
- Att detta finansieras via kommunstyrelsens oförutsedda kostnader.

För Sverigedemokraterna Sjöbo

Jozefine Nybom

Jozefine Nybom
Ledamot kommunfullmäktige

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
AVDELNINGEN FÖR DEMOKRATI OCH SERVICE

DATUM 5 november 2026
ÄRENDENUMMER 2026/1

HANDLÄGGARE
Patrik Lindelöf
patrik.lindelof@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Rapporter, beslut och meddelanden november 2026

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Informationen läggs till handlingarna.

Sammanfattning

Kommunledningsförvaltningen har sammanställt rapporter, beslut och meddelanden till kommunstyrelsen sedan föregående möte. Rapporter, beslut och meddelanden till kommunstyrelsen redovisas enligt följande:

Id	Beskrivning	Avsändare/Mottagare
2026.1641	Protokoll Styrgruppsmöte Biosfärområde Storkriket 2026-05-08	Biosfärområde Storkriket
2026.1713	Regionfullmäktige § 53 2026-09-29 Beslut Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037	Region Skåne
2026.1717	Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037	Region Skåne
2026.1722	Protokoll direktionsmöte SÖRF 2026-10-08	SÖRF
2026.1744	SBN beslut 2026-10-20, §82 Hållbarhetspriset 2026	Samhällsbyggnadsnämnden
2026.1751	SBN beslut 2026-10-20, §83 Beslut om planbesked för ändring av Dp, del av Sandbäck 7:3 m fl.	SBN

Underlag för beslutet

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 5 november 2026
Bilaga november 2026

Beslutet ska skickas till

Kommunledningsförvaltningen

Patrik Lindelöf	Fredrik Rosenkvist
Nämndsekreterare	Avdelningschef

Protokoll

Styrgruppsmöte – Biosfärområde Storkriket

Datum: 8 maj 2026
Kl. 9.00-12.00
Plats: Veberöds bibliotek
Lokal: Romelerummet

Deltagande

**Beslutsfattande*

Sjöbo kommun
Kent-Ivan Andersson (M)*
Jörgen Ny (C)*, Sjöbo kommun
Marie Rosdahl, enhetschef strategienheten
Emelie Willsäter, hållbarhetsstrateg

Lunds kommun
Mikael Thunberg (S)*
Mattias Horrdin (C)*
Jon Andersson, enhetschef miljöstrategiska enheten, Lunds kommun
Kristina Fontell, miljöstrateg
Karl Asp, enhetschef natur och vatten

Eslövs kommun
Bengt Andersson (M)*
Alexandra Nikoleris (V)*
Dave Borg, förvaltningschef miljö- och samhällsbyggnad, Eslövs kommun
Annika Söderman, kommunekolog

Länsstyrelsen Skåne
Jörgen Nilsson, naturvårdsförvaltare, Länsstyrelsen Skåne

Biosfärområde Storkrikets kansli
Anna-Karin Poussart, biosfärkoordinator och verksamhetsledare
Matilda Sjöberg, projektsamordnare
Sara Ericsson, projektledare

Assently: a92b777b999b5bf69221e68367fef942a1eeb3b3650409bcedeb4128b941e998b5b6dffc207f1652364c941213094b65450369bfbae31a27056196fcc400ba8c

1. **Mötet öppnas**

2. **Val av mötesordförande, -justerare, -sekreterare**

BESLUT:
Mikael Thunberg väljs till mötesordförande.
Bengt Andersson väljs till justerare.
Matilda Sjöberg väljs till sekreterare.

3. **Godkännande av dagordning**

1. Mötet öppnas
2. Val av mötesordförande, -justerare, -sekreterare
3. Godkännande av dagordning
4. Föregående protokoll
5. Utveckling av Hasslemölla
6. Invigning, 28–29 maj
7. Projekt (REDIRECT, Policylabb, Ledsamordning)
8. Kommunikation och evenemang under våren 2026
9. Övrigt
10. Nästa sammanträde
11. Mötet avslutas

BESLUT:
Styrgruppen beslutar att godkänna dagordningen.

4. **Föregående protokoll**

Föregående protokoll från 27 mars 2026 är justerat och utskickat i tid.

BESLUT:
Styrgruppen beslutar att lägga föregående protokoll från den 27 mars 2026 till handlingarna.

5. **Utveckling av Hasslemölla**

Föredragare: Anna-Karin Poussart, biosfärkoordinator, Biosfärkontoret.

Lunds kommun har tagit fram en ny målbild för Hasslemölla:

En robust plats nära naturen, där enkelhet blir en styrka och delaktighet ett bärande värde. Vi bygger en välkomnande mötesplats för friluftsliv, naturpedagogik och lokal utveckling.

Den nya inriktningen bevarar kärnan och skapar en samlande plats för människor, natur och lärande och gör det på ett sätt som är: ekonomiskt realistiskt, robust och långsiktigt användbart samt lokal förankrat och värdeskapande från dag ett.

Föreslagen tidplan innebär att frågan utreds under våren 2026, med målsättning att ett inriktningsbeslut ska kunna fattas i kommunstyrelsen under sommaren 2026. Därefter planeras renovering av den östra längan att påbörjas. Under hösten 2026 avses projektering för renovering av mangårdsbyggnaden att inledas, samtidigt som ett investeringsbeslut behandlas i kommunstyrelsen. Under 2027 planeras renoveringen av mangårdsbyggnaden att genomföras, samtidigt som den östra längan görs tillgänglig för verksamhet. Målsättningen är att anläggningen under 2028 ska vara fullt tillgänglig för verksamhet.

Till protokollet bifogas de bilder som Anna-Karin Poussart visade.

BESLUT:
Styrgruppen beslutar att ge biosfärkontoret i uppdrag att ta fram en definition av vad ett biosfärcentrum ska innehålla och innebära för Hasslemölla gård.

Assently: a92b777b999b5bf69221e68367fef942a1eeb3b3650409bcedeb4128b941e998b5b6dffc207f1652364c941213094b65450369bfbae31a27056196fcc400ba8c

6. **Invigning 28–29 maj.**
Föredragare: Anna-Karin Poussart, biosfärkoordinator, Biosfärkontoret.

Genomförda aktiviteter under våren presenterades. Bland annat lyftes evenemanget ”Experimentera med vatten” fram, vilket genomfördes i samband med Internationella vattendagen och lockade cirka 200–250 besökare till Hasslemölla. Därutöver har ett flertal fågelvandringar arrangerats, samtliga med fullbokade deltagarantal.

Den 28–29 maj planeras invigningen av Storkriket. Den 28 maj kommer H.K.H. Kronprinsessan Victoria att delta vid en rundtur i området samt medverka vid den officiella invigningen vid Vombsjöns östra strand. Under rundturen deltar representanter från kommunerna, nationella myndigheter samt Svenska biosfärprogrammet. Kronprinsessan kommer under besöket att informeras om arbetet inom Storkriket och även ges möjlighet att delta i ringmärkning av stork.

Vid den ceremoniella invigningen vid Vombsjön avtäcker H.K.H. Kronprinsessan Victoria en ny informationsplats tillsammans med representanter från Länsstyrelsen och de tre kommunerna.

Den 29 maj öppnas firandet upp för allmänheten genom ett publikt arrangemang på Hasslemölla gård. Besökare och boende bjuds in till en kväll med musikframträdande av Emil Jensen, försäljning av mat och dryck från lokala aktörer samt aktiviteter för hela familjen.

BESLUT:
Styrgruppen beslutar att lägga informationen till handlingarna.

7. **Projekt**
Föredragare: Sara Ericsson & Matilda Sjöberg, Biosfärkontoret.

REDIRECT
NTERREG Baltic Sea Region | 2025-2027 | Bidrag: 2 690 000 kr | Medfinansiering: 672 000 kr

Under året kommer flera aktörer i Storkriket att tillsammans utvärdera en verktygslåda och handbok för regenerativ turism samt genomföra pilotaktiviteter där materialet testas i praktiken genom olika besökspaket och erbjudanden.
Under våren har Sara Ericsson och Emelie Willsäter deltagit i ett partnermöte i Lettland, och ett öppet upprop har genomförts för aktörer i Storkriket som vill medverka i utvärderingen av handboken. De deltagande aktörerna kommer att erbjudas rådgivning inom hållbar och regenerativ turismutveckling av Linda Staaf samt ges möjlighet att delta i studiebesök och nätverksträffar.

Ledsamordning
Naturvårdsverket | 2026 | Bidrag: 300 0814 kr | Medfinansiering: 300 814 (tid & kontant)

Som en fortsättning på det arbete som genomfördes inom ledsamordningsprojektet 2025 har biosfärkontoret beviljats fortsatt finansiering för att arbeta vidare med ledutveckling. Under året kommer fokus att ligga på att etablera det samverkansråd som initierades under 2025, stärka lokal platsutveckling genom multifunktionella leder, arrangera studiebesök tillsammans med berörda aktörer samt ta fram en långsiktig strategi för det fortsatta arbetet. Därutöver fortsätter arbetet med omläggningen av Skåneleden.

Policylabb klimatanpassning
FORMAS | 2025-2027 | Bidrag: 941 000 kr | Medfinansiering: 141 000 kr

Under våren har ett evenemang arrangerats tillsammans med LU Land med fokus på betydelsen av att arbeta utifrån ett landskapsperspektiv. Evenemanget genomfördes i hybridformat och samlade omkring 80 deltagare från kommuner, myndigheter och akademi.

Assently: a92b777b999b5bf69221e68367fef942a1eeb3b3650409bcedeb4128b941e998b5b6dffc207f1652364c941213094b65450369bfbae31a27056196fcc400ba8c

Projektet avslutas den 31 augusti, och fram till dess kommer projektgruppen att färdigställa en samverkansstrategi för Storkriket, genomföra fältbesök samt ta fram faktablad och en kurs/studiecirkel kopplad till policylabbsprocessen.

BESLUT:
Styrgruppen beslutar att lägga informationen till handlingarna.

8. **Kommunikation och evenemang under våren 2026**
Föredragare: Anna-Karin Poussart, biosfärkoordinator, Biosfärkontoret.

Genomförda aktiviteter under våren presenterades. Bland annat lyftes evenemanget ”Experimentera med vatten” fram, vilket genomfördes i samband med Internationella vattendagen och lockade cirka 200–250 besökare till Hasslemölla. Därutöver har ett flertal fågelvandringar arrangerats, samtliga med fullbokade deltagarantal.

Under hösten samlas de nordiska Unescoråden till en konferens i Lund. Konferensen har förlagts hit tack vare de många Unesco-kopplingar som finns i området. Som en del av programmet kommer deltagarna under en av dagarna att göra en utflykt till Storkriket för att ta del av områdets arbete och värden.

BESLUT:
Styrgruppen beslutar att lägga informationen till handlingarna.

9. **Övrigt**

Biosfärkontoret fortsätter dialogen med Trafikverket kring möjligheterna till brun-vit skyltning. Processen har visat sig vara både mer komplex och mer resurskrävande än vad som initialt bedömdes. För varje kommun behöver en arbetsgrupp sammankallas av kommunen, med representanter från bland annat besöksnäring, samhällsplanering och Trafikverket.

För att undersöka vilka möjligheter som finns framåt kommer biosfärkontoret, tillsammans med Unescorådet och andra biosfärområden, att boka in ett möte med Trafikverket för fortsatt dialog.

10. **Nästa sammanträde**

Den 21 augusti har beslutsfattande ledamöter i styrgruppen sammanträde i Veberöd kl 9-12. Nästa gemensamma sammanträde för hela styrgruppen är 6 september.

11. **Mötet avslutas**

Protokollet signeras med Bank-ID via tjänsten Assently, se signering på sista sidan.

Mikael Thunberg, mötesordförande

Matilda Sjöberg, sekreterare

Bengt Andersson, justerare

Expedieras till:
Kommunstyrelsen Lunds kommun
Kommunstyrelsen Sjöbo kommun
Samhällsbyggnadsnämnden Sjöbo
Miljö och samhällsbyggnadsnämnden Eslöv

Assently: a92b777b999b5bf69221e68367fef942a1eeb3b3650409bcedeb4128b941e998b5b6dffc207f1652364c941213094b65450369bfbae31a27056196fcc400ba8c

Presentationsbilder Hasslemölla gård





Assently: a92b777b999b5bf69221e68367fef942a1eeb3b3650409bcedeb4128b941e998b5b6dffc207f1652364c941213094b65450369bfbae31a27056196fcc400ba8c



Assently: a92b777b999b5bf69221e68367fef942a1eeb3b3650409bcedeb4128b941e998b5b6dffc207f1652364c941213094b65450369bfbae31a27056196fcc400ba8c

Följande handlingar har undertecknats den 8 juni 2026

Protokoll, styrgruppsmöte, 2026-05-08.pdf
(608822 byte)
SHA-512: 1e7f5bf78f8d403b3275b120215743966a667
58ce3f0398afb74f83c97297e8383b357114aed1eb9887
2095d173833874e1cd65e35d1e3a1eb8ab606b536e5a4

Underskrifter

2026-06-05 17:20:47 (CET)

Mikael Thunberg

mikael.thunberg@lund.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2026-06-05 12:56:13 (CET)

Bengt Göran Andersson

bengt.andersson@hushallningssallskapet.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

2026-06-08 14:02:28 (CET)

Matilda Alma My Sjöberg

matilda.sjoberg@lund.se
Undertecknat med e-legitimation (BankID)

Undertecknandet intygas av Assently

Protokoll - Biosfärområde Storkriket styrgrupp, 8 maj 2026

Verifiera äktheten och integriteten av detta undertecknade dokument genom att skanna QR-koden till vänster.
Du kan också göra det genom att besöka https://app.assently.com/case/verify
SHA-512:
a92b777b999b5bf69221e68367fef942a1eeb3b3650409bcedeb4128b941e998b5b6dffc207f1652364c941213094b65450369bfbae31a27056196fcc400ba8c

Om detta kvitto

Dokumentet är elektroniskt undertecknat genom e-signeringsplattformen Assently. Assently tillhandahålls av Assently AB, organisationsnummer 556828-8442, Sverige.

Regionfullmäktige

PROTOKOLLSUTDRAG

Datum 2026-09-29

§ 53 Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Ärendenummer: 2025-POL000150

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige fastställer Regional transportinfrastrukturplan för Skåne åren 2026-2037 som ersätter tidigare plan för 2022-2033.
2. Regionfullmäktige uppdrar till regionala utvecklingsnämnden att årligen följa upp planens genomförande och vid behov återkomma till regionfullmäktige med förslag till revidering

Miljöpartiet deltar inte i beslutet.

Reservation

Vänsterpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 3**.

Protokollsanteckningar

Socialdemokraterna lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 4**.
Miljöpartiet lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 5**.

Sammanfattning

Region Skåne beslutar om ny regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037. 28 april fastställde regeringen nationell transportinfrastrukturplan inklusive ekonomisk ram för de regionala planerna.

Besöksadress: Rådhus Skåne, Västra Storgatan 12
Postadress: Region Skåne 291 89 Kristianstad
Telefon (växel): 044-309 30 00
E-post: region@skane.se
Internet: www.skane.se

Organisationsnummer: 23 21 00-0255

Yrkanden

Anna Jähnke (M) yrkar, med instämmande från Niclas Nilsson (SD), Annette Linander (C) och Anna Ingers (S), bifall till regionstyrelsens förslag.

Vilmer Andersen (V) yrkar i första hand på att ärendet ska återremitteras och i andra hand avslag på förslaget.

Beslutsgång

Ordföranden ställer först proposition på om ärendet ska återremitteras eller avgöras idag och finner att regionfullmäktige har beslutat att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden ställer därefter Vilmer Andersens (V) yrkande om avslag på förslaget mot regionstyrelsens förslag och finner att regionfullmäktige har beslutat i enlighet med regionstyrelsens förslag.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-09-10, § 160
2. Regionala utvecklingsnämndens beslut 2026-08-28, § 59
3. Beslutsförslag 2026-06-11
4. Regional transportinfrastrukturplan 2026-2037 i PDF-format
5. Budgetram för regional transportinfrastrukturplan 2026-2037
6. Miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbeskrivning
7. Särskild sammanställning av hållbarhetsbedömning
8. Sammanställning av inkomna remissvar

Vid protokollet
Gustaf Hallqvist

Rätt utdraget intygar

Maria Dahlberg

Sänt till:
Regionala utvecklingsnämnden
Agnes Björk, handläggare
Håkan Samuelsson, enhetschef
Styrande dokument, koncernstab kommunikation via Lena Woin

Regionfullmäktiges sammanträde 2026-09-29

Reservation

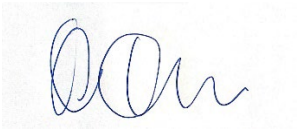
Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Vi i Vänsterpartiet yrkade återremiss i ärendet då vi anser att fördelningen mellan väg och räls är på tok för skev, och att liggande prioritering inte matchar med ingångna klimat och miljöavtal eller med regionens miljömål.

Som planen nu är så är det en enorm tungvikt på väg och framkomlighetsåtgärder som kommer medföra ökad trafik, ökade hastigheter och baserat på detta ökade utsläpp. En sådan plan anser vi inte vara förenlig med rådande klimatkris och i linje med ingångna miljömål.

När återremissen föll yrkade vi avslag på planen i sin helhet, då regionfullmäktige avslog våra yrkanden reserverar vi oss mot besluten.

För Vänsterpartiet i Region Skåne



Alexandra Thomasson

Protokollsanteckning
Socialdemokraterna i Region Skåne

Socialdemokraterna Region Skåne

Regionfullmäktige 2026-09-29

Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Skåne har länge missgynnats i fördelningen medel till infrastrukturen. Det är en utveckling som måste brytas. Framdriften och genomförandet av objekten behöver snabbas på och fortlöpa smidigt för att inte andra nödvändiga objekt ska behöva ställas på vänt. Skåne har idag en tungt belastad infrastruktur. För en hållbar utveckling krävs omfattande investeringar i den skånska transportinfrastrukturen som både förbättrar kapaciteten, ökar rörligheten och bidrar till ett robust transportsystem. Det är beklagligt att satsningar på exempelvis Västkustbanan Maria- Helsingborg och Skånebanan Kristianstad-Hässleholm inte kom med i nationell plan.

Regeringen har monterat ner klimatpolitiken under mandatperioden. Enligt klimatpolitiska rådet kommer klimatmålen för 2030 och 2040 inte att nås med nuvarande politik. Det syns även i regeringens infrastrukturplan där järnvägssatsningar prioriteras ned till förmån för fler väginvesteringar. Samma tendenser går att se i den regionala transportinfrastrukturplanen. Mycket på grund av kostnadsutvecklingen och fördyringen av vissa objekt. Samtidigt är det viktigt att genomföra och slutföra de namngivna objekten i planen för åren 2022-2033. Det går att konstatera att det ekonomiska utrymmet inte täcker behovet av de åtgärder som finns i Skånes transportsystem.

Kostnadsökningarna i kombination med den nuvarande genomförandetakten gör att flera objekt skjuts framåt i tiden. Detta innebär att utrymmet för nya objekt och större satsningar i potterna för till exempel kollektivtrafik och cykel är begränsat. Socialdemokraterna vill se att flera av objekten betas av inför nästa planrevidering i syfte att ge bättre förutsättningar att satsa än mer på ett hållbart, robust och resilient transportsystem

För Socialdemokraterna i regionfullmäktige,

Henrik Fritzon, gruppledare (S)

Regionfullmäktige 2026-09-29

Miljöpartiet de gröna i Region Skåne

Protokollsanteckning

Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

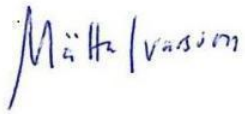
Miljöpartiet är inte helt tillfreds med processen av framtagandet av den Regionala transportinfrastrukturplanen. Samtidigt förstår vi att det i detta läge inte längre är praktiskt möjligt med en återremiss, vilket vi föreslagit tidigare i processen.

Den övergripande politiska målsättningen i planen är framkomlighet (och trafiksäkerhet). Detta har resulterat i en snedfördelning av tillkommande medel mellan de olika områdena i den ekonomiska ramen. En historiskt sett mycket stor andel av Skånes investeringsmedel för regional transportinfrastruktur föreslås gå till fler och fördyrade vägprojekt, medan områdena kollektivtrafik, cykel och medfinansiering av järnväg får modesta tillskott. Det leder till en ökande andel bilburna transporter i allt högre hastigheter. Det innebär i sin tur en ökad klimat- och miljöpåverkan och försämrad hälsa.

Den politiska beredningsprocessen har inte gett rimlig möjlighet för de mindre partierna i oppositionen att bidra i framtagandet eller att ta fram genomarbetade alternativ, trots ärendets principiellt mycket viktiga karaktär. Det är anledningen till att vi i Miljöpartiet under processen yrkade på återremiss, utan att få gehör.

Med tanke på den snäva tidsperiod som nu är kvar innan den Regionala transportinfrastrukturplanen behöver antas väljer Miljöpartiet därför i detta skede att inte delta i beslutet. Vi har, utan framgång, försökt att få till ändringar som leder till en mer hållbar utveckling.

Mätta Ivarsson



Mätta Ivarsson, gruppledare och ledamot i regionfullmäktige.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037



Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Projektansvarig
Håkan Samuelsson, Region Skåne

Projektgrupp
Tobias Moberg, Magnus Andersson, Agnes Björk och Ellen Lycke, Region Skåne

Referensgrupp
Andreas Ekberg, Helsingborgs stad
Åsa Hammarstedt, Kristianstad kommun
Ellen Boije af Gennäs Erre, Tomelilla kommun
Magnus Fahl, Malmö Stad
Peter Juterot, Lunds kommun
André Olbers, Lunds kommun
Emma Holgersson, Ystads kommun

Beslutad av Regionfullmäktige

www.skane.se

Bildförteckning
framsida: Kullaberg, Mölle, Skåne / Stefan Isaksson
sid. 4: Rapsfält, Ystad / Kentaroo Tryman
sid. 8: Lund Centralstation / Malin Palm
sid. 11: Lund Centralstation / Malin Palm
sid. 16: Mjölktransport / Malin Palm
sid. 17: E22 Lund Södra / Malin Palm
sid. 23: Rangerbangård, Helsingborg / Malin Palm
sid. 24: Öresundsbron
sid. 26: Cykelväg, Helsingborg / Malin Palm
sid. 30: Glumslöv / Malin Palm
sid. 38: Hässleholm Centralstation / Malin Palm
sid. 41: Lund Centralstationn / Malin Palm
sid. 42: Supercykelväg, Helsingborg–Laröd / Malin Palm
sid. 46: Övergångsställe, Malmö / Malin Palm
sid. 48: E6 Malmö / Malin Palm
sid. 53: Inre ringvägen, Malmö / Malin Palm
sid. 57: Supercykelväg, Helsingborg–Laröd / Malin Palm
sid. 58: Hässleholm Centralstation / Malin Palm
sid. 66: Hässleholm, cykelparkering / Malin Palm

Innehåll

INTRODUKTION 4
Sammanfattning 5
Ordlista 6
Läsanvisning 7
PLANERING AV TRANSPORTINFRASTRUKTUR 8
Planuppdraget 9
Genomförande av planen 12
Roller 14
Finansiering av åtgärder i planen 15
FÖRUTSÄTTNINGAR 16
Nationella strategier och mål 17
Regionala strategier och planer 18
Politisk inriktning – säker framkomlighet 22
Skånes transportinfrastruktur 22
Skåne i omvärlden 24
SATSNINGAR 26
Satsningar 2026–2037 27
Namngivna regionala objekt 30
Kollektivtrafik 37
Samfinansiering av nationell plan 39
Cykelinfrastruktur 42
Framkomlighet och trafiksäkerhet 45
Sammanställning 47
BRISTER I DEN SKÅNSKA INFRASTRUKTUREN 48
Genomförda åtgärdsvalsstudier 2022–2025 49
Pågående åtgärdsvalsstudier 54
Prioriterade brister att utreda 55
PLANENS EFFEKTER OCH BIDRAG 58
Bidrag till nationella strategier och mål 59
Bidrag till regionala strategier och planer 60
Hållbarhetsbedömning 62
FÖRANKRING OCH UPPFÖLJNING 66
Process för förankring och dialog 67
Uppföljning av planen 68



Introduktion

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037 pekar ut riktningen och satsningarna som ska bidra till att skapa förutsättningar för utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Planen har tagits fram av Region Skåne i nära dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer. I detta kapitel hittar du en sammanfattning av planens inriktning och satsningar, ordlista och läsanvisning.

Sammanfattning

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne omfattar åren 2026–2037 och den ekonomiska ramen för denna period är 7280 miljoner kronor. Planen tas fram på uppdrag av regeringen och syftar till att bidra till de transportpolitiska målen, regionala strategier och planer samt att åtgärda brister i den skånska infrastrukturen. Den politiska inriktningen för planen är *säker framkomlighet*.

Planen visar Skånes investeringar i statlig regional infrastruktur samt medel för medfinansiering av kommunal infrastruktur och samfinansiering av nationell plan för transportinfrastruktur. Åtgärderna i planen utgör en blandning av större namngivna objekt och av åtgärdsområden där en summa avsatts men de specifika åtgärderna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Trafikverket är mottagare och innehar uppdraget att genomföra planen. Fördelningen av medel i prisnivå 2025–02 framgår nedan.



Namngivna regionala objekt

3390 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala objekt. Namngivna objekt är kostnadsberäknade till över 75 miljoner kronor. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att genomföra prioriterade objekt från föregående plan, färdigställa stråk, paketering av tidigare åtgärder inom potter och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet.



Kollektivtrafik

1370 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga regionala vägar, statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet om hållbar tillgänglighet för kollektivtrafiken.



Samfinansiering av nationell plan

935 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av nationell plan för satsningar av större regional betydelse. Genom samfinansiering av den nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.



Cykelinfrastruktur

1000 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga regionala cykelvägar, standardhöjning och passager på statligt vägnät, statlig medfinansiering av kommunala cykelvägar samt statlig medfinansiering av regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar.



Framkomlighet och trafiksäkerhet

585 miljoner kronor avsätts för finansiering av mindre åtgärder som bidrar till ett effektivt genomförande av planens inriktning på ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Medlen fördelas mellan statliga regionala vägar och statlig medfinansiering till kommunal och enskild infrastruktur. Inom potten prioriteras åtgärder för ökad trafiksäkerhet i tätorter, minskade barriäreffekter av motorfordonstrafik och framkomlighet längs det statliga vägnätet.

Ordlista

Nedan presenteras vanligt återkommande begrepp inom transportinfrastrukturplanering som kan underlätta läsning av planen.

Funktionsutredning: Utredning som syftar till att förbättra en befintlig anläggnings funktion. Används där åtgärder handlar om exempelvis driftsituation, tillförlitlighet, standard och tekniska tillstånd.

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

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

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

Mötesseparerade vägar: Vägar där mötande trafik skiljs åt med en fysisk barriär, oftast ett mitträcke, för att öka trafiksäkerheten.

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

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

Social konsekvensbedömning (SKB): En analys som redovisar den påverkan på sociala hållbarhetsaspekter som genomförandet av en plan kan medföra.

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

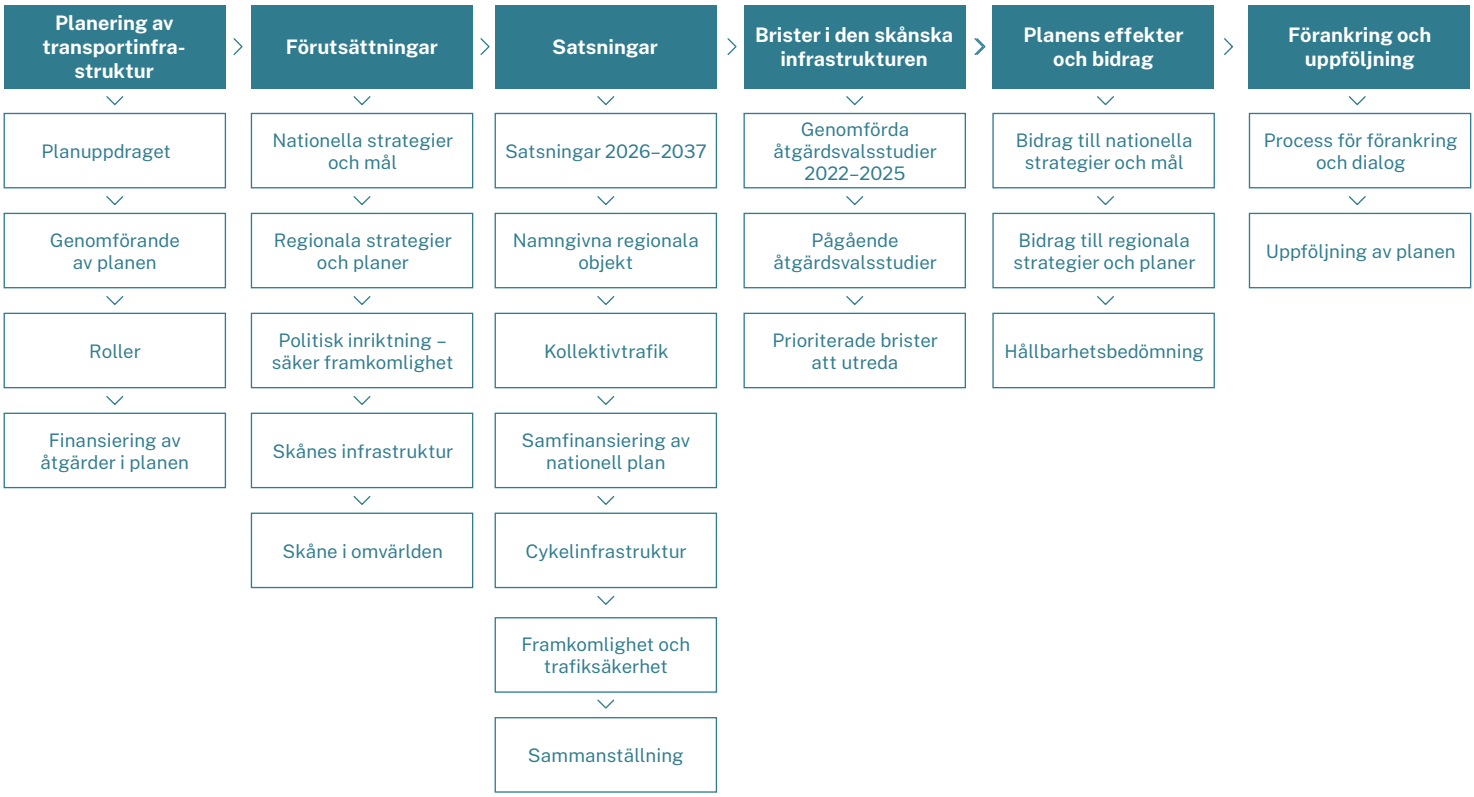
Transportinfrastruktur: Samlingsnamn för fysisk infrastruktur som möjliggör transporter av människor och gods.

Vägplan/järnvägsplan: Juridiskt bindande plan för ny eller ändrad väg- eller järnvägsinfrastruktur.

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

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

Läsanvisning



Planering av transportinfrastruktur

Här ges en introduktion till de nationella och regionala transportinfrastrukturplanernas innehåll, den regionala infrastrukturplaneringens faser, genomförandet av planen, roller som är relevanta och hur olika typer av finansiering i planen fungerar.

Förutsättningar

Här presenteras de förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Nationella och regionala strategier, mål och planer beskrivs liksom den politiska inriktningen för planen. Även Skånes geografiska förutsättningar och relation till omvärlden redovisas.

Satsningar

Här presenteras åtgärder och potter som den regionala transportinfrastrukturplanen pekar ut. Vad åtgärderna och potterna ska omfatta, uppskattade kostnader och när produktion ska genomföras redovisas.

Brister i den skånska infrastrukturen

Här pekas de viktigaste bristerna i det skånska transportinfrastruktursystemet ut samt hur dessa bör utredas för att skapa planeringsunderlag inför framtida regionala transportinfrastrukturplaner. Genomförda och pågående åtgärdssvalstudier redovisas.

Planens effekter och bidrag

Här beskrivs planens effekter samt dess bidrag till mål och strategier på olika nivåer. I detta kapitel redovisas också miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbedömning.

Förankring och uppföljning

Här beskrivs hur processen för förankring och dialog under planens framtagande sett ut samt hur planens genomförande följs upp.



Planering av transportinfrastruktur

Processen för att ta fram och genomföra nationell och regional plan för transportinfrastruktur styrs av förordningar och beslut på nationell och regional nivå. Här ges en introduktion till planernas olika innehåll, vilka beslut, faser och roller processen formas av och hur olika typer av finansiering i den regionala planen fungerar.

Planuppdraget

Trafikverket och länsplaneupprättarna får vart fjärde år i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell transportinfrastrukturplan respektive regionspecifika länsplaner, i Skåne kallad regional transportinfrastrukturplan. Transportinfrastrukturplanerna sträcker sig över tolv år men ersätts av en ny reviderad plan varje mandatperiod.

Region Skåne har sedan år 1999 det regionala utvecklingsansvaret för Skåne. Detta innefattar ansvar för att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa planen för regional transportinfrastruktur. Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder på statlig infrastruktur under planperioden 2026–2037 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen.

Föregående regional transportinfrastrukturplan sträckte sig mellan 2022–2033 och innehöll satsningar på totalt 5 152 miljoner kronor i 2021 års prisnivå.

Nationell och regional transportinfrastrukturplan

Nationell plan för transportinfrastruktur
Planen tas fram av Trafikverket och beskriver hur den statliga infrastrukturen för järnvägar, vägar samt sjö- och luftfart ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar bland annat:

- Drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- Investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- Åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- Medel till forskning och innovation

Större investeringar (över 150 mnkr) redovisas som namngivna objekt. Mindre trimningsåtgärder hanteras som åtgärdsområden inom vilka Trafikverket löpande prioriterar åtgärder.

Regeringen beslutar om innehållet i nationell plan och Trafikverket genomför den.

Regional plan för transportinfrastruktur
Länsplaner tas fram av Sveriges respektive regioner. Skånes plan omfattar investeringar i det statliga regionala vägnätet samt medfinansiering av kommunal infrastruktur och samfinansiering av statlig infrastruktur. Inom ramen för planen ingår inte medel för drift och underhåll av statlig infrastruktur.

Större investeringar (över 75 mnkr) redovisas som namngivna objekt. Mindre åtgärder hanteras inom åtgärdsområden där potter för löpande åtgärder finns avsatta.

Region Skåne beslutar om länsplanen och Trafikverket genomför den.



Förordningar som reglerar den regionala planen

Kraven på innehållet i respektive länsplan regleras i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. I förordningen framgår att det inom varje län ska upprättas en länsplan för hur medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanerna ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Länsplanerna ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven för respektive region.

En länsplan ska avse en tidsram på tolv år och omfatta:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i anläggningar för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § i *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar*.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen enligt *förordning (2024:533)*.

Länsplanerna får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt *förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur*. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar enligt *förordning (2010:137)*.

Den regionala transportinfrastrukturplaneringens faser

Processen för den regionala transportinfrastrukturplaneringen består av de tre faserna inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförande. Inom dessa faser kommer beslut från nationell nivå som styr den regionala transportinfrastrukturplanen.

Inriktningsplanering

Under inriktningsplaneringen sätts inriktningen för den regionala transportinfrastrukturplanen. Inriktningsplaneringen svarar på hur Skåne bör satsa och prioritera tillkommande medel och styrs av inriktningar från nationell nivå samt politiska överväganden på regional nivå. Inriktningsplaneringen formas av innehållet i inriktningsunderlaget och infrastrukturpropositionen.

Inriktningsunderlaget tas fram av Trafikverket på uppdrag av regeringen. Inriktningsunderlaget presenterades i januari 2024 och beskriver Trafikverkets förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket anser för planperioden 2026–2037 att det är angeläget att:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda

Inriktningsunderlaget remitterades ut och en rad aktörer, inklusive Region Skåne, fick möjlighet att svara på underlaget. Tillsammans med dessa svar utgör inriktningsunderlaget beslutsunderlag till infrastrukturpropositionen.

Infrastrukturpropositionen, *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*, tas fram av regeringen och beslutas av riksdagen. Propositionen presenterades i oktober 2024 och anger de preliminära ramarna för den nationella transportinfrastrukturplanen 2026–2037. Planeringsramen för planperioden är 1171 miljarder kronor. Medlen ska enligt propositionen fördelas enligt nedan:

- Utveckling av transportsystemet: 607 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar: 210 miljarder kronor

- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar: 357 miljarder kronor

Åtgärdsplanering

Utifrån den inriktning som beslutats väljs under åtgärdsplaneringen vilka åtgärder som är lämpliga att prioritera. Fasen handlar om att bygga ihop en välfungerande plan genom att avväga behov, kostnader och planeringsmognad. Åtgärdsplaneringen formas av ett direktiv om åtgärdsplanering från regeringen.

Direktivet om åtgärdsplanering presenterades i mars 2025 och ger Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram en nationell transportplan och regionala transportinfrastrukturplaner. Direktivet anger den preliminära ramen för den regionala transportplanen och ger en riktning kring vilka åtgärder som ska prioriteras.

Direktivet fastslår att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

Följande ska redovisas av regionerna utöver vad som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

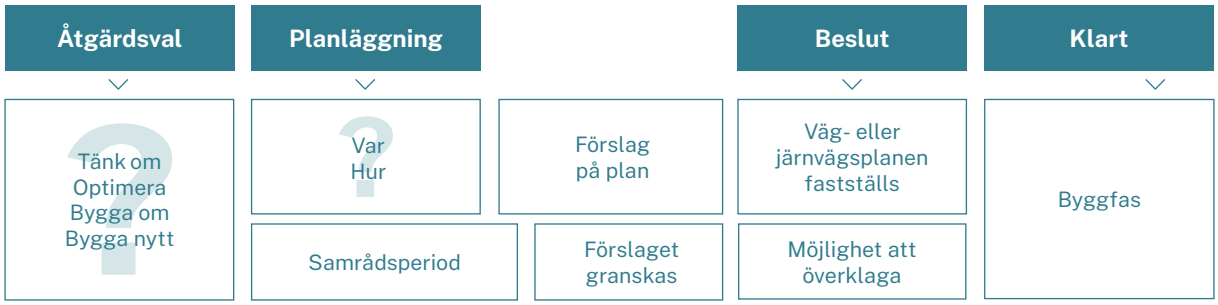
Genomförande

Genomförandet avser den fas där den regionala transportinfrastrukturplanen realiseras. Samtidigt som inriktnings- och åtgärdsplanering för ny planomgång pågår genomförs åtgärder i gällande plan. När en ny plan är antagen påbörjas genomförandefasen för den nya planen. Trafikverket ansvarar för att genomföra planen och genomförandet sker i samverkan med Region Skåne, Trafikverket och berörda kommuner. Regionens roll i genomförandet handlar om dialoger, samarbete och kunskapsdelning för att driva igenom och prioritera åtgärder. Läs mer om genomförandet i kapitlet *Genomförande av planen* nedan.



Genomförande av planen

Det är Trafikverket som är mottagare och som innehar uppdraget att genomföra den regionala transportinfrastrukturplanen. Trafikverket planerar i samråd med regionen och kommunerna hur de åtgärder som pekas ut i planen ska genomföras. Trafikverket genomför åtgärder på det statliga vägnätet medan kommunerna genomför åtgärder på det kommunala vägnätet. Trafikverket har även hand om planens budgetram och följer löpande upp planens upparbetning.



Figur: Trafikverkets process för planering och genomförande.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

Det första steget i processen av en väg- eller järnvägsåtgärd är en förberedande studie – en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör.

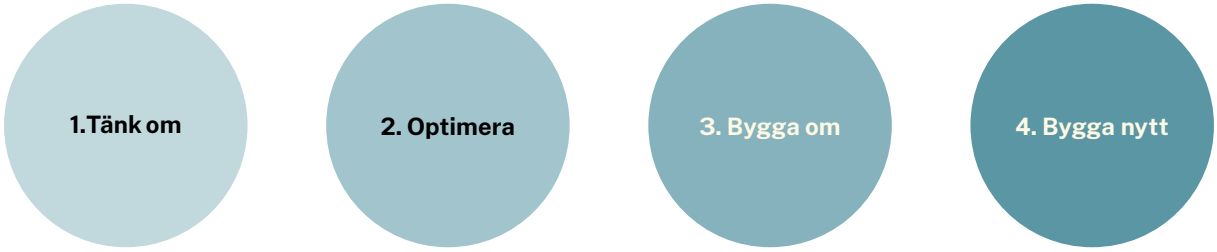
En ÅVS är en förutsättningslös transportövergripande analys som sker i olika faser samt tillämpar den så kallade fyrstegsprincipen. Följande fyra faser ingår:



Figur: Faser enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier.



Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. För att uppnå det arbetar Trafikverket, som nästan alltid leder arbetet i en åtgärdsvalsstudie, enligt fyrstegsprincipen. Tänkbara åtgärder analyseras i fyra steg; i första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom att bygga ny infrastruktur.



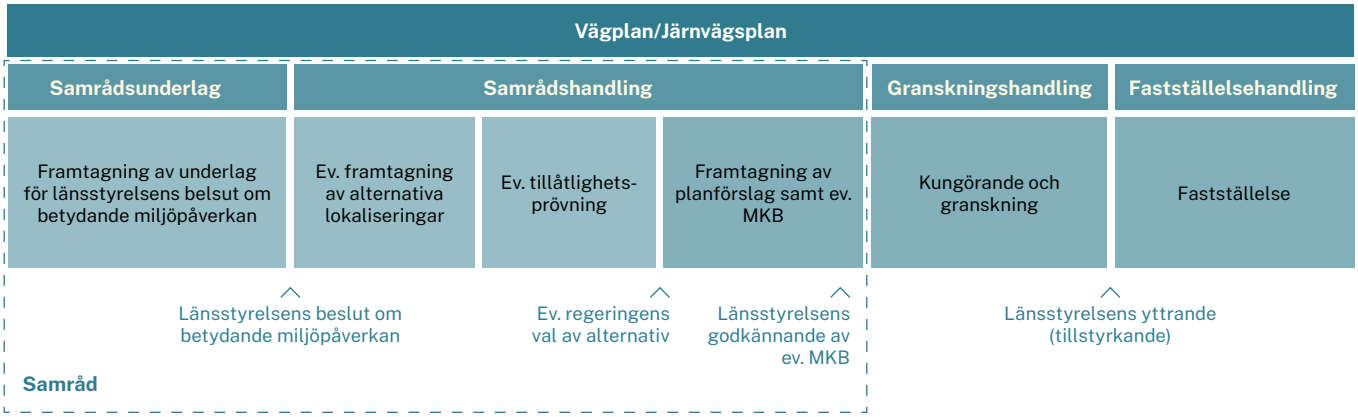
Figur: Fyrstegsprincipens steg.

I en ÅVS rekommenderas åtgärder, vilka sedan prioriteras in i nationell och regional transportinfrastrukturplan. Det är primärt steg 3- och steg 4-åtgärder som kommer in i planerna då de innebär kostsamma om- eller nybyggnationer. Det är dock inte givet att föreslagna åtgärder kommer med i investeringsplaner och faktiskt genomförs.

Planläggning

Den formella fysiska planeringen, planläggningsprocessen, består av upprättandet av väg- respektive järnvägsplan. Planläggningsprocessen ser olika ut beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är små och okomplicerade, som inte medför mer än marginell påverkan på omgivningen och där mark inte behöver tas i anspråk med tvång, kan utföras utan formell fysisk planläggning. Det innebär att det då inte krävs en väg- eller järnvägsplan.

I åtgärdsvalsstudier samt planläggningsprocess enligt väg- respektive järnvägslagen sker dialog, förankring och samverkan med berörda aktörer.



Figur: Trafikverkets planläggningsprocess.

Roller

Nedan framgår centrala roller i framtagande och genomförande av planen.

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag.
- Tar fram förslag till proposition.
- Beslutar om direktiv.

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition.
- Beslutar om innehållet i nationell plan och ramarna för regional plan.

Trafikverket

- Tar fram inriktningsunderlag, förslag till nationell plan och planeringsunderlag kopplade till objekt i regionala planer.
- Hanterar planernas budgetramar och följer löpande upp upparbetning av planerna.
- Tar fram åtgärdsvalsstudier.
- Handlägger statlig medfinansiering.
- Genomför åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering).

Region Skåne

- Tar fram förslag till och beslutar om innehållet i regional transportinfrastrukturplan för Skåne - prioriterar åtgärder, fördelar medel och pekar ut brister.
- Samverkar med kommuner, Trafikverket och andra aktörer i framtagande och genomförande av planen.
- Följer löpande upp upparbetning och genomförande av Skånes plan.
- Handlägger statlig medfinansiering genom Skånetrafiken.

Kommunerna i Skåne

- Är dialogpart i framtagande av planen och bidrar med inspel kring prioriterade brister.
- Genomför åtgärder i kommunal infrastruktur som medfinansieras av planen.



Finansiering av åtgärder i planen

Den regionala transportinfrastrukturplanen innehåller statliga medel tilldelade ur den nationella planen. Planen redovisas i prisnivå 2025–02.

Planen avsätter primärt medel för utpekade satsningar på det statliga regionala vägnätet. Förutom dessa satsningar har planen möjlighet att genom avtal samfinansiera infrastruktursatsningar som ingår i den nationella planen, det vill säga järnvägssatsningar och utveckling av Europavägar. Möjlighet finns också att olika aktörer medfinansierar åtgärder så att de kommer med i planen. Planen kan samtidigt delge statlig medfinansiering till kommuner eller andra aktörer för att utveckla infrastrukturen på till exempel det kommunala vägnätet.

- **Samfinansiering:** Gemensam finansiering mellan infrastrukturplaner, till exempel när medel från den regionala planen samfinansierar åtgärder i den nationella planen.
- **Medfinansiering:** Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala transportinfrastrukturplanen. Exempelvis kan en kommun medfinansiera ett objekt i den regionala planen.
- **Statlig medfinansiering:** Finansiering ur nationell eller regional plan till åtgärder med en annan offentlig huvudman.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Statligt bidrag till kommunal infrastruktur går att söka inom tre potter:

- Statlig medfinansiering till kommunal kollektivtrafik (Skånetrafiken handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur (Trafikverket handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunala framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder (Trafikverket handlägger)

Potterna kan användas för att finansiera åtgärder på det kommunala vägnätet med 50 procent. Om det finns särskilda skäl kan Trafikverket besluta att statlig medfinansiering ska beviljas med 75 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Som särskilda skäl kan vara:

- Åtgärden bedöms ha mycket stor samhällsnytta och bidra till flera transportpolitiska mål
- Åtgärden utgör försöksverksamhet med ett brett användningsområde
- Nyttan av en åtgärd i en kommun kommer till största del trafikanter från andra kommuner till godo, till exempel underlättar arbetspendling och regionförstoring

Medfinansiering till kommunal infrastruktur regleras av *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar* m.m. och *Trafikverkets handbok för statsbidrag*. I handboken framgår vilka slags objekt och åtgärder som är aktuella för statlig medfinansiering. Handboken ska läsas tillsammans med rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet inklusive cykel på det kommunala vägnätet. Rutinerna finns på Trafikverkets hemsida.

Ansökningsprocessen sker årligen enligt följande:

- April/maj – Utskick om ansökan från Trafikverket och Skånetrafiken
- September – Ansökan skickas in av kommunerna
- Oktober – Beslut om tilldelning

Storstadsavtal Malmö

Under Sverigeförhandlingen 2017 slöts avtal om storstadsåtgärder i bland annat Malmö. Ursprungligen skulle extra medel tillskjutas för att genomföra åtgärder utpekade i storstadsavtalen. Till följd av uteblivna medel behöver den regionala transportinfrastrukturplanen finansiera åtgärderna för att upprätthålla ingångna avtal. I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och kommunens åtaganden om finansiering och bostadsbyggande.



Förutsättningar

I detta kapitel presenteras de förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Här beskrivs nationella och regionala strategier, mål och planer med stor påverkan på utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. Vidare beskrivs den politiska inriktningen för planen samt Skånes geografiska förutsättningar.

Nationella strategier och mål

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynmål.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också likvärdigt svara mot mäns och kvinnors behov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också preciserats med etappmål för miljö respektive trafiksäkerhet:

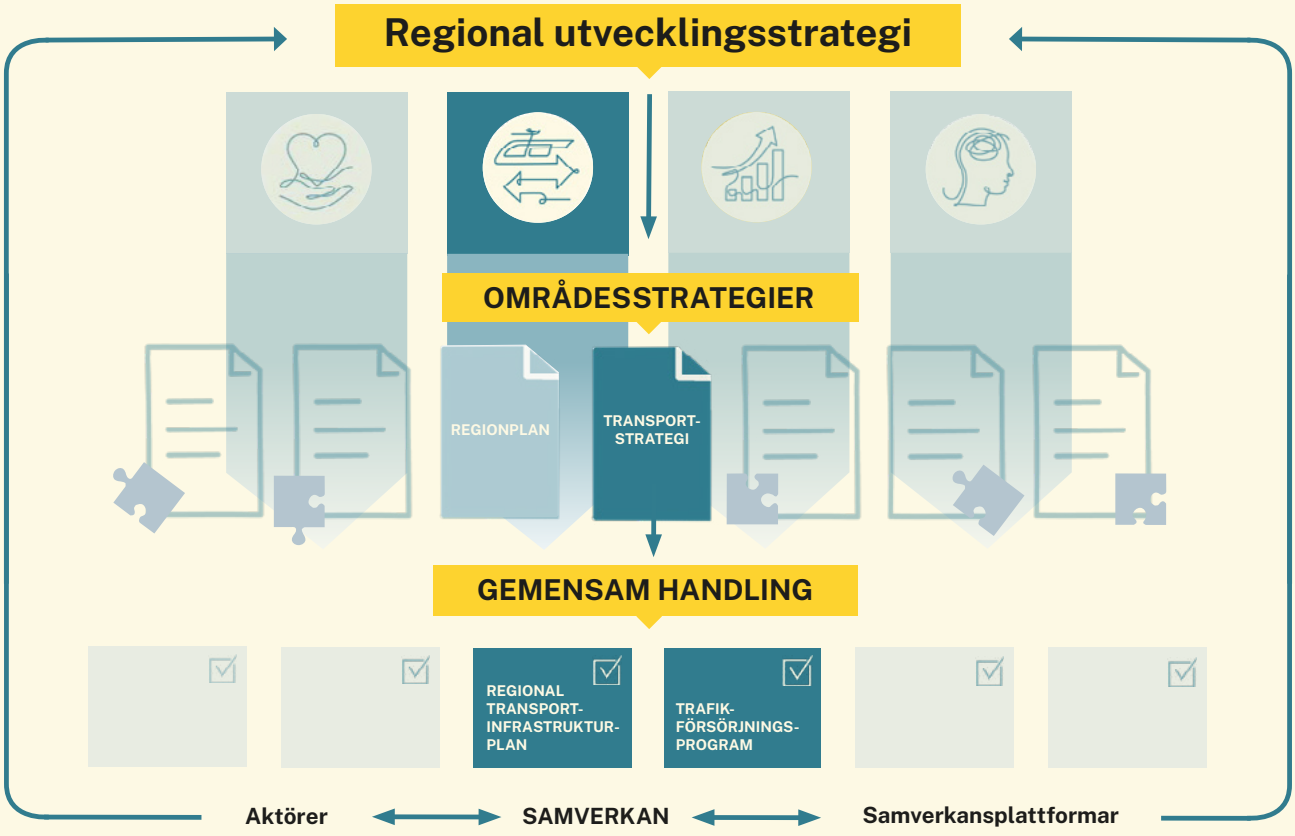
- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.



Regionala strategier och planer

Region Skåne anger prioriteringar och mål inom ramen för det regionala utvecklingsansvaret genom en regional utvecklingsstrategi och tillhörande områdesstrategier. För att omsätta strategiernas intentioner till verklighet kan varje områdesstrategi kompletteras med en eller flera handlingsplaner.

Regional transportinfrastrukturplan fungerar som en form av handlingsplan som omsätter inriktningar till konkreta infrastruktursatsningar.



Figur: Den regionala transportinfrastrukturplanens sammanhang i det regionala utvecklingssystemet.

Det öppna Skåne 2030 – Skånes utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne, utgör grunden för det regionala utvecklingsarbetet och beskriver Region Skånes viljeinriktning och hur aktörer kan samarbeta för att möta utmaningar, ta vara på möjligheter och skapa hållbar utveckling.

Region Skåne har särskilt pekat ut fyra strategiska områden:

- Hela Skåne
- Ökad innovations- och konkurrenskraft
- Stärkt delaktighet genom kompetensförsörjning, utbildning och sysselsättning
- Bättre hälsa för alla

För att komplettera de strategiska områdena pekar utvecklingsstrategin ut fyra långsiktiga tvärgående perspektiv som behöver genomsyra de strategiska områdena:

- Miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet
- Internationell samverkan och internationalisering
- Digitalisering
- Beredskap och resiliens

Genom dessa hoppas Region Skåne ta ett helhetsgrepp och skapa en hållbar utveckling genom att stärka både städer och mindre orter, förbättra infrastrukturen och skapa bättre förutsättningar för alla invånare att forma sina liv i ett demokratiskt och inkluderande samhälle. Strategin lyfter obalansen mellan östra och västra Skåne och trycker på att hela Skåne behövs och att förutsättningarna i Skånes olika delar behöver bemötas.

För den regionala transportinfrastrukturplanen är området *Hela Skåne* särskilt relevant.



Hela Skåne

Det strategiska området Hela Skåne handlar om att det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne. Tillgängligheten ska stärkas till Skånes arbetsplatser, urbana miljöer och kultur, samt natur- och grönområden. Skåne ska ta vara på sin flerkärnighet och nyttja alla delar för att stärka helheten. Infrastrukturen måste anpassas till ett förändrat klimat, så att den blir motståndskraftig och robust.

Målbild för strategiområdet Hela Skåne är:

- Infrastruktur och fysisk planering som skapar värde för invånare och företag i Skåne
- Infrastruktur som bidrar till ett klimatsäkrat Skåne

Områdesstrategier

Den regionala utvecklingsstrategin fördjupas genom områdesstrategier som pekar ut långsiktiga inriktningar och principer för att uppnå beslutade målsättningar.

Transportstrategi – För utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Transportstrategin beskriver den långsiktiga inriktningen för hur Skånes transportsystem ska utvecklas. För att nå en övergripande målsättning om utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne har målet brutits ner i tre strategiska mål:

- **Ett inkluderande transportsystem** – I Skåne ska alla invånare och besökare ha förutsättningar att kunna leva, arbeta och förflytta sig på ett hållbart sätt.
- **Ett robust transportsystem** – Transportsystemet ska vara robust och motståndskraftigt mot störningar och främja Skånes näringsliv och konkurrenskraft.
- **Ett klimatneutralt transportsystem** – Transportsektorn i Skåne ska bidra till att Sverige når miljö- och klimatmålen genom transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan.

Transportstrategin ska fungera som ett strategiskt inriktningsunderlag för den regionala transportinfrastrukturplanen. Tillsammans med nationella och regionala politiska prioriteringar utgör transportstrategin en grund för satsningar i planen. Nya versionen av transportstrategin och den regionala transportinfrastrukturplanen har dock tagits fram parallellt, vilket innebär att möjligheten att omsätta transportstrategins intentioner i konkreta infrastruktursatsningar varit begränsad denna planomgång.

Regionplan för Skåne 2022–2040

Regionplan för Skåne antogs 2022 och pekar ut de fysiska strukturer som behövs för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne, däribland kollektivtrafiknoder, stråk och infrastruktur. Planen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin.

Utvecklingsinriktningen i Skåne beskrivs genom sex övergripande planeringsstrategier och en strukturkarta. Planeringsstrategierna är:

1. Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd
2. Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
3. Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation
4. Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning
5. Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning
6. Stärka Skånes relationer med omvärlden

Under 2025 prövades regionplanens aktualitet, där det bedömdes att planen i huvudsak är aktuell men att den ska revideras för ett större fokus på hur regionen kan bli än mer robust och hur planen kan ge tydligare regional vägledning. Ny regionplan väntas vara klar 2028.

Handlingsplaner och program

Områdesstrategierna fördjupas i sin tur av handlingsplaner och program.

Kollektivtrafik i det öppna Skåne – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035

I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är hållbar tillgänglighet. Det övergripande målet bryts ned i tre tematiska huvudmål:

- Närhet/nåbarhet: kollektivtrafiken ska bidra till en god geografisk tillgänglighet.
- Inkludering: kollektivtrafiken ska erbjuda trygga och användarvänliga resmöjligheter.
- Resurseffektivitet: kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar samhällsutveckling – miljömässigt och ekonomiskt.

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med den regionala transportinfrastrukturplanen verktyg för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin, regionplanen och transportstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet är ett underlag för prioritering av satsningar och utformning av potter som främjar kollektivtrafikens utveckling i regionen.

Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

Persontågsstrategin har tagits fram av Skånetrafiken och är en plan för hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas. Strategin beskriver vilka behov som finns för att den önskade nivån av tågtrafik i regionen ska kunna uppnås. Strategin är ett underlag för prioriteringar i den regionala transportinfrastrukturplanen, särskilt för satsningar inom potten Trimningspaket Järnväg. Den är också ett underlag i dialogen med Trafikverket och regeringen om vilka satsningar som behövs i nationell plan för utökad kapacitet i järnvägsnätet.

Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030

Klimat- och energistrategi för Skåne är en av flera strategier som bidrar till utvecklingsstrategins genomförande genom att konkretisera klimat- och energifrågorna i det regionala tillväxtarbetet. Strategin utgår från nationella och internationella mål och innehåller mål, prioriterade områden och åtgärder för att minska klimatutsläppen i Skåne till år 2030 och fastställer att en omställning till ett klimatneutralt och fossilfritt samhälle är nödvändig för att möta den globala klimatutmaningen.

Strategin är framtagen av Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Energikontor Syd i samarbete med andra aktörer i Skåne. Strategin ska fungera som en gemensam riktlinje för dessa organisationers eget klimat- och energiarbete och i samarbetet med andra aktörer.

Två relevanta mål för den regionala transportinfrastrukturplanen från strategin är:

- År 2030 ska andelen av det totala antalet resor som görs i Skåne vara minst 30 procent med cykel och gång. Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 40 procent.
- År 2030 ska utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne vara minst 70 procent lägre än år 2010.

Politisk inriktning – säker framkomlighet

Regeringen anger att länsplanerna ska ha ett länsöverskridande och nationellt perspektiv, med prioritet för åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. Åtgärderna ska fokusera på infrastrukturella förbättringar utan att omotiverat begränsa framkomlighet eller transporteffektivitet. Trafiksäkerhetsproblemen är omfattande på det statliga regionala vägnätet i Sverige, med variationer beroende på geografiska förutsättningar. Utifrån detta har det beslutats att den regionala politiska inriktningen för den regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2026–2037 är *säker framkomlighet*.

Satsningar ska syfta till att främja trafiksäkerhet och framkomlighet i viktiga stråk samt vara samhällsekonomiskt lönsamma. De ska även främja regional utveckling och binda samman Skåne.

Åtgärder som prioriteras till följd av den politiska inriktningen omfattar ombyggnad och mötesseparering av vägar, nybyggnation av cykelvägar samt mindre punktinsatser som kan ha stor effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet. Exempel på sådana insatser är ombyggnad av olycksdrabbade eller hårt belastade korsningspunkter, komplettering med separata vänstersvängsfält samt gång- och cykelpassager.

Skånes transportinfrastruktur

Skånes specifika förutsättningar och behov utgör grunden för de brister och satsningar som identifieras kopplat till transportinfrastrukturen.

Region Skåne tog 2020 fram en *Systemanalys för transportsystemet i Skåne* som syftar till att beskriva transportsystemet i Skåne och den utveckling som pågår som har betydelse för transportinfrastrukturen. Systemanalysen är översatt till en digital kartversion kallad *Transportsystemet i Skåne*, där kartor och beskrivningar av transportinfrastrukturen i Skåne visualiseras. Materialet innefattar såväl persontransporter, godstransporter, järnväg, väg, sjöfart som luftfart. Systemanalysen används som kunskapsunderlag i förberedelsearbetet till åtgärdsplanering i den regionala transportinfrastrukturplanen.

För en helomfattande bild av Skånes infrastruktur rekommenderas att den regionala transportinfrastrukturplanen läses ihop med systemanalysen eller den digitala versionen *Transportsystemet i Skåne*. Som komplement presenteras nedan ett urval av transportnät och vägtyper som ofta återkommer i och därmed kan underlätta läsningen av planen.

Relevanta transportnät och vägtyper för planen

Prioriteringar inom potterna och de namngivna objekten beskrivs ofta genom dess funktion ur nationellt och regionalt perspektiv. Återkommande begrepp för att definiera väg och cykelväg är följande.

Basnät för cykel

Kopplar samman de utpekade strategiska noderna i Regionplan för Skåne 2022–2040.

Supercykelväg

Ett tydligt och sammanhängande cykelstråk av hög standard som ska vara trafiksäkert och lätt att cykla på året om. I samverkan mellan Region Skåne, Skånes kommuner och Trafikverket rustas de viktigaste pendlingscykelvägarna upp till supercykelvägar.

Regionala och nationella cykelleder för rekreation och turism

Trafikverkets benämning på kvalitetssäkrade och skyltade cykelleder som stärker förutsättningarna för rekreationscykling och cykelturism.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

Av Trafikverket utpekade nät som innehåller de statliga vägar som är viktigast för tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Fyra funktioner har utgjort underlag för utpekandet:

- Vägar som är viktiga för godstransporter
- Vägar som är viktiga för långväga personresor med bil
- Vägar som är viktiga för dagliga personresor med bil
- Vägar som är viktiga för kollektivtrafik med buss

Vägarna sorteras in i tre kategorier:

- Nationella vägar: de nationella stamvägarna
- Regionalt viktiga vägar: vägar som binder samman län och funktionella regioner
- Kompletterande regionalt viktiga vägar: vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län, det kan även vara vägar som är viktiga för omledning

Regionalt prioriterat vägnät

Av Region Skåne utpekade prioriterade vägnät för godstrafik och för personresor som anger de mest betydelsefulla sträckorna ur regionalt perspektiv. Utveckling och satsningar bör fokuseras till dessa stråk och målstandard är att de ska ha hög trafiksäkerhet samt bidra till god tillgänglighet och framkomlighet. Näten skiljer sig något från de funktionellt prioriterade vägnät som Trafikverket pekat ut.

Regionalt viktiga stråk för kollektivtrafik

Av Region Skåne utpekade regionalt viktiga stråk för kollektivtrafik, vilka knyter städer och orter med mer än 3 000 invånare till sin närmaste tillväxtmotor och består av järnvägslinjerna samt ett antal utpekade stråk med buss.



Skåne i omvärlden

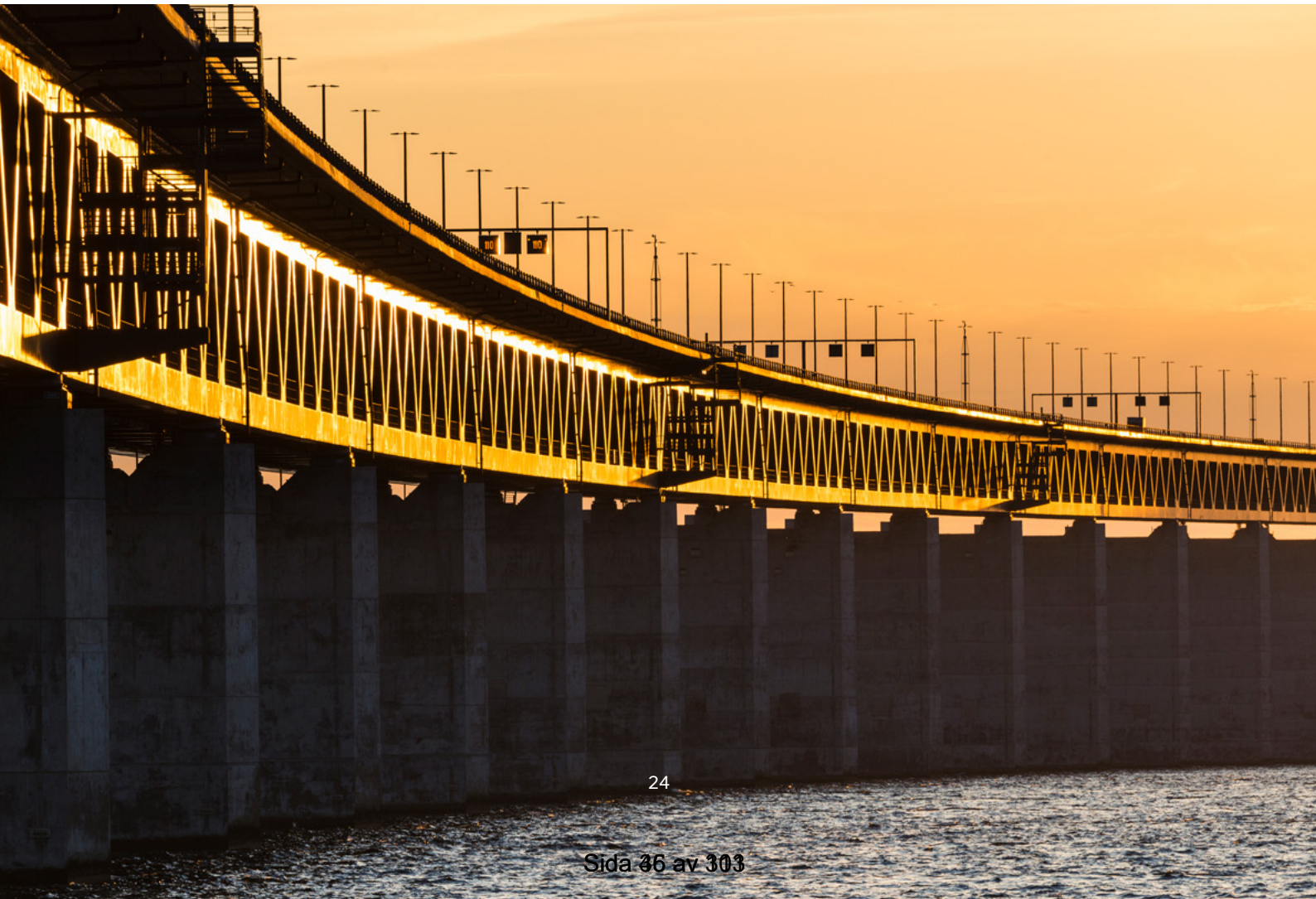
Skåne är Sveriges tredje största region utifrån folkmängd med över 1,4 miljoner invånare. Regionen gränsar till Halland, Kronoberg och Blekinge samt till Danmark. Skåne har färjeförbindelser till Tyskland, Polen och Litauen, samt till Bornholm. Öresundsbron, som förbinder Skåne med Danmark, är en viktig länk för både väg- och järnvägstrafik och bidrar till regionens starka koppling till kontinenten. Skånes unika förbindelser med omvärlden skapar förutsättningar för regionens transportinfrastruktur.

Transporter genom Skåne

Skåne genomkorsas av Sveriges mest trafikerade järnväg, Södra stambanan, som förbinder övriga Sverige med Skåne och norra Europa. Europavägarna E4, E6, E20, E22 och E65 passerar alla genom Skåne och utgör noder för såväl lokal som nationell och internationell trafik. I Skåne ligger flera av Sveriges största hamnar för såväl gods- som passagerartrafik. Skåne förbinds också med grannregionerna genom nationella turistcykelleder. I Skåne ligger Sveriges fjärde största flygplats, Malmö Airport, och på andra sidan Öresundsbron ligger Copenhagen Airport.

Skånes läge innebär att det varje dag passerar en mångfald av människor och godstransporter genom Skåne med målpunkter i såväl Europa som resterande delar av Sverige och Norden. För att möjliggöra dessa transporter, och samtidigt skapa ett motståndskraftigt system, ställs stora krav på kapacitet och tillgänglighet i Skånes transportsystem. Öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen, en ny väg- och järnvägstunnel mellan Danmark och Tyskland, kommer innebära en ökad tillgänglighet till norra Tyskland vilket i sin tur kommer öka transittrafiken och trycket på transportinfrastrukturen i Skåne.

Skåne är en gränsregion som samarbetar inom flera olika nätverk för att främja utbyten, handel och skapa förutsättningar för transporter och resor.



Regionövergripande samverkan

Region Skåne ingår i flera tvärregionala och internationella nätverk som syftar till att arbeta för en integrerad region.

Regionsamverkan Sydsverige (RSS)

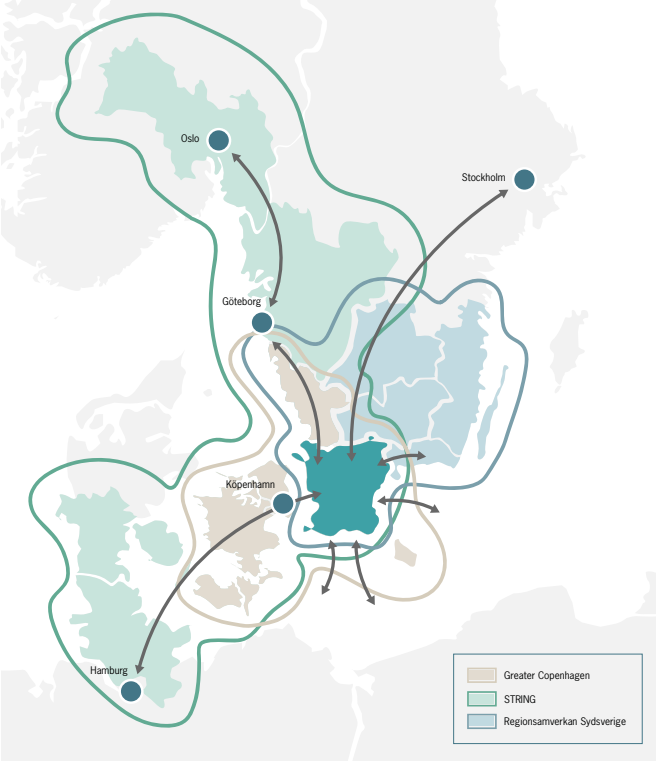
Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan regionerna Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne inom områden som arbetsmarknad, digitalisering, kultur, infrastruktur och kollektivtrafik. I beslutade positionspapper har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram för utvecklingen av infrastruktur och kollektivtrafik i Sydsverige.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen är en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion, med 4,4 miljoner invånare i Sydsverige och Östra Danmark. Geografiskt består Greater Copenhagen av Halland och Skåne i Sverige samt Själland med öar i Danmark. En gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten, skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning beskrivs i överenskommelsen *Greater Copenhagen trafikcharter*.

STRING

STRING, South Western Baltic Sea Transregional Area Implementing New Geography, är ett samarbete mellan regioner och större städer från Oslo till Hamburg med mål att stärka utvecklingen i tillväxtbältet Oslo–Göteborg–Halland–Malmö–Köpenhamn–Hamburg. En viktig utvecklingsfråga för STRING-samarbetet är den planerade fasta Fehmarn Bält-förbindelsen.



Figur: Region Skånes regionövergripande samverkansforum.

Totalförsvar och beredskap

Transportinfrastrukturen har en central roll i Sveriges totalförsvar och beredskap. Skånes placering gör dessutom Skånes infrastruktur viktig för hela Sveriges beredskap i det fall vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser behöver stödja såväl militära som civila behov. Det finns inget uppdrag kring att den regionala transportinfrastrukturplanen ska ha ett särskilt beredskapsperspektiv. Genom satsningar på ett stabilt och robust regionalt väg- och järnvägsnät och den politiska inriktningen på säker framkomlighet avser planen generellt stärka transportsystemet och därmed bidra till totalförsvaret.



Satsningar

Satsningarna i planen pekar ut Skånes investeringar i statlig regional infrastruktur, samfinansiering av statlig nationell infrastruktur och medfinansiering av kommunal infrastruktur. Åtgärderna i planen utgör en blandning av större namngivna objekt och av potter – åtgärdsområden där en summa avsatts men de specifika åtgärderna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Utgångspunkter är att de namngivna objekt som finns i gällande plan fortsatt ska genomföras, fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel och ett ökat fokus på säker framkomlighet. Den av regeringen angivna budgetramen på 7280 miljoner kronor täcker inte Skånes behov av ny infrastruktur. I detta kapitel presenteras de åtgärder och potter som den regionala transportinfrastrukturplanen pekar ut.

Satsningar 2026–2037

Den regionala transportinfrastrukturplanen visar, tillsammans med nationell transportinfrastrukturplan, vilka statliga investeringar på infrastrukturen som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Planen redovisas i prisnivå 2025–02.



Figur: Fördelning av medel till planens åtgärdsområden 2026-2037.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037	
Namngivna regionala objekt	**3390**
19 Bjärlöv–Broby	150
108 Staffanstorp–Lund	30
913 Bjärred–Flädie	115
100 Stora Hammar–Kungstorp	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	135
1022 Hammar–Skillinge	150
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	340
23 Tjörnarp–Sandåkra	650
21 Klippan–Hyllstofta	410
1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge	75
108 genom Svedala	280
1144 Hofterup–Häljarp	150
13/23 Hörby–Höör	240
11 Gärsnäs–Simrishamn	100
1350 Glumslöv–Rydebäck	85
19 Härlöv–Karpalund	225
11 Veberöd	100
21 Vannebergakorset	20
9 Brösarp–Ravlunda	20
Kollektivtrafik	**1370**
Statliga regionala vägar	350
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	750
Storstadsavtal Malmö	270
Samfinansiering nationell plan	**935**
ITS E6	10
Vändspår Båstad	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	100
Trimningspaket Järnväg	225
Kapacitet & uppställning Helsingborgs-området	150
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder	150
Ystadbanan Skurup–Rydsgård	200
Cykelinfrastruktur	**1000**
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	150
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	300
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	100
Framkomlighet & trafiksäkerhet	**585**
Statliga regionala vägar	400
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	150
Enskilda vägar	30
Steg 1- & 2-åtgärder	5
Totalt	**7280**

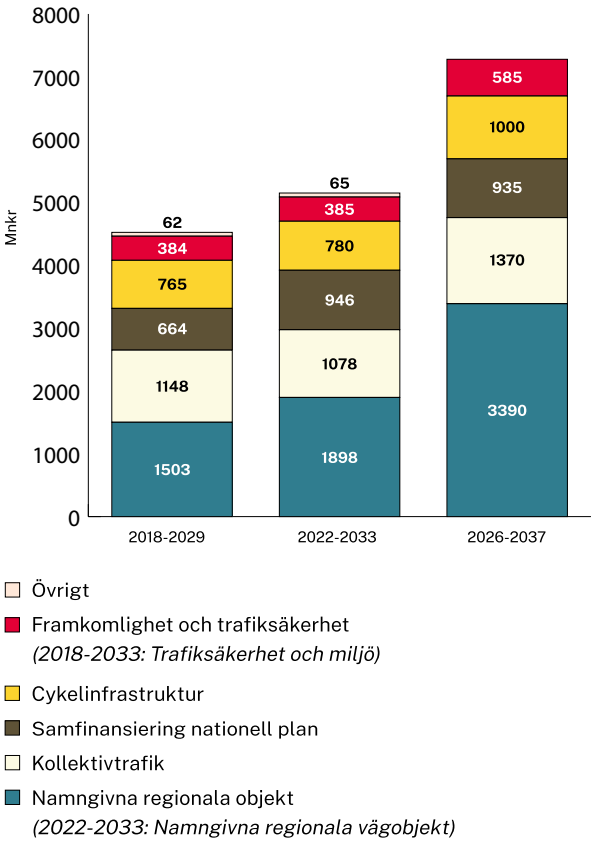
Figur: Fördelning av budgetram i miljoner kronor, prisnivå 2025–02.

Betydande förändringar jämfört med tidigare planer

För att förstå de nya satsningarna i relation till satsningar i *Regional transportinfrastrukturplan* 2022–2033 presenteras här betydande förändringar:

- Två nya namngivna regionala objekt har tillkommit – väg 19 Härlöv–Karpalund och väg 11 Veberöd.
- Flera gång- och cykelvägar som tidigare ingick i potten Statliga cykelvägar har ökat i kostnad och paketerats tillsammans med andra åtgärder och ingår därför nu i åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt. Det gäller väg 11 Gärsnäs–Simrishamn, väg 1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge, väg 1144 Hofterup–Häljarp, väg 1350 Glumslöv–Rydebäck samt väg 9 Brösarp–Ravlunda.
- Väg 21 Vannebergakorset som tidigare rymdes i potten Trafiksäkerhet och miljö har fördyrats och därmed flyttats till Namngivna regionala objekt.
- Samfinansieringsobjektet 913 Bjärred–Flädie planskild korsning Lommabanan har bytt namn till Väg 913 Bjärred–Flädie och flyttats till åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt.
- Namngivna regionala objekt som delfinansierades (väg 21 Klippan–Hyllstofta och väg 23 Höör Höör/Hörby) har nu kommit med i sin helhet. Väg 23 Höör Höör/Hörby har dock genomgått ett omtag och har en ny mindre totalkostnad och nytt objektsnamn: Väg 13/23 Hörby–Höör.
- Två nya samfinansieringsobjekt har tillkommit – Ystadbanan Skurup–Rydsgård och bulleråtgärder på Söderåsbanan och Lommabanan.
- Samfinansieringsobjektet Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan) har döpts om till Malmöpendeln Lommabanan etapp 2.
- Objektet Västkustbanan Maria–Helsingborg har paketerats tillsammans med uppställning Raus Norra och Växel ut från Raus depå under rubriken Kapacitet och uppställning i Helsingborgsområdet.
- Åtgärden Vändspår Båstad har flyttats från potten Trimningspaket Järnväg och blivit en utpekad samfinansieringsåtgärd.
- Potterna Trafiksäkerhet och miljö samt Övrigt har slagits ihop till potten Framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Kostnadsposten Driftbidrag till flygplatser har utgått eftersom hanteringen av detta stöd har övertagits av Trafikverket.

För att sätta planens satsningar i relation till de två föregående regionala transportinfrastrukturplanerna visas i diagrammet nedan förändringar i planernas totala ekonomiska ram samt fördelningen mellan åtgärdsområden.



Figur: Fördelning av medel i de senaste regionala transportinfrastrukturplanerna.

Namngiva regionala objekt

3390 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala objekt. Namngivna objekt är objekt som är kostnadsberäknade till över 75 miljoner kronor. För de namngivna objekten prioriteras regionalt viktiga kopplingar som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att genomföra objekt från föregående plan, färdigställa stråk, paketering av tidigare åtgärder inom potter och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet.

Namngivna regionala objekt	3390
19 Bjärlöv–Broby	150
108 Staffanstorp–Lund	30
913 Bjärred–Flädie	115
100 Stora Hammar–Kungstorp	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	135
1022 Hammar–Skillinge	150
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	340
23 Tjörnarp–Sandåkra	650
21 Klippan–Hyllstofta	410
1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge	75
108 genom Svedala	280
1144 Hofterup–Häljarp	150
13/23 Hörby–Höör	240
11 Gärsnäs–Simrishamn	100
1350 Glumslöv–Rydebäck	85
19 Härlöv–Karpalund	225
11 Veberöd	100
21 Vannebergakorset	20
9 Brösarp–Ravlunda	20



Fördelning av medel till namngivna regionala objekt

Fördelning av medel till namngivna regionala objekt visas i diagrammet nedan baserat på vilken typ av åtgärder objekten primärt innehåller och därmed vilka transportmedel objekten gynnar. Exempelvis kan objekt i kategorin ”Bil, koll, cykel” innehålla åtgärder såsom cirkulationsplats (bil), busshållplats (kollektivtrafik, förkortat koll) och cykelväg (cykel) och i diagrammet räknas de gynna alla tre transportmedel.



Figur: Namngivna regionala objekt fördelade på transportmedel

Väg 19 Bjärlöv–Broby

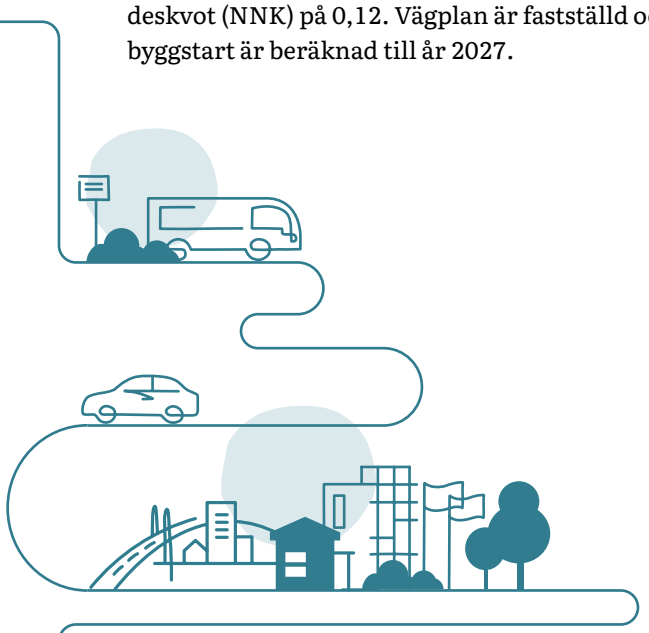
Väg 19 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen är en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Kristianstad och norra delarna av Skåne samt en viktig länk till Kronoberg. Längs den aktuella sträckan varierar vägbredden mellan 7 och 13 meter, med merparten av sträckan inom spannet 7 till 9 meter. Trafikflödet har uppmätts till 3 800–6 400 fordon/dygn. Den tunga trafiken utgör ungefär 10 procent. Vägen är smal i förhållande till trafikbelastning och trafiksäkerheten bedöms som låg. Kollektivtrafiken påverkas även negativt av trängseln och av att vägen inte är optimal utformad. Åtgärden innebär en ombyggnad till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärder som förbättrar framkomligheten för SkåneExpressen ingår i projektet. Mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer cyklisterna att hänvisas till den gamla vägen och mellan Hanaskog och Broby upprustas den gamla banvallen till cykelbana. Den preliminära kostnaden för åtgärderna längs den 16 km långa sträckan är 444 miljoner kronor varav 150 miljoner kronor belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam. Byggnation pågår med färdigställande under 2026.

Väg 108 Staffanstorp–Lund

Väg 108 är en regionalt prioriterad väg för personresor och kollektivtrafik som fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Befintlig väg 108 trafikeras av 11 000 till 14 500 fordon/dygn och saknar mötesseparering. Vägstandarden är låg i förhållande till vägens funktion och mängden fordon som trafikerar vägen vilket medför långa köer under rusningstrafik. Föreslagna åtgärder är en ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg 2+2 med särskilt fokus på kollektivtrafiken samt upprustning av delar av den befintliga gång- och cykelvägen. Vägen ska ha hastighetsstandard 100 km/h. Åtgärden samordnas med ombyggnad av trafikplats Lunds södra/E22. Vägplanen är fastställd. Den preliminära kostnaden är 127 miljoner kronor varav 30 miljoner kronor belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam. Byggnation pågår med färdigställande under 2026.

Väg 913 Bjärred–Flädie

Väg 913 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor. Befintlig väg trafikeras av 7400 fordon/dygn. I samband med genomförandet av Malmöpendeln Lommabanan etapp 2 genomförs även ombyggnation av väg 913 för ökad trafiksäkerhet längs sträckan för både bilister, cyklister och gångtrafikanter. Befintlig plankorsning väg 913/Lommabanan byggs om till planskild korsning. Även nya hållplatslägen för regionbuss ingår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 115 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,12. Vägplan är fastställd och byggstart är beräknad till år 2027.



Väg 100 Stora Hammar–Kungstorp

Väg 100 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter. Befintlig väg 100 trafikeras av 10 200 till 12 300 fordon/dygn. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Stråket har brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det råder bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlingstider morgon och kväll. De planerade åtgärderna är att väg 100, mellan cirkulationsplats Stora Hammar och trafikplats Kungstorp, breddas med ett körfält i norrgående körriktning. Vägsträckan får då dubbla körfält i båda körriktningarna. Breddningen av vägen sker längs vägens södra sida. Vidare planeras en ny busshållplats med två hållplatslägen i anslutning till handelsområdet vid Toppengallerian, inklusive en anslutande gång- och cykelväg samt en planskild gång- och cykelport under väg 100. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 115 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Arbete med vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2026.

Väg 100 Falsterbo–Stora Hammar

Väg 100 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter. Befintlig väg 100 trafikeras av 10 200 till 12 300 fordon/dygn. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Stråket har brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det råder bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlingstider morgon och kväll. Åtgärderna innebär att en fyrfältsväg byggs från cirkulationsplats Stora Hammar till Falsterbokanalen. En fyrfältsväg anläggs också genom Skanörs Ljung. Åtgärder för kollektivtrafiken inkluderar nya hållplatslägen för SkåneExpressen samt ett separat busskörfält

genom Skanör ljung i södergående riktning för att prioritera bussens framkomlighet. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 135 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör en viktig satsning för Skånetrafikens marknadsandelsmål. Vägplan är fastställd och byggstart är beräknad till år 2026.

Väg 1022 Hammar–Skillinge

Förbättrade cykelmöjligheter mellan Hammar och Skillinge är en viktig förutsättning för att färdigställa Sydkustleden. Sydkustleden är en nationell cykelled som sträcker sig från Simrishamn längs med Skånes kust via bland annat Trelleborg och Malmö till Helsingborg. I Simrishamn ansluter Sydkustleden till Sydostleden, som löper vidare norrut till Växjö. I Helsingborg börjar Kattegattleden som fortsätter vidare norrut till Göteborg. Ändamålet med projektet är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelväg för att förbättra förutsättningarna för att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 150 miljoner kronor. Simrishamns och Ystad kommun finansierar 25 procent av den del som anläggs inom respektive kommun. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydkustleden. Vägplan är ännu inte fastställd och planerad byggstart är år 2027.

Väg 11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Den aktuella sträckan ingår i planerna för utveckling av SkåneExpressen och utgör en regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Vägen är relativt ny med ett körfält i vardera riktningen och hastighetsstandard 90 km/h, med undantag för korsningen med väg 19 där hastigheten är 70 km/h. Befintlig väg trafikeras av cirka 4 800 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör 15 procent av all trafik. Vägen är försedd med mitt- och sidräfflor men saknar mötesseparering, vilket innebär att trafiksäkerheten är bristfällig. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs vägsträckan och i korsningspunkter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Föreslagen åtgärd avser att mötesseparera befintlig väg för att höja trafiksäkerheten samt att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Åtgärder för att främja cykling studeras inom projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 340 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,15. Fastställelse av vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2027.

Väg 23 Tjörnarp–Sandåkra

Väg 23 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fungerar som en viktig interregional förbindelse mellan sydvästra Skåne och Småland. Trafikmängden uppgår till 7 000– till 8 100 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör mellan 17 och 19 procent av all trafik. Dagens vägsträcka mellan Tjörnarp och Sandåkra saknar mitträcke och separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. Den befintliga vägstandarden är inte tillfredställande i förhållande till trafikmängden och sträckan är olycksdrabbad. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under år 2016/2017. Föreslagen åtgärd är en ombyggnad i befintlig sträckning av väg 23 mellan Höör/Tjörnarp och Hässleholm/Sandåkra. Vägen utformas som en mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h. Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan studeras och en gång- och cykelport i norra Mellby planeras. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 650 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,47. Fastställelse av vägplan pågår och planerad byggstart är år 2027.

Väg 21 Klippan–Hyllstofta

Väg 21 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fyller en viktig funktion i att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge.

Befintlig väg 21 trafikeras av 5 500 till 8 500 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör mellan 14 och 17 procent av all trafik. Sträckan mellan Klippan och Hyllstofta är den sista delen av stråket som saknar mittseparering och var tidigare utpekad som en brist i Regional transportinfrastrukturplan 2018–2029. Objektet studerades i en åtgärdsvalsstudie under 2019. Sträckan saknar mittseparering och har begränsade omkörningsmöjligheter med köbildning och olyckor som följd. Åtgärderna innebär att befintlig väg mötesseparerars med utbyggnad av omkörningssträckor, så kallad gles 2+1-väg. Totalkostnaden för objektet beräknas till 410 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,02. Arbete med vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2029.

Väg 1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge

Det finns ett behov av att kunna cykelpendla på ett säkert sätt mellan Bjuv, Hyllinge och Åstorp. Idag saknas trafiksäkra sätt att ta sig fram för gående och cyklister på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden längs med sträckan. Genom att anlägga en ny gång- och cykelväg på sträckan blir det möjligt att cykla mellan orterna. I och med den planerade utvecklingen av verksamhetsområdena öster om Malmövägen förväntas trafiken i korsningen Ängavägen/Malmövägen öka vilket innebär att ett vänstersvängsfält kommer att anläggas. I vägplaneskedet kommer det även utredas standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatserna Brogårda och Västra Broby Ekebro utmed den nya gång- och cykelvägen. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 75 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Arbete med vägplan pågår. Beräknad byggstart är tidigast 2028.

Väg 108 genom Svedala

Väg 108 är en regionalt prioriterad väg för persontrafik. Vägen i Svedala korsar järnvägen Ystadbanan i plan. Vägen är ett viktigt komplement till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av 7 500 till 9 800 fordon per dygn och har delvis en låg standard med begränsade omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägskorsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen studerades i en åtgärdsvalsstudie som avslutades under 2023. Inom åtgärden ska bland annat en planskildhet mellan väg 108 och Ystadbanan anläggas samt andra insatser för att hantera trafikflödena i östra Svedala. Den preliminära kostnaden för projektet är 280 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,64. Arbete med vägplan pågår och planerad byggstart är år 2029.

Väg 1144 Hofterup–Häljarp

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hofterup och Häljarp. Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden. Genom tätorterna Hofterup och Ålstorp är trafikflödena för stora för att det ska anses säkert att cykla i blandtrafik på väg 1144. Befintlig väg trafikeras av 5 400 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör mellan 11 procent av all trafik. Åtgärden innebär en separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan mellan Hofterup och Häljarp med trafiksäkra gång- och cykelpassager. Längs sträckan genomförs också tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 150 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydkustleden. Arbete med vägplan pågår. Beräknad byggstart är som tidigast 2029.

Väg 13/23 Hörby–Höör

Väg 23 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fungerar som en viktig interregional förbindelse mellan sydvästra Skåne och Småland. Trafikmängden uppgår till 6 600–7 600 fordon per dygn. På stora delar av väg 23 är framkomligheten begränsad med många anslutningar. Vägen går även genom det känsliga Ringsjösundet där det råder förbud för transport med farligt gods. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Under 2021 gjor-

des ett omtag och en ny åtgärdsvalsstudie startades upp. Den åtgärdsvalsstudien avslutades under 2023. Åtgärden innebär mötesseparering av väg 13 mellan trafikplats Norrehe och korsning med väg 1339. Ny GC-väg längs 2+1-sträckan där det saknas, inkl. GC-port vid busshållplats. Två cirkulationsplatser byggs på väg 13 i korsningspunkter med av-/påfartsramper till E22, norr och söder om trafikplats Norrehe. Cirkulationsplatsen i centrala Höör byggs om för att förbättra framkomligheten för trafik mellan väg 23 i norr och väg 13 i söder (framtida väg 23:s sträckning). Åtgärderna är en etapp av en större satsning på väg 13 som behöver prioriteras in i kommande planer. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 240 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,95. Beräknad byggstart är som tidigast 2030.

Väg 11 Gärsnäs–Simrishamn

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen förbinder orterna Gärsnäs–Östra Tommarp–Simrishamn och lämpar sig inte för cykling i blandtrafik. Befintlig sträcka har hastigheten 80–90 km/h och trafikeras av cirka 3500 till 5700 fordon per dygn. Det finns ett behov av att kunna cykla från Östra Tommarp till Gärsnäs för att kunna ta sig till Gärsnäs station, efter att stationen i Östra Tommarp lades ned. Åtgärden innebär byggnation av separerad gång- och cykelväg med hög standard på sträckan mellan orterna. Åtgärden innebär också tillgänglighetsanpassning av busshållplats, accelerationsfält för buss samt en planskild passage. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 100 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för flerkärnigheten i Skåne. Beräknad byggstart är efter 2030.



Väg 1350 Glumslöv–Rydebäck

Det finns en cykelkoppling mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg, men kopplingen är bristfällig då den har låg standard, saknar prioritering och inte går den genaste vägen. Sträckan utgör en del av den nationella cykelleden Sydkustleden mellan Simrishamn och Helsingborg samt är utpekad som supercykelväg. Åtgärden innebär byggnation av friliggande GC-väg med hög standard hela sträckan mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg (3,0 km). För att uppnå en säker och tillgänglig cykelförbindelse för arbetspendling med cykel ska cykelvägen utformas med utgångspunkt i Region Skånes framtagna kvalitetsaspekter med tillhörande funktionskrav för supercykelvägar. Nyttan av åtgärdens genomförande hänger samman med att vidare anslutning finns till ett kvalitativt lokalt cykelnät mellan Rydebäck och Helsingborg. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 85 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för Supercykelvägar i Skåne. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 19 Härlöv–Karpalund

Väg 19 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen utgör en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen, och används för långväga transporter, inklusive trafik till Polen via Ystad. Vägen är avgörande för arbetspendling mot Kristianstad, samt för orter och verksamheter längs sträckan. Befintlig väg 19 trafikeras av 6 500 fordon/dygn. I Härlöv har vägen låg standard med bristande trafiksäkerhet och avsaknad av mitträcke. Sträckan mellan trafikplats Härlöv och cirkulationsplatsen vid Ringelikorsvägen hanterar mycket lokaltrafik, vilket påverkar framkomligheten. Riksväg 19 i utredningsområdet är inte anpassad för den höga trafikbelastningen och saknar separata gång- och cykelvägar, vilket ökar risken för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafiken påverkas negativt av trängsel och otillfredsställande utformning. Avsaknaden av mitträcke utgör en stor olycksrisk. Lokaliseringsutredning pågår fortfarande och dess resultat kan påverka vägens utformning. Den preliminära kost-

naden för åtgärderna är 400 miljoner kronor varav 225 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,38. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 11 Veberöd

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik som sträcker sig mellan Malmö och Simrishamn. Befintlig väg 11 trafikeras av 10 000 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör 12 procent av all trafik. Korsningarna vid Veberöd har påtagliga brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Det är brister som både påverkar busstrafiken och annan trafik, särskilt lastbilar som ska svänga vänster ut på väg 11 i korsningarna. Hastigheten är sänkt till 70 km/h på sammanlagt 1,2 km vilket medför längre restider. Svårigheten att svänga vänster medför att en del av trafiken från Blentarp istället väljer att köra genom Veberöd med negativ påverkan på tätortsmiljön. Åtgärden innebär ombyggnation av korsningar. Korsningarna med Truckvägen och väg 972 byggs om med vänsterpåsvängsfält och enklare parallellväg samt en GC-port under väg 11 i höjd med väg 972. Korsningarna öster om Veberöd, väg 976 och 102.1 ersätts med en planskild korsning inklusive gång- och cykelbro. Lokalt skyltad hastighet (70 km/h) på väg 11 förbi korsningarna tas bort så att det blir genomgående 100 km/h. Viltstängsel och bullerplank ingår. Preliminär kostnad för objektet är 100 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,21. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.

Väg 21 Vannebergakorset

Väg 21 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fyller en viktig funktion i att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge. Befintlig väg 21 trafikeras av 12 500 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör 9 procent av all trafik. Vannebergakorset är en fyrvägskorsning i plan som medger trafikrörelser i samtliga relationer. Trafikflödet på väg 21 innebär att motorfordon som ankommer korsningen från Vannebergavägen och antingen ska korsa vägen eller göra vänstersväng kan få långa väntetider. Lång väntetid kan innebära att bilister tar onödiga risker. Åtgärden innebär att befintlig fyrvägskorsning i plan byggs om till en planskild korsning med anslutande på- och avfarter. Lokalt skyltad hastighet (70 km/h) på väg 21 förbi Vannebergakorset tas bort så att det blir genomgående 100 km/h. Preliminär kostnad för objektet är 120 miljoner kronor, varav 20 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,58. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.

Väg 9 Brösarp–Ravlunda

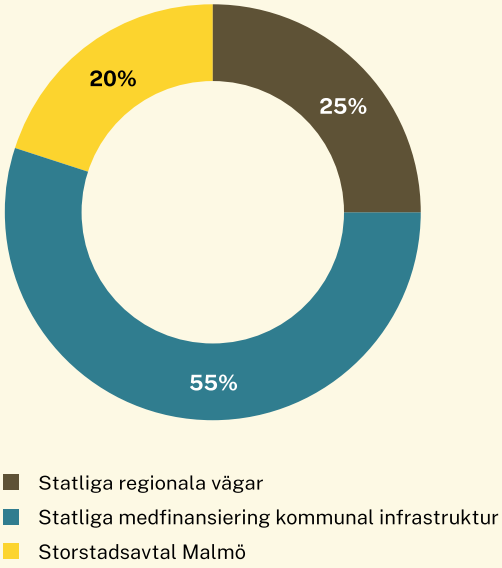
Det finns behov av en mer trafiksäker och gen permanent dragning av Sydostleden, en nationell cykelled för rekreation och turism. I nuläget har cykelleden en tillfällig sträckning västerut, som missar viktiga målpunkter ur turismsynpunkt och har trafiksäkerhetsbrister. Redan idag väljer en del cyklister att cykla i blandtrafik längs väg 9 där vägen har bitvis dålig sikt och hastigheten är 70 km/h. Utöver turism bedöms väg 9 även användas för lokala resor då vägen är den genaste mellan Brösarp och Ravlunda och ger bäst tillgänglighet till havet. En ny gång- och cykelväg längs väg 9 mellan Brösarp och Ravlunda ger en mer attraktiv sträckning av Sydostleden och förbättrar trafiksäkerheteten för både turism- och lokalcykling. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydostleden. Den preliminära kostnaden för åtgärden beräknas till 120 miljoner kronor, varav 20 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.



Kollektivtrafik

1370 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga regionala vägar, statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet om hållbar tillgänglighet för kollektivtrafiken. Satsningarna är enbart riktade mot vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras genom nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.

Kollektivtrafik	1370
Statliga regionala vägar	350
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	750
Storstadsavtal Malmö	270



Figur: Fördelning av kollektivtrafikpottens medel.

Statliga regionala vägar

Åtgärder inom denna pott syftar till att förbättra tillgänglighet och framkomlighet för regionbusstrafiken i Skåne. Åtgärderna finansieras upp till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och gäller det statliga vägnätet.

Under planperioden kommer satsningar göras på:

- SkåneExpressen och de prioriterade regionala stråk som pekas ut i Trafikförsörjningsprogrammet
- Regionala kollektivtrafiknoder och prioriterade hållplatser med åtgärder som ökar tillgängligheten
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser för ökad tillgänglighet och inkludering

För hela planperioden uppgår satsningen till 350 miljoner kronor. Åtgärderna finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är vanligtvis 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent.

Bidrag ges till kommunala satsningar på kollektivtrafikfrämjande infrastrukturåtgärder. Under planperioden kommer följande åtgärder prioriteras:

- Åtgärder med anledning av trafikförändringar
- Åtgärder för ökad framkomlighet
- Åtgärder för tillgänglighetsanpassning
- Åtgärder som främjar hela resan så som pendlarparkering och anslutande gång- och cykelvägar
- Åtgärder för ökad komfort

För hela planperioden uppgår satsningen till 750 miljoner kronor.

För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur.*

Storstadsavtal Malmö

Storstadsavtal för Malmö avser kollektivtrafikåtgärder som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen. I Malmö omfattas åtta busstråk varav fyra nya expresslinjer i Malmö, samt persontågstrafik på sträckan Kävlinge–Arlöv. I ansökningar om medel för statlig medfinansiering för kommunala vägar inom kollektivtrafikpotten ska Malmö stads del kopplat till åtgärder inom storstadsavtalet beaktas.

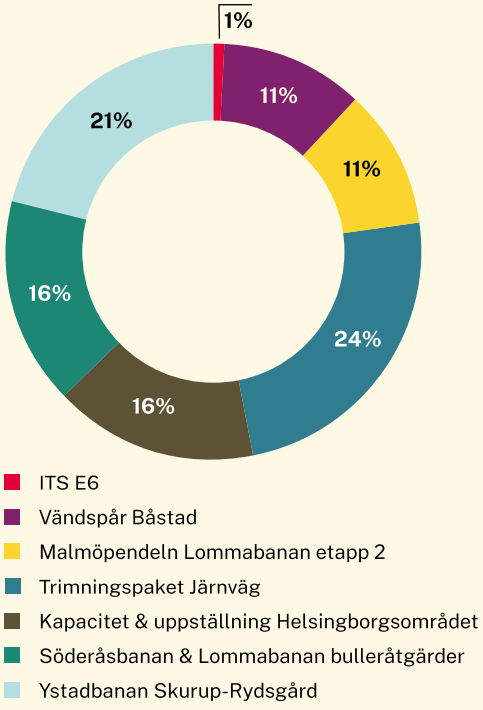
För hela planperioden uppgår satsningen till 270 miljoner kronor.



Samfinansiering av nationell plan

935 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av nationell plan för satsningar av större regional betydelse. Genom samfinansiering av den nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.

Samfinansiering nationell plan	935
ITS E6	10
Vändspår Båstad	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	100
Trimningspaket Järnväg	225
Kapacitet & uppställning Helsingborgs-området	150
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder	150
Ystadbanan Skurup–Rydsgård	200



Figur: Fördelning av medel till samfinansiering av nationell plan.

ITS E6

Intelligenta transportsystem (ITS) är tillämpningar som i någon form använder informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem. E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. E6 har också en viktig roll för regional arbetspendling.

Satsningen är kopplad till trimningsåtgärder i nationell transportplan där åtgärder för ITS samfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen. Planen samfinansierar ITS-åtgärder med 10 miljoner kronor. Åtgärderna är i produktion med byggstart 2024.

Vändspår Båstad

I dagsläget trafikeras Västkustbanan vid Båstad av timmestrafik med Öresundståg och Pågatåg där båda trafiksystemen gör uppehåll på Båstad station. Därutöver passerar 6–7 snabbtåg och cirka 6 godståg per dag och riktning. Trafiken på Västkustbanan kommer öka framöver när spårprojekten Varberg–Hamra, och Fehmarn Bält öppnar för trafik. Såväl Öresundstågstrafiken som snabbtågstrafiken förväntas succesivt att öka. Tillsammans innebär detta att Pågatågen kan komma att trängas undan och att Pågatågstrafik behöver vända i Förslöv. Detta försämrar tillgängligheten för resenärer som ska till och från Båstad från de stationer på sträckan som bara trafikeras med Pågatåg. Åtgärden innebär att ett vändspår anläggs i Båstad för att möjliggöra tågvändningar och därmed säkerställa en pålitlig tågtrafik även i framtiden. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 100 miljoner kronor. Åtgärden räknas vara färdigställd under 2027.

Malmöpendeln Lommabanan etapp 2

Malmöpendeln innebär att Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan knyts samman. Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och sedan 2020 trafikeras banan av Pågatåg mellan Kävlinge och Malmö med uppehåll i Furulund och Lomma. Etapp 2 innefattar nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Därtill bekostar Lomma kommun två nya stationer i Alnarp och Flädie. Åtgärden möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg i västra Skåne. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och ingår i Ramavtal 8, Malmö stad. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med ca 100 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som olönsam, men utgör en viktig satsning för Skånetrafikens marknadsandelsmål. Framtagande av järnvägsplaner pågår. Beräknad byggstart är år 2027.

Trimningspaket Järnväg

I planen avsätts en pott på 225 miljoner kronor för samfinansiering av mindre trimningsåtgärder som bidrar till att utveckla och trafikera järnvägar enligt Persontågsstrategi för Skåne. Pottens syfte är att möjliggöra genomförande av mindre åtgärder som inte är namngivna i den nationella planen och som förbättrar pålitligheten i tågtrafiken, ökar banornas kapacitet och minskar restiderna. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar, kurvrätning samt andra åtgärder som identifieras i samband med bristanalyser. Större åtgärder under planperioden är åtgärder för nästa generation Öresundståg (NGÖ) och samfinansiering av ett mötesspår mellan Teckomatorp och Eslöv på Marieholmsbanan. Prioritering av åtgärderna sker i dialog med Trafikverket och Skånetrafiken.



Kapacitet och uppställning Helsingborgsområdet

Västkustbanan Maria–Helsingborg, dubbelspår

För närvarande pågår en lokaliseringsutredning för utbyggnad av sträckan Maria-Helsingborg. Målet är att hitta en effektiv lösning, med mesta möjliga nytta till en rimlig kostnad och produktionstid. Trafikverket avser att slutföra lokaliseringsutredningen under 2027. I samband med nästa planrevidering kan Trafikverket ta ställning till den fortsatta planeringen av utbyggnaden. Västkustbanan klassas som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Den är en viktig länk för person- och godstrafik mellan Göteborg och Lund och förbinder Oslo med Köpenhamn samt är del av riksdagens beslut från 1992 om att Västkustbanan ska byggas ut till dubbelspår. Åtgärden är prioriterad av Region Skåne, men finns inte med i nationell plan för perioden 2026–2037.

Uppställning Raus Norra

För att möjliggöra en utvecklad tågtrafik behövs åtgärder som säkrar uppställning i Helsingborgsområdet. Det pågår en funktionsutredning med syfte att möjliggöra uppställning samt utökade möjligheter till service vid Raus Norra.

Växel ut från Raus depå

Idag är det endast möjligt att angöra depå Raus norrifrån. Depån i Raus är av stor regional vikt eftersom den är central för Skånetrafikens fordonsunderhåll och Pågåtågen. Åtgärden innebär att det blir möjligt att angöra till befintlig depå Raus söderifrån. Åtgärden finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

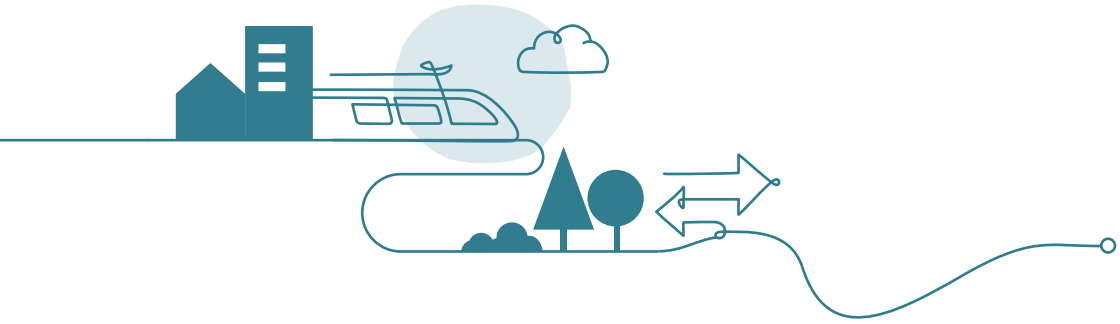
Under planperioden samfinansieras åtgärderna med 150 miljoner kronor.

Söderåsbanan och Lommabanan bulleråtgärder

Trafikverket har genomfört åtgärder på Lommabanan (2020) och Söderåsbanan (2021) som har möjliggjort utökad tågtrafik. Dessa åtgärder har samfinansierats av den regionala transportinfrastrukturplanen. I dessa projekt har det ingått bulleråtgärder vid de platser där järnvägen byggts om. Efter förelägganden från berörda kommuner som fastställts av länsstyrelsen behöver Trafikverket genomföra bullerskyddsåtgärder längs större delar av Lomma- och Söderåsbanorna, motsvarande den ambitionsnivå som gäller vid planeringsfall ”väsentlig ombyggnad”. Åtgärden samfinansieras av regional tranportinfrastrukturplan med 150 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam.

Ystadbanan Skurup–Rydsgård

Ystadbanan trafikeras med person- och godstrafik. Ystadbanan är enkelspårig och har ett högt kapacitetsnyttjande under maxtimmen. En etappvis utbyggnad till dubbelspår på Ystadbanan är avgörande för att kunna utöka trafiken med direkttåg och möjliggöra snabbare och robustare resor sträckan Simrishamn-Ystad-Malmö. Region Skåne har i samarbete med kommunerna och Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie 2018. Åtgärden innebär utbyggnad till dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård vilket möjliggör införandet av direkttåg Malmö-Ystad samt skapar en mer robust tågtrafik. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 700 miljoner kronor, där Region Skåne har skrivit en överenskommelse om att samfinansiera projektet med 200 miljoner kronor inom planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam.

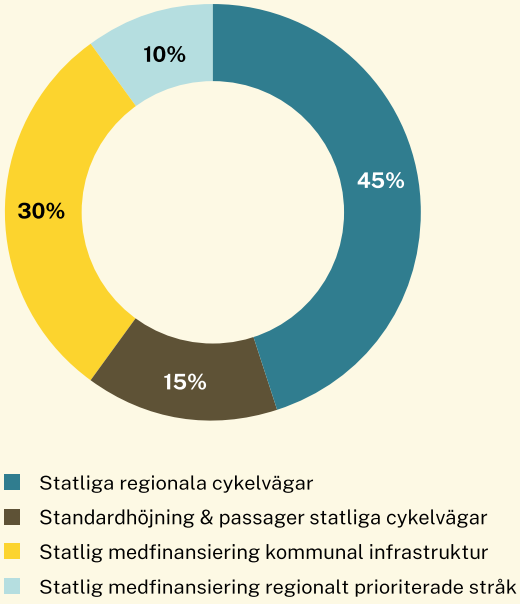




Cykelinfrastruktur

1000 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga regionala cykelvägar, standardhöjning och passager på statligt vägnät, statlig medfinansiering av kommunala cykelvägar samt statlig medfinansiering av regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar.

Cykelinfrastruktur	1000
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	150
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	300
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	100



Figur: Fördelning av cykelpottens medel.

Statliga regionala cykelvägar

De statliga regionala cykelvägarna är de cykelvägar som ska byggas utmed statliga regionala vägar. Utpekade cykelvägar ska bidra till stärkt tillgänglighet till Skånes noder och målpunkter, stärkt tillgänglighet till kollektivtrafiken, ökad folkhälsa genom att fler cyklar samt att färre förolyckas eller skadas i trafiken.

Samtliga sträckor understiger en kostnad på 75 miljoner kronor och är därför inte namngivna objekt. Prioriterade objekt kan komma att ändras under planens genomförande. Osäkerheten i färdigställande på grund av överklaganden och kostnadsökningar gör att det vid planens antagande inte går att ange specifika årtal, utan genomförandet kommer att ske i nära dialog med Trafikverket och berörda kommuner.

Cykelvägarna finansieras sedan 2022 års plan upp till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det finns även cykelvägar som sedan tidigare är prioriterade under förutsättning av gällande avtal med 50 procent kommunal medfinansiering.

Totalt avsätts 450 miljoner kronor under hela planperioden.



Cykelvägar med avtal om 50 procent kommunal medfinansiering

Följande sträckor har enligt tidigare finansieringsmodell gällande avtal mellan kommun/kommuner och Trafikverket om 50 procent kommunal medfinansiering. Dessa sträckor prioriteras under förutsättning att det finns ett gällande avtal mellan Trafikverket och berörd kommun.

- Nyhamnsläge–Arild
- Pomona–Östra kvarn
- Hjärnarp–Munka Ljungby
- Färlöv–Önnestad
- Trollenäs–Östra Asmundtorp
- Knislinge–Hjärsås
- Ovesholm–Vä
- Abbekås–Skivarp
- Skivarp–Brösarp

Cykelvägar som finansieras upp till 100 procent

Dessa sträckor finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

- Vellingevägen Hököpinge (supercykelväg Malmö–Vellinge)
- Flyinge–Södra Sandby
- Bjärshögsvägen (supercykelväg Malmö–Bara)
- Malmövägen Lomma (supercykelväg Malmö–Lomma)
- Kristianstadsvägen Bromölla
- Lund–Kävlinge (supercykelväg)
- Rinkabyvägen Kristianstad (supercykelväg Kristianstad–Åhus)
- Flädie Mejeriväg (supercykelväg Lund–Bjärred)
- Broby planskildhet väg 19
- Östra Storgatan Hästveda
- Ängsbyn–Bosjökloster
- Tunnel Aggarp
- Axeltorpsvägen–Näsum
- Karpalund–Vinnö
- Stångby–Håstad (supercykelväg Lund–Eslöv)
- Ystad–Nybrostrand (supercykelväg)
- Fleninge–Strövesltorp–Hasslarp (supercykelväg Ängelholm–Helsingborg)
- Malmövägen Tyringe

Satsningarna prioriteras utifrån nedanstående grunder:

- Objektet är en viktig del i genomförandet av utpekade regionala Supercykelvägar i Skåne eller nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism.
- Objektet bidrar till att främja tillgänglighet till kollektivtrafiken.
- Det saknas alternativ och åtgärden ger påtagligt förbättrad tillgänglighet i det regionala basnätet för cykel.

Alternativ för utbyggnad av cykelinfrastruktur

Det finns stora brister i Skåne längs med det statliga vägnätet, där förbättrade möjligheter till cykling är högt prioriterat. Region Skåne ser positivt på alternativa lösningar som syftar till att avhjälpa dessa brister och som främjar cykling i regionen. Det kan finnas lokala sträckor och vägar där Skånes kommuner i förhandling med Trafikverket kan överta väghållningsansvaret och själva bekosta byggande av ny cykelväg, med stöd av statlig medfinansiering. Region Skåne vill också uppmuntra byggande av kommunal cykelväg längs statligt vägnät med hjälp av regleringen i PBL (2010:900), där förutsättningar för detta finns. Detta ska inte ersätta utbyggnad inom ramen för RTI-planen, men eftersom medlen är begränsade kan det i vissa fall vara ett verktyg för att få en snabbare utveckling av cykelinfrastrukturen i Skåne.

Standardhöjning och passager på statliga cykelvägar

Standardhöjning och passager på statliga cykelvägar syftar till att förbättra befintliga cykelvägar för att främja trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och fotgängare. I detta ingår:

- Åtgärder på supercykelvägar eller nationella och regionala cykelleder, exempelvis cykelöverfarter
- Passager
- Belysning
- Vägvisning
- Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar

Totalt uppgår satsningarna till 150 miljoner kronor och åtgärderna finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

Statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Av inkomna ansökningar kommer följande att prioriteras högst:

- Åtgärder som främjar tillgänglighet för gång och cykel till viktiga hållplatslägen och knutpunkter för kollektivtrafik
- Åtgärder som främjar barns och ungas cyklande
- Åtgärder som förbättrar olycksdrabbade cykelvägar och stråk
- Åtgärder som kompletterar och förbättrar regional cykelvägvisning

För hela planperioden uppgår satsningen till 300 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.

Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet som bidrar till att utveckla supercykelvägar samt nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism. Bidragsdelen är vanligtvis 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent.

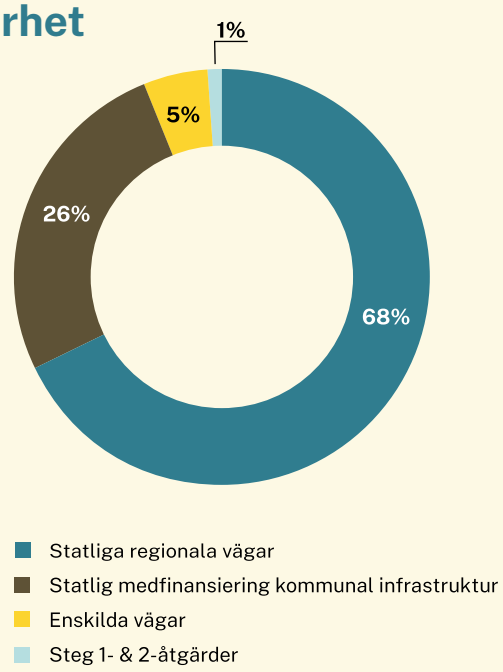
För hela planperioden uppgår satsningen till 100 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.



Framkomlighet och trafiksäkerhet

585 miljoner kronor avsätts för finansiering av mindre åtgärder som bidrar till ett effektivt genomförande av planens inriktning på säker framkomlighet. Medlen fördelas mellan statliga regionala vägar och statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur. Inom potten prioriteras åtgärder för ökad trafiksäkerhet i tätorter, minskade barriäreffekter av motorfordonstrafik och framkomlighet längs det statliga vägnätet.

Framkomlighet & trafiksäkerhet	585
Statliga regionala vägar	400
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	150
Enskilda vägar	30
Steg 1- & 2-åtgärder	5



Figur: Fördelning av medel för framkomlighet och trafiksäkerhet.

Statliga regionala vägar

Åtgärderna inom potten statliga regionala vägar finansieras upp till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet. Fokus är säker framkomlighet, hastighetsefterlevnad och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Åtgärder som har koppling till namngivet regionalt objekt ska främjas för att ytterligare öka trafiksäkerheten och den samhällsekonomiska lönsamheten för åtgärden. Större åtgärder under planperioden är väg 108 Lund Södra-Flackarp samt väg 111 Karlsfältsvägen.

Åtgärder som prioriteras är:

- Tätortsåtgärder – Förbättrad hastighetsefterlevnad inom tätort samt ökad framkomlighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Exempel på åtgärder är tätortsportar, trottoarer, vägbelysning och digitala hastighetspåminnare.
- Hastighetssäkrade passager – Minskad risk för olyckor vid passager för oskyddade trafikanter. Särskilt prioriterat är säkra skolvägar.
- Sidoområden – Säkring av sidoområden genom vägräcken eller borttagande av trafikfarliga hinder.
- Korsningar – Ombyggnad av korsningar för att minska risken för allvarliga olyckor. Exempel på åtgärder är vänstersvängfält, förskjutna trevägskorsningar och cirkulationsplatser.

Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering samt sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

För hela planperioden uppgår satsningarna till 400 miljoner kronor. Åtgärderna finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Prioriteringsgrunder för åtgärder för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet specificeras i årligt utskick för ansökan om statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.

För hela planperioden uppgår satsningen till 150 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.

Enskilda vägar

Under planperioden avsätts medel för bidrag till investeringsåtgärder och särskilt vägbidrag på enskilda vägar. Potten hanteras av Trafikverket. Medel prioriteras till vägar med regional betydelse för exempelvis:

- näringslivets transporter
- kollektivtrafik
- cykel- och vandringsleder
- trafikmängd

Dialogen för genomförande förs mellan väghållare, kommuner och Trafikverket. Potten avser endast investeringsåtgärder och särskilt vägbidrag på enskilda vägar. Det årliga vägbidraget till enskilda vägar hanteras av den nationella planen.

För hela planperioden uppgår satsningen till 30 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se Trafikverkets hemsida om enskilda vägar.

Steg 1 och steg 2-åtgärder

Totalt avsätts 5 miljoner kronor för steg 1 och steg 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Det kan exempelvis vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken.

Utifrån Trafikverkets tolkning av regelverk så är det inte möjligt att använda statliga medel till steg 1 och 2-åtgärder. Region Skåne avsätter medel i denna pott för att markera vikten av en förändring i Trafikverkets tolkning för att möjliggöra viktiga insatser.



Sammanställning

Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 *Planerad produktion, mnkr*	2026	2027	2028	2029–2031	2032–2037	Belastar plan 2026–2037	Totalsumma
Namngivna regionala objekt						**3390**	**4535**
19 Bjärlöv–Broby	x					150	575
108 Staffanstorp–Lund	x					30	185
913 Bjärred–Flädie	x	x				115	130
100 Stora Hammar–Kungstorp	x	x				115	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	x	x	x			135	160
1022 Hammar–Skillinge		x	x	x		150	170
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla		x	x	x		340	380
23 Tjörnarp–Sandåkra		x	x	x		650	725
21 Klippan–Hyllstofta				x		410	425
1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge				x		75	75
108 genom Svedala				x	x	280	280
1144 Hofterup–Häljarp				x	x	150	150
13/23 Hörby–Höör				x	x	240	240
11 Gärsnäs–Simrishamn				x	x	100	100
1350 Glumslöv–Rydebäck				x	x	85	85
19 Härlöv–Karpalund				x	x	225	400
11 Veberöd					x	100	100
21 Vannebergakorset					x	20	120
9 Brösarp-Ravlunda					x	20	120
Kollektivtrafik						**1370**	**1370**
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	350	
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	750	
Storstadsavtal Malmö	x	x	x	x	x	270	
Samfinansiering nationell plan						**935**	**1875**
ITS E6	x					10	60
Vändspår Båstad	x	x				100	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	x	x	x			100	340
Trimningspaket Järnväg	x	x	x	x	x	225	
Kapacitet & uppställning Helsingborgområdet			x	x	x	150	
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder					x	150	300
Ystadbanan Skurup-Rydsgård					x	200	700
Cykelinfrastruktur						**1000**	**1125**
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	450	575
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	x	x	x	x	x	150	
Statlig medfinansering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	300	
Statlig medfinansering regionalt prioriterade stråk	x	x	x	x	x	100	
Framkomlighet & trafiksäkerhet						**585**	**585**
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	400	
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	150	
Enskilda vägar	x	x	x	x	x	30	
Steg 1- & 2-åtgärder						5	
Summa	**584**	**580**	**573**	**1815**	**3728**	**7280**	**9490**



Brister i den skånska infrastrukturen

I detta kapitel presenteras genomförda och pågående utredningar för brister som pekats ut i tidigare regionala transportinfrastrukturplaner samt utredningar som initierats av andra aktörer. Kapitlet redovisar även prioriterade utredningsbehov inför kommande planering.

Åtgärdsvalsstudier och andra utredningar ligger till grund för prioriteringen av satsningar i den regionala transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

Genomförda åtgärdsvalsstudier 2022–2025

I detta avsnitt redovisas genomförda åtgärdsvalsstudier och tekniska utredningar från planperiodens fyra första år. Genomförda åtgärdsvalsstudier (ÅVS) redovisas övergripande. För mer information om genomförda utredningar går det bra att vända sig direkt till Trafikverket, Region Skåne eller Skånetrafiken.

Utpekade brister från planen 2022–2033

I *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne* 2022–2033 pekade Region Skåne ut ett flertal prioriterade brister att utreda inom regionalt prioriterat nät för väg och järnväg, Expressbuss-koncept och Skånes hamnar. Nedan redovisas en uppföljning av de brister som utretts under planperiodens fyra första år.

Väg 23, E22–Tjörnarp

Syftet med den här utredningen var att forma en inriktning för utvecklingen av väg 23 genom att identifiera åtgärdsförslag som skapar bättre tillgänglighet nationellt, regionalt och lokalt för både persontrafik och gods, bättre trafiksäkerhet, samt bättre förutsättningar för en god bebyggd miljö i stråket väg 23 mellan E22 och Tjörnarp. Väg 23 är utpekad som funktionellt prioriterad utifrån tillgängligheten för långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil samt godstransporter.

Ett antal identifierade åtgärder läggs som ett namngivet regionalt objekt i den regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037 och behöver således genomgå vägplaneprocess, medan resterande åtgärder finansieras genom potter.

Väg 108, Trelleborg–Staffanstorp

Denna sträcka har många brister och behov där flera av dem var utpekade på förhand, t.ex. plankorsning med Ystadbanan i Svedala och barriäreffekter i Trelleborg. Åtgärdsvalsstudien har undersökt vilka brister som behöver lösas inom en snar framtid och vilka som behöver lösas på längre sikt, med hänsyn till beskrivna förutsättningar och beslutade planer. Vid effektbedömningar och utvärderingar har tidshorisonten för bedömda framtida trafikflöden varit år 2040.

Åtgärdsvalsstudien har mynnat ut i ett antal åtgärdsförslag varav vissa kommer hanteras som pottåtgärder medan objektet 108 genom Svedala är ett namngivet regionalt objekt i denna plan.

Glumslöv–Helsingborg, cykel

Stråket Landskrona–Helsingborg är en del av det utpekade nätet för supercykelvägar i Skåne, där delsträckan Glumslöv–Helsingborg är en bristande länk. Åtgärdsvalsstudien fokuserar på att identifiera brister och behov för pendlingscyklister på sträckan Glumslöv–Helsingborg samt föreslå åtgärder i enlighet med konceptet för supercykelvägar.

Del av sträckan, Glumslöv–Rydebäck, är ett namngivet objekt i denna plan.

Malmö–Bara

Väg 841 förbinder orterna Klågerup och Bara i Svedala kommun med Malmö och E6. Inne i Malmö övergår väg 841 i Sallerupsvägen. Vägen har låg standard på vissa sträckor med smala sektioner, brister i sidoområden, många anslutande vägar och utfarter samt dålig sikt. Vägen är ett viktigt pendlingsstråk som bl.a. trafikeras av en av Skånetrafikens tyngre busslinjer.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett åtgärdspaket där de mindre åtgärderna kan hanteras som pottåtgärder medan de större kräver en prioritering i kommande planomgångar av den regionala transportinfrastrukturplanen.

E65, Lemmeström–Ystad

Utredningen innefattar E65 mellan Lemmeström och cirkulationsplats Simrishamnsrondellen i Ystad. Den mycket komplexa trafiksituationen inne i Ystad tätort föranledde en särskild avgränsning och trafikanalytisk fördjupning av Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan. Utredningen har utgått ifrån en tidshorisont fram till och med år 2050 och har utifrån ÅVS-metodiken fastställt brister och problembild.

Trafikverket kommer att genomföra trimningsåtgärder (under 150 mnkr) på sträckan via finansiering i nationell plan.

Övriga åtgärdsvalsstudier

Under denna rubrik redovisas genomförda åtgärdsvalsstudier som initierats av Trafikverket, av berörd kommun eller av Skånetrafiken i dialog med Trafikverket.

E22, Fogdarp–Hörby Norra

Huvudsyftet med studien har varit att få en klar bild över hur sträckan Fogdarp-Hörbys kapacitets- och trafiksäkerhetsbrister ser ut i nuläget och hur de bedöms vara 2050.

Studien visar att Fogdarp-Hörby riskerar att bli en felande länk av E22 i Skåne. Köer och återkommande incidenter leder till så stora brister och problem att vägens högt ställda mål vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och förutsägbarhet inte kan uppnås.

Objektet saknar finansiering i nationell plan 2026–2037 för transportinfrastrukturen. Således kan endast trimningsåtgärder vara möjliga att genomföra inom ramen för nationell plan.

Flytt av Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn är en av Sveriges största färjehamnar och en av Norra Europas ledande hamnar. Bedömningen är att containervolymerna kommer att öka framöver och därför behövs en effektivare hamn. Dagens yta för containerhanteringen är samtidigt ett hinder för centrumnära stadsutveckling. År 2021 fattade politiken i Helsingborgs stad ett inriktningsbeslut om att containerhamnen ska flyttas.

Det ska framåt göras ett omtag av del av åtgärdsvalsstudien varvid det inte finns tydligt formulerade åtgärdsförslag.

Hässleholm Nord

Hässleholms kommun har under lång tid planerat för ett nytt verksamhetsområde norr om väg 21 och öster om Södra stambanan, kallat Hässleholm Nord. Under föregående planeringsarbete har inriktningen varit att Hässleholm Nord skulle föranleda behov av en ny trafikplats för att ansluta till väg 21 men då en ny åtgärdsvalsstudie inleddes studerades samtliga förutsättningar på nytt enligt fyrstegsprincipen.

Föreslagna åtgärder innebär att verksamhetsområdet ska ansluta till väg 21 genom befintlig infrastruktur och således inte tillskapa nya trafikplatser. Åtgärderna varierar i omfattning varav vissa kan finansieras som pottåtgärder medan andra kräver hantering via vägplaneprocess.

Kollektivtrafikförbättrande åtgärder väg 11 Sjöbo

Åtgärdsvalsstudien syftar till att identifiera och verifiera problem, brister och behov för framförallt kollektivtrafik och oskyddade trafikanter men även för övrig trafik längs med väg 11 inom utredningsområdet.

Studien rekommenderar åtgärder i syfte att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft och öka framkomligheten genom cirkulationsplatsen. Den belyser även behovet av ytterligare en framtida förbindelse mellan Sjöbo Väst och centrala Sjöbo för att minska belastningen på cirkulationsplatsen.

Väg 117, tätortsåtgärder

Väg 117 går genom Skåne, Kronobergs och Hallands län och knyter samman de större orterna Hässleholm, Markaryd och Halmstad. Väg 117 är av särskild betydelse för regional och interregional trafik. Vägen är en viktig länk mellan väg E4 och de östra delarna av Skåne. Behovet av trafiksäkerhetsåtgärder i tätorterna har funnits under lång tid.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett antal mindre åtgärder som bedöms kunna finansieras som pottåtgärder.

Väg 9, klimatanpassning

Kuststräckan mellan Trelleborg och Ystad är ett utsatt område för havsnivåhöjning i kombination med pågående stranderosion. Trafikverket genomförde under 2018 en akutåtgärd för att skydda infrastrukturen och förhindra fortsatt erosion.

Den genomförda åtgärdsvalsstudien visar svårigheterna med klimatanpassning i utredningsområdet och rekommenderade två lösningar, en på kort sikt och en på lång sikt. Den kortsiktiga lösningen innebär att Trafikverket inom ramen för nationell plan ska genomföra fysiska åtgärder som förhindrar en fortsatt erosion. På lång sikt behöver väg 9 flyttas eftersom det inte är möjligt att behålla den nuvarande sträckningen. När detta behöver ske är inte fastställt, men Trafikverket och Region Skåne kommer att genomföra en dialog och en process för justering av sträckningen för väg 9. En sådan process behöver inledas av en preciserad åtgärdsvalsstudie.

Svalöv genomfartsvägar

Väg 106 och 1208 är två statliga regionala vägar som löper genom Svalöv. Vägarna utgör en barriär i tätorten och det finns en upplevd problematik för gång- och cykeltrafikanter att korsa vägarna. Trafikmiljön är varierad och enligt inkomna kundärenden efterlevs inte hastighetsbegränsningarna.

Åtgärdsvalsstudien föreslår ett antal mindre åtgärder som kan hanteras inom ramen för Trafikverkets löpande verksamhet samt insatser som bedöms vara pottåtgärder.

Väg 21, genom Perstorp

Riksväg 21 passerar genom tätorten Perstorp. Vägen är funktionellt prioriterad för gods, långväga- och dagliga persontransporter. Det finns motstridiga anspråk på vägen, framkomligheten för den långväga genomgående trafiken kontra tätortsmiljön och den lokala tillgängligheten för boende, besökare och servicefordon till och från fastigheter.

Efter genomförd ÅVS föreslogs ett antal mindre åtgärder som bedöms kunna hanteras som pottåtgärder.

Västra Lund

Lunds kommun arbetar för närvarande med planer för Västerbroområdet som innebär att omvandla Öresundsvägens industriområde till en varierad och tät stadsdel med bostäder och verksamheter. För att hantera de trafikmängder som ombyggnaden och den allmänna trafikökningen ger upphov till samt möjliggöra en bra framtida kvartersstruktur krävs förändringar i infrastrukturen.

Åtgärdsvalsstudien genererade åtgärdsförslag av olika karaktär där de mindre bedöms kunna hanteras som pottåtgärder medan de större behöver genomgå en vägplaneprocess.

Östra Helsingborg, framtida anspråk i infrastruktur

Utredningen har som syfte att belysa och utreda brister i infrastrukturen med fokus på kapacitet och god tillgänglighet i östra Helsingborg. Framtida behov analyserades, både på kort och lång sikt. Framtagandet av ett samlat kunskapsunderlag var en stor del i arbetet, där analyser av potential för överflyttning mellan olika transportslag för både gods- och persontrafik ingick.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i åtgärder av olika omfattning som alla är tänkta att fungera som underlag för långsiktig inriktning och fortsatt planering för hur infrastrukturen kan utvecklas i Östra Helsingborg.

Utveckling av Östra Landskrona

Denna åtgärdsvalsstudie handlar om påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur till följd av kommunal utveckling av Östra Landskrona. Studien syftar till att ge Trafikverket och Landskrona stad en gemensam bild över var, när och varför kapacitetsproblem uppstår i det statliga vägsystemet.

Åtgärdsvalsstudien ger förslag på åtgärder av varierande karaktär varav flera behöver prövas via vägplaneprocess.

Väg 513 och 514, Kurland, säker framkomlighet

Utredningen syftar till att genom fyrstegsprincipen identifiera problem och brister för väg 513 och 514 och föreslå en lämplig inriktning framåt för att trygga säker framkomlighet, tillgänglighet och långsiktigt effektivt underhållsarbete.

Den genomförda åtgärdsvalsstudien genererade ett antal åtgärdsförslag som bedöms vara pottåtgärder.

Munka Ljungby, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Syftet med åtgärdsvalsstudien var att kartlägga behoven av att ta ett helhetsgrepp om miljön för oskyddade trafikanter i tätorten.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderade åtgärder som ökar trafiksäkerheten och tryggheten inom orten, vilka bedöms vara pottåtgärder.

Korsningar längs väg 1648 och 118 i Kristianstads kommun

Väg 1648 förbinder Åhus och Kristianstad och trafikeras av några tusen fordon per dygn. Väg 118 förbinder väg 19 i söder med E22 i norr och passerar genom Åhus. Åhus ser en stor trafikökning under sommarhalvåret vilket leder till försämrad framkomlighet för alla trafikslag som rör sig i stråken. De studerade korsningspunkterna anses vara en stor del av problematiken.

Åtgärdsvalsstudien kom fram till ett antal åtgärdsförslag av olika storlek där flera av dem är steg 1- och steg 2-åtgärder som inte kräver fysiska åtgärder. De rekommenderade åtgärderna som kräver en fysisk åtgärd i infrastrukturen bedöms vara pottåtgärder.

E6 genom Trelleborg, kapacitet och tillgänglighet

Tidigare utredningar har konstaterat att E6 har en viktig betydelse för gods- och persontransporter men att infrastrukturen även utgör ett hinder för staden att växa. E6 genom Trelleborg trafikeras av nationell, lokal och regional trafik och utgör en viktig länk för godstransporter till och från Trelleborgs hamn.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar åtgärder som trimmar den nuvarande trafiksituationen i första hand samt vissa åtgärder som hanteras via potter.

Oskyddade trafikanter Sösdala tätort

Genom Sösdala tätort går de statliga vägarna 1905, 1908 och 1978 som är olycksdrabbade och upplevs som osäkra och otrygga av oskyddade trafikanter. De breda vägarna bjuder in till högre hastigheter och avsaknaden av refuger och hastighetssäkrade gångpassager har lett till en situation där oskyddade trafikanter har svårt att korsa vägarna. Åtgärdsvalsstudien syftade till att rekommendera kostnadseffektiva åtgärder på kort och lång sikt för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Studien rekommenderade ett antal mindre åtgärder som alla bedöms vara pottåtgärder.



Tekniska utredningar

Här redovisas genomförda tekniska utredningar under 2022–2025.

Kapacitetsutredning trafikplats Vilan

Kristianstads kommun och Trafikverket har uppmärksammat att det förekommer framkomlighetsproblem på avfartsramperna vid trafikplats Vilan vid rusningstid på grund av köbildning. Om köer från avfarterna når E22 riskerar det uppstå upphinnandeolyckor på grund av stillastående fordon.

Den genomförda utredningen rekommenderade åtgärder som behöver prövas i vägplaneprocess.

Tre plankorsningar Skånebanan

Det finns planer på att höja hastigheten på Skånebanan. När en hastighetshöjning genomförs måste samtliga plankorsningar som påverkas av hastighetshöjningen omprövas gällande skyddsalternativ. I TDOK 2015:0311 finns ett krav om att plankorsningar inte får vara belägna så att de riskerar att blockeras av stillastående tåg vid planenliga uppehåll.

Utredningen ligger till grund för dialoger mellan berörda parter varvid det inte rekommenderas åtgärder på samma sätt som i en åtgärdsvalsstudie.



Pågående åtgärdsvalsstudier

I följande avsnitt presenteras pågående åtgärdsvalsstudier som initierats för de prioriterade brister som pekades ut i den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne* 2022–2033.

Väg 15, Osby–länsgränsen

Sträckan förbinder Skånes nordöstra delar med östra Blekinge. Vägen har landsvägskaraktär, låg standard och är mycket kurvig på stora delar av sträckan, vilket kan innebära trafiksäkerhetsrisker. Vägen ger inte möjlighet till en gen förbindelse mellan Osby och Olofström. Vägen passerar genom flera samhällen, med tung trafik som orsakar buller och barriäreffekter i orterna. Vägens utformning innebär en utmaning för att kunna öka andelen som reser med kollektivtrafik. Vidare finns bristande möjligheter att cykla på sträckan. Delsträckan mellan länsgränsen och Olofström studeras också i åtgärdsvalsstudien men hanteras då av Region Blekinge. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas 2026.

Väg 17, Landskrona–Eslöv

Sträckan mellan Landskrona och Eslöv är en del av regionalt prioriterade nät för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Målpunkter är främst intilliggande tätorter med bostäder, arbetsplatser, handel, service samt järnvägsstationer. Stråket kan komma att fungera som en del av en extern ringlinje som avlastar Malmö/Lund från genomgående fordonstrafik. Längs med vägen finns redan relativt god framkomlighet. För gång- och cykeltrafik finns det behov av att underlätta tillgängligheten till stationerna i tätorterna längs med stråket. Det saknas också möjligheter att cykla mellan tätorterna, från Billeberga och österut. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas 2026.

Väg 108, Örkelljunga–Ljungbyhed–Kävlinge

Vägen kopplar samman såväl mindre tätorter inom respektive kommun som huvudorterna Örkelljunga och Kävlinge. Vägen ger tillgänglighet till lokala och regionala mål såsom rekreationsområden och större verksamhetsområden. Sträckan Örkelljunga–Röstånga är prioriterad för godstransporter. Sträckan Örkelljunga–Perstorp saknar både gång- och cykelförbindelser och kollektivtrafik. Det finns en trafiksäkerhetsproblematik på delar av sträckan eftersom vägen är smal, har bristfällig sikt samt ett stort antal anslutande vägar samtidigt som den går genom många samhällen. Det förekommer ett stort antal lastbilstransporter, vilka använder vägen som genväg till E4, på sträckan norr om väg 21. Detta utgör en trafikrisk eftersom gång- och cykelväg saknas där. Sträckan är olycksdrabbad. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas 2026.



Prioriterade brister att utreda

Det finns fler brister i den skånska infrastrukturen än vad som finns möjlighet att åtgärda under planperioden. Vilka brister som prioriteras att utredas under planperioden 2026–2037 baseras på inspel och dialoger mellan Region Skåne, Trafikverket, representanter från samarbetet mellan Skånes geografiska hörn och de skånska kommunerna. Efter genomförd utredning kan bristerna bli aktuella att prioritera i kommande planomgångar som namngivna objekt eller som trimningsåtgärder vilka finansieras av de medel som finns avsatta i planens potter.

I följande avsnitt presenteras prioriterade brister att studera under kommande planperiod 2026–2037.

Stråkövergripande åtgärdsvalsstudier

I detta avsnitt redovisas brister som ingår i stråk med komplexa förutsättningar och således kräver större utredningar.

Väg 11, Malmö–Sjöbo

Väg 11 tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet och är utpekat för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga resor. På väg 11 går den genomgående trafiken mellan Malmö, Staffanstorp, Dalby med flera i väster och Sjöbo, Tomelilla, Simrishamn i öster. Väg 11 har en mycket viktig funktion att binda samman sydvästra Skåne med de sydliga delarna av centrala och sydöstra Skåne. Den aktuella sträckan trafikeras av SkåneExpressen. Vägen har också en funktion under sommaren att fungera som koppling mellan sydvästra Skånes anslutningar mot kontinenten och östra Skånes attraktiva besöksmål. I delar av stråket råder kapacitetsbrist. Syftet med åtgärdsvalsstudien är att studera framkomlighetsbrister för att förbättra tillgängligheten på sträckan. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 13, Ängelholm–Höör (Ljungbyhed)

Väg 13 utgör ett viktigt vägstråk mellan nordvästra Skåne och mellersta Skåne samtidigt som vägen är bitvis smal med många kurvor och anslutande vägar. Mellan Ängelholm och Klippan utgör väg 13 en länk till och från väg E4 vilket bidrar till att området är attraktivt för verksamhetsetableringar. Genom Klippan är väg 13 samförlagd med väg 21 men tidigare utredningar visar på en möjlig sträckning från trafikplats Skåningstorp mot Ljungbyhed söder om Klippan. Området mellan Klippan och Ljungbyhed angränsar till Söderåsens rekreationsmiljöer vilket måste beaktas i utredningsskedet. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder.

Väg 13, Ystad–Hörby

Väg 13 är en viktig regional väg och utgör en del av en förbindelse från Mellansverige till sydöstra Skåne. Dagligen färdas många personer på vägen, framför allt för pendling till och från arbete och skolor. Väg 13 är även en viktig länk för godstransporter till och från Ystad hamn. Prognoser pekar på ökad trafik till och från Ystad hamn, vilket skulle leda till ökad tung trafik på väg 13. Sträckan mellan Ystad och Sjöbo är även ett viktigt stråk för regionbusstrafik. Vägen utgör i vissa tätorter en barriär med bristande trafiksäkerhet och på delar av sträckan sker många viltolyckor. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 19, Ystad–Kristianstad

Väg 19 utgör en viktig regional förbindelse mellan Österlen och nordöstra Skåne samt vidare norrut. Vägen tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik, godstrafik och busstrafik och är utpekad som riksintresse. Den utnyttjas vidare för långväga transporter till Polen och övriga Östeuropa via Ystad. Det finns utmaningar med trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och viltproblematik. Delar av sträckan påverkas av höga turistflöden under högsäsong. Sträckan trafikeras av SkåneExpressen 3 och 4 med höga krav på tillgänglighet varför åtgärder för kollektivtrafik är prioriterade. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 19, Karpalund–Bjärlöv

Under planperioden åtgärdas sträckorna Härlöv–Karpalund samt Bjärlöv–Broby. Sträckan däremellan behöver studeras för att få en helhet för åtgärderna i stråket. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Mindre åtgärdsvalsstudier

I detta avsnitt redovisas brister som endast kräver mindre utredningar eftersom de ingår i stråk som studerats i tidigare skeden.

Väg 23, Sandåkra–Stoby

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne (Malmö, Lund) via nordöstra Skåne (Höör, Hässleholm, Osby) till Småland. Vägen är utpekad som regionalt prioriterad väg och ingår dessutom i landtransportnätet för långväga godstransporter. På delen mellan Höör och Hässleholm är befintlig vägstandard inte tillfredsställande i förhållande till trafikmängd och vägens regionala betydelse. Sträckan är dessutom relativt olycksdrabbad. En mindre studie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 109, Ekeby

Väg 109 är en regional väg mellan Helsingborg och Höör. Den genomgående trafiken är relativt liten, men vägen har stor betydelse för arbetspendling för Kågeröd och andra orter öster om Helsingborg. Väg 109 har låg standard på sträckan mellan Billesholm och Höör. Den nuvarande sträckningen mellan Ekeby och Kågeröd innebär en betydande omväg, vilket medför att trafik genar på mindre vägar med åtföljande problem. Sträckan studerades i en åtgärdsvalsstudie 2017 där det förslogs en ny vägsträcka mellan Ekeby–Kågeröd. Åtgärden bedömdes dock vara robust samhällsekonomisk olönsam, varför åtgärden inte togs vidare in i regional transportinfrastrukturplan 2018–2029 eller 2022–2033. Problematiken kvarstår och därför bör en ny mindre studie med fokus på att hitta lönsamma åtgärder i befintlig sträckning inledas under planperioden 2026–2037.

Väg 113, Gårdsstånga–Eslöv

Väg 113 är utpekad som funktionellt prioriterat vägnät och fungerar som en kompletterande regionalt viktig väg. Det råder i rusningstrafik stora kapacitetsproblem in och ut från Eslöv samt problematik och köer vid cirkulationen i Gårdstånga mot E22. En mindre studie med fokus på att hitta lönsamma åtgärder bör inledas under planperioden 2026–2037.

Andra prioriterade områden att utreda

Utöver utpekade åtgärdsvalsstudier har Region Skåne identifierat centrala områden att utreda under planperioden. Dessa presenteras i följande avsnitt.

Tillgänglighet till hamnar

Skåne är en betydande hamnregion. En stor del av Sveriges import och export går via de skånska hamnarna. Sedan 2013 har transporterna i hamnarna ökat med 4 procent varje år. Idag råder brister i den anslutande infrastrukturen som kan begränsa hamnarnas utveckling. För att bibehålla ett starkt svenskt näringsliv och konkurrenskraft finns behov av investeringar i transportledernas infrastruktur. Inom ramen för projektet Hamnutveckling i Skåne har en broschyr och ett kunskapsunderlag tagits fram. Broschyren presenterar åtgärder kring hur infrastrukturen kan utvecklas för att stödja hamnutvecklingen och sjöfarten. Kunskapsunderlaget, Hamnutveckling i Skåne, ger en mer fullständig beskrivning och redogörelse av flöden, funktioner samt ekonomiska effekter. Dokumenten utgör ett viktigt underlag i vidare utredningar som bör prioriteras i syfte att bibehålla och stärka Skåne som betydande hamnregion.

SkåneExpressens genomförande

Arbetet med att etablera SkåneExpressen i sedan tidigare utpekade stråk i Skåne har pågått under tidigare planomgångar och kommer att fortgå under denna planperiod. SkåneExpressen är en viktig beståndsdel i den skånska kollektivtrafiken eftersom konceptet är avsett att vara snabbare förbindelser med högre komfort och färre hållplatslägen i utpekade stråk som saknar tågförbin-

delser. Infrastrukturen för att utveckla SkåneExpressen i de utpekade stråken är en prioriterad brist att utreda. Syftet är en fortsatt utredning av de utpekade stråken för att fastställa de brister som behöver åtgärdas för konceptets genomförande. Åtgärder kan genomföras inom ramen för kollektivtrafikpotten inom Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 eller via den nationella planen där det finns avsatta medel för satsningar på SkåneExpressen på Europavägarna.

Skånes järnvägsinfrastruktur utifrån persontågsstrategin

Som komplement till persontågsstrategin, som anger hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas, behövs mindre, riktade utredningar för att identifiera och prioritera åtgärder i befintlig infrastruktur i närtid som kan möjliggöra den trafikering som strategin anger. I den regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037 avsätts medel i en trimningspott för järnväg vilken kan finansiera denna typ av åtgärder.

Framtida supercykelvägar

Under 2019 och 2020 genomfördes stråkstudier på de flesta av Skånes starkaste cykelvägar för pendlingsresor. Stråkstudierna genomfördes i syfte att identifiera brister och ge förslag på åtgärder för att höja standarden till supercykelväg, enligt *Koncept för supercykelvägar i Skåne*. Omfattning och komplexitet av de identifierade bristerna utmed vägarna varierar i hög grad. Brister av enklare karaktär utmed statligt och kommunalt vägnät kan åtgärdas under planperioden genom den regionala infrastrukturplanens potter. För några av vägarna kommer en åtgärdsvalsstudie vara nödvändig att initiera under planperioden för att hantera identifierade brister utmed stråken.

Skånsk cykelvägvisning

Idag är cykelvägvisningen i många fall bristfällig, inte minst på de regionala stråken som domineras av statlig infrastruktur. Hur den slutliga vägvisningen kommer att se ut kommer att arbetas fram i samverkan mellan Region Skåne, Trafikverket och Skånes kommuner under planperioden. Som pilot har det regionala nätet skyltats upp på det statliga vägnätet runt Malmö–Lund området med omnejd. Ambitionen är att fortsätta vägvisningen av hela det regionala cykelnätet under planperioden 2026–2037 med stöd från erfarenheter och lärdomar från pilotprojektet. Idag blandas skyltar i stor utsträckning på de statliga cykelvägarna. I samband med att den regionala cykelvägvisningen sätts upp kommer gamla och inaktuella skyltar plockas ner för att skapa tydlighet i den skånska cykelvägvisningen.





Planens effekter och bidrag

Detta kapitel beskriver den regionala transportinfrastrukturplanens effekter och dess bidrag till mål och strategier på olika nivåer.

Bidrag till nationella strategier och mål

Transportpolitiska mål

Planen bidrar till **funktionsmålet** om ett tillgängligt och kvalitativt transportsystem genom satsningar som berör planens inriktning säker framkomlighet. Satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägar förbättrar förutsättningarna för barns resor och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, framför allt genom potter för statlig medfinansiering av kommunala åtgärder. Äldres tillgänglighet förbättras främst genom kollektivtrafiksatsningar och tryggare trafikmiljöer. Regionala väg- och järnvägssatsningar stärker tillgängligheten genom att knyta ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar och förbättra resandemöjligheterna inom hela Skåne.

Potterna med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik samt samfinansiering till nationell plan stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen, vilket är centralt för ett jämställt transportsystem.

Planens bidrag till **hänsynsmålet inklusive etappmål** är att en stor del av planens åtgärder stärker trafiksäkerheten för alla trafikslag. Mötesseparering i namngivna vägobjekt ger tydligt förbättrade förutsättningar för vägtrafik, och potterna för gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder riktar sig främst till oskyddade trafikanter. Planen bedöms kunna bidra till minskat antal dödade och allvarligt skadade i trafiken.

Gällande etappmålet för miljö är planens påverkan blandad. Namngivna vägobjekt riskerar att öka bilresandet och därmed utsläppen, medan satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel stärker hållbar mobilitet. Byggskedet för både väg- och järnvägsprojekt innebär betydande utsläpp.

Planen kan bidra till ökad fysisk aktivitet, främst genom satsningar på gång- och cykelvägar och kollektivtrafik (som genererar anslutningsresor vilka tenderar att vara gång eller cykel). Luftkvalitet och buller påverkas både positivt och negativt: vissa vägobjekt kan öka trafik och hastigheter, medan kollektivtrafik och trafiklugnande åtgärder bidrar till bättre luft och bullernivåer.

Bidrag till regionala strategier och planer

Det öppna Skåne 2030 – Skånes utvecklingsstrategi

Infrastruktursatsningarna i den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till att stärka det strategiska området *Hela Skåne* och möjliggör även förbättrade förutsättningar för området *Bättre hälsa för alla* genom satsningar som möjliggör aktiv mobilitet och rekreation.

Målbilden för *Hela Skåne* (Infrastruktur och fysisk planering skapar mervärde för invånare och företag i Skåne) stärks av åtgärder i planen. Genom de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer och trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet och rörlighet inom och genom Skåne. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar ökar tillgängligheten för persontågstrafik till fler orter, och förbättrar punktlighet och ökad kapacitet för både gods- och persontågstrafik. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik. Satsningarna på SkåneExpressen bidrar till ökad tillgänglighet för de delar av Skåne som saknar järnvägsförbindelser. Andra åtgärder som genomförs är förbättrad framkomlighet och modernisering av hållplatser, vilket stärker kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet.

Utbyggnad av cykelvägar på landsbygden och statlig medfinansiering till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel, både som egna resor och genom bättre kopplingar till stationer och hållplatser. Planens satsningar på cykel stärker möjligheterna till aktiv mobilitet genom supercykelvägar som förbättrar pendlingsmöjligheter för många skåningar samt genom utveckling av de regionala och nationella cykellederna för rekreation.

Planen strävar efter att jämna ut tillgängligheten mellan östra och västra Skåne, där det finns en obalans. Satsningar på trafiksäkra och framkomliga vägar förbättrar resmöjligheterna i öst, och planen fördelar de regionala statliga cykelinvesteringarna så jämnt som möjligt över Skåne.

Transportstrategi – För utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Den regionala transportinfrastrukturplanen utgör ett centralt verktyg för att konkretisera transportstrategins intentioner genom infrastrukturåtgärder som tillsammans bidrar till det övergripande målet om utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Planen och strategin har dock tagits fram parallellt denna omgång, vilket innebär att strategins mål inte till fullo kunnat ligga till grund för planen. Däremot kommenteras nedan hur planen bidrar till och/eller går emot strategins mål. Transportstrategin antogs 2026.

För målet **ett inkluderande transportsystem**, bidrar planen genom investeringar i tillgänglig och säker infrastruktur. Genom medfinansiering till kommuner för gång, cykel och trafiksäkerhetsåtgärder skapas bättre tillgång till transportsystemet för fler utifrån kommunala behov. Inom potten för kollektivtrafik ingår tillgänglighetsanpassning av hållplatser och potterna för framkomlighet och trafiksäkerhet samt för standardhöjning av passager förbättrar trafikmiljön för oskyddade trafikanter. En stor andel av planens medel går till investeringar i vägnätet för motorfordon vilket särskilt gynnar grupper med tillgång till bil, vilket kan påverka den sociala inkluderingen negativt. Genom utvecklingen av kollektivtrafiknoder och strategiska satsningar på gång- och cykelinfrastruktur ökar dock också den lokala tillgängligheten för grupper utan tillgång till bil.

Gällande målet **ett robust transportsystem** innehåller planen investeringar i både järnvägs- och vägnätet som ökar tillförlitligheten och minskar risken för störningar i transportsystemet. Samfinansiering av åtgärder på järnväg förbättrar kapacitet och tillförlitlighet för både regionala och längre resor med tåg, och trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mittseparering minskar risk för olyckor med följdförseningar. Detta gynnar både persontransporter och näringslivets konkurrenskraft och bidrar till stabilare leveranskedjor. Infrastrukturåtgärder som förbättrar vägnätets kvalitet, särskilt i kritiska transportstråk, stärker

förutsättningar för både persontransporter och godsleveranser. Genom digitalisering för smartare trafikflöden på E6 ger planen förutsättningar för mer resurseffektiva transportlösningar.

Det tredje målet är **ett klimatneutralt transportsystem**. Den största delen av planens medel läggs på åtgärder på vägnätet, vilket riskerar att öka mängden biltrafik och därmed också utsläppen från både gods- och persontransporter. Vägåtgärderna har positiva effekter för kollektivtrafikens framkomlighet och det avsätts mer medel än i tidigare planer för satsningar på statlig medfinansiering till kommuner för kollektivtrafikåtgärder. Detta kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet för vardagsresor. Samfinansieringen till järnvägsåtgärder ökar möjligheterna för överflyttning från väg till järnväg för godstransporter, och förbättrar också möjligheten att resa hållbart på längre sträckor. I planen avsätts medel för statliga regionala cykelvägar, statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar, och särskilda satsningar på regionalt prioriterade stråk och de nationella och regionala rekreationscykellederna. Dessa satsningar skapar möjligheter för aktiva och hållbara vardagsresor, samt stärker möjligheterna till kombinationsresor med kollektivtrafiken.

Regionplan för Skåne 2022–2040

Den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till regionplanens utvecklingsinriktning genom att arbeta för planeringsstrategi 1, 2 och 6 vilka har en tydlig koppling till infrastrukturen.

Strategi 1 om att utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd stärks av planens ansats att geografiskt sprida åtgärder. Satsningar som görs på vägnätet är generellt till nytta för östra Skånes tillgänglighet som jämfört med i väst tenderar att vara sämre. De statliga regionala cykelsatsningarna prioriterar tillgänglighet till strategiska noder, vilket ger fler möjlighet att ha cykeln som färdmedel i vardagen.

Satsningen på supercykelvägar bidrar till strategi 2 om att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne genom att möjliggöra cykelpendling på längre sträckor. De regionala vägobjekten, särskilt de som berör östra Skåne innebär förbättrade möjligheter att resa med bil och kollektivtrafik. Planen pekar även ut utbyggnad av järnväg med nya stationer som ger fler orter tillgång till järnväg.

Satsningarna på samfinansiering av större järnvägsobjekt ligger väl i linje med regionplanens strategi 6 om att stärka Skånes relationer med omvärlden. Detta genom exempelvis stärkt kapacitet i viktiga relationer genom fler spår och mer plats för uppställning. Även ett flertal namngivna vägobjekt kopplar samman Skåne med grannregionerna.

Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030

Den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till målet om att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik genom omfattande satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafikfrämjande åtgärder, vilket gör dessa färdmedel mer attraktiva och kan därmed öka resandelen. När det gäller målet om att minska utsläpp av växthusgaser från Skånes transporter är planens bidrag till målet svåranalyserat. Ovan nämnda satsningar möjliggör ökade resor med gång, cykel och kollektivtrafik, men en stor andel av planens satsningar avsätts till väginfrastrukturen, vilket riskerar att generera ökad biltrafik och därmed bidra till ökade utsläpp.

Hållbarhetsbedömning

Parallellt med framtagandet av planen har Trivector Mobility genomfört en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget. Att göra en strategisk miljöbedömning är ett lagkrav, medan social konsekvensbedömning är ett tillägg utifrån Region Skånes önskan att bättre integrera och följa upp sociala värden i planeringsprocesserna. Syftet med bedömningarna är att säkerställa att planen bidrar till långsiktiga hållbarhetsmål. Hållbarhetsbedömningarna finns att läsa i sin helhet i bilaga till den regionala transportinfrastrukturplanen. Nedan följer en sammanfattning.

Studerade och bedömda alternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och den sociala konsekvensbedömningen (SKB) ska innehålla uppgifter om sannolika effekter om planen inte genomförs. Detta så kallade ”nollalternativ” är ett teoretiskt alternativ som innebär att den nu gällande planen genomförs men att inga nya investeringar tillkommer.

Under planeringen har tre alternativa inriktningar (planalternativ) tagits fram och jämförts utifrån miljömässiga och sociala aspekter. Planalternativen handlar om huruvida tillkommande medel ska satsas på namngivna objekt, på potter för statligt vägnät eller på potter för statlig medfinansiering. På grund av fördyringar av kvarliggande objekt från 2022–2033 års regionala transportinfrastrukturplan blev skillnaden mellan planalternativen i slutändan liten. Planalternativens inriktning får därmed liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

Planalternativen har, till följd av snäv tidsram, diskuterats parallellt med planförslaget vilket inneburit att vissa beslut har behövt fattas innan bedömningen av planalternativen varit färdig. Det innebär att det slutgiltiga planförslaget inte fullständigt speglar något av de studerade alternativen. Sammanfattningen presenterar i stället hållbarhetsbedömningen av planens åtgärder samt bedömningen i relation till nollalternativet. Beskrivning och bedömning av planalternativen återfinns i bilagan.

Betydande miljöpåverkan av planen

Analysen av planens miljöpåverkan har avgränsats till de miljöaspekter där transportsystemet har störst påverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande påverkan. De studerade aspekterna kategoriseras under fokusområdena Klimat, Hälsa och Landskap.

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder		Bedömning i relation till nollalternativet
Klimat	Positiv	Negativ	Positiv
Hälsa	Positiv		Positiv
Landskap	Negativ		Negativ

Figur: Bedömning av planens miljöpåverkan.

Klimat

Flertalet vägåtgärder leder till ökad vägtrafik och därmed negativ påverkan på transporteffektiviteten, särskilt där hastigheter höjs och bilens attraktivitet ökar. Detta riskerar att ge inducerad trafik. Samtidigt bidrar satsningar på kollektivtrafik, cykelvägar och samfinansiering med nationell plan positivt genom att stärka hållbara färdsätt och möjliggöra överflyttning från bil.

De flesta vägåtgärder innebär ökad energiåtgång per fordonskilometer på grund av högre hastigheter, vilket ger negativ påverkan. Kollektivtrafikåtgärder bidrar dock positivt genom jämnare körmönster för bussar och därmed minskad energianvändning. Övriga åtgärdsområden bedöms ha begränsad påverkan på energieffektivisering.

Alla nybyggnadsåtgärder på väg och järnväg medför negativ klimatpåverkan under byggskedet. Större objekt, särskilt de som omfattar broar och andra byggnadsverk, har störst påverkan.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen bidrar i positiv riktning avseende klimat jämfört med nollalternativet. Detta beror på att en betydande del av det tillkommande planutrymmet (dvs skillnaden mellan nollalternativet och planförslaget) går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Exempelvis omfattar nära hälften av det tillkommande utrymmet satsningar på potterna Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hälsa

Planens samlade påverkan på buller bedöms som svagt positiv. Många åtgärder har ingen eller svårbedömd effekt, medan ett fåtal vägåtgärder med högre hastigheter nära bebyggelse ger negativ påverkan. Samtidigt ingår riktade bullerskyddsåtgärder som bidrar till att minska bullerexponeringen.

Den samlade påverkan på luft bedöms som positiv. Vissa större vägobjekt kan bidra till mer trafik och högre hastigheter, men påverkan är generellt begränsad eftersom få objekt berör tätbebyggda områden. Satsningar på kollektivtrafik, järnväg och trafiklugnande åtgärder bedöms väga upp de negativa effekterna.

Planen har en mycket positiv påverkan på trafiksäkerheten för samtliga trafikslag. En stor del av investeringarna riktas mot trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Objekt med mötesseparering bidrar särskilt starkt till minskad olycksrisk.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen går i positiv riktning avseende hälsa. Några av de tillkommande åtgärderna har en positiv påverkan på buller men effekterna är relativt små eller svårbedömda och det är därför svårt att dra någon slutsats om bidraget i relation till nollalternativet vad gäller buller. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till luft genom att bedömd överflyttning av resor leder till minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Landskap

De flesta åtgärder bedöms ha neutral påverkan på vatten. Vissa vägobjekt kan ge positiv påverkan genom stärkt vattenskydd. Det finns samtidigt objekt med potentiell negativ påverkan som behöver utredas vidare i senare skeden.

Planen bedöms ha negativ påverkan på naturresurser, främst genom ianspråktagande av jordbruksmark i vissa vägprojekt. Åtgärder i potter har generellt liten påverkan. Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder kan dock innebära viss påverkan vid exempelvis breddning av vägar.

Flera namngivna vägobjekt och vissa järnvägsåtgärder bedöms ha negativ påverkan på landskapsbild och kulturmiljö. Övriga åtgärder bedöms huvudsakligen vara neutrala eller svårbedömda. Den negativa påverkan är främst kopplad till större infrastrukturingrepp.

En stor del av vägobjekten bedöms ha negativ eller mycket negativ påverkan på biologisk mångfald. Påverkan uppstår främst genom barriäreffekter, intrång och störningar. Övriga åtgärder är i huvudsak neutrala eller svårbedömda.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen går i negativ riktning avseende landskap, till stor del beroende på att de namngivna vägobjekt, och till mindre del gång- och cykelvägsobjekt, som har tillkommit har negativ påverkan på flera av aspekterna inom landskap.

Sociala konsekvenser av planen

Den sociala konsekvensbedömningen har genomförts enligt en modell som tagits fram av Region Kronoberg, vilken är anpassad för regional transportplanering och inkluderar fokusområden som anses vara centrala. Fokusområdena som undersöks är Sammanhållning, Tillgänglighet och Hälsofrämjande.

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder	Bedömning i relation till nollalternativet
Sammanhållning	Positiv	Positiv
Generell tillgänglighet	Mycket positiv	Positiv
Tillgänglighet för olika grupper	Positiv	Positiv
Hållbar tillgänglighet	Positiv	Neutral
Hälsofrämjande	Positiv	Positiv

Figur: Bedömning av planens sociala konsekvenser.

Sammanhållning

Planen bedöms ha en sammantaget positiv påverkan på sammanhållning. Regionala väg- och järnvägssatsningar bidrar till att knyta samman de olika hörnen i Skåne samt områden med olika socioekonomiska förutsättningar, genom förbättrad tillgänglighet och kortare restider.

Påverkan i relation till nollalternativet: Merparten av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till sammanhållning, även om det är många åtgärder som på grund av brist på geografisk information inte har kunnat bedömas.

Tillgänglighet

Planens åtgärder bidrar i stor utsträckning till ökad tillgänglighet för både medborgare och näringsliv. Bedömningen baseras på minskade restider och i vilken grad åtgärderna stärker förutsättningarna för flera färdsätt.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning förbättras främst genom satsningar på kollektivtrafik och hållplatsåtgärder. Barns tillgänglighet påverkas mycket positivt genom cykelvägar samt åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet, särskilt kopplat till skolresor. Äldres tillgänglighet stärks främst genom förbättrad kollektivtrafik och tryggare trafikmiljöer. Åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft bidrar även positivt till jämställdhet.

Vad gäller hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv bedöms flera åtgärder bidra positivt genom förbättrad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i områden med socioekonomiska utmaningar. Regionala cykelvägar och kollektivtrafiksatsningar bidrar till mer likvärdiga förutsättningar för resor utan bil. På landsbygd kan hållbar tillgänglighet stärkas genom gång- och cykelvägar samt hållplatser längs större vägstråk. Samtidigt bidrar vissa vägobjekt negativt genom att öka bilens konkurrenskraft.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen bidrar starkt till ökad tillgänglighet, framför allt för medborgarnas resor, då flera av åtgärdsområdena stärker flera olika färdsätt och därmed bidrar till ökad tillgänglighet för flera. Exempelvis omfattar flera av de namngivna vägobjekt som tillkommer i den nya planen också åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som stärker tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och barn. Även äldres tillgänglighet påverkas positivt, framför allt genom den utökade satsningen på potter och även påverkan på jämställdhet är positiv. Avseende hållbar tillgänglighet, ur ett socioekonomiskt perspektiv och ur ett landsbygdsperspektiv, är skillnaderna mot nollalternativet små då flera av åtgärderna saknar påverkan på dessa aspekter. Dock bidrar de tillkommande gång- och cykelvägsobjekten positivt, liksom satsningen på potter för cykel, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hälsofrämjande

En tydlig majoritet av planens åtgärder bidrar positivt till ökad fysisk aktivitet. Gång- och cykelvägar samt satsningar inom åtgärdsområdet Cykelinfrastruktur ger särskilt stor positiv effekt. Endast ett fåtal åtgärder bedöms påverka den fysiska aktiviteten negativt eller inte alls. Även kollektivtrafiksatsningar bidrar indirekt till ökad fysisk aktivitet genom fler anslutningsresor till fots och med cykel.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den absoluta merparten av de tillkommande åtgärderna bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med gång, cykel och kollektivtrafik och bidrar därmed till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.



Förankring och uppföljning

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 har tagits fram i samarbete mellan Region Skåne, kommunerna i Skåne, Trafikverket, Länsstyrelsen och näringslivet. Detta kapitel beskriver hur processen för förankring och dialog har sett ut samt hur planens genomförande följs upp.

Process för förankring och dialog

Utformningen av planen har gjorts genom bred samverkan mellan en rad aktörer med ansvar och intressen kopplade till transportinfrastruktur och regional utveckling. Dialogen har omfattat Region Skåne, Skånes 33 kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen, näringslivet samt organisationer och privata aktörer. Arbetet har byggt på inspel, kunskapsutbyte, löpande avstämningar och strukturerade samverkansforum. Samverkan utanför Skåne har även skett inom Regionssamverkan Sydsverige och med övriga regioner i Sverige.

Kommundialoger

Region Skåne har under 2024 genomfört kommundialoger med samtliga 33 kommuner i Skåne avseende den regionala transportinfrastrukturplanen. Dialogerna har huvudsakligen skett på tjänstepersonsnivå, där strateger, trafikingenjörer, chefer och kommundirektörer deltagit.

Syftet med dialogerna har varit att knyta kontakter mellan Region Skåne och berörda tjänstepersoner på kommunerna samt att öka kunskapen om den regionala transportinfrastrukturplanen och om Region Skånes uppdrag som länsplaneupprättare. Kommunerna har också fått möjlighet att lämna in sina prioriteringar och de åtgärder de ser som viktigast att inkludera i den nya regionala transportinfrastrukturplanen.

Planeringssamverkan

Region Skåne har under framtagande av planen två gånger årligen arrangerat planeringssamverkansträffar med fokus på Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037.

Till planeringssamverkan har alla kommuner bjudits in på tjänstepersonsnivå. Träffarna har fungerat som gemensamt forum för informationsutbyte, dialog och samsyn i planeringsprocessen.

Organisering av arbetet

Styrgrupp – Regionala utvecklingsnämndens presidium

Regionala utvecklingsnämndens presidium i Region Skåne är styrgrupp för den regionala transportinfrastrukturplanen. Styrgruppen har träffats kontinuerligt under hela processen för framtagandet.

Referensgrupp – kommuner och Trafikverket

För att säkerställa regelbunden dialog med kommunerna och Trafikverket har en referensgrupp på tjänstepersonsnivå etablerats. Gruppen består av en representant från vart och ett av Skånes fyra hörnsamarbeten:

- MalmöLundregionen
- Sydöstra Skånes Samarbetskommitté
- Familjen Helsingborg
- Skåne Nordost

Trafikverket har deltagit vid behov. Referensgruppen har träffats löpande under planframtagandet.

Arbetsgrupp

Arbetet med att upprätta den regionala infrastrukturplanen har letts av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från Enheten för transport och infrastruktur hos Region Skåne. Gruppen har ansvarat för projektledning, framtagande av planens innehåll och samordning med andra delar av organisationen.

Uppföljning av planen

Uppföljning av planens genomförande sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering, genom löpande avstämningar och genom en årlig uppföljningsrapport.

Löpande avstämningar av planens genomförande och framdrift kring åtgärder sker vid regelbundna dialogmöten mellan Region Skåne och Trafikverket. Utifrån Trafikverkets årliga sammanställningar av upparbetning av planen tar Enheten för transport och infrastruktur på Region Skåne fram en uppföljningsrapport, vilken redovisas årligen för den regionala utvecklingsnämnden. Uppföljningsrapporten visar hur upparbetningen av planens medel ser ut, sammanfattar hur genomförandet av planens åtgärder går och diskuterar vilka svårigheter som påverkar planens genomförande. Rapporten tillgängliggörs för Skånes kommuner och andra intressenter för att öka transparensen och dialogen kring planens genomförande.

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

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

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Datum
2026-10-08

Plats och tid	Brandstationen, Metallgatan 2, Ystad klockan 13:00-14:45
Beslutande	Se sidan 2
Övriga närvarande	Jörgen Carlsson (S) Per Gustafsson (SD) Agneta Åhlin (S) Martin Andersson, räddningschef Sebastian Severinsen, verksamhetschef samhällssäkerhet Jimmy Olofsson, verksamhetschef brandskyddskontroll och kansli Hanna Meskenna, ekonom Jeanette Olsson, sekreterare
Utses att justera	Peter Boström (S)
Justeringens plats och tid	Se sista sidan.
Paragrafer:	39-50
Underskrifter	
Sekreterare	…… Jeanette Olsson
Ordförande	…… Stefan Lundgren (M)
Justerare	…… Peter Boström (S)

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ	Sydöstra Skånes Räddningstjänst
Sammanträdesdatum	2026-10-08
Datum då anslaget sätts upp	2026-10-20
Datum när anslaget tas ned	2026-11-01
Förvaringsplats för protokollet	Brandstationen, Metallgatan 2, Ystad

Underskrift .....
Jeanette Olsson

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sydöstra Skånes Räddningstjänst	Sammanträdesdatum 2026-10-08

Beslutande	Stefan Lundgren (M), ordförande	
	Rickard Axtelius (S)	
	Lage Engebo (M)	
	Gunilla Andersson (M)	
	Peter Boström (S)	
	Jan Vokoun (S)	
	Svens Gunnarsson (C)	ers: Sander Dijkstra ((M)
	Lars Lundberg (KD)	ers: Titti Swenson (SD)

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

Ärenden vid dagens sammanträde

Paragraf	Ärende	Diarienr	Sida
§ 39	Ändring i föredragningslista		4
§ 40	Dialog		5
§ 41	Information från verksamheten		6
§ 42	Delårsrapport för Sydöstra Skånes räddningstjänstförbund 2026, tertial 2	2026/17	7
§ 43	Förlängning av beviljad dispens gällande dygnsvila för Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund	2026/18	8 - 9
§ 44	Moms på myndighetsutövning	2026/20	10
§ 45	Information om Länsstyrelsens tillsyn enligt säkerhetskyddslagen	2026/19	11
§ 46	Information; Situation brandstationen i Tomelilla		12
§ 47	Långsiktig investeringsplan	2026/21	13
§ 48	Sammanträdesplan 2027	2026/22	14 - 15
§ 49	Redovisning av delegeringsbeslut	2026/6	16
§ 50	Information/rapport		17

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 39

Dnr

Ändring i föredragningslista

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen för Sydöstra Skånes Räddningstjänst fastställer föredragningslistan till dagens sammanträde.

Sammanfattning av ärendet

Inga ändringar föreslås till den utsända föredragningslistan.

Förslag till beslut under sammanträdet

Ordförande Stefan Lundgren (M) föreslår att direktionen Sydöstra Skånes Räddningstjänst fastställer det utsända föredragningslistan till dagens sammanträde.

Dialog

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen för Sydöstra Skånes Räddningstjänst har tagit del av informationen.

Sammanfattning av ärendet

Räddningschef Martin Andersson lämnar följande information:
Till nästa direktionsmöte, den 26 november 2026, kommer tillägg att göras då dagen börjar cirka klockan 09:00 med besök från Försvarsmakten under förmiddagen.

Information från verksamheten

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen Sydöstra Skånes Räddningstjänst har tagit del av information.

Sammanfattning av ärendet

Räddningschef Martin Andersson informerar:

- Nya avtal med räddningsvärn:
  Nytt avtal mellan SÖRF och samtliga räddningsvärn samt uppdaterat sekretess och tystnadspliktsavtal. Nya avtal är utskickade till samtliga värn.
  Rickard Axtelius (S) önskar få ta del av de nya avtalen som gäller värnen.
  Önskemålet godkännes av ordförande Stefan Lundgren.
- Företagshälsovård
  Avtalen ska förnyas. Detta kommer att ses över.
- Avtal och upphandlingar:
  SÖRF jobbar tillsammans med Ystads kommun för att se över rutiner, avtal och upphandlingar.
- Organisations/ledarskapsutbildning
  SÖRF påbörjade i slutet av 2025 en organisations- och ledarskapsutbildning och detta arbete kommer att fortlöpa även i höst.
  Samtliga chefer ska gå utbildning i utvecklande ledarskap.
- Rekryteringar
  Har skett inom verksamhetsområdena kansli, insats & ledning, samhällssäkerhet samt drift & underhåll på området

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 42

Dnr 2026/17

Delårsrapport för Sydöstra Skånes räddningstjänstförbund 2026, tertial 2

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund beslutar att godkänna delårsrapporten.

Sammanfattning av ärendet

Delårsrapporten är ett dokument där budgeterande värden jämförs med verkliga värden inklusive verksamhetsberättelser. Ekonomisk uppföljning är en del av den ekonomiska styrningen.

Beslutsunderlag

- Delårsrapport tertial 2 2026, SÖRF,
- AUSÖRF § 42/2026-09-24 Delårsrapport för Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund 2026, tertial 2.

Föredragande

Räddningschef Martin Andersson
Ekonom Hanna Meskenna

Förslag till beslut under sammanträdet

Ordförande Stefan Lundgren (M) föreslår att direktionen Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund godkänner delårsrapporten för tertial 2 2026.

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 43

Dnr 2026/18

Förlängning av beviljad dispens gällande dygnsvila för Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Arbetsutskott Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund föreslår direktionen besluta:

- Att godkänna förlängning av redan beviljad dispens gällande dygnsvila för den operativa verksamheten inom SÖRF.
- Att den förlängda dispensen är av samma omfattning och innehåll som nuvarande dispens.
- Att förlängningen gäller maxtiden om 12 månader.
- Att förbundet får i uppdrag att redovisa kostnaderna för förbundet om dispensansökan inte går igenom.

Sammanfattning av ärendet

SÖRF har i dagsläget en beviljad dispens för dygnsvila som gäller för den operativa personalen fram till 31 oktober 2026. Dispensen möjliggör arbetspass upp till 24 timmar på helg och semestertider eller andra tillfällen där det kan råda kompetensbrist, samt vid behov för att kunna säkerställa utbildningar och övningar.

Dispensen är tidsbestämd och kan gälla som längst i 12 månader. Då förutsättningarna inom SÖRF kring personal, schemaläggning och kompetenser inte har förändrats under de senaste 12 månaderna så ser vi ett stort behov av att förlänga nuvarande dispens med ytterligare 12 månader. Förlängning av nuvarande dispens får göras av den enskilde räddningstjänsten i sådana fall att dispensens innehåll och omfång ej ändras.

Efter riskbedömning samt MBL förhandling med fackliga parter så kan vi konstatera att det finns ett behov av att ha dispens. Den dispens som idag är beviljad uppfyller det omfång som krävs för att SÖRF ska kunna upprätthålla rätt kompetens även på helger och ledigheter

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse av räddningschef Martin Andersson,
- AUSÖRF § 43/2026-09-24 Förlängning av beviljad dispens gällande dygnsvila för Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund.

Förslag till beslut

SÖRF föreslår direktionen besluta:
Att godkänna förlängning av redan beviljad dispens gällande dygnsvila för den operativa verksamheten inom SÖRF
Att den förlängda dispensen är av samma omfattning och innehåll som nuvarande dispens
Att förlängningen gäller maxtiden om 12 månader.

Arbetsutskottets förslag till beslut

Arbetsutskott Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund föreslår direktionen besluta:

- Att godkänna förlängning av redan beviljad dispens gällande dygnsvila för den operativa verksamheten inom SÖRF.
- Att den förlängda dispensen är av samma omfattning och innehåll som nuvarande dispens.
- Att förlängningen gäller maxtiden om 12 månader.

Förslag till beslut under sammanträdet

Rickard Axtelius (S) yrkar utöver förslag till beslut att förbundet får i uppdrag att redovisa kostnaderna för förbundet om dispensansökan inte går igenom.

Beslutsgång

Ordförande Stefan Lundgren (M) frågar direktionen om man beslutar enligt arbetsutskottets förslag till beslut med Rickard Axtelius (S) tilläggsyrkande och finner så.

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 44

Dnr 2026/20

Moms på myndighetsutövning

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen godkänner förslag att följa Skatteverkets regler och att moms därmed tillkommer på taxor.

Sammanfattning av ärendet

Viss verksamhet som staten, statliga affärsverk, kommuner eller regioner driver kan vara myndighetsutövning, vilket inte är ekonomisk verksamhet, även om försäljningen är momspliktig. Om det snedvrider konkurrensen betydligt, ses det ändå som ekonomisk verksamhet.

Myndighetsutövning innebär åtgärder som en myndighet ensidigt beslutar om enligt lag eller regeringsbeslut. Verksamhet inom kommunalförbund eller samordningsförbund räknas inte som myndighetsutövning i momssammanhang.

Beslutsunderlag

- Moms på myndighetsutövning,
- Taxor 2026 inklusive moms, Myndighetsutövning, Brandsskyddskontroll,
- AUSÖRF § 44/ 2026-09-24 Moms på myndighetsutövning.

Förslag till beslut

Arbetsutskott Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund föreslår direktionen att godkänna förslaget.

Föredragande

Räddningschef Martin Andersson

Martin Andersson föreslår att Sydöstra Skånes Räddningstjänst ska följa Skatteverkets regler och därmed tillkommer kostnaden för momsen på taxor.

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 45

Dnr 2026/19

Information om Länsstyrelsens tillsyn enligt säkerhetskyddslagen

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund har tagit del av informationen om Länsstyrelsens tillsyn enligt säkerhetskyddslagen.

Sammanfattning av ärendet

Räddningschef Martin Andersson informerar:
SÖRF har fått ett föreläggande från Länsstyrelsen att skicka in säkerhetsskyddanalysen för verksamheten. Ärendet är besvarat.

Beslutsunderlag

- Tillsyn enligt säkerhetsskyddslagen,
- AUSÖRF § 45/2026-09-24 Information om Länsstyrelsens tillsyn enligt säkerhetskyddslagen.

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund har tagit del av informationen.

Föredragande

Räddningschef Martin Andersson
Verksamhetschef samhällssäkerhet Sebastian Severinsen
Hit hämtas text från ”Beslut skickas till:” i tjänsteskrivelse.

Information; Situation brandstationen i Tomelilla

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen för Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar att skicka skrivelse till Tomelilla kommun med en anmodan om en faktisk tidsplan och åtgärdsplan i detta akuta läge, och finner så. Skrivelsen läggs som beslutsunderlag till protokollet.

Sammanfattning av ärendet

Tomelillas brandstation står utan lokal då man upptäckt mögel i byggnaden. Detta skulle vara åtgärdat i augusti men läget är oförändrat och inga befintliga lösningar finns.

Arbetsutskottet skrev en handling till Tomelilla kommun som fick snabbt gensvar.
Plan och insats är nu på gång i denna lokalfråga.

Räddningschef Martin Andersson informerar om att tiderna för räddningsinsatserna kommer att fördröjas.

Beslutsunderlag

- Anmodan till Tomelilla kommun.

Föredragande

Räddningschef Martin Andersson

Förslag till beslut under sammanträdet

Jan Vokoun (S) yrkar att direktionen skickar ytterligare en handling om begäran om en tidsplan och åtgärdsplan gällande denna lokalfråga till Tomelilla kommun. Jan Vokoun (S) läser upp förslag till skrivelse under sammanträdet.

Beslutsgång

Ordförande Stefan Lundgren (M) frågar om direktionen kan besluta enligt Jan Vokouns (S) yrkande och upplästa skrivelse till Tomelilla kommun med en anmodan om en faktisk tidsplan och åtgärdsplan i detta akuta läge, och finner så. Skrivelsen läggs som beslutsunderlag till protokollet.

Beslut skickas till:
Tomelilla kommun

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 47

Dnr 2026/21

Långsiktig investeringsplan

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund beslutar att verksamheten ska ge förslag på en långsiktig investeringsplan på nästa direktionsmöte den 26 november 2026.

Föredragande

Räddningschef Martin Andersson

Förslag till beslut under sammanträdet

Ordförande Stefan Lundgren (M) föreslår att direktionen ger verksamheten i uppdrag att lägga fram ett förslag på en långsiktig investeringsplan till nästa direktionsmöte, 2026-11-26

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 48

Dnr 2026/22

Sammanträdesplan 2027

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen för Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund fastställer följande sammanträdesplan för 2027:

Direktion 13:00

Torsdagen den 7 januari	Konstituerande
Torsdagen den 28 januari	Uppstart/utbildning
Torsdagen den 4 mars	Årsredovisning
Torsdagen den 15 april	
Torsdagen den 3 juni	Delårsrapport 1 och rambudget
Torsdagen den 9 september	
Torsdagen den 7 oktober	Delårsrapport 2
Torsdagen den 25 november	Detaljbudget och investeringsbudget

Arbetsutskott 13:00

Torsdagen den 14 januari
Torsdagen den 18 februari
Torsdagen den 1 april
Torsdagen den 20 maj
Torsdagen den 23 september
Torsdagen den 11 november

Medlemsmöte 13:30

Torsdagen den 29 april
Tisdagen den 28 oktober

Sammanfattning av ärendet

Förbundsdirektionens roll är att vara beslutande församling och samtidigt ha hand om verkställande och förvaltande angelägenheter i SÖRF.

Datumen kommer att kommuniceras via kalenderinbjudan till samtliga direktionsmedlemmar.

Det kommer att ske utbildning för direktionsmedlemmarna i anslutning de planerade mötestillfällena. Dessa tillfällen kommer att ske på förmiddagen i anslutning till de planerade direktionsmötena.

Det åligger direktionen att svara för de uppgifter och ansvarsområden som fastlagts för kommunalförbundet enligt förbundsförordningen och ägardirektiv.

Direktionen ska fastställa sammanträdesplan för 2026 och förvaltningen har gjort ett förslag till beslut.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse av räddningschef Martin Andersson 30 september 2026.

Förslag till beslut

Direktionen för Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund fastställer följande sammanträdesplan för 2027:

Direktion 13:00

Torsdagen den 7 januari	Konstituerande
Torsdagen den 28 januari	Uppstart/utbildning
Torsdagen den 4 mars	Årsredovisning
Torsdagen den 15 april	
Torsdagen den 3 juni	Delårsrapport 1 och rambudget
Torsdagen den 9 september	
Torsdagen den 7 oktober	Delårsrapport 2
Torsdagen den 25 november	Detaljbudget och investeringsbudget

Arbetsutskott 13:00

Torsdagen den 14 januari
Torsdagen den 18 februari
Torsdagen den 1 april
Torsdagen den 20 maj
Torsdagen den 23 september
Torsdagen den 11 november

Medlemsmöte 13:30

Torsdagen den 29 april
Tisdagen den 28 oktober

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 49

Dnr 2026/6

Redovisning av delegeringsbeslut

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen godkänner redovisningen av delegationsbeslut.

Sammanfattning av ärendet

Syftet med delegation är att avlasta direktionens beslut i löpande ärende av rutinkaraktär och där igenom effektivisera räddningstjänstens arbete och ge en bättre service. Bestämmelser om delegering av ärenden finns i kommunallagens (SFS 2017:725) 6 kap, §§ 37–40.

Direktionen har överlåtit sin beslutanderätt enligt Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbunds delegeringsordning som är daterad 26 november 2018.

Delegeringsbeslut ska redovisas till direktionen vid nästkommande sammanträde.

Beslutsunderlag

- Rapport delegationsbeslut 2026-05-28 - 2026-10-01.

Sydöstra Skånes Räddningstjänst

Sammanträdesdatum
2026-10-08

SÖRF § 50

Dnr

Information/rapport

Sydöstra Skånes Räddningstjänst beslutar

Direktionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning av ärendet

Räddningschef Martin Andersson samt ordförande Stefan Lundgren (M) informerar från arrangemanget Skånsk brandskyddsdag som de deltagit i.

Ordförande Stefan Lundgren (M) framför att frågan om Sjöbos eventuella in/utträde från förbundet ska läggas till nästa direktionsmöte den 26 november 2026.

SJÖBO KOMMUN

Samhällsbyggnadsnämnden

Sammanträdesprotokoll
Datum
2026-10-20

§82

Ärendenr ALL.2026.1666

Sjöbo kommuns Hållbarhetspris 2026

Samhällsbyggnadsnämndens beslut

Samhällhällsbyggnadsnämnden beslutar att utse Sjöbo kommuns Hållbarhetspristagare 2026.
Pristagaren kommer att offentliggöras i samband med prisutdelningen.

_____

Sammanfattning

Varje år delar Sjöbo kommuns samhällsbyggnadsnämnd ut hållbarhetspriset.
Hållbarhetspriset är en hedersutmärkelse och ett ekonomiskt bidrag på 10 000 kronor till fortsatt arbete för hållbar utveckling i kommunen.

Det har inkommit två nomineringar till priset.

Bakgrund

Miljöstipendium blev Hållbarhetspris!
Mellan år 2000 till år 2016 delades miljöstipendiet ut i Sjöbo kommun. Från och med 2018 ersattes miljöstipendiet med ett hållbarhetspris.

För att öka intresset för priset och även lyfta hållbarhet i alla dess dimensioner beslutade samhällsbyggnadsnämnden 2018 att utvidga priset till ett hållbarhetspris, att göra det möjligt för även företag och enskilda personer att söka och ta emot priset, att priset innefattar samtliga hållbarhetsaspekter (miljömässigt, socialt och ekonomiskt) utifrån FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling (Agenda 2030).

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Samhällsbyggnadsnämnden
Samhällsbyggnadsförvaltningen

SJÖBO KOMMUN

Samhällsbyggnadsnämnden

Sammanträdesprotokoll
Datum
2026-10-20

§83

Ärendenr PLAN.2026.1489

Beslut om planbesked för ändring av Detaljplan för industriområde i västra Sjöbo, Del av Sandbäck 7:3 m.fl. i Sjöbo (P258)

Samhällsbyggnadsnämndens beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar om positivt planbesked för att pröva ändring av detaljplan P258 genom att tillåta markanvändningen till JKH på fler fastigheter, flytta gång- och cykelväg samt lägga till en infartsväg som gata.

Kostnad för planbesked är 20 255 kr enligt gällande taxa 2026 års prisnivå. Planbeskedet bekostas av sökanden.

_____

Sammanfattning

Tekniska nämnden har beslutat att tilldela delar av Eldaren 9 samt Eldaren 13 och 14 till Bechs Entreprenad AB, under förutsättning att en ändring av den gällande detaljplanen vinner laga kraft. För att möjliggöra markförvärvet behövs därför en ändring av detaljplan P258 där markanvändningen ändras från serviceinriktade verksamheter (H) till industri, kontor och lager (JKU) och en gång- och cykelväg flyttas. I samband med ändringen föreslås även att en bit kvartersmark ändras till gata samt att industri tillåts på mark som idag endast medger kontor och lager.

Ansökan om planbesked omfattade även att parkmark skulle omvandlas till kvartersmark för industri, kontor och lager. Eftersom detta kräver en ny detaljplan har den delen, efter samråd med Tekniska förvaltningen, tagits bort från planbeskedet.

Beskrivning av ärendet

Ommadals verksamhetsområde omfattas av *Detaljplan för industriområde i västra Sjöbo, Del av Sandbäck 7:3 m.fl. i Sjöbo* (P258) antagen av kommunfullmäktige den 25 maj 2011 §31. På området har verksamheter etablerats på cirka hälften av den tillgängliga marken. I den norra delen av området är fastigheterna Eldaren 13 och 14 planlagda för *H - serviceinriktade verksamheter, ej detaljhandel* eftersom man då detaljplanen togs fram hade planer på att anlägga ett rekreationsstråk längs Björkaån som skulle nås via det nya industriområdet. Dessa tomter var då tänkta till serviceverksamheter till friluftslivet, så som till exempel kiosk, servering eller liknande. Rekreationsstråket är inte längre aktuellt och inte med i den nyligen antagna Fördjupade översiktsplanen för Sjöbo tätort (FÖP 2050). Därför bedöms behovet av den typen av verksamheter inte kvarstå på platsen.

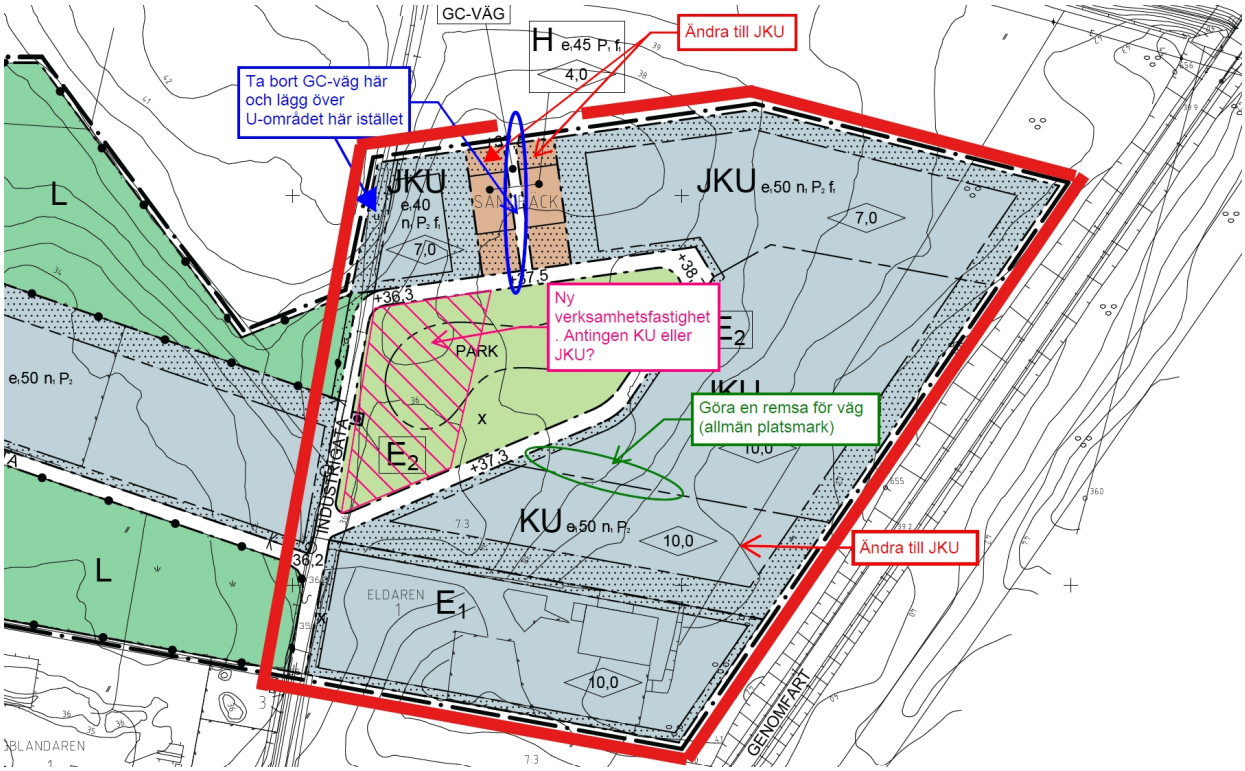
SJÖBO KOMMUN

Samhällsbyggnadsnämnden

Sammanträdesprotokoll

Datum
2026-10-20

Ett beslut om att till dela Bechs Entreprenad AB (org.nr. 559027-2752) kommunal mark har tagits i tekniska nämnden 2026-06-11 § 67. Företaget vill förvärva del av fastigheten Eldaren 9 samt fastigheterna Eldaren 13 och 14. Syftet med förvärvet är att möjliggöra fortsatt expansion av bolagets verksamhet genom uppförande av ytterligare lokaler för bland annat spolhall, kontor, förvaring samt uppställningsytor för verksamhetens maskiner och fordon. Bolaget förvärvade under år 2023 fastigheten Eldaren 2 i anslutning till aktuellt område och verksamheten har sedan etableringen vuxit i sådan omfattning att behov av ytterligare verksamhetsmark nu föreligger. För att möjliggöra markförvärvet krävs enligt beslutet en ändring av detaljplanen där användning H - *Serviceinriktade verksamheter, ej detaljhandel* stryks och GC-väg flyttas så att användningen JKU - *Industri (t.ex. livsmedels-, betong-, verkstads-, grafisk, plastbearbetande industri, energianläggning, mellanlager för miljöfarligt avfall), kontor (ej hotell) och lager* råder över hela den norra delen av detaljplanen.



Utsnitt från plankartan som bifogats till ansökan om planbesked med önskade ändringar markerade.

För att bättre anpassa området till rådande förhållanden vill kommunstyrelsen i sin ansökan om planbesked även:

- Ändra bestämmelserna för Eldaren 12 från KU *(Kontor (ej hotell) och lager)* till JKU *(Industri (t.ex. livsmedels-, betong-, verkstads-, grafisk, plastbearbetande industri, energianläggning, mellanlager för miljöfarligt avfall), kontor (ej hotell) och lager.*
- Lägga till allmän platsmark för gata för en infartsväg till Eldaren 11.
- Ändra en del av parkytan till verksamhetsmark.

SJÖBO KOMMUN

Sammanträdesprotokoll

Datum
2026-10-20

Samhällsbyggnadsnämnden

En ändring av en detaljplan kan enligt plan- och bygglagen, PBL, användas för att anpassa detaljplanen till nya förhållanden och hålla den aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny detaljplan. En ändring av en detaljplan ska därför gå snabbare att handlägga och inte kräva den mängden utredningar som en ny detaljplan kräver. Kravet i PBL är att ändringen ska uppfylla tydlighetskraven och rymmas inom syftet för den ursprungliga detaljplanen.

Syftet i den ursprungliga detaljplanen är: *Planens avsikter är att möjliggöra för etableringar av företag vars verksamheter inte tillåter placering nära bostadsområden pga bulleralstring, tung fordonstrafik och liknande orsaker.*

Eldaren 12 är inte planlagd för industri då den när detaljplanen togs fram låg inom 200 meter från den bostad som låg söder om planområdet. Bostaden har sedan dess rivits och idag ligger en biltvätt där. Det bedöms därmed, i detta skede, inte finnas några hinder att planlägga även Eldaren 12 för industri.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer därför att alla ändringar förutom att ändra från allmän platsmark för park till kvartersmark för industri, kontor och lager bör rymmas inom kriterierna för att förfarandet ändring av detaljplan. Samhällsbyggnadsförvaltningen menar att kvartersmarkens markanvändning har bedömts lämplig under förutsättning att den allmänna platsmarken för park finns för hantering av till exempel skyfall och reglering av värme. Samhällsbyggnadsförvaltningen anser därmed att en ändring av allmänplatsmark för park till kvartersmark för industri, kontor och lager inte ryms inom ändring av detaljplan utan i så fall bör en lämplighetsbedömning genom en ny detaljplan göras. På grund av närheten till Björkaån bedöms en ny detaljplan kräva flera utredningar och därmed kosta och ta betydligt längre tid än en ändring av detaljplan i detta fall. I samråd med Tekniska förvaltningen har därför önskemålet om att omvandla allmänplatsmark park till kvartersmark lyfts bort från planbeskedet.

Kostnaderna för detaljplaneändringen och samtliga kostnader hänförliga till lantmäteriförrättning och fastighetsreglering ska enligt beslut i tekniska nämnden 2026-06-11 § 67 delas lika mellan kommunen och *Bechs Entreprenad AB.*

Beslutsunderlag och bilagor

- Ansökan om Planbesked - Ändring av befintlig detaljplan P258 till industriområde i västra Sjöbo avseende fastigheterna Eldaren 9, Eldaren 11, Eldaren 12, Eldaren 13 och Eldaren 14, 2026-09-04

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

SJÖBO KOMMUN

Sammanträdesprotokoll

Datum
2026-10-20

Samhällsbyggnadsnämnden

Tekniska förvaltningen

Bechs Entreprenad AB
alexander.bech@Railmaskinersverige.se

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
AVDELNINGEN FÖR DEMOKRATI OCH SERVICE

DATUM 5 november 2026
ÄRENDENUMMER 2026/2

HANDLÄGGARE
Patrik Lindelöf
patrik.lindelof@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Delegationsbeslut november 2026

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Redovisningen av delegationsbesluten godkänns och läggs till handlingarna.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har överlåtit en del av sin beslutanderätt till arbetsutskott, ordföranden och tjänstepersoner enligt en av antagen delegationsordning. Dessa beslut ska redovisas till kommunstyrelsen. Redovisningen innebär inte att kommunstyrelsen få ompröva eller fastställa delegationsbesluten. Däremot kan kommunstyrelsen återkalla lämnad delegering.

Reg.datum	Beskrivning	Ärendenummer	Kategori
2026-10-23	Ordförandebeslut - ansökan om stadigvarande alkoholtillstånd Husargården AB serveringsstället MaLena Café	KANSLI 2026/310	10.5 Kommunstyrelsens ordförande
2026-11-03	Rättidsprövning överklagan detaljplan för del av fastigheten Hemmestorp 4:48 Per Perssons vall	KANSLI 2026/270	10.5 Kommunstyrelsens ordförande
2026-10-12	Upphandling - avropsanmälan mot samordnad upphandling - 5505 - Postförmedlingstjänster 2022	KANSLI 2026/131	7.2.2 Ekonomichef

Underlag för beslutet

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 5 november 2026

Beslutet ska skickas till

Kommunledningsförvaltningen

Patrik Lindelöf	Fredrik Rosenkvist
Nämndsekreterare	Avdelningschef

§ 149

Beredning av ärende 2026/166
till kommunstyrelsen

Ändring av sammanträdesdagar för kommunstyrelsen 2027

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

Extra sammanträde för kommunstyrelsen sätts in den 13 januari 2027 för att välja arbetsutskott.

Sammanfattning av ärendet

Ett extra sammanträde behövs sättas in för att besluta ledamöter och personliga ersättare för kommunstyrelsens arbetsutskott.

Förvaltningens förslag

Extra sammanträde sätts in den 13 januari 2027 för att välja arbetsutskott.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 14 oktober 2026

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

Kansliet

SJÖBO KOMMUN

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
AVDELNINGEN FÖR DEMOKRATI OCH SERVICE

DATUM 14 oktober 2026
ÄRENDENUMMER 2026/166

HANDLÄGGARE
Patrik Lindelöf
patrik.lindelof@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Ändring av sammanträdesdagar för kommunstyrelsen 2027

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Extra sammanträde sätts in den 13 januari 2027 för att välja arbetsutskott.

Sammanfattning

Ett extra sammanträde behövs sättas in för att besluta ledamöter och personliga ersättare för kommunstyrelsens arbetsutskott.

Underlag för beslutet

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 14 oktober 2026

Beslutet ska skickas till

Kansliet

Patrik Lindelöf
Nämndsekreterare

Fredrik Rosenkvist
Avdelningschef

Januari 2027	Februari 2027	Mars 2027	April 2027	Maj 2027	Juni 2027
F 1 Nyårsdagen	M 1 **5**	M 1 **9**	T 1	L 1 Första maj	T 1
L 2	T 2	T 2 KSAU 2 + PU	F 2	S 2	O 2 KS 5
S 3	O 3 KSAU 1	O 3 KF 1	L 3	M 3 **18**	T 3
M 4 **1**	T 4	T 4	S 4	T 4	F 4
T 5 Trettondagsafton	F 5	F 5	M 5 **14**	O 5 KSAU 4	L 5
O 6 Trettondedag jul	L 6	L 6	T 6	T 6 Kristi himmelsfärdsdag	S 6 Sveriges nationaldag
T 7	S 7	S 7	O 7 KSAU 3	F 7 ÄI 5	M 7 **23**
F 8 ÄI 0+1	M 8 **6**	M 8 **10**	T 8	L 8	T 8
L 9	T 9	T 9	F 9 ÄI 4	S 9	O 9
S 10	O 10 KS 1	O 10 KS 2 Heldag	L 10	M 10 TPB 5 **19**	T 10
M 11 TPB 0+1 **2**	T 11	T 11	S 11	T 11	F 11
T 12	F 12 ÄI 2	F 12 ÄI 3	M 12 TPB 4 **15**	O 12 KS 4 Heldag	L 12
O 13 Extra KS OB 0	L 13	L 13	T 13	T 13	S 13
T 14	S 14	S 14	O 14 KS 3	F 14	M 14 **24**
F 15	M 15 TPB 2 **7**	M 15 TPB 3 **11**	T 15	L 15 Pingstafton	T 15
L 16	T 16	T 16	F 16	S 16 Pingstdagen	O 16 KF 5
S 17	O 17	O 17	L 17	M 17 **20**	T 17
M 18 **3**	T 18	T 18	S 18	T 18	F 18
T 19	F 19	F 19	M 19 **16**	O 19 OB 5	L 19
O 20 KSAU 0	L 20	L 20	T 20	T 20	S 20
T 21	S 21	S 21	O 21 OB 4	F 21	M 21 **25**
F 22	M 22 Sportlov **8**	M 22 Påsklov **12**	T 22	L 22	T 22
L 23	T 23 OB 2	T 23 Påsklov	F 23	S 23	O 23
S 24	O 24 Sportlov	O 24 Påsklov	L 24	M 24 **21**	T 24
M 25 **4**	T 25 Sportlov	T 25 Påsklov	S 25	T 25 KSAU 5	F 25 Midsommarafton
T 26 OB 1	F 26 Sportlov	F 26 Långfredagen	M 26 **17**	O 26 KF 4	L 26 Midsommardagen
O 27 KS 0	L 27	L 27 Påskafton	T 27	T 27	S 27
T 28	S 28	S 28 Påskdagen	O 28 KF 3	F 28	M 28 **26**
F 29		M 29 Annandag påsk **13**	T 29	L 29	T 29
L 30		T 30 OB 3	F 30 Valborgsmässoafton	S 30	O 30
S 31		O 31 KF 3		M 31 **22**	

Juli 2027	Augusti 2027	September 2027	Oktober 2027	November 2027	December 2027
T 1	S 1	O 1 OB 1	F 1	M 1 Höstlov 44	O 1 KS 4
F 2	M 2 TPB 0 31	T 2	L 2	T 2 Höstlov	T 2
L 3	T 3	F 3	S 3	O 3 Höstlov	F 3
S 4	O 4	L 4	M 4 40	T 4 ÄI 4	L 4
M 5 27	T 5	S 5	T 5	F 5 Alla helgons afton	S 5
T 6	F 6	M 6 36	O 6 KS 2	L 6 Alla helgons dag	M 6 49
O 7	L 7	T 7	T 7	S 7	T 7
T 8	S 8	O 8 KSAU 1	F 8 ÄI 3	M 8 TPB 4 45	O 8
F 9	M 9 32	T 9	L 9	T 9	T 9
L 10	T 10	F 10 ÄI 2	S 10	O 10 KS 3	F 10
S 11	O 11 OB 0	L 11	M 11 TPB 3 41	T 11	L 11
M 12 28	T 12	S 12	T 12	F 12	S 12
T 13	F 13	M 13 TPB 2 37	O 13	L 13	M 13 50
O 14	L 14	T 14	T 14	S 14	T 14
T 15	S 15	O 15 KS 1	F 15	M 15 46	O 15 KF 4
F 16	M 16 33	T 16	L 16	T 16	T 16
L 17	T 17	F 17	S 17	O 17 OB 4	F 17
S 18	O 18 KSAU 0	L 18	M 18 42	T 18	L 18
M 19 29	T 19	S 19	T 19	F 19	S 19
T 20	F 20 ÄI 1	M 20 38	O 20 KF 2	L 20	M 20 51
O 21	L 21	T 21	T 21 OB 3	S 21	T 21
T 22	S 22	O 22 OB 2	F 22	M 22 47	O 22
F 23	M 23 TPB 1 34	T 23	L 23	T 23 KSAU 4/ ÄD Sjöbo Elnät	T 23
L 24	T 24	F 24	S 24	O 24 KF 3	F 24 Julafton
S 25	O 25 KS 0	L 25	M 25 43	T 25	L 25 Juldagen
M 26 30	T 26	S 26	T 26	F 26	S 26 Annandag jul
T 27	F 27	M 27 39	O 27 KSAU 3/ ÄD Sjöbohem	L 27	M 27 52
O 28	L 28	T 28 KSAU 2 + PU	T 28	S 28	T 28
T 29	S 29	O 29 KF 1	F 29	M 29 48	O 29
F 30 ÄI 0	M 30 35	T 30	L 30	T 30	T 30
L 31	T 31		S 31		F 31 Nyårsafton

§ 150

Beredning av ärende 2026/303
till kommunstyrelsen

Markanvisning för Solvik 4

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

Kommunstyrelsen godkänner markanvisningsavtalet för fastigheten Solvik 4 enligt bilagt förslag.

Sammanfattning av ärendet

Exploatörsbolaget Mims Invest AB, genom sitt dotterbolag Sjöbo Solvik 4 AB, vill förvärva och exploatera fastigheten Solvik 4 för en restaurang och sällanköpsbutik. Tekniska förvaltningen har tagit fram ett tidsstyrt markanvisningsavtal med gestaltningskrav och ekonomiska åtaganden, där misslyckat genomförande innebär att marken återgår till kommunen.

Förvaltningens förslag

Tekniska förvaltningen föreslår att kommunstyrelsen godkänner markanvisningsavtalet för fastigheten Solvik 4 enligt bilagt förslag.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, kommunledningsförvaltningen, 24 september 2026
Markanvisningsavtal, Solvik 4
Bilaga A - Exploateringsområdet Solvik 4
Bilaga B Detaljplan för Solvik 2-4 plankarta
Bilaga C - Överenskommen dispositions- och gestaltningsskiss
Bilaga D - Situationsplan

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

Tekniska nämnden

SJÖBO KOMMUN

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
UTVECKLINGSAVDELNINGEN

DATUM 24 september 2026
ÄRENDENUMMER 2026/303

HANDLÄGGARE
Amanda Kärrstedt
amanda.karrstedt@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Markanvisning för Solvik 4

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår att kommunstyrelsen godkänner markanvisningsavtalet för fastigheten Solvik 4 enligt bilagt förslag.

Sammanfattning

Exploatörsbolaget Mims Invest AB, genom sitt dotterbolag Sjöbo Solvik 4 AB, vill förvärva och exploatera fastigheten Solvik 4 för en restaurang och sällanköpsbutik. Tekniska förvaltningen har tagit fram ett tidsstyrt markanvisningsavtal med gestaltningskrav och ekonomiska åtaganden, där misslyckat genomförande innebär att marken återgår till kommunen.

Ärendets tidigare behandling

- Under våren 2026 inkom Mims Invest AB med en intresseanmälan om att förvärva och exploatera fastigheten Solvik 4.
- Detaljplanen vann lagakraft 2020 med en genomförandetid om 5 år. Fastigheten Solvik 4 är detaljplanelagd för dagligvaru-, sällanköp-, och detaljhandel, restaurang, service, hantverk samt kontor.

Om ärendet

Exploateringsbolaget Mims invest AB har anmält intresse för att förvärva och exploatera fastigheten Solvik 4 inom Handelsområdet Sjöbo väst syd. För ändamålet har Mims Invest AB bildat dotterbolaget Sjöbo Solvik 4 AB.

Exploatörens intention är att etablera två verksamheter på fastigheten, en restaurang samt en sällanköpsbutik.

Tekniska förvaltningen har, baserat på exploatörens intresseanmälan, utarbetat ett markanvisningsavtal som fastställer villkor för bygglov, exploateringstidplan och gestaltning. Avtalet är strikt tidsstyrt och kräver att exploatören följer detaljerade gestaltningskrav, exempelvis materialval och arkitektonisk standard. Dessutom medför avtalet ekonomiska åtaganden, såsom markanvisningsavgift och köpeskilling. Om exploatören inte uppfyller avtalets villkor – till exempel genom att inte inkomma med bygglovsansökan inom 12 månader eller slutföra exploateringen inom två år – riskerar rätten till markförvärv att förloras, och marken återgår till kommunen.

Bilagda handlingar (se bifogade dokument) innehåller framförhandlat avtalsförslag i sin helhet inkl. bilagor till avtalet.

EKONOMISKA ÖVERVÄGANDEN

Förvaltningen har inte funnit några särskilda ekonomiska aspekter av frågan.

MILJÖ- OCH KLIMATKONSEKVENSER

Förvaltningen har inte funnit några särskilda konsekvenser av beslutet ur miljö- och klimathänsyn.

KONSEKVENSER FÖR BARN

Kommunledningsförvaltningen bedömer att frågan inte särskilt påverkar barns rättigheter.

Underlag för beslutet

Tjänsteskrivelse, kommunledningsförvaltningen, 24 september 2026
Markanvisningsavtal, Solvik 4
Bilaga A - Exploateringsområdet Solvik 4
Bilaga B Detaljplan för Solvik 2-4 plankarta
Bilaga C - Överenskommen dispositions- och gestaltningsskiss
Bilaga D - Situationsplan

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

Amanda Kärrstedt	Jesper Andersson
Mark- och exploateringsingenjör	förvaltningschef

SJÖBO KOMMUN

Mellan Sjöbo kommun, genom kommunstyrelsen, (org. nr. 212000-1090), Gamla Torg, 275 80 Sjöbo, nedan kallad (”**Kommunen**”) och Sjöbo Solvik 4 AB (org.nr. 559593-7722) Vattenverksvägen 64, 212 43 Malmö, nedan kallad (”**Exploatören**”), har denna dags träffats

MARKANVISNINGSAVTAL

Syftet med detta avtal är att ge riktlinjer och fastställa förutsättningar för exploatering inom del av fastigheten Solvik 4 i Sjöbo, nedan kallad (”**Egendomen**”), vars läge har markerats på bifogad karta, (”**Exploateringsområdet**”), bilaga A.

Kommunen är vid detta Avtals ingående civilrättslig och lagfaren ägare till fastigheten Solvik 4.

Markanvisningen ska fullföljas genom tecknande av köpekontrakt och köpebrev (”**Köpehandlingar**”) där parternas åtaganden regleras.

§ 1 DETALJPLAN

För Egendomen gäller detaljplan för Solvik 2-4 samt del av Sandbäck 4:18 m.fl. "Handelsområde Sjöbo Väst", i Sjöbo, Sjöbo kommun, Skåne län, lagakraft 2019-04-16, bilaga B, vilken Exploatören tagit del av.

§ 2 KOMMANDE MARKFÖR VÄRV

Under förutsättning att samtliga villkor enligt § 21 i detta avtal uppfyllts äger Exploatören rätt att under en tid av tolv veckor från den dag då samtliga villkor enligt § 21 i detta avtal uppfyllts, förvärva Egendomen för en köpeskilling om tremiljoneråttahundrasjuttiosextusensjuhundranittiosex kronor (6 314 kvm x 614 kr/kvm = 3 876 796 kronor)

Särskild köpehandling (KÖPEAVTAL) skall upprättas av Kommunen när startbesked har erhållits för byggnation. Upprättas inget köpeavtal under nämnda tidsperiod, på grund av Exploatörens vållande, går rätten till fastighetsförvärv förlorad och Exploatören är skyldig att snarast återställa allt denne företagit på Egendomen till ursprungligt skick. Område för parkering ingår inte i kravet på återställning.
Detta markavtal ersätts i sin helhet vid tecknandet av köpeavtal.

§ 3 MARKANVISNINGS-AVGIFT

Exploatören erlägger när detta avtal undertecknas en markanvisningsavgift motsvarande 5 % av köpeskillingen, etthundranittiotretusenåttahundrafyrtio kronor (193 840 kronor).

Fullföljer Exploatören köp av mark enligt de krav som ställs avräknas markanvisningsavgiften på köpeskillingen.

Resterande del av köpeskillingen erläggs senast på Tillträdesdagen.

§ 4 TILLTRÄDESDAG

Tillträdesdag är dagen för båda parters undertecknande av

köpeavtal.

§ 5 MARKÅTKOMST INNAN TILLTRÄDESDAGEN

Exploatören äger åtkomst till Egendomen för att påbörja markarbeten då bygglov enligt § 21 beviljats.

§ 6 PENNINGINTECKNINGAR

Egendomen belastas inte av penninginteckningar. Egendomen kommer att överlåtas fri från penninginteckningar.

§ 7 EGENDOMENS SKICK

Vid Tillträdesdagen kommer Egendomen att överlåtas i befintligt skick och Kommunen förbinder sig att före Tillträdesdagen inte företa någon åtgärd som kan minska Egendomens värde eller underlåta något som kan vara ägnat att behålla Egendomen vid dess nuvarande värde.
Exploatören har vid undertecknandet av detta avtal besiktigat Egendomen och avstår med bindande verkan från varje anspråk på Kommunen, på grund av eventuella fel eller brister av vad slag det må vara.

§ 8 BELASTNINGAR

Kommunen förklarar att Egendomen, såvitt Kommunen känner till eller bör känna till, inte besväras av några upplåtna, oinskrivna rättigheter.

I denna förklaring bortses från lantmäteriservitut m.m. om vilka det förutsätts att Exploatören skaffar sig kännedom.

§ 9 GEMENSAMHETS-ANLÄGGINNG FÖR PARKERING

Den på fastigheten Solvik 4 redan anlagda parkeringen ska ingå i en gemensamhetsanläggning tillsammans med verksamheten på fastigheten Solvik 3. Gemensamhetsanläggningen ska bildas enligt anläggningslagen (1973:1149) och förvaltas gemensamt av fastighetsägarna till Solvik 3 och Solvik 4.

Parkeringen ska överlåtas till gemensamhetsanläggningen när byggnationen på fastigheten Solvik 4 är slutförd.
Fastighetsägarna till Solvik 3 och Solvik 4 ansvarar gemensamt för drift, underhåll och eventuella framtida ombyggnationer av parkeringen. Kostnader för detta ska fördelas mellan fastigheterna enligt de andelstal som fastställs i anläggningsbeslutet eller enligt vad fastighetsägarna emellan överenskommer.

Parkeringen ska vara tillgänglig för verksamheterna på både Solvik 3 och Solvik 4.

§ 10 SKATTER M.M.

Skatter och andra avgifter samt inkomster för Egendomen betalas respektive mottas av Kommunen för tiden fram till Tillträdesdagen och därefter av Exploatören.

SJÖBO KOMMUN

§ 11 FASTIGHETSBILDNING

Fastighetsbildning är slutförd och har vunnit laga kraft. Övrig fastighetsbildning som Köparen avser att genomföra inom Fastigheten bekostar och ansöker Köparen om på egen hand.

§ 12 LAGFARTSKOSTNADER

Köparen betalar samtliga lagfartskostnader.

§ 13 EXPLOATERINGS-ÅTAGANDEN

Exploatören förbinder sig att på egen bekostnad samt i enlighet med Detaljplanen och enligt myndighets anvisningar och beslut:

- på Egendomen uppföra för Exploatörens verksamhet erforderlig byggnad för kontor, handel, vård och café, i överensstämmelse med detaljplan samt nedan skildring av exteriören;

  Byggnationen ska utformas med en hög arkitektonisk standard och en exteriör som präglas av kvalitet och hållbarhet. Bygglovet ska vara i linje med överenskommen skiss för att säkerställa att gestaltningen följer planerad vision, se bilaga C.

  Fasader ska utföras i hållbara och estetiskt tilltalande material såsom trä, glas och fibercementskivor. Plåt ska inte användas som fasadmaterial.

Kommunen kommer att följa upp att exploatören uppfyller sina åtaganden i enlighet med de specifikationer och villkor som fastställts ovan. Vilket innebär att regelbundna inspektioner och kontroller kommer att genomföras. Om avvikelser upptäcks, kommer åtgärder att vidtas för att säkerställa korrigering av dessa samt att projektet genomförs i enlighet med de överenskomna planerna. Åtgärder som kan vidtas inkluderar antingen att avstå från försäljningen av fastigheten eller att påföra ett vite motsvarande 30 % av köpeskillingen.

Köparen förbinder sig att senast två år efter Tillträdesdagen ha fullföljt exploateringen enligt punkten ovan. Köparen skall kunna uppvisa slutanmälan av byggnationen.

§ 14 UTFÖRANDE OCH BEKOSTANDE AV ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Kommunen ansvarar för projektering, upphandling och anläggande av allmän plats.

Exploatören och blivande ägare av Egendomen befrias från skyldighet att erlägga gatukostnadsersättning jämlikt 6 kap. 24-25 § § Plan- och bygglagen enligt nu gällande detaljplan.

Exploatören ska erlägga anslutningsavgifter för vatten och avlopp enligt § 16 i detta avtal.

Exploatören ska i samråd med ledningsägare och berörda kommunala förvaltningar vara delaktiga i samordning av

ledningsdragning i sammanband med utbyggnad av allmän platsmark och eventuella ledningsflyttar som krävs för exploateringens genomförande.

§ 15
UTFÖRANDE OCH BEKOSTANDE AV ÖVRIGA ANLÄGGNINGAR

Exploatören ansvarar för att utbyggnaden av kvartersmark under pågående arbete utformas så att de som bor och rör sig i området kan nå allmän plats.

Exploatören ansvarar för och bekostar projektering och genomförande av anslutnings- och återställandearbeten som behöver göras på intilliggande fastigheter som en följd av Exploatörens bygg- och anläggningsarbeten. För åtgärder utanför Egendomen ska projektering och återställande utföras i samråd men berörd fastighetsägare.

Befintliga anläggningar ska hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

§ 16
VA-ANLÄGGNINGSAVGIFT M.M.

Anslutning till kommunal VA-anläggning sker enligt Kommunens anvisningar. Exploatören skall begära anslutning till VA-anläggning, s.k. servisanmälan.
Efter att förbindelsepunktens läge meddelats skall Exploatören till Kommunen erlägga anläggningsavgifter för vatten, spillvatten samt dagvatten enligt vid varje tidpunkt gällande taxa för Sjöbo kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning.
Anläggningsavgift kommer att faktureras separat av Kommunen.

§ 17
ÖVRIGA AVGIFTER

Exploatören betalar utöver köpeskilling, anslutningsavgifter enligt tidigare överenskommelse även:
Planavgift enligt av kommunfullmäktige antagen taxa, faktureras separat i samband med bygglov.

§ 18
ÅTGÄRDER GÄLLANDE ALLMÄNNA PLATSER (GATOR M.M.) OCH BYGGARBETSPLATS

I de fall exploateringen kräver nyttjande och/eller avstängning av allmän plats (gator, m.m.) skall giltigt belamringstillstånd utfärdat av polismyndigheten samt godkänd trafikanordningsplan kunna uppvisas innan avstängning sker. Exploatören förbinder sig att under byggtiden på arbetsplatsen ha skydd mot intrång för obehöriga. Området skall hållas snyggt under byggtiden med avseende på byggmaterial m.m.

Exploatören ska i den mån det påkallas av exploateringen utföra och bekosta renhållning av gator. Vid brister i renhållningen äger Kommunen rätt att på Exploatörens bekostnad utföra erforderliga åtgärder.

Omkringliggande vägar samt gång- och cykelvägar skall vara tillgängliga och trafiksäkra under byggtiden speciellt med avseende på gång- och cykeltrafik.

SJÖBO KOMMUN

§ 19
ANPASSNING AV HÖJDLÄGE MOT ANGRÄNSANDE FASTIGHETER

Exploatören är skyldigt att i gräns mot allmän plats svara för och bekosta erforderliga åtgärder i form av slänter, stödmurar och dylikt, eller på annat sätt vidta erforderliga åtgärder för att erhålla lämplig höjdanpassning. Vidare är Exploatören skyldig att i gräns mot angränsande fastigheter belägna på kvartersmark, gemensamt med respektive ägare, göra samma åtaganden för att erhålla lämplig höjdanpassning.

§ 20
ÖVRIGA VILLKOR UNDER BYGGTIDEN/GENOM-FÖRANDET

Exploatören ska samverka att såväl projektering som arbeten för att genomförandet av detaljplanen samordnas mellan parterna.

Det föreligger, såvitt Kommunen känner till, inga kända arkeologiska förekomster, förorenad mark eller annan byggnation och ledningsdragning på Egendomen som kommer att utgöra hinder för Egendomens bebyggande enligt detaljplan.

Skulle föroreningar eller annat hinder i marken påträffas ska Kommunen äga rätt att istället för påföljd att på egen bekostnad ombesörja erforderliga saneringsåtgärder i enlighet med miljöbalken (1998:808) samt enligt av tillsynsmyndighet utfärdande föreläggande och anvisningar.

Kommunen och Exploatören ansvarar för återställande av skador på den andra partens egendom. Innan skada åtgärdas ska godkännande inhämtas från drabbad part. Drabbad part har rätt att på bekostnad av den som orsakat skada själv reparera skadan.

Parterna ska komma överens om de etableringsområden som byggande inom Egendomen respektive allmän plats kommer att behöva. Den part som behöver åtkomst till mark utanför sitt etableringsområde ska inhämta skriftligt tillstånd från markägare.
.
Innan byggstart ska parterna gemensamt inspektera markanläggningar, träd och annan vegetation inom och invid etableringsområdena. Exploatören kallar till inspektion. Vid denna inspektion ska status och eventuella skyddsåtgärder säkerställas.

Exploatören ska, på egen bekostnad, ta hand om och transportera bort eventuella överskottsmassor från kvartersmark till lämplig deponi eller annan lämplig plats. Kommunen tillhandahåller ingen tipp för överskottsmassor. Exploatören ska vid förfrågan från kommunen skriftligen kunna redovisa var massor som körs från markområdet deponeras.

Exploatören svarar för att relationshandlingar upprättas för sina egna anläggningar.

Exploatören ansvarar för att erforderliga tillstånd, lov och godkännande söks och följs.

SJÖBO KOMMUN

Exploatören förbinder sig att utan kostnad för Kommunen att informera allmänheten med erforderliga skyltar om pågående byggarbeten och andra arbeten som har samband med genomförandet.

§ 21 AVTALETS GILTIGHET

Förestående avtal gäller under förutsättning

a) att Exploatören inlämnar erforderliga handlingar för bygglovsansökan för inom Egendomen planerad verksamhet enligt § 13, senast tolv (12) månader efter det att Sjöbo kommun godkänt detta avtal samt

b) att Exploatören erhållit startbesked för byggnation senast inom nio månader från att bygglovsansökan är inlämnad.

Kommunen skall verka för ett skyndsamt godkännande.
Om något av ovanstående villkor inte uppfylls har vardera part rätt att frånträda avtalet. Parterna skall bära sina respektive kostnader.

§ 22 ÅTERSTÄLLANDE

Om Exploatören utfört arbete på Egendomen och köpet på grund av dennes vållande inte genomförs åligger det Exploatören att snarast återställa allt denne företagit på Egendomen och tillse att marken återställs i ett sådant skick att Kommunen skäligen kan nöjas därmed. Exploatören ombesörjer bortforsling av honom tillhörig egendom. Exploatören förbinder sig att återställa gator och andra ytor runt Egendomen som under exploateringen sönderkörts eller på annat sätt skadats. Åtgärdar inte Exploatören av Kommunen påtalade brister i återställningen äger Kommunen rätt att på Exploatörens bekostnad själv åtgärda bristerna.

§ 23 ÖVERLÅTELSEFÖRBUD

Detta avtal får inte utan Kommunens skriftliga medgivande överlåtas på annan än bolag inom exploatörens koncern. Exploatören får även utan kommunens medgivande anvisa annat koncernbolag i samband med ingående av köpeavtal.

§ 24 ÄNDRING AV AVTALET

Tillägg eller förändringar av detta avtal kräver för sin giltighet att de skall vara skriftliga och undertecknade av parterna.

§ 25 TVIST

Tvist angående tolkning och tillämpning av detta avtal som parterna ej kan lösa genom förhandling skall avgöras av allmän domstol.

Detta markanvisningsavtal är upprättat i två exemplar, ett för vardera parten.

SJÖBO
KOMMUN

Sjöbo 2026-

För Sjöbo kommun

Ort: Datum:

För Sjöbo Solvik 4 AB

Magnus Weberg

Kommunstyrelsens ordförande

Namnförtydligande

Bevittnas:

Namnförtydligande

Namnförtydligande

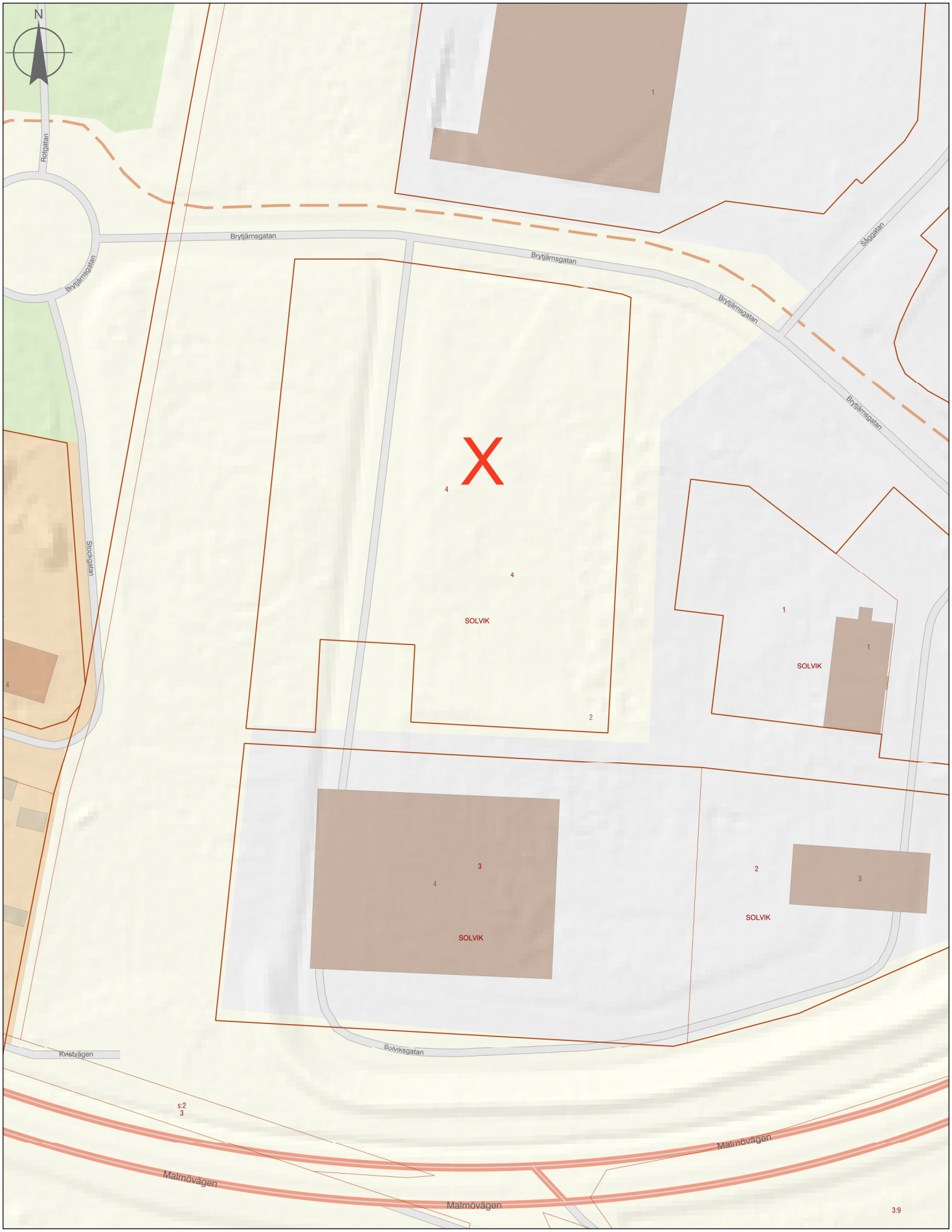
Bilaga A – Exploateringsområdet

Bilaga B – Detaljplan för Solvik 2-4 samt del av Sandbäck 4:18 m.fl. "Handelsområde Sjöbo Väst", i Sjöbo, Sjöbo kommun, Skåne län, lagakraft 2019-04-16

Bilaga C – Överenskommen dispositions- och gestaltningsskiss

Egendomen, Solvik 4

september 17, 2024

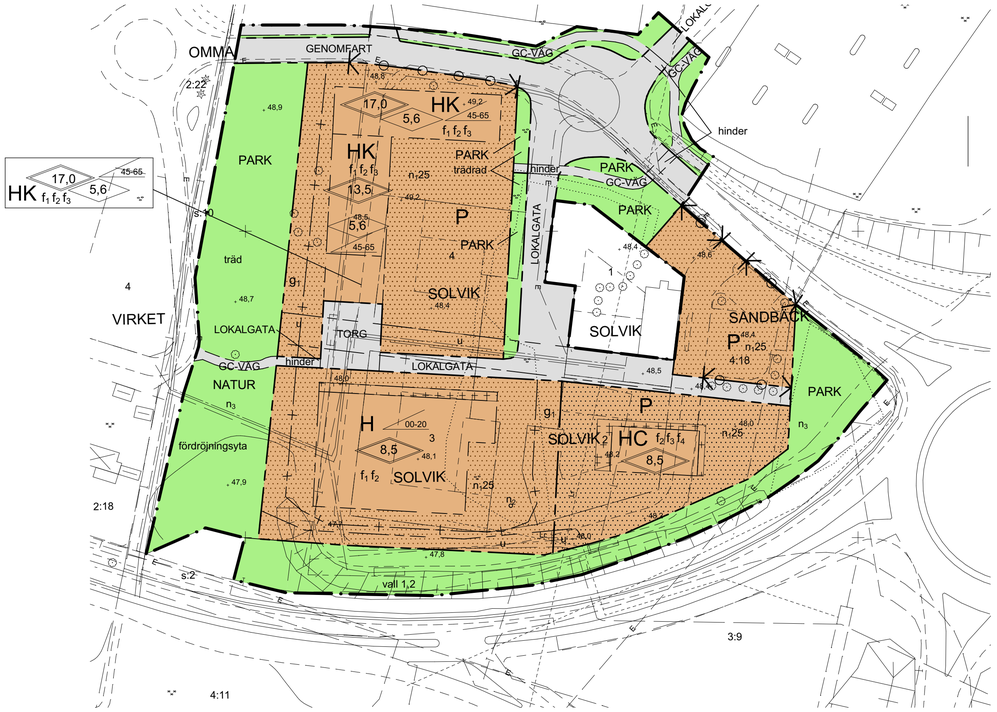


Bilaga A – Exploateringsområdet

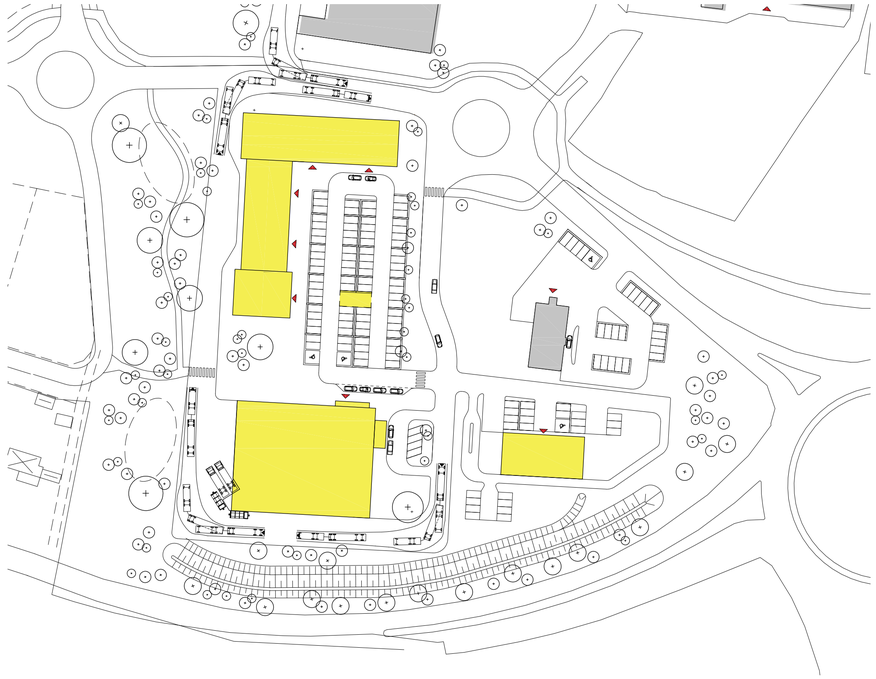
5 0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 [m]

1:1 000

PLANKARTA



ILLUSTRATIONSKARTA



GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

Beteckningar:

- Traktgräns , kvartersgräns
- Fastighetsgräns
- Lr — Annangräns (Ledningsrätt m.m)
- Rutnätskryss
- SOLVIK — Traktnamn, kvartersnamn
- 2 — Registernummer för fastighet med kvartersnamn
- 13:2 — Registernummer för fastighet med traktnamn
- S:7 — Registernummer för samfällighet
- GA:2 — Registernummer för gemensamhetsanläggning
- Plangräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Bostadshus resp. uthus karterat efter husliv.
- Bostadshus resp. uthus karterat efter takkonturen.
- Kyrka
- Byggnad i allmänhet.
- Skärmtak
- Transformatorbyggnad
- Staket eller plank
- Stenmur
- Stödmur
- Häck
- Väg
- Gångstig
- Slänt
- Gräns mellan gångbana och körbana
- Dike
- Strandlinje
- Ägoslagsgräns
- Enstaka träd
- Barrskog resp. lövskog symboler
- Åker
- Äng- hag- eller betesmark
- Kärr, mosse, sankmark
- VV — Våtenyta
- Järnvägsspår
- 1150 — Polygonpunkt
- Stolpe
- Belysningsstolpe
- Fornlämning
- E — Elledning i mark
- T — Teleledning
- +13.1 — Markhöjd
- 3 / 4 — Höjdkurvor

Koordinatsystem i plan: SWEREF 99 13 30
Koordinatsystem i höjd: RH2000
Skala 1:1000
Grundkartan upprättad 2017-10-31 av METRIA

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Om beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

ALLMÄN PLATSMARK

GENOMFART	Genomfartsgata
LOKALGATA	Lokalgata
TORG	Torghandel, kiosk, servering
GC-VÄG	Gång- och cykelväg
NATUR	Naturområde, transformatorstation får finnas
PARK	Park

KVARTERSMARK

H	Dagligvaru-, sällanköps- och detaljhandel, restaurang, service, hantverk
K	Kontor
C	Butiker, service, restaurang, café, samlingslokaler, gym, hälsovårdvård m.m.
P	Parkering, kundvagnsgarage, cykelskjul, miljöhus och liknande får finnas

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

fördröjningsyta	Yta för fördröjning av dagvatten ska finnas
trädrad	Trädrad ska finnas
träd	Träd (tall och lövträd) ska finnas ungefär enligt illustrationsplan
vall 1,2	1,2 m hög vall ska finnas mot allmän väg

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte förses med byggnad, dock får kundvagnsgarage, teknik-bod,cykelskjul,miljöhus,lastkaj maxhöjd 1,2m och liknande finnas
- Entrépartier och skärmtak får uppföras
- u — Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

Källare får inte anordnas

MARKENS ANORDNANDE

UTFART, STÄNGSEL

- Körbar in- och utfart förbjuden

MARK OCH VEGETATION

$n_1$00	Marken ska möjliggöra fördröjning av dagvatten. Minsta area med genomsläppligt material i procent.
n_2	Skyddsvärd ek. Marklov krävs för fällning av solitärträd, marknivån kring trädet får inte ändras
n_3	Plantering med träd och buskar ska finnas
hinder	Farthinder (gatsten eller liknande)

PLACERING; UTFORMING; UTFÖRANDE

UTFORMNING

0,0	Högsta byggnadshöjd i meter
0,0	Högsta totalhöjd i meter. Härutöver får enstaka tekniska anordningar som t ex skorstenar och ventilationshuvar sticka upp
00-00	Minsta och största taklutning
f_1	Tak ska utformas som sadeltak/kapat sadeltak eller förskjutet pulpettak/förskjutna pulpettak. Taknock torgbyggnad kan utformas likt figur 1. Taknock dagligvarubutik kan utformas likt figur 2
f_2	Fasad ska utformas i kulörerna svart, grått,brunt eller falurött. Fasad mot publik plats ska ha en omsorgsfull bearbetning.Tak ska utformas i svart eller grått alternativt vara vegetationsbeklätt
f_3	Skylt på byggnad ska placeras under takfot och utföras med fristående bokstäver och logotyp
f_4	Tak ska vara plant eller låglutande

STÖRNINGSSKYDD

Avståndet mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag ska uppgå till minst 5 meter

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Planens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

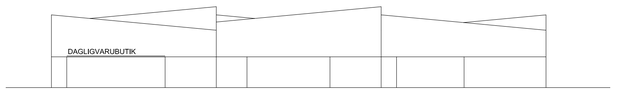
Sjöbo kommun är huvudman för allmän platsmark

FASTIGHETSINDELNING

g_1	Gemensamhetsanläggning/servitut får finnas för utfartsväg för varutransporter



Figur 1: Volymstudie torgbyggnaden med kapat sadeltak
Semrén och Månsson Arkitektkontor AB



Figur 2: Volymstudie dagligvarubutiken med förskjutna pulpettak
Semrén och Månsson Arkitektkontor AB



Orienteringskarta

N

SKALA 1:1000 A1 (1:2000 A3)

0 5 10 20 50 100
METER

HANDLINGAR
Till planen hör följande handlingar:

- ☒ Grundkarta
- ☒ Fastighetsförteckning
- ☒ Illustrationskarta
- ☒ Plankarta med bestämmelser
- ☒ Samrådsredogörelse
- ☒ Planbeskrivning med genomförandebeskrivning
- ☒ Utlåtande efter granskning

Beslut om detaljplanen	Datum
Antagen av samhällsbyggnadsnämnden, § 44	2019-04-16
Vunnit laga kraft	2020-05-14

Tillhör samhällsbyggnadsnämndens beslut, 2019-04-16, § 44

Anders Lindén
Samordnande Enhetschef

PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

DETALJPLAN för Solvik 2-4 samt del av Sandbäck 4:18 m.fl.

"Handelsområde Sjöbo Väst", i Sjöbo, Sjöbo kommun, Skåne län

Upprättad 2019-04-16

ANTAGANDEHANDLING

Anders Lindén
Samordnande Enhetschef

Åsa Bjurström
Planarkitekt

SJÖBO KOMMUN

Bilaga C - Överenskommen dispositions- och gestaltningsskiss





Bilaga D - Situationsplan



FÖRKLARINGAR

MÅTT I METER OM INGET ANNAT ANGES.

BYGGNADSAREOR ANGES I BYA, OM INGET ANNAT ANGES.

TECKENFÖRKLARINGAR

- NYBYGGNAD
- BEFINTLIG BYGGNAD
- GÅNGVÄG
- EJ HÅRDGJORD YTA
- LINJEMÅLNING
- FASTIGHETSGRÄNS
- NYPLANTERAT TRÄD
- BEFINTLIGT TRÄD
- HUVUDENTRÉ
- VARUMOTTAGNING

SKALA 1:500

0 5 10 20 50

METER

N

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

ILLUSTRATIONSHANDLING

SOLVIKEN 4
SJÖBO KOMMUN

BYGGSYSTEM ÖRESUND AB
VATTENVERKSVÄGEN 64
212 43
www.byggsystemoresund.se

UPPDRAG NR	KONTAKTPERSON
–	JS

DATUM
2026-10-07

HANDELSOMRÅDE SJÖBO
NYBYGGNAD
SITUATIONSPLAN-MED-KARTA

SKALA	NUMMER	BET
A1 1:500 A3 1:1000	A-00.1-001	–

REF \\T Projektförutsättningar\Detaljplan & Nybyggnadskarta\Nybyggnadskarta_6655x1 - XREF.dwg \Utskick\Kommunen\Planritning.dwg

§ 151

Beredning av ärende 2026/305
till kommunstyrelsen

Samråd - Nätutvecklingsplan Sjöbo Elnät 2027-2036

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

Kommunstyrelsen svarar på remiss om nätutvecklingsplan för Sjöbo Elnät enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Sammanfattning av ärendet

Sjöbo Elnät har skickat ut nätutvecklingsplan för 2027-2036 på samråd.

Sjöbo kommun svarar enligt följande;

Sjöbo kommun ser positivt på att planen tydliggör de utmaningar och investeringar som krävs för att säkerställa den framtida elförsörjningen inom Sjöbo Elnäts verksamhetsområde. I planen kan man läsa om det systematiska arbete som sker för att möta den ökade efterfrågan på el.

Ur ett näringslivsperspektiv och som en grundförutsättning för kommunens företagsutveckling och nyetableringar vill kommunen lyfta betydelsen av ett långsiktigt arbete med nätkapaciteten. Tillgång till elkapacitet blir allt viktigare då många företag väljer att elektrifiera sina verksamheter och investera i ny teknik. Det finns en oro för framtida kapacitetsbegränsningar.

Kommunen vill därför framhålla vikten av att fortsätta utreda möjligheterna att tidigarelägga kapacitetshöjande åtgärder eller på annat sätt minska risken för att elkapacitet blir begränsande för den lokala tillväxten. Samverkan med E.ON Energidistribution är viktig för att minimera risken för sämre utvecklingsmöjligheter för kommunens näringsliv och samhällsutbyggnad.

Kommunen ser också positivt på flexibilitetslösningar och energilager som komplement till nätutbyggnaden.

I Sjöbo kommuns översikts- och detaljplaner finns utpekade utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter, exempelvis Åsums företagspark, där goda förutsättningar för energidistribution är en förutsättning för genomförande. Sjöbo kommun vill framhålla att aktuella översikts- och detaljplaner är en viktig grund när nätutvecklingsplanerna tas fram. I Sjöbo elnäts plan finns en allmän siffra om förväntad tillväxt som är hämtad från kommunens översiktsplan, men det hänvisas inte till utpekade utbyggnadsområden i översikts- och detaljplaner. Inte heller hänvisas det till hur pågående verksamhetsetableringar påverkar elnätskapaciteten.

För Sjöbo tätort gäller en fördjupad översiktsplan, antagen i maj 2026, som visar tätortens förväntade tillväxt fram till 2050. Tillväxten förväntas ske centralt, samt i öst-västlig riktning. För att säkerställa att utbyggnadsplanerna kan förverkligas inom rimlig tid och till rimliga kostnader för exploatörer, krävs välplanerade investeringar för att säkerställa en långsiktigt god kapacitet. Kommunens planberedskap är en tydlig indikator om förväntad utveckling framåt.

Kommunala energiplaner är ett viktigt stöd i dialogen mellan kommunen och andra aktörer. Sjöbo kommun saknar i dag en sådan plan, men har påbörjat arbetet med att ta fram en ny. Den nya energiplanen ska stärka dialogen med elnätsföretagen och ge bättre underlag för att förutse och planera framtida energibehov.

Till dess att en ny energiplan finns på plats, hänvisar kommunen till aktuella översikts- och detaljplaner, i komplement av en tidig, kontinuerlig och aktiv dialog mellan alla berörda parter. Dialogen behöver hantera frågor såsom elförsörjning av nya bostads- och verksamhetsområden samt näringslivets nuvarande och kommande behov.

Dialogen behöver även omfatta frågor om energiförsörjning tidigt i den kommunala fysiska planeringen, i form av exempelvis markanspråk och riktlinjer. På kort sikt kan en aktiv samverkan även underlätta samordning av ledningsarbeten och hantering av lokala intressekonflikter.

Förvaltningens förslag

Kommunstyrelsen svarar på remiss om nätutvecklingsplan för Sjöbo Elnät enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutsunderlag

Nätutvecklingsplan för Sjöbo Elnät 2027-2036

Tjänsteskrivelse, 13 oktober 2026

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

Kommunledningsförvaltningen

Sjöbo Elnät AB

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
UTVECKLINGSAVDELNINGEN

DATUM 13 oktober 2026
ÄRENDENUMMER 2026/305

HANDLÄGGARE
Kamilla Danielsson
kamilla.danielsson@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Samråd nätutvecklingsplan Sjöbo Elnät 2027-2036

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen svarar på remiss om nätutvecklingsplan för Sjöbo Elnät enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Sammanfattning

Sjöbo Elnät har skickat ut nätutvecklingsplan för 2027-2036 på samråd.

Sjöbo kommun svarar enligt följande;

Sjöbo kommun ser positivt på att planen tydliggör de utmaningar och investeringar som krävs för att säkerställa den framtida elförsörjningen inom Sjöbo Elnäts verksamhetsområde. I planen kan man läsa om det systematiska arbete som sker för att möta den ökade efterfrågan på el.

Ur ett näringslivsperspektiv och som en grundförutsättning för kommunens företagsutveckling och nyetableringar vill kommunen lyfta betydelsen av ett långsiktigt arbete med nätkapaciteten. Tillgång till elkapacitet blir allt viktigare då många företag väljer att elektrifiera sina verksamheter och investera i ny teknik. Det finns en oro för framtida kapacitetsbegränsningar.

Kommunen vill därför framhålla vikten av att fortsätta utreda möjligheterna att tidigarelägga kapacitetshöjande åtgärder eller på annat sätt minska risken för att elkapacitet blir begränsande för den lokala tillväxten. Samverkan med E.ON

Energidistribution är viktig för att minimera risken för sämre utvecklingsmöjligheter för kommunens näringsliv och samhällsutbyggnad.

Kommunen ser också positivt på flexibilitetslösningar och energilager som komplement till nätutbyggnaden.

I Sjöbo kommuns översikts- och detaljplaner finns utpekade utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter, exempelvis Åsums företagspark, där goda förutsättningar för energidistribution är en förutsättning för genomförande. Sjöbo kommun vill framhålla att aktuella översikts- och detaljplaner är en viktig grund när nätutvecklingsplanerna tas fram. I Sjöbo elnäts plan finns en allmän siffra om förväntad tillväxt som är hämtad från kommunens översiktsplan, men det hänvisas inte till utpekade utbyggnadsområden i översikts- och detaljplaner. Inte heller hänvisas det till hur pågående verksamhetsetableringar påverkar elnätskapaciteten.

För Sjöbo tätort gäller en fördjupad översiktsplan, antagen i maj 2026, som visar tätortens förväntade tillväxt fram till 2050. Tillväxten förväntas ske centralt, samt i öst-västlig riktning. För att säkerställa att utbyggnadsplanerna kan förverkligas inom rimlig tid och till rimliga kostnader för exploatörer, krävs välplanerade investeringar för att säkerställa en långsiktigt god kapacitet. Kommunens planberedskap är en tydlig indikator om förväntad utveckling framåt.

Kommunala energiplaner är ett viktigt stöd i dialogen mellan kommunen och andra aktörer. Sjöbo kommun saknar i dag en sådan plan, men har påbörjat arbetet med att ta fram en ny. Den nya energiplanen ska stärka dialogen med elnätsföretagen och ge bättre underlag för att förutse och planera framtida energibehov.

Till dess att en ny energiplan finns på plats, hänvisar kommunen till aktuella översikts- och detaljplaner, i komplement av en tidig, kontinuerlig och aktiv dialog mellan alla berörda parter. Dialogen behöver hantera frågor såsom elförsörjning av nya bostads- och verksamhetsområden samt näringslivets nuvarande och kommande behov.

Dialogen behöver även omfatta frågor om energiförsörjning tidigt i den kommunala fysiska planeringen, i form av exempelvis markanspråk och riktlinjer. På kort sikt kan en aktiv samverkan även underlätta samordning av ledningsarbeten och hantering av lokala intressekonflikter.

EKONOMISKA ÖVERVÄGANDEN
Förvaltningen har inte funnit några särskilda ekonomiska aspekter av frågan.

MILJÖ- OCH KLIMATKONSEKVENSER
Förvaltningen har inte funnit några särskilda konsekvenser av beslutet ur miljö- och klimathänsyn.

KONSEKVENSER FÖR BARN
Kommunledningsförvaltningen bedömer att frågan inte särskilt påverkar barns rättigheter.

Underlag för beslutet

Nätutvecklingsplan för Sjöbo Elnät 2027-2036
Tjänsteskrivelse, 13 oktober 2026

Beslutet ska skickas till

Kommunledningsförvaltningen
Sjöbo Elnät AB

Kamilla Danielsson	Karina Hansson
Utvecklingschef	Kommundirektör

Nätutvecklingsplan — preliminär rapport

Enligt EIFS 2024:1 och EIFS 2026:4.

Sjöbo Elnät AB

2026-09-11

SAMRÅD

Bakgrund och syfte

Alla elnätsföretag är skyldiga att ta fram, offentliggöra och lämna in en nätutvecklingsplan till Energimarknadsinspektionen.

Syftet med nätutvecklingsplanen är att skapa transparens vad gäller de flexibilitetstjänster som behövs på medellång och lång sikt, ange planerade investeringar under de kommande fem till tio åren, med särskild tonvikt på den huvudsakliga distributionsinfrastruktur som krävs för att ansluta ny produktionskapacitet och ny energianvändning, inklusive laddningsstationer för elfordon.

Nätutvecklingsplanen ska underlätta integreringen av anläggningar som producerar el från förnybara energikällor, främja utvecklingen av energilagringsanläggningar och elektrifieringen av transportsektorn. Nätutvecklingsplanen ska även omfatta användningen av efterfrågeflexibilitet, energieffektivitet, energilagringsanläggningar och andra resurser som elnätföretaget ska använda som ett alternativ till en utbyggnad av elnätet.

En ny nätutvecklingsplan ska tas fram minst vartannat år. Planen ska täcka en tidsperiod på tio år.

Elnätsföretaget ska genomföra ett offentligt samråd med dem som är berörda av nätutvecklingsplanen när företaget tar fram sin plan. Elnätsföretaget ska inför samrådet offentliggöra en preliminär nätutvecklingsplan som berörda kan ta del av.

Samrådsprocessen ska genomföras under tillräckligt lång tid, dock minst sex veckor, för att samtliga berörda ska ha möjlighet att delta. Samrådet kan ske skriftligt.

När elnätsföretaget upprättar sin slutgiltiga nätutvecklingsplan ska det, som en del av planen, även redogöra för hur samrådet har genomförts. Elnätsföretaget ska sammanställa synpunkterna från samrådet i en samrådsredogörelse.

Tidplan för införandet av nätutvecklingsplanen:

1. Samråd med berörda systemanvändare ska vara påbörjat senast 15 september 2026.

2. Elnätsföretaget ska offentliggöra sin nätutvecklingsplan senast den 31 december 2026.

3. Nätutvecklingsplanen ska börja att gälla från och med den 1 januari 2027.

SAMRÅD

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte 2
Innehållsförteckning 3
1 – Uppgifter om företaget och företagets nät 4
2 – Bedömning av behovet av överföringskapacitet och planerade åtgärder 6
2.1 – Behov av överföringskapacitet i elnätet 7
2.2 – Redogörelse för ökning och minskning av behov av överföringskapacitet 9
2.3 – Systemets nuvarande förmåga att möta prognosen 11
2.4 – Planerade investeringar och alternativa lösningar 13
2.4.1 – Planerade investeringar 13
2.4.2 – Behov av flexibilitetstjänster och andra resurser 15
2.4.2.1 – Redogörelse för olika typer av åtgärder inklusive omfattning av behovet av åtgärderna 15
2.5 – Redogörelse för valet av det mest kostnadseffektiva alternativet 16
2.6 – Om planerade åtgärder möter behovet för överföringskapacitet 16
3 – Information om samrådsprocessen 17

SAMRÅD

1 – Uppgifter om företaget och företagets nät

Företagsuppgifter

Företagsnamn	Sjöbo Elnät AB
Organisationsnummer	556011-5510
Kontaktperson	Patrik Malmros
E-post	info@sjoboelnat.se
Telefon	0416-41 19 00
Länk till slutlig nätutvecklingsplan	https://sjoboelnat.se/elnat-information/natutvecklingsplan
Länk till samrådsredogörelse	https://sjoboelnat.se/elnat-information/natutvecklingsplan

Tabell 1: Uppgifter om Sjöbo Elnät.

Bilagor

1. Källförteckning

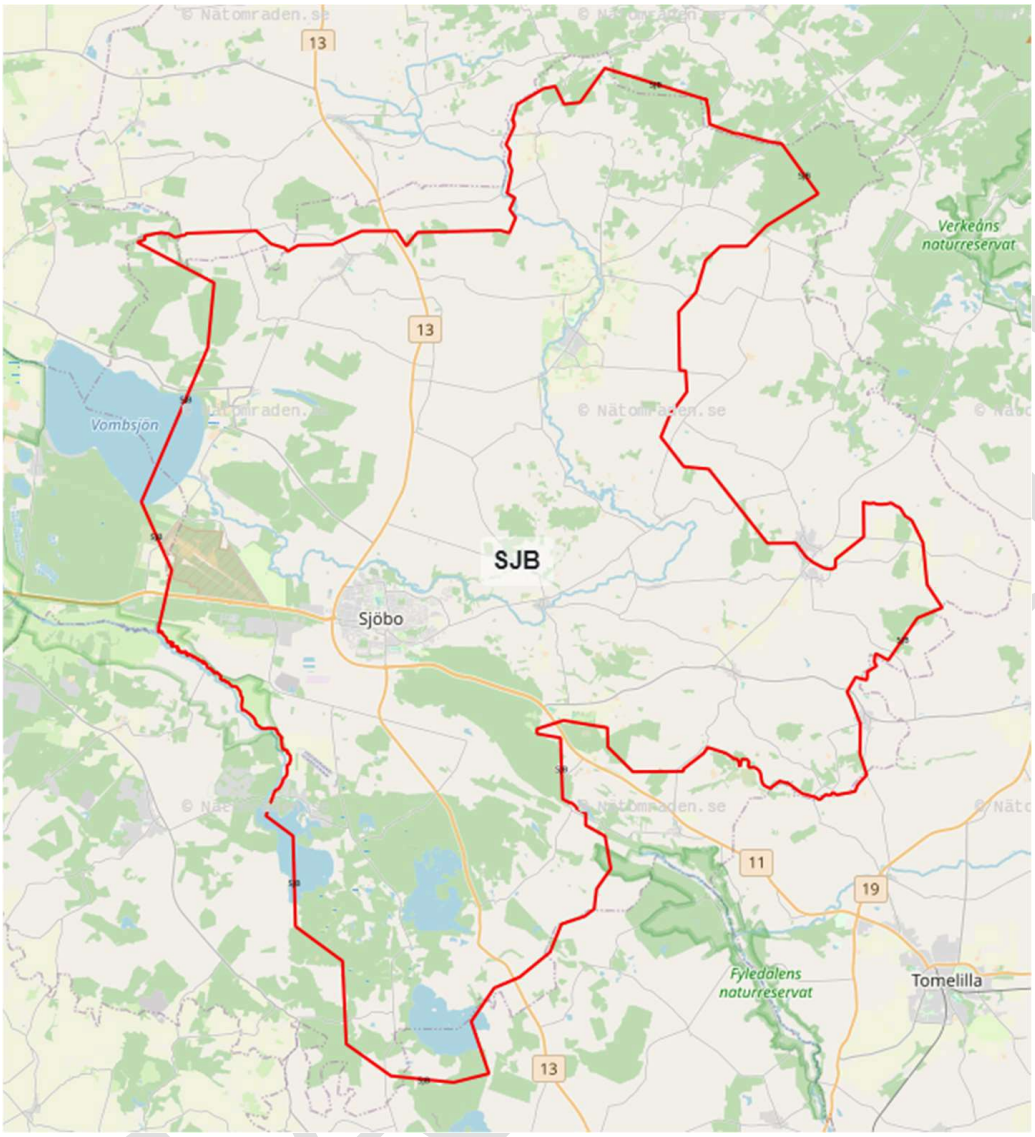
2. Beskrivning av framtidsscenarier

3. Ordlista och begreppsförklaringar

Uppgifter om företagets elnät

Sjöbo Elnät äger och förvaltar elnätet i tätorten Sjöbo med omnejd i Sjöbo kommun, samt små delar av Ystads, Lunds och Hörby kommuner (glest bebyggd landsbygd med ett fåtal kunder). Nätet matas in från det överliggande 130 kV-regionnätet vid gränspunkten Sjöbo, som ingår i E.ON Energidistributions sammanhängande regionnät i södra Sverige, samt via fyra abonnemang i gränspunkter till angränsande 20 kV-lokalnät som möjliggör reservmatning. Sjöbo kommundelar in kommunen i fem geografiska delområden för planeringsarbetet (Sjöbo tätort, Björsjölagård, Vollsjö, Lövestad och Sövde); i denna nätutvecklingsplan redovisas nätområdet som en enda, samlad enhet.

SAMRÅD



Figur 1: Översikt över Sjöbo Elnäts distributionsområde. (Karta: Open Street Map)

Geografisk utbredning

Kommun	Andel av kommunens yta	Andel av kommunens befolkning
Sjöbo	Ca 66%	Ca 73%
Lund	Ca 0,5%	0%
Hörby	Ca 0,4%	Ca 0,2%
Ystad	Ca 0,9%	Ca 0,1%

Tabell 2: Kommuner som berörs av Sjöbo Elnäts koncessionsområde.

Sjöbo Elnät är den huvudsakliga eldistributören inom Sjöbo kommun. Elnätets koncessionsområde täcker 66% av kommunens yta och nästan 3/4 av kommunens befolkning får sin elleverans via Sjöbo Elnät. Elnätets koncessionsområde går också in på mindre områden i Lund, Hörby och Ystad kommuner. Detta är geografiskt små områden, i ren landsbygd, med ett fåtal elkunder i respektive område.

Översikt nyckeltal

En översikt av Sjöbo Elnäts anläggningsbestånd och driftstatistik för år 2025 redovisas i följande tabeller.

Parameter	Enhet	Totalt
Antal nätkunder	styck	7 979
Högspänning luftledning	km	144
Högspänning kabel	km	276
Lågspänning luftledning	km	8
Lågspänning kabel	km	857
Antal nätstationer	styck	357
Överförd elenergi	MWh	122 308
Andel nätförluster	%	3,55%
Toppeffekt	MW	28,6
Elnätets utnyttjningsgrad	—	0,391

Tabell 3Faktasammanställning över anläggnings- och operativ data 2025, för Sjöbo Elnät.

Översikt leveranskvalitet

För 2024 kan det specifikt nämnas att den 3 januari drabbades hela området av en extrem snöstorm, samma som orsakade trafikkaoset på E22, och 1/5 av Sjöbo Elnäts kunder blev strömlösa mer än 12 h och en del över 24 h

Indikator	Enhet	2023	2024	2025
Genomsnittlig avbrottstid per kund, SAIDI	minuter/ kund	85,04	173	12,086
Genomsnitt antal avbrott per kund, SAIFI	antal	0,75	1,8	0,161
Andel kunder med mer än 3 avbrott, CEMI4	andel	0,04	0,11	0,002

Tabell 4: Leveranskvalitet i Sjöbos elnät, oaviserade avbrott, 2023–2025

2 – Bedömning av behovet av överföringskapacitet och planerade åtgärder

Detta avsnitt redovisar Sjöbo Elnäts totala behov av överföringskapacitet; en analys av bakomliggande drivkrafter och en bedömning av planerade åtgärder redovisas i avsnitt 2.1–2.6.

Totalt behov av överföringskapacitet

Tabellen nedan visar den sammanlagda konsumtions- respektive produktionseffekten vid nätets dimensionerande maxtimme, i megawatt, för perioden 2027–2036, baserat på medelscenariot, se avsnitt 2.1. Både konsumtions- och produktionseffekten anges som positiva magnituder – kolumnrubriken anger riktningen.

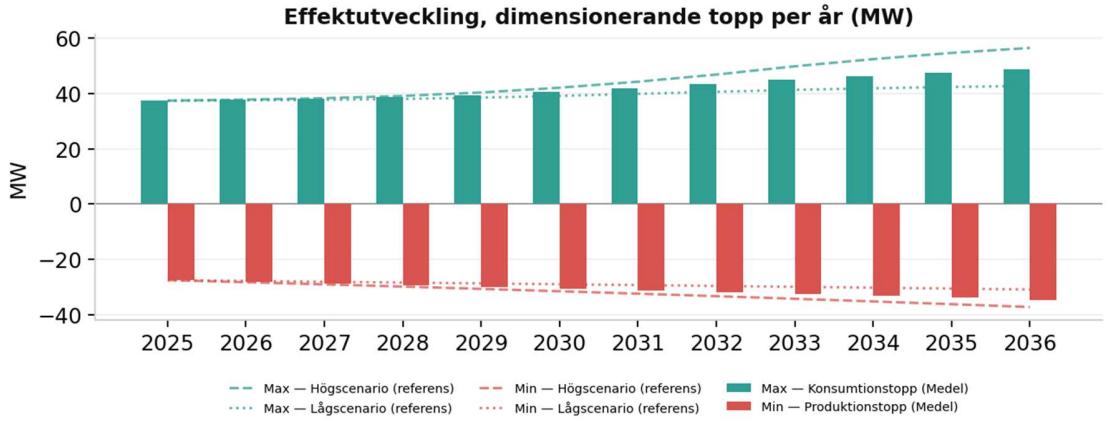
För Sjöbos del inträffar maximal konsumtion typiskt en vintervardag, medan maximal produktion inträffar mitt på dagen en sommardag.

SAMRÅD

År	Max konsumtion (MW)	Max produktion (MW)
2027	38,0	28,7
2028	38,6	29,3
2029	39,5	29,9
2030	40,6	30,5
2031	42,0	31,2
2032	43,4	31,8
2033	44,9	32,5
2034	46,3	33,2
2035	47,6	33,9
2036	48,6	34,6

Tabell 5: Maximal konsumtion respektive maximal produktion per år under prognosperioden.

Diagrammet nedan visar samma uppgifter grafiskt. Den heldragna stapeln avser medelscenariot, som ligger till grund för rapportens slutsatser. Den streckade respektive prickade linjen visar hög- och lågscenariot enbart som referens. Konsumtion visas i positiv riktning (uppåt). Produktion visas i negativ riktning (nedåt), för att markera elens flödesriktning — inmatning till nätet i stället för uttag ur det. Ett större negativt tal motsvarar alltså en större produktionseffekt.



Figur 2: Diagram som visar dimensionerande timme avseende maximal konsumtion respektive maximal produktion per år under prognosperioden.

2.1 – Behov av överföringskapacitet i elnätet

Detta avsnitt beskriver de drivkrafter som bedöms påverka behovet av överföringskapacitet i nätet under perioden 2027–2036, som en förklaring till den kvantitativa kapacitetsprognosen i kapitel 2, ovan.

Som underlag för arbetet med att identifiera de drivkrafter som påverkar Sjöbos elnät, samt för att kvantifiera drivkrafternas omfattning, har rapporter, utredningar och plandokument använts. Dessa dokument omfattar och beskriver såväl nationella, regionala och lokala förutsättningar. Se bilaga 1: Källhänvisningar.

Prognosen har gjorts för tre scenarier, Hög, Medel och Lågt scenario. Medelscenariot utgår den troligaste utvecklingen medan Högt och Lågt scenarierna utgör referensfall.

Nedan sammanfattas det medelscenario som ligger till grund för rapportens slutsatser.

En utförlig beskrivning av samtliga tre scenarier finns i Bilaga 2: Beskrivning av framtidsscenarier.

Industrietablering

Bostadsbyggande dominerar kommunens utveckling. Industriell elanvändning växer marginellt i takt med befintliga verksamheters expansion.

Energieffektivisering

Elspecifika besparingar skulle i det nationella scenariot drivas av EPBD[1]-relaterad renoveringsaktivitet och processoptimering hos industrin, men inget i de historiska siffrorna för Sjöbo Elnäts område tyder på en sådan utveckling. Näringslivet domineras av jordbruk, livsmedel, service och turism snarare än elintensiv industri, och boendet av småhus och fritidshus — en struktur som inte ger stöd för en högre energieffektivisering framöver. Effektivisering sker, men vägs till stor del upp av ett växande antal elapparater i hem och verksamheter, t.ex värmepumpar. I medelscenariot bedöms nettoeffekten utebli helt.

Nya produktionsanläggningar

Solcellsutbyggnaden fortsätter i relativt hög men stabil takt, medan vindkraftsutbyggnaden helt har stannat av.

Behov av laddinfrastruktur för transporter

Målet om 24 laddställen nås enligt plan, men liksom i högscenariot bedöms hemmaladdningen utgöra en väsentligt större andel av elbilsladdningen än tidigare antaget. Kommunen har begränsad eldriven kollektivtrafik och hamnverksamhet med behov av landström, dessa två kategorier bidrar inte alls eller i begränsad omfattning till tillväxten.

Befolkningsutveckling

Kommunen växer enligt sitt eget mål om 45–70 bostäder per år. Energiförbrukningen ökar i takt med befolkningsutvecklingen.

Annat

I **Scenarier över Sveriges energisystem 2025**[2] klassificeras batterier i praktiken som en del av **elsystemets flexibilitets- och lagringsresurser**, inte som en egen produktionsform. Energimyndigheten

[1] Direktivet för byggnaders energiprestanda. Se https://www.energimyndigheten.se/

[2] Energimyndigheten, 2025

SAMRÅD

beskriver energilager som tekniker som möjliggör att el kan lagras och användas vid ett senare tillfälle för att balansera variationer i produktion och efterfrågan.

Batterier används idag både i mindre och större skala för att lagra el och skapa flexibilitet i elsystemet. Hemmabatterier installeras främst tillsammans med solceller för att lagra egenproducerad el, öka egenanvändningen och minska effekttoppar. Men tjänster säljs också till andra aktörer för att handla med el (arbitrage), tillhandahålla stödtjänster till Svenska kraftnät eller hantera effektvariationer.

Sjöbo Elnät har noterat ett tilltagande intresse för batterier, både hemmabatterier och större batterianläggningar. Än så länge är det hemmabatterier som finns i nätområdet. Det har inte noterats att batterierna i högre grad används begränsa egenförbrukningen vid höglast och begränsa utmatningen av egenproduktion vid låglast. Batterier utgör för Sjöbo Elnät en potentiell flexibilitetsresurs i framtiden.

2.2 – Redogörelse för ökning och minskning av behov av överföringskapacitet

Detta avsnitt visar hur det prognostiserade behovet av överföringskapacitet förhåller sig till historiska nivåer, som en årlig procentuell förändring för perioden 2027–2036. Referens år för jämförelsen är 2025.

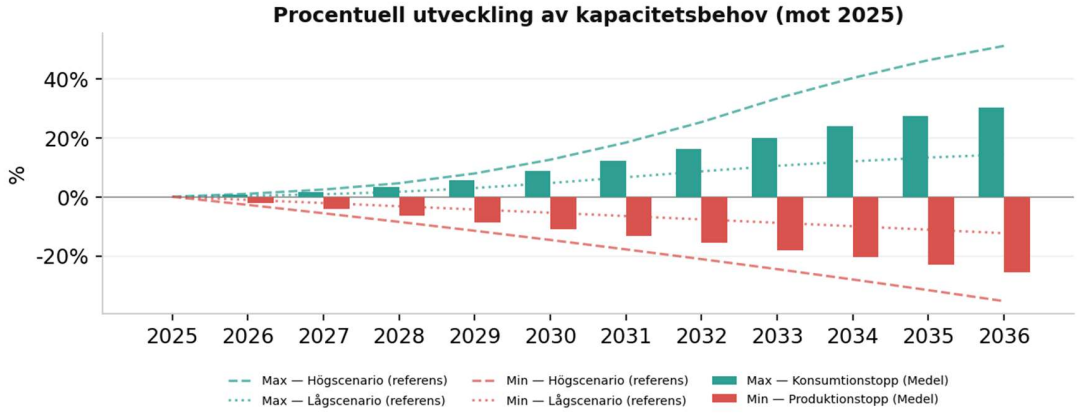
I tabellerna nedan innebär ett plustecken (+) en ökning och ett minustecken (−) en minskning jämfört med basåret, för både konsumtion och produktion.

År	Konsumtion, förändring (%)	Produktion, förändring (%)
2027	+1,7%	+4,2%
2028	+3,3%	+6,4%
2029	+5,5%	+8,6%
2030	+8,6%	+10,9%
2031	+12,3%	+13,2%
2032	+16,2%	+15,6%
2033	+20,0%	+18,0%
2034	+24,0%	+20,5%
2035	+27,4%	+23,1%
2036	+30,1%	+25,7%

Tabell 6: Relativ konsumtions- respektive produktionsförändring inom Sjöbo Elnäts distributionsområde, för åren 2027–2036. Referensår är 2025.

SVIRÅD

I diagrammet nedan, redovisas konsumtionen med positiv riktning (uppåt). Produktionen redovisas genomgående med negativ riktning (nedåt) för att markera elens flödesriktning — inmatning till nätet i stället för uttag ur det. Ett större negativt tal motsvarar alltså en större produktionseffekt.



Figur 3: Diagram som visar relativ konsumtions- respektive produktionsförändring inom Sjöbo Elnäts distributionsområde, för åren 2027–2036. Referensår är 2025.

Konsumtionsbehovet växer med ca 30 procent till 2036, i första hand drivet av hemmaladdning av elbilar, som svarar för omkring 60 procent av tillskottet fram till 2036; hushållens och verksamheternas övriga förbrukning ligger i stort sett stilla, eftersom befolkningsutvecklingen är måttlig. Produktionsbehovet växer betydligt snabbare, med nästan ca 26 procent till 2036, drivet av fortsatt utbyggnad av mindre solcellsanläggningar och, i mindre utsträckning, hushållens egen mikroproduktion — inte av någon enskild storskalig anläggning. Vad den snabbare produktionstillväxten betyder för anslutningen till det överliggande nätet, mätt vid samma tidpunkt som produktionen faktiskt är som störst, behandlas i avsnitt 2.3.

SAMRÅD

2.3 – Systemets nuvarande förmåga att möta prognosen

Analysen nedan avser det BEFINTLIGA nätets förmåga, utan hänsyn till planerade investeringar eller framtida flexibilitetstjänster (de redovisas i avsnitt 2.4 respektive 2.4.2).

Kapacitetsläge -definitioner

För att underlätta förståelsen och jämförbarheten finns det ett värde av att använda enkla grundläggande definitioner av de olika kapacitetslägena.

Tabellen nedan är en generell beskrivning av tre kapacitetslägen som nätföretag och Region Skåne tagit fram[3].

	Kapacitetsläge A	Kapacitetsläge B	Kapacitetsläge C
Prognos	Vi kan möta prognosen för behovet av överföringskapacitet utan risk för kapacitetsbegränsningar.	Vi kan möta prognosen för behovet av överföringskapacitet utan risk för kapacitetsbegränsningar.	Ytterligare åtgärder krävs för att kunna möta prognosen för behovet av överföringskapacitet utan risk för att kapacitetsbegränsningar uppstår.
Anslutning utöver prognos	Det finns goda förutsättningar att ansluta konsumtion/produktion utöver prognosen.	Anslutning av ytterligare konsumtion/produktion utöver prognosen ökar risken att kapacitetsbegränsningar uppstår.	Anslutning av ytterligare konsumtion/produktion utöver prognosen medför att kapacitetsbegränsningar uppstår.
Stora anslutningar	Generellt finns en låg risk för kapacitetsbegränsningar vid stora anslutningar.	Generellt finns en risk för kapacitetsbegränsningar vid stora anslutningar.	Generellt finns en hög risk för kapacitetsbegränsningar vid stora anslutningar.

Tabell 7: Definition och beskrivning av kapacitetslägen. ***Källa: Region Skåne - Vägledning för en ökad enhetlighet i skånska nätutvecklingsplaner, 2026***

A och **B** betyder båda att prognosen kan mötas utan risk — skillnaden är risknivån för att ansluta konsumtion/produktion utöver prognosen. **C** betyder att redan själva prognosen kräver ytterligare åtgärder. Kapacitetsläge A utesluter inte att begränsningar ändå kan förekomma, och kapacitetsläge C innebär inte stopp för nya anslutningar — det innebär att fler åtgärder behöver genomföras.

Nuvarande kapacitetsbegränsningar

Internt nät: I föregående nätutvecklingsplan beskrevs kapacitetssituationen som redan ansträngd, för både konsumtion och produktion, vid gränspunkten Sjöbo T samt i delområdena Björsjölagård och Vollsjö, medan Sjöbo tätort, Lövestad och Sövde hade god kapacitet på kort sikt. Den historiska utvecklingen bekräftar mönstret, uppmätt maximal effekt har legat mellan 26 och 37 MW utan tydlig trend, och timmar med produktionsöverskott förekommer under stora delar av året. Sjöbo Elnät har konstaterat att vi redan idag ligger väldigt nära den tekniska kapaciteten för konsumtion under vinterperioden i mottagningsstationen Sjöbo T. Det egna kapacitetsläget bedöms utifrån detta som C.

Angränsande nät: E.ON:s kapacitetsbedömning (2026) visar kapacitetsläge C för konsumtion vid gränspunkten Sjöbo T redan idag (0–2 års horisont) - ytterligare åtgärder krävs alltså redan nu för att möta dagens uttagsbehov utan risk för kapacitetsbegränsningar. Produktionskapaciteten bedöms bättre på samma horisont, läge A. Detta överensstämmer med egna iakttagelser av återkommande timmar med nettoproduktionsöverskott vid gränspunkten Sjöbo T - den riktning där E.ON:s bedömning idag är mest

[3] Region Skåne - Vägledning för en ökad enhetlighet i skånska nätutvecklingsplaner, 2026

SAMRÅD

gynnsam är alltså samtidigt den riktning där nätområdets eget mönster redan pekar mot stigande belastning på anslutningen.

Förväntade kapacitetsbegränsningar (2027–2036)

Internt nät: Prognosen (medelscenariot, dimensionerande) visar en fortsatt måttlig ökning av det egna sammanlagda konsumtionsbehovet vid dimensionerande timme, från 38 MW i nuläget till 49 MW år 2036, och en ökning i samma härad för produktionsbehovet, från 28 MW till 35MW. Den dimensionerande timmen ligger kvar en vinterkväll genom hela perioden.

Ökningen på konsumtionssidan drivs numera i första hand av hemmaladdning av elbilar, som svarar för omkring 60 procent av tillskottet fram till 2036. Bostäders och verksamheters egen förbrukning bidrar med ytterligare drygt en tredjedel, medan offentlig snabbladdning och industriuttaget bidrar marginellt var för sig. Hemmaladdning tillkommer som ett stort antal små anslutningar i lågspänningsnätet och ger därför främst ett förstärkningsbehov i lågspänningsnät och enskilda nätstationer.

På produktionssidan drivs ökningen av småskalig solkraft och, i mindre utsträckning, solcellsmikroproduktion.

Sjöbo Elnät konstaterar att kapaciteten redan idag ligger väldigt nära den tekniska kapaciteten för produktion under sommarperioden i mottagningsstationen Sjöbo T, och att transformatorernas lindningskopplare inte klarar att kompensera för ytterligare spänningsvariationer. Det egna kapacitetsläget bedöms utifrån detta som C, med produktionssidan som den mest akuta frågan.

Angränsande nät: Sjöbo Elnät har idag abonnemang mot E.ON Energidistribution om 37 MW vid både uttag och inmatning. E.ON Energidistributions kapacitetsbedömning visar läge C för konsumtion vid gränspunkten Sjöbo i samtliga tidshorisonter, 0–10 år Produktionskapaciteten, som i dag ligger på läge A, försämras till läge B mot periodens slut: anslutning av ytterligare produktion utöver prognosen bedöms medföra ökad risk för kapacitetsbegränsningar.

Nuvarande användning av flexibilitetstjänster

Hembatterier (5 MW installerad kapacitet, 301 anläggningar) har erfarenhetsmässigt visat sig utgöra en spontan motkraft vid höglast och vid produktionstoppar. Baserat på erfarenhet kan batterierna bidraga med upp mot 2 MW i dämpande verkan, utifrån hur kunderna använder batterierna för att styra bort egna effekttoppar.

Ett framtida behov om upp till 5 MW vid gränspunkten Sjöbo (år 3–5) och ytterligare upp till 5 MW i Sjöbo tätort (år 6–10) har tidigare identifierats - sammantaget upp till 10 MW inom nätområdet under prognosperiodens senare hälft. Behovet utgörs i första hand avseende minskning av konsumtion eller produktion vid enstaka, ogynnsamma kombinationer av handelsflöde och väderparametrar, och bedömdes sällsynt. Med tanke på det växande nettoproduktionsöverskott är det rimligt att ett liknande behov är relevant för att hantera enstaka timmar med hög nettoinmatning

Bedömning av tillräcklighet

Nej

SAMRÅD

2.4 – Planerade investeringar och alternativa lösningar

Nedan redovisas de investeringar som planeras för att möta det prognostiserade behovet av överförings-kapacitet under de kommande fem till tio åren, avgränsat till huvudsaklig distributionsinfrastruktur.

2.4.1 – Planerade investeringar

Som huvudsaklig distributionsinfrastruktur räknas de investeringar som direkt höjer nätets överförings-kapacitet eller skapar redundans vid identifierade kapacitetsbegränsningar – i första hand arbeten vid mottagningsstationen Sjöbo T och fördelningsstationen Sjöbo M1, samt de kabel- och nätstationsprojekt som avlastar dessa. Rena exploateringsprojekt (t.ex. Grimstofta) är medtagna då de samtidigt bidrar med redundans eller kapacitetshöjning i det befintliga nätet.

SAMRÅD

ID	Projektbenämning	Beskrivning	Syfte	Status	Driftsättning
1	Ö Kärrstorp – Bjärsjölagård	Kabelprojekt bestående av 5 km ny högspänning 6 st nya nätstationer.	Skapa redundans till Bjärsjölagård och kapacitets höjande åtgärder samtidigt som äldre luftledningsnät byggas bort.	Inväntar tillstånd	2027
2	Grimstofta etapp 1	Utveckling av området för att möta behovet vid exploatering	Skapa redundans till befintliga område och kapacitets höjande åtgärder.	Under övervägande (ej internt beslutad)	2027
3	Grimstofta etapp 2	Utveckling av området för att möte behovet vid exploatering	Skapa redundans till befintliga område och kapacitets höjande åtgärder.	Under övervägande (ej internt beslutad)	2028
4	Grimstofta etapp 3	Utveckling av området för att möte behovet vid exploatering	Skapa redundans till befintliga område och kapacitets höjande åtgärder.	Under övervägande (ej internt beslutad)	2029
5	Nya utgående fack Sjöbo T	Renodla kabelförbandet till Bjärsjölagård direkt från mottagningsstationen och 20 kV ringen runt tätorten.	Avlasta fördelningsstationen M1 i Sjöbo tätort.	Under övervägande (ej internt beslutad)	2028
6	Planteringsgatan	Förstärkningsarbete 20 kV längs Planteringsgatan	Renodla och frigöra kapacitet i reserv förbanden mellan M4 och M1	Inväntar tillstånd	2027
7	Om- och utbyggnad mottagningsstation	Om- och utbyggnad av mottagningsstationen Sjöbo T	Kapacitets höjande investeringar	Under övervägande (ej internt beslutad)	2035
8	Om- och utbyggnad fördelningsstation	Om- och utbyggnad av fördelningsstationen Sjöbo M1	Kapacitets höjande investeringar	Under övervägande (ej internt beslutad)	2032
9	Nya utgående fack Sjöbo T	Förstärkningsarbete 20 kV förband från Sjöbo T	Frigöra kapacitet i industriområdet Sjöbo Väst.	Under övervägande (ej internt beslutad)	2028

Tabell 8: Planerade investeringar avseende överföringskapacitet för Sjöbo Elnät till och med år 2036.

Uppföljning av projekt från föregående nätutvecklingsplan

13 investeringsprojekt från föregående nätutvecklingsplan (2024) finns registrerade som referens, med planerad driftsättning 2025–2032: åtta rör ny matning i de tidigare delområdena Vollsjö och Björsjölagård (status "planerad", 2025–2027), tre rör om- och utbyggnad av mottagningsstationen samt ett nytt verksamhetsområde vid Åsum (status "övervägande", 2027–2028), och två rör ombyggnad av fördelningsstation (status "övrigt", 2029 och 2032). De projekt som ej avslutats har därför förts vidare till den nya uppdaterade investeringsplanen, ovan.

Bedömning av investeringarna

Investeringarna är i första hand motiverade av den kapacitetsbegränsning som identifierats vid mottagningsstationen Sjöbo T (se avsnitt 2.3), där både konsumtions- och produktionssidan ligger nära den tekniska kapaciteten. Om- och utbyggnaden av mottagningsstationen (2035) och fördelningsstationen Sjöbo M1 (2032) adresserar detta direkt, medan de återstående sex projekten i första hand avlastar och skapar redundans i det kringliggande nätet. Principen "energieffektivisering först" har beaktats genom att flexibilitetslösningar (bland annat styrbara hembatterier, se avsnitt 2.4.2) planeras överbrygga behovet fram till dess att mottagningsstationen är ombyggd. Den totala tiden för ombyggnad av en fördelningsstation uppskattas till minst 5 år. Planer och förberedande projekt pågår.

2.4.2 – Behov av flexibilitetstjänster och andra resurser

Det förväntade behovet

Nedan redovisas det förväntade behovet av resurser som planeras användas som alternativ till nätutbyggnad, i megawatt, för perioderna 0–5 år respektive 6–10 år. Effekttariffer räknas inte som en flexibilitetstjänst i detta sammanhang.

Tidsperiod	Behov (MW)
0–5 år	0
6–10 år	5

Tabell 9: Förväntat behov av flexibilitetstjänster och andra resurser 2027–2036.

2.4.2.1 – Redogörelse för olika typer av åtgärder inklusive omfattning av behovet av åtgärderna

Inget flexibilitetsbehov finns identifierat för perioden år 0–5. För perioden år 6–10 har ett behov om upp till 5 MW identifierats, kopplat till den kapacitetsbegränsning som finns vid mottagningsstationen Sjöbo T (se avsnitt 2.3). En flexibilitetslösning är avsedd att överbrygga perioden fram till dess att mottagningsstationen är om- och utbyggd, inte att ersätta investeringen.

SAMRÅD

2.5 – Redogörelse för valet av det mest kostnadseffektiva alternativet

Sjöbo Elnät blir kontaktade av leverantörer som kan erbjuda såväl nya tekniska lösningar, t.ex mätning i stationer och ökad automation, samt leverantörer som kan erbjuda flexibilitetsresurser, t.ex batterilager. Denna typ av information och nya möjligheter tas i beaktande då investeringsplaner upprättas och uppdateras.

Det är ett flertal sammanvägda faktorer som ligger till grund för vilka lösningar som väljs för olika nyinvesterings, reinvesterings och uppgraderings projekt. Åldern på anläggningsdelarna (kablar, kabelskåp, nätstationer m.m), elsäkerhets behov, leveranskvalitetsförbättrande behov, nyanslutningar som bidrar till ökat kapacitetsbehov samt kundernas specifika behov för en nyanslutning eller uppgradering. Avgörande faktorer långsiktighet (tekniskt och ekonomiskt), behovet av eventuella kortsiktiga övergångslösningar och en övergripande riskbedömning.

Sjöbo Elnät bedömer investeringar utifrån att kostnader vägs mot nyttor såsom minskade nätförluster, ökad leveranssäkerhet, möjliggörandet av framtida anslutning av mer förnyelsebar produktion och ökad elektrifiering.

Potentialen för energieffektivisering är oftast en sekundär parameter. Leveranskvalitet, elsäkerhet väger tungt.

2.6 – Om planerade åtgärder möter behovet för överföringskapacitet

Möter åtgärderna behovet i det egna nätet?
Ja, med avseende på både produktion och konsumtion

Förväntas begränsningar i överliggande nät hindra utvecklingen?
Ja

Sammanfattande bedömning

	Nuläge	Framtida, före åtgärder	Framtida, efter åtgärder
Internt nät	C C	C C	B C
Angränsande nät	C A	C A	C A

Tabell 10: Översikt av bedömda kapacitetslägen internt nät och angränsande nät, nuläge, framtida läge (före åtgärder) och framtida läge (efter åtgärder)

Figur förklaring:

- Avser inmatning
- Avser uttag

SAMRÅD

Begränsningar finns lokalt i mottagningsstationen Sjöbo T och gäller såväl konsumtion som produktion, båda möts av kapacitetsbegränsningar fram till dess att större nya anslutningar tillkommer. Bedömt kapacitetsläge C eftersom mottagningsstationen inte går att bygga ut ytterligare på sekundärsidan utan transformatorbyte. Begränsningen är oberoende av den angränsande nätägarens (E.ON) egen kapacitetsbedömning av regionnätet. Om- och utbyggnaden av mottagningsstationen, som adresserar båda riktningarna, är planerad till 2035 men ännu inte internt beslutad.

Åtgärdstäckning: Av de nio projekten i investeringsplanen adresserar ett - Om- och utbyggnad av mottagningsstation (2035, övervägande) - direkt den kapacitetsbegränsning i mottagningsstationen Sjöbo T som ligger till grund för både konsumtionssidans och produktionssidans C-läge ovan. Projektet ligger dock i slutet av prognosperioden och har ännu inte gått från övervägande till planerad status, så begränsningen kvarstår genom merparten av perioden 2025–2034.

Fram till dess adresseras kapacitetsfrågan huvudsakligen via nedströms åtgärder: två separata projekt delar namnet "Nya utgående fack Sjöbo T" (2028) - det ena renodlar kabelförbandet till Bjärsjölagård och avlastar fördelningsstationen i Sjöbo tätort, det andra frigör kapacitet i industriområdet Sjöbo Väst - samt Om- och utbyggnad av fördelningsstationen Sjöbo M1 (2032) och Planteringsgatan (2027, frigör kapacitet i reservförbanden mellan M4 och M1). Ö Kärrstorp-Bjärsjölagård (2027) och Grimstofta etapp 1–3 (2027–2029) ger i första hand redundans och kapacitet för exploatering i respektive delområde. Dessa sex projekt är riktade och relevanta för sina egna delar av nätet, men löser inte mottagningsstationens egen flaskhals.

Den möjliga flexibilitetsanvändningen - 0 MW år 0–5, 5 MW år 6–10 (se Avsnitt 2.4.2) - är kopplad till samma tidslinje. Flexibilitet har en potential att överbrygga perioden fram till mottagningsstationens ombyggnad, inte ersätta den.

3 – Information om samrådsprocessen

Samrådstiden planeras vara under perioden 15 september–31 oktober 2026. Nätutvecklingsplanen publiceras och blir tillgänglig för genomläsning på Sjöbo Elnäts hemsida – https://sjoboelnat.se/elnatinformation/natutvecklingsplan/.

På hemsidan kommer det dels att vara en översiktlig sammanfattning av nätutvecklingsplanen, dels den kompletta planen för nedladdning.

En fullständig sammanställning av inkomna synpunkter och bolagets ställningstaganden redovisas i en samrådsredogörelse i den slutliga nätutvecklingsplanen som publiceras den 31 december 2026.

SAMRÅD

Bilaga 1: Källförteckning

Nationella källdokument

Titel	Utgivare	År
Energimyndigheten - Scenarier över Sveriges energisystem 2025	Energimyndigheten	2025
SvK - Nätutvecklingsplan 2026-2035	Svenska kraftnät	2026
Energiforsk 2024-993 - Scenarier för transportsektorns utveckling till 2030 och 2045	Energiforsk	2024
PowerCircle - Prognos för elbilsmarknaden i Sverige 2026–2035	Power Circle	2026
Regeringskansliet - Sveriges uppdaterade nationella energi och klimatplan 2021-2030, 2024	Regeringskansliet	2024
SKGS - Industrins elbehov 2026	SKGS (Skogsindustrierna, Kemin, Gruvorna och Stålet)	2026

Regionala källdokument

Titel	Utgivare	År
Region Skåne - Scenario för det Skånska elsystemet elproduktion	Region Skåne	2020
SvK - Utveckling av transmissionsnätet Skåne	Svenska kraftnät	2026
Region Skåne - Scenario för det Skånska elsystemet elanvandning och effektbehov	Region Skåne	2020
Skånes effektkommission - Färdplan för Skånes elförsorjning 2030	Skånes effektkommission	2023
Länsstyrelsen Skåne - Handlingsplan för elektrifiering i Skåne	Länsstyrelsen Skåne	2026
Region Skåne - Klimat och energistrategi för Skåne	Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Energikontor Syd	2025
Region Skåne - Scenario för det Skånska elsystemet elanvandning och effektbehov elfakta om kommunerna	Region Skåne	2020
Region Skåne - Regionplan för Skåne 2022-2040	Region Skåne	2022

Energikontor Syd - Förstudie Krisberedskap och ö-drift i Skåne län	Energikontor Syd	2023
Region Skåne - Avsiktsförklaring vindkraftens utveckling i Skåne	Region Skåne	2025

Lokala källdokument

Titel	Utgivare	År
Sv_ Kapacitetsbedömning 2026	E.ON Energidistribution AB	2026
Hållbart Sjöbo 2034 Del 1 Miljömål, 2022	Sjöbo kommun	2022
Hållbart Sjöbo 2034 Del 1.1 Miljöläget	Sjöbo kommun	2034
Hållbart Sjöbo 2034 Del 1.2 Prioriteringar	Sjöbo kommun	2034
Region Skåne - Skånes befolkningsprognos 2025-2034	Region Skåne	2025
Riktlinjer_för_bostadsförsörjning_-_revKF	Sjöbo kommun	
TRAST_Trafikplan_för_orterna	Sjöbo kommun	
TRAST_Trafikplan_för_Sjöbo_tätort	Sjöbo kommun	
Översiktsplan för Sjöbo kommun 2040	Sjöbo kommun	2040

SAMRÅD

Bilaga 2: Beskrivning av framtidsscenarier

Denna bilaga innehåller den fullständiga beskrivningen av samtliga tre scenarier (högt, medel, lågt) per drivkraft, som ligger till grund för den sammanfattning som redovisas i Avsnitt 2.1.

Industrietablering

Högt scenario: Trots avsaknad av aviserade nyetableringar antas i högscenariot att en viss tillväxt sker, främst genom tillväxt i befintlig industri, men kanske också med någon nyetablering.

Medel scenario: Bostadsbyggande fortsätter dominera kommunens utveckling; industriell elanvändning växer marginellt i takt med befintliga verksamheters expansion.

Lågt scenario: Ingen ny industriell elanvändning tillkommer och befintlig industri fortsätter på en nivå som dagens.

Energieffektivisering

Högt scenario: Elspecifika besparingar skulle i det nationella scenariot drivas av EPBD-relaterad renoveringsaktivitet och processoptimering hos industrin, men inget i de historiska siffrorna för Sjöbo Elnäts område tyder på en sådan utveckling. Näringslivet domineras av jordbruk, livsmedel, service och turism snarare än elintensiv industri, och boendet av småhus och fritidshus — en struktur som inte ger stöd för en högre energieffektivisering framöver. Effektivisering sker, men vägs till stor del upp av ett växande antal elapparater i hem och verksamheter, t.ex värmepumpar. Högscenariot begränsas därför till en mindre kvarstående minskning.

Medel scenario: Samma bild som i det höga scenariot — ingen påtaglig, systematisk effektivisering syns, och den effektivisering som ändå sker äts i praktiken upp av fler elapparater i hem och verksamheter. I medelscenariot bedöms nettoeffekten utebli helt.

Lågt scenario: I avsaknad av stöd för verklig effektivisering, och med tillkommande elanvändning som motverkar den effektivisering som ändå sker, bedöms även lågscenariot som en oförändrad elanvändning — samma golv som medelscenariot.

Nya produktionsanläggningar

Högt scenario: Solcellsutbyggnaden, i form av mikroproduktion, småskaligt och storskaligt, fortsätter i snabb takt (motsvarande +104 %-tillväxttakten som redan observerats), och ytterligare vindkraft realiseras inom ramen kommunens tematiska tillägg.

Medel scenario: Solcellsutbyggnaden fortsätter i relativt hög men stabil takt, medan vindkraftsutbyggnaden mattas av mot slutet av perioden.

Lågt scenario: Nya anläggningar för mikroproduktion, småskalig och storskalig solkraft fortsätter tillkomma men med en måttlig tillväxt. Även vissa vindkraftverk kan tillkomma eller effekthöjas.

Behov av laddinfrastruktur för transporter

Högt scenario: Målet om 24 laddställen nås i förtid och kompletteras med ytterligare privat utbyggnad, men den lokala bilden av vilken typ av laddning som dominerar skiljer sig från vad som tidigare antagits.

SAMRÅD

En dominerande andel av elbilsladdningen i nätområdet bedöms ske som hemmaladdning, vilket lyfter den kategorin väsentligt. Kommunen saknar både eldriven kollektivtrafik och hamnverksamhet med behov av landström, så dessa två kategorier bidrar inte alls till tillväxten.

Medel scenario: Målet om 24 laddställen nås enligt plan, men liksom i högscenariot bedöms hemmaladdningen utgöra en väsentligt större andel av elbilsladdningen än tidigare antaget. Kommunen har begränsad eldriven kollektivtrafik och hamnverksamhet med behov av landström, dessa två kategorier bidrar inte alls eller i begränsad omfattning till tillväxten.

Lågt scenario: Målet om 24 laddställen realiseras endast delvis inom perioden, men hemmaladdningens andel av elbilsladdningen bedöms ändå bli högre än tidigare antaget. Kommunen saknar både eldriven kollektivtrafik och hamnverksamhet med behov av landström, så dessa två kategorier bidrar inte alls till tillväxten.

Befolkningsutveckling

Högt scenario: Kommunen växer i den övre delen av bostadsmålet (70 bostäder/år) samtidigt som befolkningen ökar något snabbare än den avsedda 'lagom'-nivån. Energiförbrukningen beräknas öka i stabil takt med befolkningsutvecklingen.

Medel scenario: Kommunen växer enligt sitt eget mål om 45–70 bostäder/år. Energiförbrukningen ökar i takt med befolkningsutvecklingen.

Lågt scenario: Bostadsbyggandet stannar vid den nedre delen av målet (45/år) eller lägre. En fortsatt tillväxt förutspås men på en mycket låg nivå,

Annat

I **Scenarier över Sveriges energisystem 2025** klassificeras batterier i praktiken som en del av **elsystemets flexibilitets- och lagringsresurser**, inte som en egen produktionsform. Energimyndigheten beskriver energilager som tekniker som möjliggör att el kan lagras och användas vid ett senare tillfälle för att balansera variationer i produktion och efterfrågan.

Batterier används idag både i mindre och större skala för att lagra el och skapa flexibilitet i elsystemet. Hemmabatterier installeras främst tillsammans med solceller för att lagra egenproducerad el, öka egenanvändningen och minska effekttoppar. Men tjänster säljs också till andra aktörer för att handla med el (arbitrage), tillhandahålla stödtjänster till Svenska kraftnät eller hantera effektvariationer.

Sjöbo Elnät har noterat ett tilltagande intresse för batterier, både hemmabatterier och större batterianläggningar. Än så länge är det hemmabatterier som finns i nätområdet. Det har inte noterats att batterierna i högre grad används begränsa egenförbrukningen vid höglast och begränsa utmatningen av egenproduktion vid låglast. Batterier utgör för Sjöbo Elnät en potentiell flexibilitetsresurs i framtiden.

SAMRÅD

Bilaga 3: Ordlista och begreppsförklaringar

Nätutvecklingsplan (NUP) — Elnätsföretagets plan för hur elnätet ska utvecklas de kommande tio åren. Ska offentliggöras och uppdateras löpande, minst vartannat år.

Elnätsföretag / nätägare — Det företag som äger och ansvarar för drift av elnätet inom ett visst geografiskt område.

Koncessionsområde — Det geografiska område inom vilket ett elnätsföretag har tillstånd (koncession) att bedriva nätverksamhet.

Delområde — En avgränsad del av ett nätföretags koncessionsområde, redovisad separat när nätet är uppdelat i flera driftmässigt eller geografiskt skilda delar.

Överföringskapacitet — Den mängd effekt (MW) som elnätet vid ett givet tillfälle klarar av att överföra utan att överskrida tekniska eller säkerhetsmässiga gränser.

Effekt (MW) och energi (MWh) — Effekt är den momentana belastningen på nätet, mätt i megawatt (MW). Energi är den totala mängd el som överförs under en tidsperiod, mätt i megawattimmar (MWh).

Dimensionerande scenario — Det scenario (oftast medelscenariot) som ett nätföretags planering och investeringar utgår från, med hög- och lågscenarier som referens för osäkerheten i prognosen.

Flexibilitetstjänst — En tjänst där en aktör mot ersättning tillfälligt ökar eller minskar sin el-konsumtion eller -produktion, som ett alternativ till att bygga ut elnätet.

Kapacitetsläge — Ett elnätsföretags egen bedömning av hur mycket ledigt utrymme som finns i nätet för ny anslutning, oftast redovisat som en skala per anslutningspunkt.

Nätförluster — Den andel av den överförda elenergin som går förlorad som värme i ledningar och transformatorer under överföringen.

Utnyttjningsgrad — Förhållandet mellan nätets faktiska belastning och dess tillgängliga kapacitet — ett mått på hur mycket av nätets kapacitet som redan används.

Leveranskvalitet (SAIDI/SAIFI/CEMI4) — Mått på hur pålitlig elleveransen är: SAIDI anger genomsnittlig avbrottstid per kund, SAIFI genomsnittligt antal avbrott per kund, och CEMI4 andelen kunder med fler än tre avbrott under ett år.

Samråd — Den process där ett nätföretag inhämtar synpunkter från berörda parter, t.ex. kommuner, systemanvändare och allmänheten, inför att en nätutvecklingsplan fastställs.

Samrådsredogörelse — En sammanställning av de synpunkter som kommit in under samrådet och hur nätföretaget har beaktat dem, redovisad i den slutliga nätutvecklingsplanen.

Regionnät, lokalnät och överliggande nät — Elnätet är indelat i spänningsnivåer: regionnät (mellanspänning) och lokalnät (låg-/mellanspänning, det nätkunder oftast är direkt anslutna till). Ett nätföretags "överliggande nät" är den högre spänningsnivå som dess eget nät i sin tur matas ifrån.

SAMRÅD

Intäktsram — Den intäkt ett elnätsföretag högst får ta ut av sina kunder under en fyraårsperiod (regleringsperiod), beslutad av Energimarknadsinspektionen.

Nätstation — En anläggning som omvandlar el mellan olika spänningsnivåer, t.ex. mellan region-/lokalnät och det lågspänningsnät kunder ansluter till.

SAMRÅD

§ 152

Beredning av ärende 2026/306
till kommunstyrelsen

Samråd - E.ONs nätutvecklingsplan 2027–2036

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

Kommunstyrelsen svarar på remiss om nätutvecklingsplan för E.ON enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Sammanfattning av ärendet

E.ON har skickat ut nätutvecklingsplan för 2027-2036 på samråd.

Sjöbo kommun svarar enligt följande;

Energiförsörjning har blivit en alltmer grundläggande fråga i samhällsbyggandet. Bebyggelseutveckling, näringslivets expansion, ny energiproduktion och laddinfrastruktur är alla beroende av goda förutsättningar för energidistribution. För att möta samhällsutvecklingens krav krävs både säkra prognoser och en välplanerad nätutbyggnad. En tidig och kontinuerlig dialog mellan kommun, nätägare och näringsliv är avgörande för en stabil och långsiktigt hållbar elförsörjning. På kort sikt kan en aktiv samverkan även underlätta samordning av ledningsarbeten och hantering av lokala intressekonflikter.

För att E.ON ska kunna planera nätutbyggnad och stödja samhällets och näringslivets utveckling är tillförlitliga prognoser över framtidens elbehov avgörande. Dessa prognoser baseras på kommunernas utvecklingsplaner, vilket gör det viktigt att planerna tydligt redovisar framtida utmaningar och investeringsbehov.

I Sjöbo kommuns översikts- och detaljplaner finns utpekade utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter, exempelvis Åsums företagspark, där goda förutsättningar för energidistribution är en förutsättning för genomförande. För att säkerställa att utbyggnadsplanerna kan förverkligas inom rimlig tid och till

rimliga kostnader för exploatörer, krävs välplanerade investeringar för att säkerställa en långsiktigt god kapacitet.

Kommunala energiplaner är ett viktigt stöd i dialogen mellan kommunen och andra aktörer. Sjöbo kommun saknar i dag en sådan plan, men har påbörjat arbetet med att ta fram en ny. Den nya energiplanen ska stärka dialogen med elnätsföretagen och ge bättre underlag för att förutse och planera framtida energibehov.

Till dess att en ny energiplan finns på plats, hänvisar kommunen till aktuella översikts- och detaljplaner, i komplement av en tidig, kontinuerlig och aktiv dialog mellan alla berörda parter. Dialogen behöver hantera frågor såsom elförsörjning av nya bostads- och verksamhetsområden samt näringslivets nuvarande och kommande behov. Dialogen behöver även omfatta frågor om energiförsörjning tidigt i den kommunala fysiska planeringen, i form av exempelvis markanspråk och riktlinjer.

Förvaltningens förslag

Kommunstyrelsen svarar på remiss om nätutvecklingsplan för E.ON enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 13 oktober 2026
E.ons nätutvecklingsplan

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

Kommunledningsförvaltningen

E.ON

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
UTVECKLINGSAVDELNINGEN

DATUM 13 oktober 2026
ÄRENDENUMMER 2026/306

HANDLÄGGARE
Kamilla Danielsson
kamilla.danielsson@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Samråd - E.ONs nätutvecklingsplan 2027–2036

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen svarar på remiss om nätutvecklingsplan för E.ON enligt tjänsteskrivelsens förslag.

Sammanfattning

E.ON har skickat ut nätutvecklingsplan för 2027-2036 på samråd.

Sjöbo kommun svarar enligt följande;

Energiförsörjning har blivit en alltmer grundläggande fråga i samhällsbyggandet. Bebyggelseutveckling, näringslivets expansion, ny energiproduktion och laddinfrastruktur är alla beroende av goda förutsättningar för energidistribution. För att möta samhällsutvecklingens krav krävs både säkra prognoser och en välplanerad nätutbyggnad. En tidig och kontinuerlig dialog mellan kommun, nätägare och näringsliv är avgörande för en stabil och långsiktigt hållbar elförsörjning. På kort sikt kan en aktiv samverkan även underlätta samordning av ledningsarbeten och hantering av lokala intressekonflikter.

För att E.ON ska kunna planera nätutbyggnad och stödja samhällets och näringslivets utveckling är tillförlitliga prognoser över framtidens elbehov avgörande. Dessa prognoser baseras på kommunernas utvecklingsplaner, vilket gör det viktigt att planerna tydligt redovisar framtida utmaningar och investeringsbehov.

I Sjöbo kommuns översikts- och detaljplaner finns utpekade utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter, exempelvis Åsums företagspark, där goda förutsättningar för energidistribution är en förutsättning för genomförande. För att säkerställa att utbyggnadsplanerna kan förverkligas inom rimlig tid och till rimliga kostnader för exploatörer, krävs välplanerade investeringar för att säkerställa en långsiktigt god kapacitet.

Kommunala energiplaner är ett viktigt stöd i dialogen mellan kommunen och andra aktörer. Sjöbo kommun saknar i dag en sådan plan, men har påbörjat arbetet med att ta fram en ny. Den nya energiplanen ska stärka dialogen med elnätsföretagen och ge bättre underlag för att förutse och planera framtida energibehov.

Till dess att en ny energiplan finns på plats, hänvisar kommunen till aktuella översikts- och detaljplaner, i komplement av en tidig, kontinuerlig och aktiv dialog mellan alla berörda parter. Dialogen behöver hantera frågor såsom elförsörjning av nya bostads- och verksamhetsområden samt näringslivets nuvarande och kommande behov. Dialogen behöver även omfatta frågor om energiförsörjning tidigt i den kommunala fysiska planeringen, i form av exempelvis markanspråk och riktlinjer.

Underlag för beslutet

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 13 oktober 2026
E.ons nätutvecklingsplan

Beslutet ska skickas till

Kommunledningsförvaltningen
E.ON

Kamilla Danielsson	Karina Hansson
Utvecklingschef	Kommundirektör



Nätutvecklingsplan
2027–2036

Preliminär

Begrepp och förkortningar

Abonnemang	Den avtalade effekt som får tas ut från eller matas in till elnätet av en elnätskund som inte begränsas av säkringsstorlek. Gäller för större elnätskunder och mellan elnätsföretag.
Anläggningsdel	Komponent i nätet, exempelvis luftledning, markkabel eller transformator.
Anslutningsprocess	Process med fördefinierade steg som inleds när en anslutningsförfrågan inkommer. Beroende på anslutningens storlek och kapacitetsläget i nätet varierar omfattningen av utredningar inför offert och åtgärder i elnätet efter beställning.
Baseline	Nulägesbild av användningen av elnätet baserat på nuvarande kunders produktion och konsumtion. Grundas på historiska mätdata.
Effektprofil	Ett mönster eller en kurva som visar hur effektuttaget eller effektinmatningen varierar över en viss tidsperiod, till exempel över dygnet.
Effektprognos	Prognos för det framtida behovet av överföringskapacitet för uttag och inmatning, baserat på förväntat tillkommande effektbehov och baseline.
Ei	Energimarknadsinspektionen – myndighet som bland annat reglerar elnätsföretagens verksamhet och övervakar elmarknaderna.
Flexibelt avtal	Elnätsavtal som utgör en flexibilitetslösning och möjliggör att nätföretaget kan begränsa kundens uttag eller inmatning för att hantera överbelastning i elnätet.
Fördelningsstation	Nod i nätet med utrustning för att transformera och fördela el till olika områden. Avser stationer i regionnätet (≥30 kV) och stationer med omvandling mellan 20 och 10 kV. Se även nätstation.
Inmatning	El som matas in till elnätet.
Intäktsram	Samlade intäkter som ett elnätsföretag högst får ta ut från nätverksamheten under en tillsynsperiod – beslutas av Ei.
kV	Kilovolt (tusen volt) – enhet för elektrisk spänning.
Ledning	Samlingsbegrepp för luftledningar och kablar.
Linjekoncession	Nätkoncession för linje – tillstånd att bygga och driva en bestämd elledning, oftast en högspänningsledning, i regionnätet.
Lokalnätskoncession	Nätkoncession för område (områdeskoncession) – tillstånd att bedriva elnätsverksamhet inom ett geografiskt område som ger ett elnätsföretag ensamrätt att bygga och driva det lokala elnätet.
Maskat elnät	Elnät med flera matningsvägar per punkt.
MW	Megawatt (en miljon watt eller tusen kilowatt) – enhet för effekt.
MWh	Megawattimme (en miljon wattimmar eller tusen kilowattimmar) – enhet för att mäta energi.
N-1-kriteriet	N minus 1 – princip som innebär att ett elnät i normalläge (N) kan hantera oplanerat bortfall av en (1) huvudkomponent.
Nedreglering	Åtgärder som minskar tillförseln av effekt till systemet. Exempelvis genom att elproducenter eller energilager minskar sin inmatning till elnätet, eller att elkonsumenter ökar sin elanvändning vid tidpunkter med överskott av produktion i förhållande till konsumtion i elsystemet.

→

Nettolast	Den sammanlagrade effekten av konsumtion och produktion i en punkt i nätet.
Nyinvestering	Investering i nätutbyggnad där nya anläggningar tillkommer. Se även reinvestering.
Nätstation	Nod i nätet med utrustning för att omvandla och fördela elektricitet till olika områden. Avser station i lokalnätet (<30 kV) förutom stationer med omvandling mellan 20 och 10 kV. Se även fördelningsstation.
Observerbarhet	Förmåga att bevaka och analysera elnätets tillstånd i realtid, genom bland annat mätning och analys av olika delar av elnätet.
Punkt	Plats eller anläggningsdel i nätet.
Radiellt elnät	Elnät med en matningsväg per punkt.
Reinvestering	Investering i nätet där befintliga anläggningsdelar ersätts och vid behov förstärks.
Tillkommande effektbehov	Behov av överföringskapacitet för uttag eller inmatning som förväntas tillkomma från befintliga eller nya kunder utöver nuvarande behov (baseline).
Uppreglering	Åtgärder som ökar tillförseln av effekt till elsystemet. Exempelvis genom att elproducenter eller energilager ökar sin inmatning till elnätet, eller att elkonsumenter minskar sin elanvändning vid tidpunkter med underskott av produktion i förhållande till konsumtion i elsystemet.
Uttag	El som matas ut från elnätet.
Villkorat avtal	Anslutningsavtal som utgör en flexibilitetslösning och möjliggör att nätföretaget kan begränsa kundens uttag eller inmatning för att hantera överbelastning i elnätet. Avtalsformen kan användas under begränsad tid för att möjliggöra snabbare anslutning.
Överföringskapacitet	Elnätets förmåga att överföra el mellan olika delar av systemet utan att orsaka överbelastning eller andra tekniska begränsningar.



Förord

Energiomställningen är vår tids största samhällsförändring. För att Sverige ska vara mer konkurrenskraftigt, motståndskraftigt och nå uppsatta klimatmål behöver elnätet utvecklas.

Vi står mitt i energiomställningen och omvärlden förändras snabbt. Ett starkt, robust och resilient elnät kräver långsiktig planering. Nätutbyggnaden behöver samtidigt gå i takt med behoven – då blir den mer resurseffektiv för såväl samhället som våra kunder.

På E.ON vill vi skapa förutsättningar för en smart, rättvis och kostnadseffektiv utveckling av energisystemet. För att lyckas med det, och för att göra rätt prioriteringar och hantera osäkerheter, är dialog, transparens och samarbete med samhällets aktörer avgörande. Genom att tänka nytt, använda modern teknik och arbeta tillsammans med kunder, kommuner och regioner skapar vi gemensamt goda möjligheter för ett konkurrenskraftigt Sverige.

Vi arbetar med nya lösningar som tas fram i samarbete med våra kunder allteftersom nya behov uppstår. Detta möjliggör ett ökat nätutnyttjande och snabbare anslutning till en lägre kostnad. Nätutbyggnad och flexibilitetslösningar, i form av exempelvis villkorade avtal och lokala flexibilitetsmarknader, går hand i hand och gör att elnätet kan utvecklas i takt med samhällets behov.

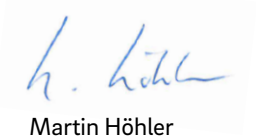
Elnätet förändras ständigt och nätutvecklingsplanen ger en bild av kapacitetsläget vid den tidpunkt då den togs fram och de framtidsplaner som gällde då. När nya stora anslutningar kommer till, regelverk ändras eller nya användarmönster som vi i dag inte kan förutse växer fram ändras förutsättningarna för elnätets utveckling. Ett av syftena med nätutvecklingsplanen är att göra det lättare att förstå elnätets framtida utveckling och behov.



I E.ONs nätutvecklingsplan följer vi den mall och de instruktioner som Energimarknadsinspektionen lämnat. Vi har valt att dela in nätet i delområden som följer länsgränser. Detta för att gå i linje med regional energiplanering och underlätta för framtida dialog och samarbete. Vi ger även information på kommunal nivå i några avsnitt.

Vi ser fram emot att fortsätta utveckla dialogen för att tillsammans bygga ett kostnadseffektivt och resilient energisystem för framtiden, som möjliggör energiomställningen för alla.

Malmö den 15 september 2026



Martin Höhler

Innehållsförteckning

Begrepp och förkortningar 2

Förord 4

Sammanfattning 6

1 Uppgifter om E.ON och vårt elnät 8
Uppgifter om E.ON 9
E.ONs elnät 9
Karta över E.ONs elnät 11
Gränspunkter till andra elnätsföretag 12

2 Prognos för behovet av överföringskapacitet i E.ONs elnät 14
2.1 Behov av överföringskapacitet i elnätet 17
Samordnade prognoser 31
2.2 Redogörelse för ökning och minskning av behovet av överföringskapacitet 32
2.3 Systemets nuvarande förmåga att möta prognosen 34
Förutsättningarna för att möta prognosen utan planerade åtgärder 36
Nuvarande användning av flexibilitetstjänster och andra resurser 40
2.4 Planerade investeringar och alternativa lösningar 45
2.4.2 Behov av flexibilitetstjänster och andra resurser 67
2.5 Redogörelse för valet av det mest kostnadseffektiva alternativet 77
2.6 Om planerade åtgärder möter behovet av överföringskapacitet 78

3 Samråd 92

Sammanfattning

Vi står mitt i energiomställningen och den snabba förändringstakt som den innebär. Samhällets behov förändras med ny teknik och nya typer av elnätskunder.

I detta avsnitt sammanfattar vi de viktigaste slutsatserna i E.ONs nätutvecklingsplan 2027–2036.

Vi bedömer att E.ON på sikt kan möta det växande behovet av överförings-kapacitet i elnätet genom planerade investeringar, flexibilitetslösningar och andra nättekniska åtgärder. Vissa kapacitetsbegränsningar kvarstår dock lokalt, vilket kräver fortsatt planering och utveckling av lösningar. Dialog och samplanering med kommuner, regioner, kunder och andra elnäts-företag är avgörande för att nätutbyggnaden ska ske i takt med samhälls-utvecklingen.

Det finns ett fortsatt stort intresse att ansluta ny konsumtion, inte minst när det gäller stora effekter från laddinfrastruktur, industri och datacenter. Sammanlagt väntas de högsta effekttopparna öka med 25 procent till 2036 från konsumtion under vintertid. Även intresset för att ansluta ny produktion väntas växa och medföra stora ökningar i omvända effektflöden sommartid.

Sedan föregående nätutvecklingsplan har vi driftsatt över 50 betydande kapacitetshöjande projekt i våra regionnät. Vi investerar totalt 27 miljarder kronor under perioden 2024–2027. Inför kommande tillsynsperioder, 2028–2031 och 2032–2035, blir den nya utformningen av intäktsregleringen avgörande för våra förut-sättningar att realisera planerade investeringar, inklusive dem som redovisas i nätutvecklings-planen.

Flexibilitetslösningar fortsätter att vara ett viktigt verktyg för att vi ska kunna ansluta kunder i områden med begränsad kapacitet. På kort (0–2 år) och medellång (3–5 år) sikt är flexibilitetslösningar tillsammans med andra nät-tekniska åtgärder avgörande för att vi ska kunna hålla takten i energiomställningen. Vi på E.ON vidareutvecklar lösningar tillsammans med våra kunder för att kunna möta nya typer av behov som uppstår. Vi tar även stora kliv framåt genom investeringar som ökar observerbarheten och styrbarheten i vårt elnät.

Samarbete med samhällets aktörer och våra kunder är avgörande för att kunna planera och utveckla elnätet proaktivt. Tidig dialog är central för att säkerställa rätt elnätskapacitet i rätt tid och möjliggöra en effektiv utveckling av energi-systemet.

Nätutvecklingsplanen ger en nulägesbild av utvecklingen i vårt elnät vid den tidpunkt då planen togs fram. Elnätet är i ständig förändring, och för att få en aktuell bild av situationen hän-visar vi till direkt dialog med oss på E.ON.

Genom att utveckla elnätet i takt med sam-hällets behov kan vi hålla nere kostnaderna och fördela dem mer rättvist. Vi utvecklas som elnätsföretag tillsammans med våra kunder och samhällets aktörer för att på bästa sätt vara en möjliggörare i energiomställningen.



1

Uppgifter om E.ON och vårt elnät

I detta avsnitt presenterar vi en överblick över utbredningen av E.ON Energidistributions elnät och ger en överblick över elnätets uppbyggnad. Vi redovisar även andra nätföretag vars elnät gränsar till vårt.

Uppgifter om E.ON

I tabell 1 anger vi uppgifter om E.ON Energidistribution och var nätutvecklingsplanen finns.

Tabell 1. Uppgifter om E.ON Energidistribution

Företagsnamn	E.ON Energidistribution AB
Organisationsnummer	556070-6060
Kontaktväg	natutvecklingsplaner@eon.se
Telefonnummer till E.ON	040-25 50 00
Länk till nätutvecklingsplan som delats inför samråd (preliminär nätutvecklingsplan)	Nätutvecklingsplan (eon.se)
Länk till information om samrådet	Nätutvecklingsplan (eon.se)
Länk till slutlig nätutvecklingsplan	–
Länk till slutlig samrådredogörelse	–

E.ONs elnät

Elnätet finns till för att möjliggöra överföring av el från elproducenter till elkonsumenter. Vi distribuerar el till och från 1,1 miljoner elnätskunder, vilket motsvarar cirka en femtedel av alla kunder i Sverige. För att klara detta driver och underhåller vi cirka 145 000 km elnät i form av luftledning och markkabel, vilket utgör ungefär en fjärdedel av Sveriges elnät. E.ON har relativt många kilometer elledning i förhållande till antalet kunder. Detta beror på att vi har en stor andel elnät på landsbygden och är regionnätsägare.

Majoriteten av våra kunder är elkonsumenter, från små hushåll till stora företag och organisationer. Vi har även ett ökande antal elproducenter som matar in el i systemet, från små hushållsproducenter till några av landets största vindkraftsproducenter. På senare tid har antalet kunder som både är konsumenter och producenter ökat kraftigt. Vi distribuerar även el till cirka 50 andra elnätsföretag.

Elnätets uppbyggnad

Vårt elnät delas in i lokalnät och regionnät. De flesta kunder är anslutna till ett lokalnät, men kunder med stor konsumtion eller stor produktion är anslutna på högre spänningsnivåer direkt till regionnätet. För överföring av stora mängder el, särskilt vid långa ledningssträckor, är högre spänning att föredra eftersom energiförlusterna då blir lägre. Se tabell 2 för vilka spänningsnivåer som används i E.ONs elnät och vilka kunder som ansluts till respektive spänningsnivå.

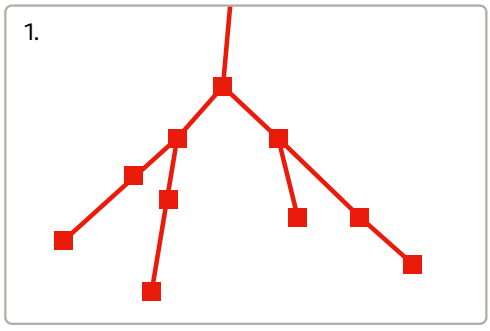


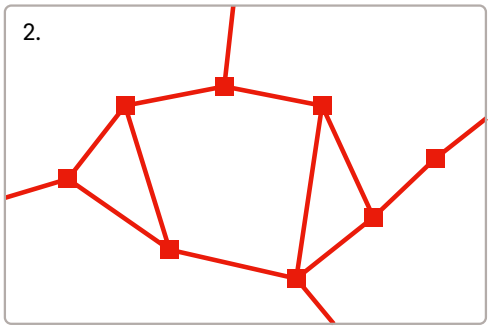
Tabell 2. Spänningsnivåer i E.ONs elnät och de kundkategorier som ansluts till respektive nivå

Spänningsnivå	Beskrivning
400 kV	E.ON äger vissa anläggningsdelar i stationer där regionnätet är anslutet till stamnätet.
220 kV	
130 kV	Regionnät: Här ansluter våra största producenter och konsumenter med anslutningseffekt mellan cirka 20 MW och 500 MW: • Energiintensiv industri • Storskalig elproduktion • Lokalnät
70 kV	
50 kV	
40 kV	
30 kV	
20 kV	Lokalnät – mellanspänning: Här ansluter kunder med en anslutningseffekt från cirka 1 MW till cirka 20 MW: • Industri • Kommersiell och offentlig verksamhet • Publik laddning • Lokal elproduktion
10 kV	
6 kV	
0,4 kV	Lokalnät – lågspänning: Här ansluter kunder som har en anslutningseffekt upp till 1 MW: • Bostäder • Kommersiell och offentlig verksamhet • Publik laddning • Småskalig elproduktion

E.ONs elnät består av stationer och ledningar som kopplas ihop antingen radiellt eller maskat. I ett radiellt nät förgrenar sig strukturen som ett träd och varje kund och fördelningsstation har en enda matningsväg, vilket ger en relativt enkel och överskådlig drift, men det innebär också en ökad känslighet för avbrott vid fel, se figur 1.

Det finns fördelar med att bygga maskor i nätet så att det finns fler möjliga vägar för elen att flöda. Detta kallas maskat nät och innebär att varje fördelningsstation har förbindelser till flera andra fördelningsstationer, se figur 2. Vi använder denna struktur i regionnätet för att skapa redundans och minska sårbarheten i systemet. Ett maskat elnät har en ökad komplexitet jämfört med ett radiellt nät eftersom flödet i nätet delar upp sig över olika ledningar. Olika driftfall, kopplingslägen och effektutbyte mot både underliggande nät och det överliggande stamnätet påverkar belastningen i det maskade regionnätet. Även effektutbytet med andra länder påverkar det maskade regionnätet. Detta medför att antalet möjliga utfall blir mycket stort.





Figur 1. Illustration av radiellt matat nät. Linjer representerar ledningar. Kvadrater är fördelnings- eller nätstationer.
Figur 2. Illustration av maskat nät. Linjer representerar ledningar. Kvadrater är fördelnings- eller nätstationer.

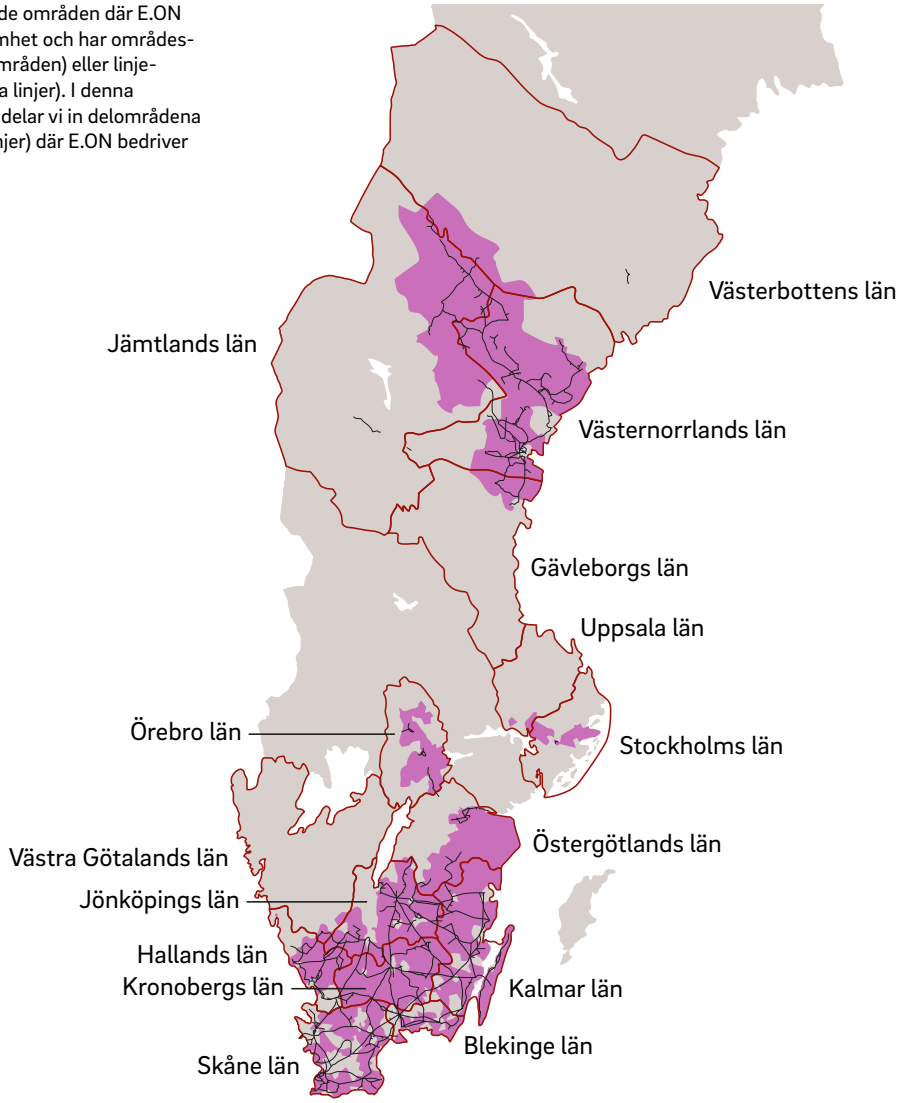
Karta över E.ONs elnät

På E.ON bedriver vi nätverksamhet utspritt över stora delar av landet. I södra Sverige har vi ett stort sammanhängande regionnät och lokalnät i stora områden. Även i Norrland har vi ett stort sammanhängande regionnät med underliggande lokalnät centrerade till Västernorrland. I Örebro län har vi en del regionledningar och en stor andel lokalnät. I Stockholms län och Uppsala län äger vi främst lokalnät, medan överliggande regionnät ägs av andra nätägare. Utöver dessa större områden har vi även ett mindre lokalnät i Kungsbacka kommun och några enstaka regionnätsledningar på olika platser. Översiktskartan i figur 3 visar de geografiska områden där vi bedriver nätverksamhet.

I nätutvecklingsplanen har vi valt att dela in nätet i delområden som följer länsgränser. Detta är för att vara i linje med regional energiplanering och underlätta för framtida dialog och samarbete. Vi anger även viss information per kommun, där det är möjligt, för att ge kommunerna bättre underlag för fortsatt dialog med oss.

Elnätets utbredning är dock i verkligheten helt oberoende av kommun- och länsgränser. Som framgår av översiktskartan står E.ON för en stor del av elnätet i vissa län och en mindre del i andra län. I de bedömningar som vi redovisar i nätutvecklingsplanen utgår vi från i vilket län och i vilken kommun E.ONs fördelningsstationer är placerade. I vissa fall går ledningar vidare in i angränsande län eller kommuner. Detta innebär att informationen i nätutvecklingsplanen i vissa fall är förenklad och därför inte alltid ger en fullt rättvisande bild av ett enskilt län eller kommun.

Figur 3. Karta över de områden där E.ON bedriver nätverksamhet och har områdeskoncessioner (lila områden) eller linjekoncessioner (svarta linjer). I denna nätutvecklingsplan delar vi in delområdena efter de län (röda linjer) där E.ON bedriver nätverksamhet.



Gränspunkter till andra elnätsföretag

Vårt elnät gränsar till flera andra nätägares elnät. Elnätsföretag som har abonnemang hos oss brukar kallas underliggande nät och elnätsföretag där vi har abonnemang, inklusive Svenska kraftnät, kallas överliggande nät. I tabell 3 framgår vilka elnätsföretag som vi har abonnemang hos och som har abonnemang hos oss, samt i vilka län anslutningspunkterna finns.

Tabell 3. Andra elnätsföretag som har abonnemang hos E.ON och elnätsföretag som E.ON har abonnemang hos

Län	Elnätsföretag som har abonnemang hos E.ON	Elnätsföretag som E.ON har abonnemang hos
Blekinge län	Affärsverken Elnät i Karlskrona AB Karlshamn Elnät AB Kraftringen Nät AB Olofströms Kraft Nät AB Ronneby Miljö och Teknik AB Rödeby Elverk Ekonomisk Förening Sölvesborgs Energi och Vatten AB	Svenska kraftnät
Gävleborgs län	Ellevio AB	Ellevio AB
Hallands län	Falkenberg Energi Elnät AB Halmstads Energi och Miljö Nät AB Södra Hallands Kraft Ekonomisk Förening	Ellevio AB Falkenberg Energi AB Svenska kraftnät
Jämtlands län	Bergs Tingslags Elektriska AB Vattenfall Eldistribution AB	Svenska kraftnät Vattenfall Eldistribution AB
Jönköpings län	Carlfors Bruk KB Eksjö Elnät AB Njudung Sävsjö Elnät AB Njudung Vetlanda Elnät AB Nässjö Affärsverk Elnät AB Tranås Energi Elnät AB Värnamo Elnät AB	Jönköping Energi Nät AB Svenska kraftnät Vattenfall Eldistribution AB Värnamo Elnät AB
Kalmar län	Borgholm Energi Elnät AB Emmaboda Elnät AB Kalmar Energi Elnät AB Kraftringen Nät AB Nybro Energi Elnät AB Oskarshamn Energi Nät AB Vattenfall Eldistribution AB Vimmerby Energi Nät AB Västerviks Kraft Elnät AB Ålem Energi AB	Svenska kraftnät Vattenfall Eldistribution AB
Kronobergs län	Alvesta Elnät AB Karskruv Nät AB Ljungby Energinät AB Marhult Nät AB Växjö Energi Elnät AB	Svenska kraftnät Växjö Energi Elnät AB

→

Tabell 3. Andra elnätsföretag som har abonnemang hos E.ON och elnätsföretag som E.ON har abonnemang hos (fortsättning)

Län	Elnätsföretag som har abonnemang hos E.ON	Elnätsföretag som E.ON har abonnemang hos
Skåne län	Bjäre Kraft Elnät AB Brittedals Elnät Ekonomisk Förening Bromölla Energi och Vatten AB C4 Elnät AB Energinet.dk Kraftringen Nät AB Landskrona Energi AB Mellersta Skånes Kraft, Ekonomisk Förening Olseröds Elektriska Distributionsförening Sjöbo Elnät AB Skurups Elverk AB Skånska Energi Nät AB Staffanstorps Energi AB Trelleborgs Elnät AB Vattenfall Eldistribution AB Ystad Energi Elnät AB Öresundskraft Elnät AB Österlens Kraft Elnät AB	Sjöbo Elnät AB Svenska kraftnät
Stockholms län	Inga anslutningar till underliggande nät	Vattenfall Eldistribution AB
Uppsala län	Inga anslutningar till underliggande nät	Vattenfall Eldistribution AB
Västerbottens län	Vattenfall Eldistribution AB	Vattenfall Eldistribution AB
Västernorrlands län	Härnösand Elnät AB Sundsvall Elnät AB Vattenfall Eldistribution AB	Sidensjö Vindkraft Elnät AB Svenska kraftnät Vattenfall Eldistribution AB
Västra Götalands län	Inga anslutningar till underliggande nät	Vattenfall Eldistribution AB
Örebro län	Inga anslutningar till underliggande nät	Ellevio AB Vattenfall Eldistribution AB
Östergötlands län	Inga anslutningar till underliggande nät	Vattenfall Eldistribution AB

2

Prognos för behovet av överföringskapacitet i E.ONs elnät

I nätutvecklingsplanen presenterar vi en bred bild av hur vi ser att behoven i elnätet förändras och vilka åtgärder vi arbetar med för att möta de nya och växande behoven. Strukturen i rapporten följer Ei:s mall.

I de flesta områden i E.ONs elnät finns det goda förutsättningar att ansluta det förväntade effektbehovet, men i vissa områden förväntas kapaciteten vara begränsande. Där arbetar vi med förstärkningar i elnätet, flexibilitet och andra tekniska lösningar för att kunna fortsätta möjliggöra anslutningar av kunder och möta de ökande behoven i energiomställningen.

E.ONs effektprognos

Det finns ett fortsatt stort intresse för att ansluta ny konsumtion, inte minst när det gäller stora effekter från laddinfrastruktur, industri och datacenter. Sammanlagt väntas de högsta effekttopparna öka med 25 procent till 2036 från konsumtion under vintertid. På sikt väntas även intresset för att ansluta ny produktion öka och medföra stora ökningar i omvända effektflöden sommartid.

Här redogör vi för den förväntade utvecklingen av behovet av överföringskapacitet i våra elnät under de kommande tio åren. I avsnitt 2.1 beskriver vi hur vi tagit fram prognosen och dess olika delar. I prognosen ingår det tillkommande effektbehovet och det nuvarande behovet (baseline). Vi redovisar prognosen för två olika lastscenarier, den förväntade högsta och lägsta nettolasten per län och år, höglast och låglast. Även under det som kallas låglast kan effektflödet vara högt, men i omvänd riktning. Negativa tal innebär därmed en nettoproduktion i stället för en nettokonsumtion.

Vi anger prognosen per län för den del av elnätet som E.ON äger. Därför behöver vår prognos i flera fall kompletteras med andra elnätsföretags prognoser för att ge en heltäckande bild av den förväntade utvecklingen i ett län. I de fall där E.ON äger regionnätet men inte lokalnätet har vi gjort en prognos för alla underliggande elnät ägda av andra nätföretag utifrån data som vi fått ta del av. Prognosen kan därmed anses täcka hela det område där E.ON har regionnät, oavsett vem som äger lokalnätet, samt de områden där E.ON har lokalnät som matas av ett annat regionnätsföretag.

Prognosmetoden redovisas mer ingående i avsnitt 2.1. Två viktiga punkter att ha med sig som stöd för att tolka tabeller och figurer är:

- I län/kommuner där större konsumenter eller producenter väntas etablera sig kan prognosen se låg ut i och med att vissa stora projekt tagits bort från de redovisade siffrorna av sekretess-skäl. Dessa projekt ingår dock i kapacitets-analysen.
- Vi redovisar den förväntade utvecklingen av toppeffekter. Framtida effektbehov kan tillkomma vid olika tider på dygnet eller året. I många fall sker sammanlagring på ett sätt så att effektbehovet inte ökar i proportion till det ökade energibehovet.

Tabell 4. E.ONs prognos i MW per delområde för behov av överföringskapacitet under perioden 2026–2036

Län	Last-scenario	Base-line	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Blekinge län	hög	352	356	360	364	368	376	387	397	408	418	428	437
	låg	11	6	-1	-9	-18	-25	-36	-48	-62	-76	-91	-106
Gävleborgs län	hög	96	96	96	97	97	97	97	97	97	97	97	97
	låg	-28	-27	-27	-26	-25	-25	-24	-24	-24	-23	-23	-23
Hallands län	hög	341	349	359	366	373	384	391	403	414	425	437	446
	låg	-168	-159	-153	-144	-139	-132	-128	-124	-121	-122	-134	-149
Jämtlands län	hög	-31	-28	-26	-24	-23	-21	-19	-18	-16	-15	-13	-12
	låg	-499	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500
Jönköpings län	hög	433	444	450	456	462	467	470	474	477	479	483	485
	låg	-244	-239	-236	-238	-243	-248	-255	-263	-271	-281	-290	-300
Kalmar län	hög	409	415	418	421	425	433	440	447	454	458	471	480
	låg	-415	-421	-441	-452	-463	-473	-484	-496	-509	-523	-537	-554
Kronobergs län	hög	282	296	310	320	330	343	353	364	371	378	384	388
	låg	-256	-257	-258	-258	-259	-259	-262	-263	-274	-281	-290	-301

Tabell 4. E.ONs prognos i MW per delområde för behov av överföringskapacitet under perioden 2026–2036 (fortsättning)

Län	Last-scenario	Base-line	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Skåne län	hög	2 250	2 300	2 330	2 370	2 400	2 440	2 470	2 500	2 520	2 570	2 620	2 660
	låg	224	188	153	114	76	34	-18	-76	-139	-206	-275	-350
Stockholms län	hög	438	467	485	500	513	533	550	567	580	593	606	614
	låg	99	116	120	119	116	115	112	107	100	93	84	74
Uppsala län	hög	97	121	142	155	163	170	173	176	176	177	177	177
	låg	-8	0	7	11	13	15	15	14	12	10	7	16
Västerbottens län	hög	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
	låg	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Västernorrlands län	hög	326	336	340	344	348	351	354	360	365	370	375	380
	låg	-1 080	-1 080	-1 080	-1 080	-1 070	-1 070	-1 070	-1 070	-1 070	-1 070	-1 070	-1 070
Västra Götalands län	hög	6	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	7
	låg	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-14
Örebro län	hög	287	313	324	330	338	345	352	358	362	366	374	381
	låg	52	51	50	47	45	42	38	32	26	18	11	4
Östergötlands län	hög	280	312	336	351	361	379	391	403	414	423	431	438
	låg	41	58	69	71	70	69	63	57	51	43	37	27



2.1 Behov av överföringskapacitet i elnätet

En träffsäker prognos är grunden för att fatta bra beslut om att bygga ut elnätet och även för att göra flexibilitetsutredningar, vilket i sin tur möjliggör samhällsutveckling, lokal tillväxt och energiomställningen.

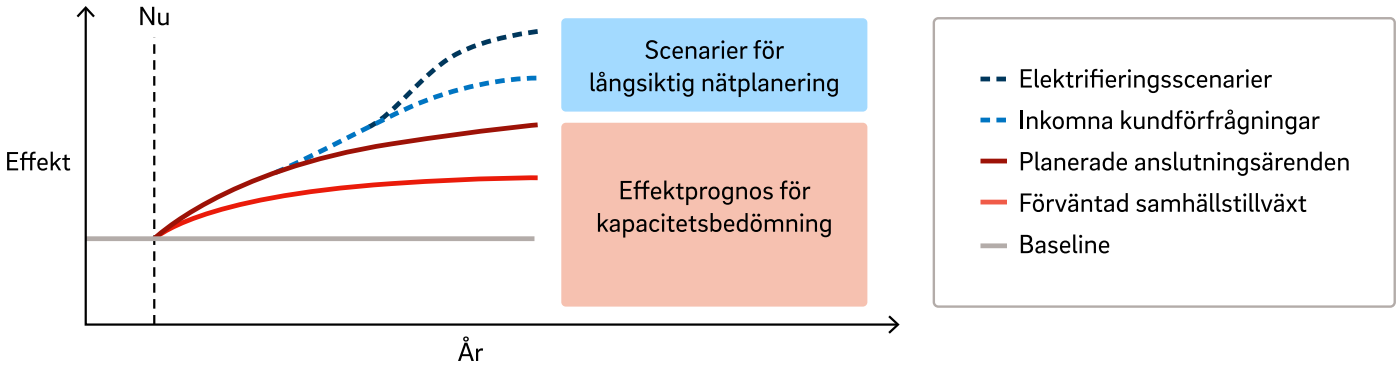
För att E.ON ska kunna göra träffsäkra prognoser som går att koppla till specifika platser i nätet är det av största vikt att större kunder i god tid kommer in med förfrågningar om att ansluta. En annan förutsättning för att kunna göra bra prognoser är vår dialog med kommunerna om deras planer för lokal samhällsutveckling.

Prognosen i nätutvecklingsplanen baserar vi dels på planerade anslutningsärenden, det vill säga de större anslutningsförfrågningarna som kommit in till E.ON, dels på förväntad samhällstillväxt. Förväntad samhällstillväxt fångar upp den allmänna utvecklingen av behovet av överföringskapacitet för bostäder och små verksamheter, hemmaladdning av elbilar och småskalig solkraftsproduktion.

Prognosen för tillkommande effektbehov adderar vi till nuvarande effektbehov (baseline) för att kunna bedöma det förväntade kapacitetsläget i nätet framöver, se figur 4. Prognosen som ligger till grund för kapacitetsbedömningen kopplar vi till respektive station i elnätet.

För att fånga utvecklingen på längre sikt arbetar E.ON med långsiktiga elektrifieringsscenarier. Här fångar vi exempelvis upp utveckling av vindkraft, större solkraftsparker, elektrifiering av befintlig och ny industri, framtida utveckling av laddinfrastruktur och datacenter. Denna del av prognosen går inte att knyta till en exakt plats i nätet men går ändå att använda som underlag för långsiktig nätplanering på de högre spänningsnivåerna.

Nedan redogör vi närmare för hur vi arbetar med att ta fram prognosen.



Figur 4. Visualisering av effektprognosens uppbyggnad. Prognosen utgår från en nulägesbild (baseline). Vi bygger sedan vidare med den förväntade samhällstillväxten, inkomna anslutningsförfrågningar för stora projekt av varierande mognadsgrad samt ännu ej kända framtida projekt.

Baseline

Baseline är en nulägesbild av hur kundernas effektbehov och beteende ser ut i dag. De baselinevärden som vi visar i nätutvecklingsplanen grundar sig på historiska kundmätdata från januari 2023 till januari 2026. Baseline för höglast baseras på ett genomsnitt av de högst belastade dygnen i nätet under vinterhalvåret. Baseline för låglast baseras på ett genomsnitt av de lägst belastade dygnen i nätet under sommarhalvåret.

Förväntad samhällstillväxt

Förväntad samhällstillväxt innehåller delprognoser för bostäder och små verksamheter, småskalig solkraft och hemmaladdning av personbilar. Varje delprognos bygger på en prognosmodell där olika indata från bland annat offentlig statistik, kommunala planer eller våra egna kunddata kombineras med antaganden och omvärldsanalys. Tillsammans bygger dessa upp den totala prognosen förväntad samhällstillväxt, se figur 5.

Delprognoserna bygger på olika data och antaganden:

Bostäder och små verksamheter – bygger till stor del på data från kommuners översikts- och detaljplaner. Dessa jämförs även med Statistiska centralbyråns befolkningsframskrivningar.

Hemmaladdning av elbil – bygger på offentlig statistik för historisk tillväxttakt av elbilar, andelen elbilar och lokal biltäthet, samt på antaganden om i vilken takt personbilsflottan elektrifieras på lång sikt.

Småskalig solkraft – utgår från befintliga anslutningar, historisk tillväxttakt samt antaganden om framtida tillväxttakt och mättnadsgrad.

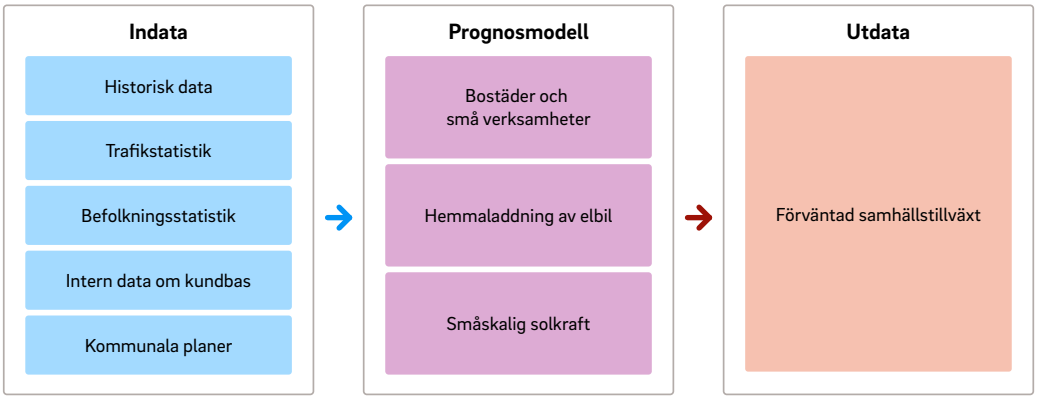
För att göra bra antaganden arbetar vi med omvärldsanalys och uppskattar hur olika faktorer såsom politik, teknikutveckling, konjunktur och elpris påverkar tillväxttakten, både på kort och lång sikt. Utvecklingen inom olika kategorier, exempelvis småskalig solkraft eller hemmaladdning, drivs av olika omvärldsfaktorer. I omvärldsanalysen studerar vi också externa prognoser från till exempel Svenska kraftnäts långsiktiga marknadsanalys och Energimyndighetens prognoser och scenarier för energisystemets utveckling.

Vi gör även en prognos för de lokalnät som ägs av andra nätägare och är anslutna till E.ONs regionnät. Vi samlar in data från samtliga underliggande elnätsföretag och bedömer deras förändrade effektbehov med samma metoder som vi använder för E.ONs lokalnät. På så sätt blir prognoserna jämförbara och kan aggregeras mot E.ONs regionnät på samma sätt som för de lokalnät vi själva äger. Vi delar även denna prognos, tillsammans med den aktuella metoden, med respektive nätägare till underliggande nät.

Planerade anslutningsärenden

Utöver förväntad samhällstillväxt ingår större anslutningsärenden som kommit långt i anslutningsprocessen i prognosen. Anslutningsprocessen har flera delsteg, och stora anslutningar på både låg- och högspänningsnivå behöver alltid utredas innan de kan anslutas. De som kommit långt i processen, och med största sannolikhet kommer att realiseras, är en del av prognosen i kapacitetsbedömningen. Här fångar vi kommande anslutningar inom stora verksamheter, industri, laddinfrastruktur, datacenter, solcellsparker, batterilager med mera.

Kommunala planer är också en viktig källa till information om framtida större anslutningar. De kommunala planerna granskas och tolkas av lokalt insatta nätplanerare för att bedöma vad planen innebär för det förväntade effektbehovet.



Figur 5. Förenklad visualisering av indata som vi använder i prognosmodeller för förväntad samhällstillväxt.

Vi inkluderar även anslutningar till andra nätägare som är kopplade till E.ONs regionnät. Detta baserar vi på data som ägare till underliggande nät har lämnat in till E.ON.

Mycket stora anslutningar visas inte i prognosen

Det finns planerade anslutningsärenden som vi inte kan visa i siffror på grund av sekretesskäl. Det gäller projekt som kan ha kommit långt i anslutningsprocessen. I vissa fall är anslutningen så stor att det finns risk att kund och projekt kan identifieras innan extern kommunikation har skett. Dessa projekt är dock med i kapacitetsanalysen. Därför kan prognosen se mindre ut i siffror än vad den i verkligheten är.

Inkomna kundförfrågningar

Det finns även en mängd anslutningsförfrågningar som har kommit in men ännu ej utretts eller lett till avtal. Innan ett projekt har kommit vidare i anslutningsprocessen finns det osäkerheter kring om projektet kommer att realiseras. Det finns flera faktorer som kan leda till att ett projekt inte realiseras, vilket ligger utanför E.ONs inflytande. Genom att reservera kapacitet för ett projekt kan bedömningen av möjligheten att ansluta ett annat projekt påverkas. Därför har vi valt att exkludera projekt som ännu inte har fått kapacitet reserverad från kapacitetsbedömningen i nätutvecklingsplanen.

Det är inte samhällsekonomiskt effektivt att planera nätutbyggnaden baserat på alla anslutningsförfrågningar som kommer in. Detta beror på att det har blivit vanligt att vi får in ett stort antal förfrågningar från en och samma aktör på flera olika platser. Samtidigt kommer en delmängd av alla förfrågningar att realiseras, vilket vi behöver ta höjd för i den långsiktiga nätplaneringen. För att göra en bra helhetsbedömning använder vi långsiktiga elektrifieringsscenarier, se nedan.



Elektrifieringsscenarier

Prognosen som ligger till grund för kapacitetsbedömningen omfattar förväntad samhällstillväxt och planerade anslutningsärenden. Utöver denna prognos arbetar vi med långsiktiga elektrifieringsscenarier som används i den långsiktiga nätplaneringen på de högsta spänningsnivåerna. Dessa scenarier ingår inte i kapacitetsbedömningen men kan i kombination med kända kundförfrågningar ge oss en bild av helheten i det framtida effektbehovet. Dessa scenarier belyser dessutom behovet av att arbeta proaktivt tillsammans med våra kunder.

Vi arbetar här med en uppsättning prognosmodeller för stora anslutningar som kompletterar prognosen för planerade anslutningsärenden. Metoden för dessa modeller bygger på externa prognoser eller scenarier vilka utgår från att energisystemet som helhet ska fungera. Vi arbetar med prognosmodeller för:

Solkraftsparker – utgår från en kombination av omvärldsanalys, kända kundförfrågningar, Svenska kraftnäts långsiktiga marknadsanalys, regionala energiplaner och strategier.

Vindkraft – utgår från en kombination av omvärldsanalys, kända kundförfrågningar, Energimyndighetens nationella strategi för hållbar vindkraftsutbyggnad, prognos från Green Power Sweden, Svenska kraftnäts långsiktiga marknadsanalys, Energimyndighetens scenarier för Sveriges energisystem, regionala planer och strategier med mera.

Laddinfrastruktur – baseras på Energimyndighetens regionaliserade scenarier för elbehovet inom transportsektorn.

Datacenter – bygger på prognosen per län från Energimyndigheten som togs fram 2025 och anpassas efter aktuella anslutningsärenden.



Proaktiv nätutbyggnad och samplanering

Proaktiv utbyggnad av elnätet

E.ON analyserar löpande behovet av att förstärka och bygga ut elnätet proaktivt för att möjliggöra nyanslutningar och hantera ändrade effektbehov. Prognosen ger oss underlag för att veta hur mycket höjd vi ska ta för framtida utveckling när vi bygger om, bygger nytt och förstärker nätet.

Under de senaste åren har antalet mycket stora anslutningar ökat, vilket ställer helt nya krav på elnätet. Vi behöver arbeta mer proaktivt för att kunna erbjuda snabbare och mer kostnadseffektiva anslutningar. Transparent och tidig dialog är avgörande, både med nya kunder och befintliga kunder som ställer om eller utökar.

När det gäller tillkommande större anslutningar kan vi generellt inte påbörja förstärkning av nätet förrän vi har försäkrat oss om att en specifik anslutning kommer att bli av. Annars innebär det en risk att vi förstärker nätet där det sedan inte behövs, med stora kostnader för våra kunder som följd, när elnätet inte växer i takt med efterfrågan.

Det är emellertid viktigt att vi skapar oss en bild av omfattningen av tillkommande stora anslutningar. Detta är särskilt viktigt i planeringen av projekt i regionnätet, där vi vill kunna ta höjd för större tillkommande anslutningar och på så sätt åstadkomma en effektiv nätutbyggnad. Vi bygger regionnätet skalbart genom att investera i en grundstruktur som kan kompletteras i takt med att behoven ökar. Det är långa ledtider för utbyggnad av regionnätet. Därför är en förutsättning för att förverkliga större anslutningar att vi samarbetar med berörda aktörer så tidigt som möjligt.

Samplanering och lokal dialog

Dialogen och samarbetet med kommuner och regioner är avgörande för att vi ska kunna arbeta proaktivt och säkerställa att det finns tillräcklig nätkapacitet i rätt tid. Kommunerna har planmonopol och är ofta stora mark- och fastighetsägare, och de uppvaktas av företag som vill etablera sig och ansluta till elnätet. Detta har alltid förekommit, men i många fall är anslutningarna i dag betydligt större än tidigare. Kommuner har även en viktig roll i tillståndsprocessen för att bygga nya ledningar och stationer.

I kommunernas planprocesser är det viktigt att tidigt identifiera om en plan kan innebära behov av större elnätsanslutningar och diskutera detta med oss och andra lokala nätföretag. Detta gäller allt från laddinfrastruktur och industrier till datacenter. I vissa fall där det finns flera nätägare i kommunen är det viktigt att prata med samtliga, såväl regionnäts- som lokalnätsägare. I dialogen kan vi dela kunskap om förutsättningarna i elnätet och förväntade ledtider för olika typer av anslutningar, markanspråk för nya anläggningar med mera. Genom att komma in tidigt i processen kan vi skapa bättre förutsättningar för att etablera ny elproduktion och elkonsumtion på platser som är lämpliga för elnätet och passar de lokala behoven. På så sätt vill vi bidra till både regional utveckling och ett mer effektivt energisystem.

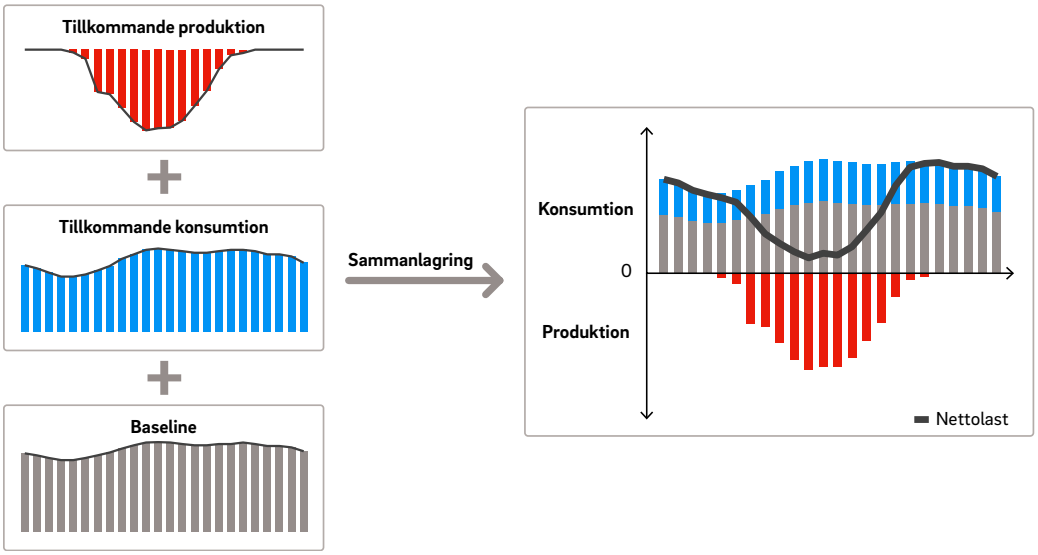
Dialogen med kommunerna ger oss viktig kunskap om den lokala utvecklingen och kompletterar underlaget från deras planer, vilket ligger till grund för våra prognoser och beslut om nätutbyggnad.

Sammanlagring med effektprofiler

Alla nätkunder nyttjar inte sin anslutning maximalt vid samma tidpunkt, utan beteendet skiljer sig mellan olika kundkategorier och tidpunkter. Därför behöver det tillkommande effektbehovet sammanlagras med en effektprofil som representerar det förväntade mönstret för konsumtion eller inmatning.

Effektprofilerna baseras på analyser av hur kunder inom olika segment konsumerar eller producerar under olika tider på dygnet och under året. Genom att ta prognosen för tillkommande effekt inom olika kategorier och tilldela varje kategori en effektprofil kan vi tillsammans med baseline, som också har en dygnsprofil, skapa oss en bild av hur till exempel ett dygn i framtiden kan se ut, se figur 6.

Effektprofiler skapar även underlag för att undersöka hur ofta vi kan vänta oss effekter över vissa gränsvärden. Detta är ett viktigt underlag för att bedöma till exempel nyttan av nätförstärkningar i relation till alternativa lösningar såsom flexibilitetstjänster. I bedömningen av det framtida flexibilitetsbehovet använder vi helårsprofiler för att analysera frekvens och varaktighet av flexibilitetsbehovet i olika delar av nätet.



Figur 6. Illustrativt exempel på hur baseline, framtida konsumtion och framtida produktion sammanlagras med hjälp av effektprofiler under ett sommardygn.

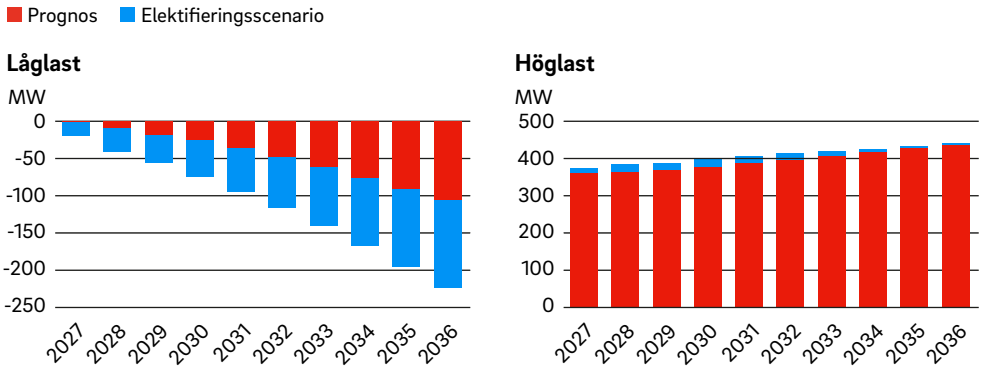
Prognosen per län

Prognosen anger utvecklingen av behovet av överföringskapacitet aggregerat per län där E.ON har elnät. Det som ingår i prognosen är nuvarande effektbehov och den tillväxt vi kan koppla till specifika punkter i nätet, eftersom det är en förutsättning för att göra kapacitetsbedömningen. När vi arbetar med långsiktig nätplanering tar vi även höjd för ytterligare effektbehov i det vi kallar ett elektrifieringsscenario. Detta beskriver vi mer ingående i avsnittet om metod ovan. Nedan beskriver vi prognosen per län och visar även ett alternativt elektrifieringsscenario.

Blekinge län

I Blekinge väntas ett tillkommande effektbehov från främst elektrifiering av fordonsflottan, nya bostäder och små verksamheter samt i viss mån tillkommande större konsumenter. Sommartid väntas tillkommande småskalig solkraftsproduktion få stor betydelse. Det finns även ett antal solcellsparker bland planerade anslutningsärenden. I ett långsiktigt elektrifieringsscenario kan effektbehovet från laddinfrastruktur och industri medföra större ökningar. Blekinge har även stor potential för ny produktion, både större sol- och vindkraftsanläggningar.



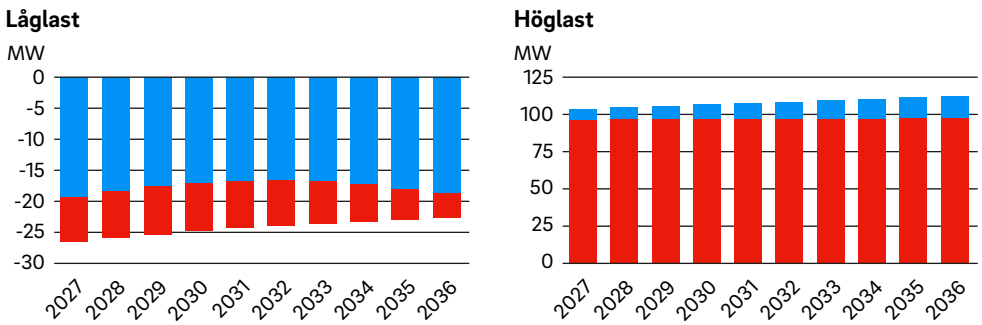


Figur 7. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Blekinge län för perioden 2027–2036.

Gävleborgs län

I E.ONs nät i Gävleborgs län väntas främst en ökning av effektbehovet från hemmaladdning och annan laddinfrastruktur. I och med att de förväntade laddmönstren sammanlagras med baseline från befintlig större konsumtion och produktion innebär det inte en större höjning av toppeffekterna.



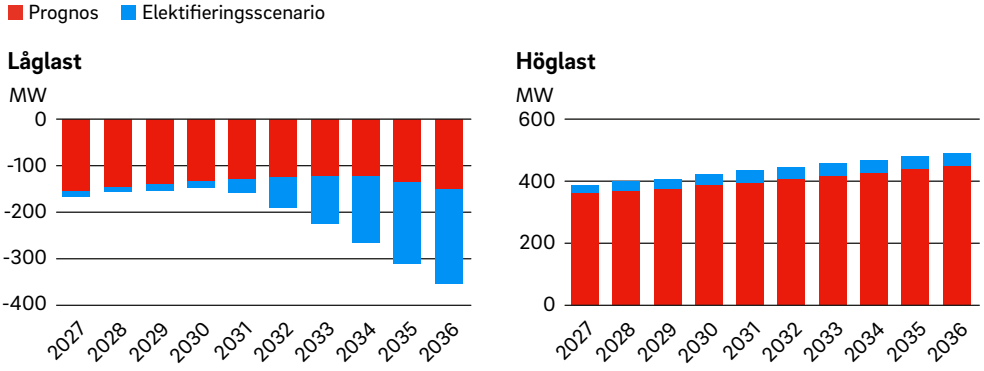


Figur 8. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Gävleborgs län för perioden 2027–2036.

Hallands län

Det ökande effektbehovet drivs till stor del av tillkommande större konsumenter, elektrifiering av transportsektorn samt nya bostadsområden och små verksamheter. I och med att Hallands län har en stor andel befintlig industri bland våra kunder kan industrins elektrifiering bli viktig framåt i länet. I dagsläget vet vi dock inte vad detta specifikt kommer att innebära för effekt-behovet i Hallands län. Hallands län är också aktuellt för etablering av ny vindkraftsproduktion och solkraftsparker, vilket kan få stor betydelse för kapacitetsläget i länet framöver.



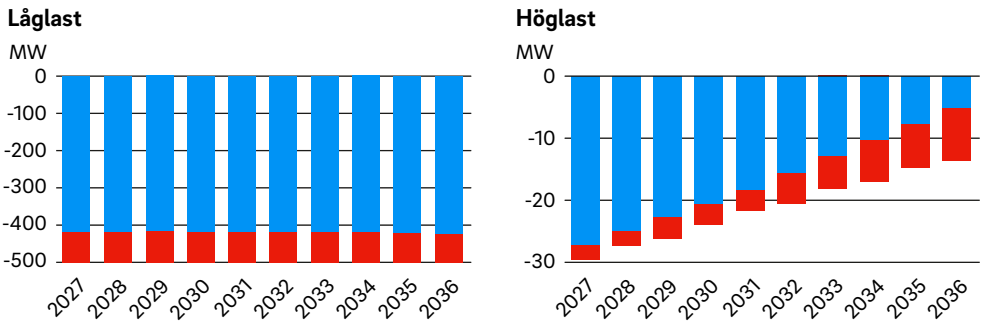


Figur 9. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Hallands län för perioden 2027–2036.

Jämtlands län

I Jämtland har vi ett antal större producenter i E.ONs nät, vilket gör att vi generellt har en netto-produktion i länet. Elektrifiering av fordonsflottan kommer att innebära en betydande ökning av konsumtionen i länet. I ett långsiktigt elektrifieringsscenario kan nya stora anslutningar bidra med ytterligare effektbehov, främst för produktion men även för konsumtion.



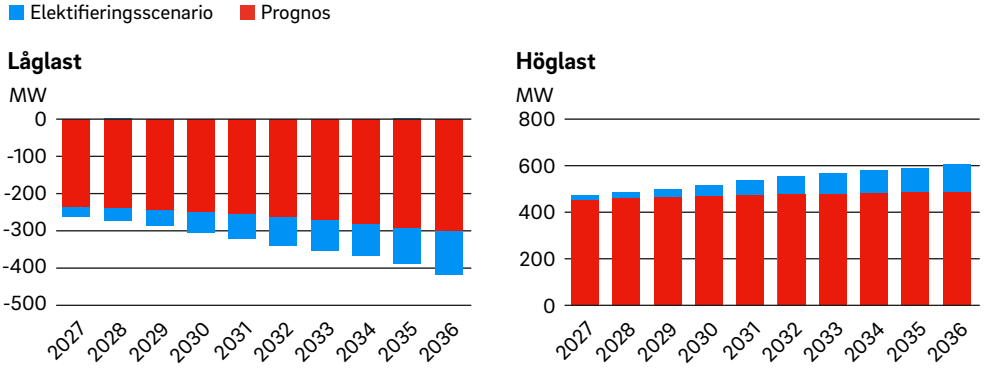


Figur 10. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Jämtlands län för perioden 2027–2036.

Jönköpings län

I Jönköpings län är det främst elektrifiering av fordonsflottan och utbyggnad av laddinfrastruktur, samt några större förbrukare, som väntas få betydelse för det ökande effektbehovet. Det finns mycket industriell aktivitet i länet och utöver den förväntade samhällstillväxten i prognosen kan elektrifiering av industrin samt nya logistikcenter innebära nya utmaningar i form av stora tillkommande effektökningar. Även nya stora anslutningar i form av produktion och storskaliga batterilager kan bli aktuella i Jönköpings län och påverka kapacitetsläget framöver.



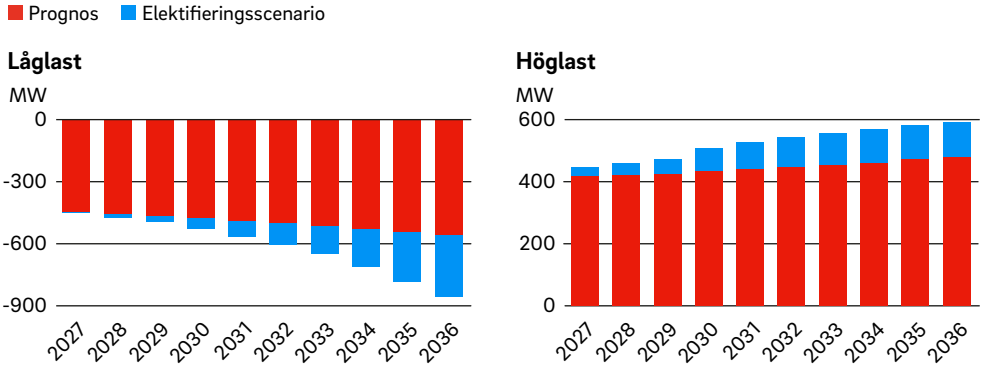


Figur 11. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Jönköpings län för perioden 2027–2036.

Kalmar län

I Kalmar län drivs det ökande effektbehovet i stor utsträckning av elektrifiering av fordonsflottan, men även av planerade större anslutningar för konsumtion. I Kalmar län finns ett stort intresse för att ansluta batterilager vilket kan komma att påverka kapacitetsläget. Det finns mycket produktion i Kalmar län, både från sol och vind. Vi förväntar oss att småskalig solkraft fortsätter öka under de närmaste åren. I ett långsiktigt elektrifieringsscenario kan Kalmar län få både mer konsumtion och produktion.



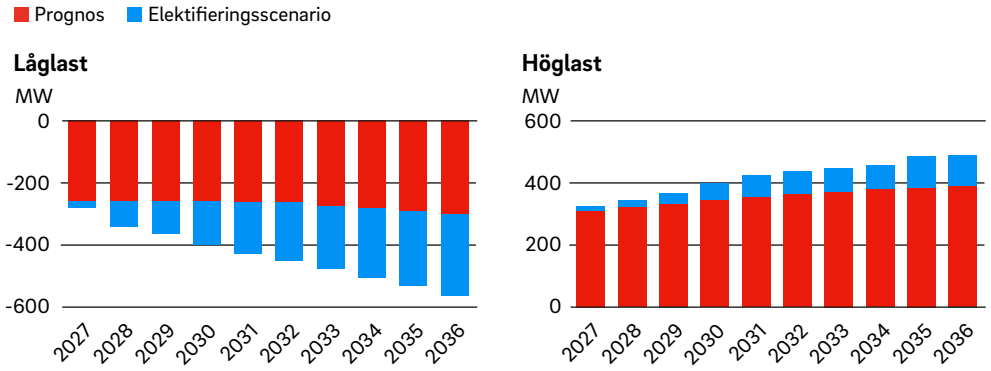


Figur 12. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Kalmar län för perioden 2027–2036.

Kronobergs län

Nya stora anslutningar för konsumtion är av särskild betydelse för utvecklingen av effektbehovet i Kronobergs län framåt. Tillkommande elbilsladdning, tunga transporter och nya bostadsområden väntas också få betydelse för det ökande effektbehovet. Det finns ett intresse för att ansluta större batterilager och solkraftsparker i länet, vilket kan komma att få betydelse för kapacitetsläget på sikt.



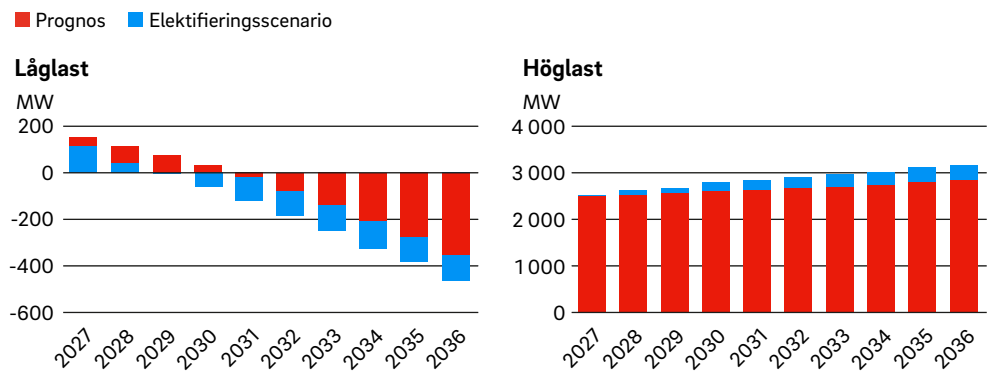


Figur 13. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Kronobergs län för perioden 2027–2036.

Skåne län

I Skåne är det främst förväntad samhällstillväxt som driver det ökande behovet av överföringskapacitet. Det byggs nya bostadsområden och service i många städer och orter. Elbilsladdning väntas också bidra med betydande ökningar i effektbehovet, dock främst nattetid när behovet från andra aktiviteter generellt är lägre. Småskalig solkraft väntas fortsatt bidra till omvända effektflöden sommartid. Det finns även ett antal större konsumenter som vill ansluta. Större publika laddningsstationer eller depåer för tung trafik kommer att få stor inverkan på det ökande effektbehovet lokalt. För solkraftsparker och vindkraft är situationen mer osäker på grund av marknadsförutsättningarna och tillståndsfrågor.



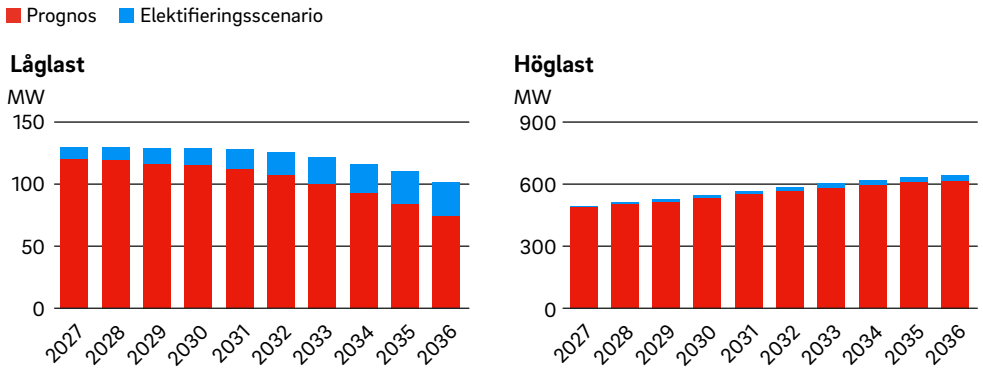


Figur 14. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Skåne län för perioden 2027–2036.

Stockholms län

Den främsta drivkraften för ett ökat effektuttag de delar av Stockholms län som E.ON har elnät är nya bostadsområden och service. Växande behov från elbilsladdning och laddinfrastruktur samt större anslutningar är också av betydelse för utvecklingen av behovet av överförings-kapacitet. Ökad produktion från småskalig solkraft kommer att få betydelse för effektbehovet sommartid, men väntas i viss mån kompenseras av det ökande behovet från konsumtion.



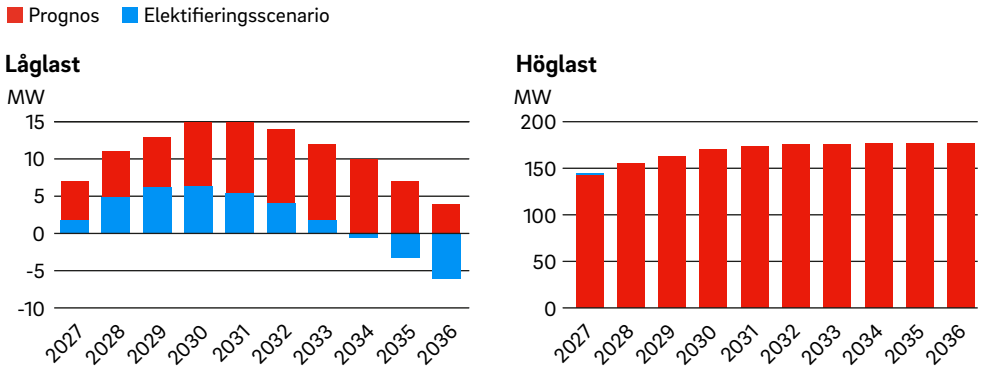


Figur 15. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Stockholms län för perioden 2027–2036.

Uppsala län

I Uppsala län är det främst nya bostäder och små verksamheter som driver det ökande effekt-behovet där E.ON har elnät. Även ny laddinfrastruktur och hemmaladdning bidrar, tillsammans med vissa större anslutningar, till ett ökat effektbehov. Sommartid väntas den fortsatta tillväx-ten av småskalig solkraft få en ökande betydelse för behovet av överföringskapacitet.

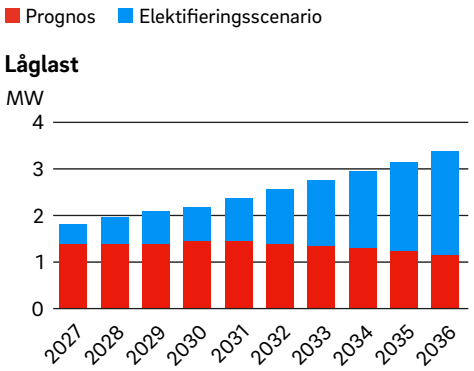


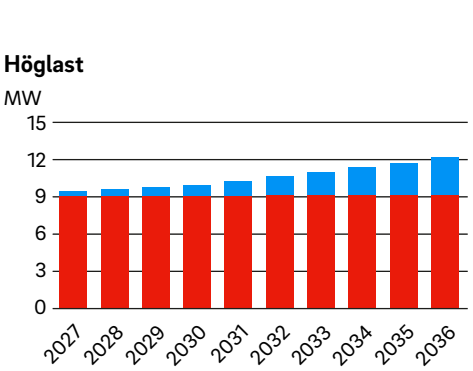


Figur 16. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Uppsala län för perioden 2027–2036.

Västerbottens län

I vårt nät i Västerbottens län är det främst hemmaladdning och i viss mån laddinfrastruktur som driver det ökande effektbehovet i prognosen.



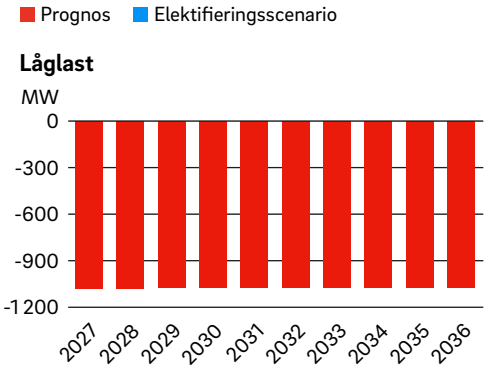


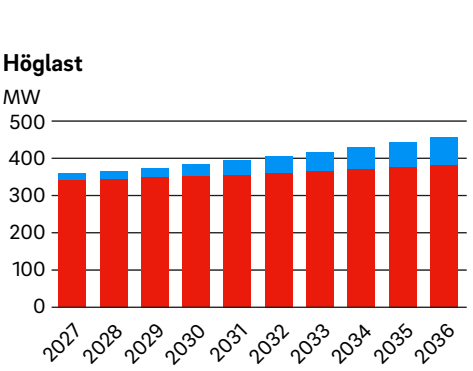


Figur 17. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Västerbottens län för perioden 2027–2036.

Västernorrlands län

I Västernorrlands län pågår eller planeras utbyggnad av industrier och datacenter vilka kommer att innebära betydande effektbehov. På grund av storleken på dessa anslutningar utelämnar vi dem i den prognos som vi redovisar här. Detta gäller även ny vindkraftsproduktion och storskaliga batterilager. De projekt som har anslutningsavtal ingår i kapacitetsbedömningen. Utöver dessa mycket stora projekt är den främsta drivkraften till ökat effektuttag i prognosen för länet elektrifiering av fordonsflottan.





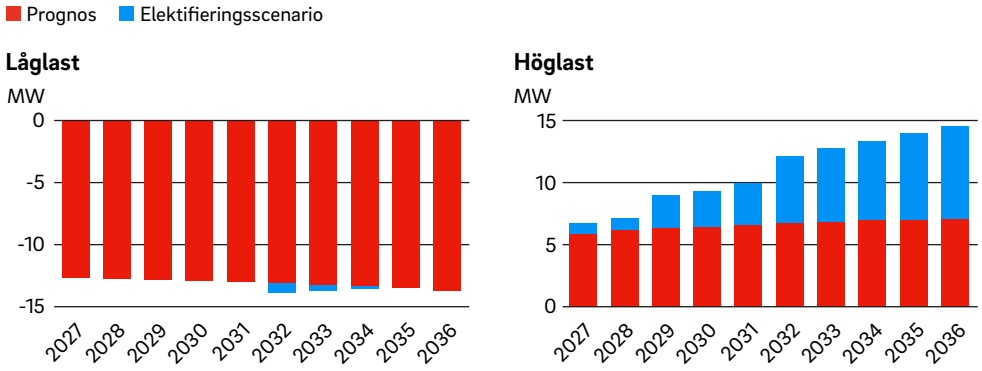


Figur 18. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Västernorrlands län för perioden 2027–2036.

Västra Götalands län

I de delar av Västra Götalands län där E.ON har elnät är det främst hemmaladdning av personbilar som väntas driva det ökande effektbehovet. I ett högre elektrifieringsscenario kan tyngre laddinfrastruktur och stora batterilager få betydelse för effektbehovet.



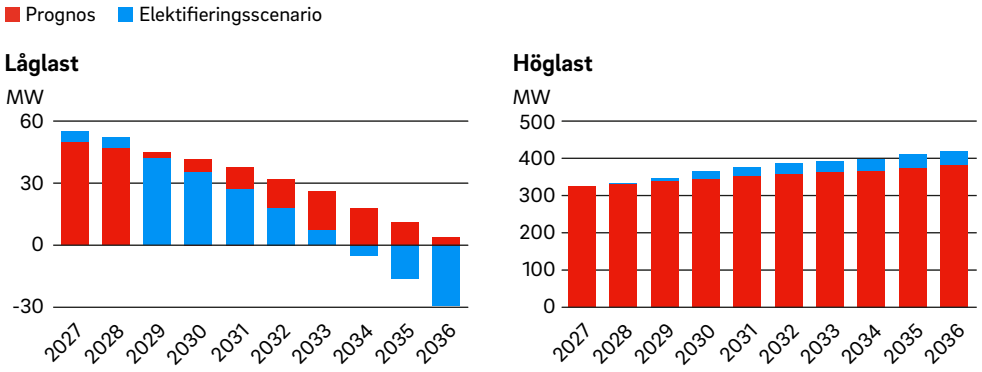


Figur 19. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Västra Götalands län för perioden 2027–2036.

Örebro län

I Örebro län är det främst industri och laddinfrastruktur tillsammans med nya större verksamheter som kommer att få betydelse för det ökande effektbehovet från konsumtion. Nya bostäder och små verksamheter kommer också att innebära en ökning i effektbehovet. En betydande ökning av småskalig solkraftsproduktion väntas också.



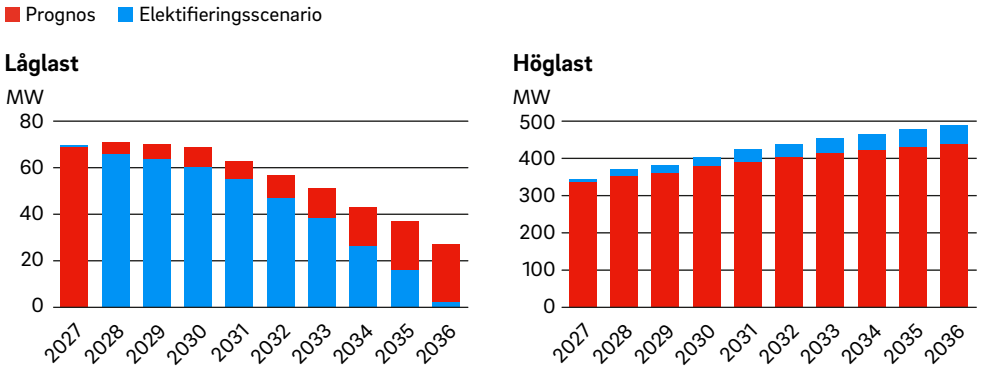


Figur 20. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Örebro län för perioden 2027–2036.

Östergötlands län

Behovet av överföringskapacitet i Östergötlands län ökar mycket. Detta beror till stor del på behoven från nya bostadsområden och service. Det finns även ökande behov från industri, laddinfrastruktur och stora verksamheter. Sommartid väntas ökningen av konsumtion till viss del kompenseras av en betydande ökning av småskalig solelsproduktion.





Figur 21. Effektprognos i MW för låglast respektive höglast i Östergötlands län för perioden 2027–2036.



Samordnade prognoser

Vi ser ett behov av att fortsätta skapa en gemensam bild av hur Sveriges elbehov och elsystem kommer att utvecklas. En sådan samsyn är en förutsättning för att olika nätföretags prognoser ska kunna sammanställas och jämföras på ett meningsfullt sätt. Den är också ett viktigt underlag i den långsiktiga planeringen av regionnäten och stamnätet.

E.ON ingår i flera samarbeten som syftar till att harmonisera och dela prognoser mellan nätföretag:

Energiföretagen: E.ON har tillsammans med Vattenfall Eldistribution, Ellevio, Göteborg Energi och Öresundskraft startat en arbetsgrupp inom Energiföretagen med målet att etablera en gemensam prognosplattform för nätföretagen i Sverige. I detta samarbete bygger vi vidare på tidigare arbete från olika projekt. Det omfattar bland annat arbete inom Skånes effektkommission med webbplatsen effektprognoser.se[1] samt samarbete med Energiforsk, där vi tillsammans med ett antal elnätsföretag tog fram en lathund för effektprognoser.

Svenska kraftnät: E.ON levererar varje år prognoser för hela vårt regionnät tillsammans med övriga regionnätsägare anslutna till stamnätet. Prognoserna utgör en del av underlaget till Svenska kraftnäts nätutvecklingsplan och bidrar samtidigt till att stärka samarbetet mellan nätföretagen, där vi gemensamt utvecklar en modell för att beräkna flöden i elnätet.

Nätägare kopplade till regionnätet: Under 2025 och 2026 har E.ON fortsatt att samarbeta med de lokalnätsföretag som är anslutna till E.ONs regionnät. I samband med datainsamlingen för E.ONs effektprognoser har alla nätföretag med underliggande nät fått ta del av prognosen och de metoder vi använder. I områden där vårt elnät gränsar till andra nätföretags regionnät lämnar vi årligen in prognoser för respektive anslutningspunkt och vice versa.

Utöver dessa samarbeten ingår E.ON i flera lokala samarbeten och forum, där vi bland annat arbetar med att fördjupa samverkan med kommuner, regioner och större kunder för att elnätsutbyggnaden ska gå i takt med samhällsutvecklingen.



[1] effektprognoser.se

2.2 Redogörelse för ökning och minskning av behovet av överföringskapacitet

Det är en stor variation mellan olika län där E.ON bedriver elnätverksamhet när det gäller den förväntade ökningen i behovet av överförings-kapacitet. För att enklare kunna jämföra utveck-lingen i de olika områdena anger vi i tabell 5 nedan den förväntade förändringen även i procent, som andel av baseline.

Den högsta nettolasten i hela vårt elnät väntas öka totalt med 15 procent till 2031 och 25 procent till 2036. Den högsta nettolasten vid låglast (nettoinmatning) väntas öka med 11 procent till 2031 och 39 procent till 2036. Ökningen anges i relation till baseline som beskrivs i avsnitt 2.1.1. I tabell 5 nedan visar vi ökningen och minskningen av behovet i över-föringskapacitet per län och år.

Tabell 5. Procentuell ökning av effektuttag (MW) för 2026–2036, per län och jämfört mot baseline

Län	Last-scenario	Base-line	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Blekinge län	hög	352	1 %	2 %	3 %	5 %	7 %	10 %	13 %	16 %	19 %	22 %	24 %
	låg	11	-45 %	-109 %	-182 %	-264 %	-327 %	-427 %	-536 %	-664 %	-791 %	-927 %	-1 064 %
Gävleborgs län	hög	96	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
	låg	-28	-3 %	-5 %	-7 %	-9 %	-11 %	-13 %	-14 %	-15 %	-17 %	-18 %	-19 %
Hallands län	hög	341	2 %	5 %	7 %	9 %	13 %	15 %	18 %	21 %	25 %	28 %	31 %
	låg	-168	-5 %	-9 %	-14 %	-17 %	-21 %	-24 %	-26 %	-28 %	-27 %	-20 %	-11 %
Jämtlands län	hög	-31	-10 %	-16 %	-23 %	-26 %	-32 %	-39 %	-42 %	-48 %	-52 %	-58 %	-61 %
	låg	-499	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Jönköpings län	hög	433	3 %	4 %	5 %	7 %	8 %	9 %	9 %	10 %	11 %	12 %	12 %
	låg	-244	-2 %	-3 %	-2 %	0 %	2 %	5 %	8 %	11 %	15 %	19 %	23 %
Kalmar län	hög	409	1 %	2 %	3 %	4 %	6 %	8 %	9 %	11 %	12 %	15 %	17 %
	låg	-415	1 %	6 %	9 %	12 %	14 %	17 %	20 %	23 %	26 %	29 %	33 %
Kronobergs län	hög	282	5 %	10 %	13 %	17 %	22 %	25 %	29 %	32 %	34 %	36 %	38 %
	låg	-256	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	3 %	7 %	10 %	13 %	18 %
Skåne län	hög	2 250	2 %	4 %	5 %	7 %	8 %	10 %	11 %	12 %	14 %	16 %	18 %
	låg	224	-16 %	-32 %	-49 %	-66 %	-85 %	-108 %	-134 %	-162 %	-192 %	-223 %	-256 %
Stockholms län	hög	438	7 %	11 %	14 %	17 %	22 %	26 %	29 %	32 %	35 %	38 %	40 %
	låg	99	17 %	21 %	20 %	17 %	16 %	13 %	8 %	1 %	-6 %	-15 %	-25 %
Uppsala län	hög	97	25 %	46 %	60 %	68 %	75 %	78 %	81 %	81 %	82 %	82 %	82 %
	låg	-8	-103 %	-190 %	-241 %	-267 %	-292 %	-292 %	-279 %	-254 %	-228 %	-190 %	-308 %
Västerbottens län	hög	9	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %
	låg	1	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Tabell 5. Procentuell ökning av effektuttag (MW) för 2026–2036, per län och jämfört mot baseline (fortsättning)

Län	Last-scenario	Base-line	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Västernorrlands län	hög	326	3 %	4 %	6 %	7 %	8 %	9 %	10 %	12 %	13 %	15 %	17 %
	låg	-1 080	0 %	0 %	0 %	-1 %	-1 %	-1 %	-1 %	-1 %	-1 %	-1 %	-1 %
Västra Götalands län	hög	6	2 %	5 %	11 %	13 %	15 %	17 %	20 %	22 %	24 %	25 %	26 %
	låg	-13	1 %	2 %	2 %	3 %	3 %	4 %	5 %	6 %	7 %	8 %	10 %
Örebro län	hög	287	9 %	13 %	15 %	18 %	20 %	23 %	25 %	26 %	28 %	30 %	33 %
	låg	52	-2 %	-4 %	-10 %	-13 %	-19 %	-27 %	-38 %	-50 %	-65 %	-79 %	-92 %
Östergötlands län	hög	280	11 %	20 %	25 %	29 %	35 %	40 %	44 %	48 %	51 %	54 %	56 %
	låg	41	41 %	68 %	73 %	71 %	68 %	54 %	39 %	24 %	5 %	-10 %	-34 %



2.3 Systemets nuvarande förmåga att möta prognosen

E.ON arbetar löpande med att identifiera och hantera risker i elnätet kopplat till miljö, personsäkerhet, leveranssäkerhet och kapacitet.

För att beskriva systemets förmåga att möta prognosen behöver vi förstå förutsättningarna för att ansluta nya kunder eller hantera nya kundbeteenden på olika nivåer i nätet. I lokalnätet har vi generellt goda förutsättningar att förstärka nätet i samma takt som behoven växer. Detta innebär att begränsningar i regionnätet i de flesta fall avgör om det finns en faktisk kapacitetsbegränsning. I vissa fall kan det även vara överliggande nät, där E.ONs lokalnät ansluter till ett annat regionnät eller där E.ONs regionnät ansluter till stamnätet, som är begränsande. Därför utgår kapacitetsbedömningen från förutsättningarna i regionnätet, men vi gör även lokala bedömningar och tar hänsyn till hela nätstrukturen.

Vi arbetar både med att göra specifika kapacitetsbedömningar för att utreda enskilda kundanslutningar och med generella kapacitetsbedömningar för att snabbt kunna svara på kundförfrågningar och arbeta med proaktiv nätutbyggnad. Kapacitetsbedömningar ligger också till grund för att identifiera var vi behöver arbeta med flexibilitetslösningar.

Analysmetod för kapacitetsbedömning

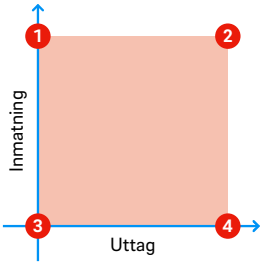
I nätdimensioneringen tar vi avstamp i ett strikt uppfyllande av N-1-kriteriet. Det betyder att elnätet alltid ska dimensioneras för att vid varje givet tillfälle kunna hantera det dimensionerande felet. Detta ska gälla oavsett vilket driftläge – högt eller lågt effektuttag, hög eller låg effektinmatning – och oavsett effektflöden i överliggande och angränsande nät.

De momentana effektflödena i regionnätet är komplexa att förutsäga. Regionnätet sträcker sig över relativt stora geografiska områden med olika förutsättningar och förhållanden vid varje given tidpunkt. Gynnsamma förhållanden för en ledning eller ett område kan samtidigt vara ogynnsamma för en annan ledning eller ett annat område. Utfallsrummet för lastflödesberäkningar kan ses som ett multidimensionellt rum som spänns upp av ett stort antal parametrar kopplade till effektuttag och effektinmatning i varje given punkt i nätet. I praktiken arbetar vi med förenklingar för att på ett rimligt sätt kunna genomföra kapacitetsberäkningarna.

Vi baserar analysen på de ytterlighetslägen (randvillkor) som nätet kan befinna sig i. Vår utgångspunkt är att om dessa driftlägen kan hanteras, gäller det även för övriga driftlägen inom det utfallsrum som spänns upp av randvillkoren.

Tabell 6. Exempel på fyra randvillkor

Randvillkor	Inmatning (produktion)	Uttag (konsumtion)
1	Maximal	Minimal
2	Maximal	Maximal
3	Minimal	Minimal
4	Minimal	Maximal



Termisk överföringsförmåga (kapacitet) hos luftledningar är beroende av meteorologiska förhållanden. Vid nätdimensionering verifieras under vilka årstider de olika randvillkoren förväntas inträffa, och ledningarnas kapacitet dimensioneras för att hantera de förväntade väderförhållandena.

Sammanfattningsvis baseras dimensioneringsberäkningarna på följande scenarier:

- Maximalt effektuttag – minimal effektinmatning
- Maximalt effektuttag – maximal effektinmatning
- Minimalt effektuttag – minimal effektinmatning
- Minimalt effektuttag – maximal effektinmatning
- Maximalt effektuttag (sommartid) – minimal effektinmatning
- Maximalt effektuttag (sommartid) – maximal effektinmatning.

En annan begränsande faktor är kapacitiva strömmar som genereras i högre grad i nedgrävda kablar än i luftledningar. Till skillnad från regionnätet består lokalnätet främst av markkablar.

Ur leveranssäkerhets- och tillståndssynpunkt används markkabel när terrängen ger förutsättningar för detta. Kapacitiva strömmar behöver dock hanteras i fördelningsstationerna och nivåerna får inte bli för höga, då det innebär en personsäkerhetsrisk.

Kapacitiva strömmar kan vid fel orsaka att jordade anläggningsdelar, som normalt inte ska vara spänningssatta, blir spänningssatta. Elsäkerhetsverket kräver att elnätsföretagen säkerställer att beröringsspänningen understiger nivåer som potentiellt kan orsaka personskada. När fördelningsstationer i regionnätet är placerade på stort avstånd från varandra kan detta leda till en kapacitetsbegränsning eftersom de kapacitiva strömmarna blir högre i längre kablar.



Förutsättningarna för att möta prognosen utan planerade åtgärder

För att kunna möta det växande behovet av överföringskapacitet behöver vi förstärka vårt elnät och samtidigt öka utnyttjandet av det befintliga nätet med hjälp av flexibilitet och andra lösningar. Om inga åtgärder vidtas innebär det att energiomställningen behöver bromsa in. Vi behöver ta ansvar för att möjliggöra elektrifieringen och fortsätta ansluta nya kunder till elnätet. När nätförstärkningar krävs i samband med en enskild kundanslutning innebär det inte nödvändigtvis att det föreligger en kapacitetsbegränsning i nätet, utan detta är en del av den normala anslutningsprocessen.

Nedan redovisar vi hur kapacitetsläget ser ut i respektive län givet att vi inte tillämpar några åtgärder i vårt elnät.

Blekinge län

I Blekinge län har vi kända kapacitetsbegränsningar som vi arbetar med att bygga bort. Om den förväntade produktionen ansluts utan åtgärder uppstår kapacitetsbegränsningar i regionnätets ledningar. För konsumtion uppstår kapacitetsbegränsningar i de stamnätstationer som vi äger och ansluter till Svenska kraftnät.



Gävleborgs län

I Gävleborgs län har inga kapacitetsbegränsningar identifierats i E.ONs elnät på sikt. Det finns dock tillfälliga begränsningar i regionnätet som beror på arbete i överliggande nät, och påverkar flödet i vårt nät.



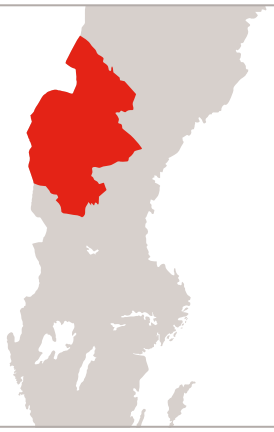
Hallands län

Kapacitetssituationen i E.ONs regionnät i Halland präglas av ett stort intresse för att ansluta storskalig förnybar elproduktion och storskaliga batterier. Det befintliga elnätet är på väg att uppnå sin tekniska livslängd, och flera gamla ledningar väntas utgöra flaskhalsar och hindra anslutning av nya kunder för både produktion och konsumtion. Vidare gränsar vårt regionnät i området till Ellevios elnät i mellersta Halland. Även denna gränspunkt kan begränsa ytterligare anslutning av storskalig produktion i södra Halland. Vi har också utmaningar i Hallands län kopplade till regionnätsledningar mellan Halland och Skåne. Dessa utgör begränsningar både för förväntad produktion och konsumtion.



Jämtlands län

Vi har i dag en god förmåga att möta det förväntade behovet av ökad produktion och konsumtion i de delar av Jämtalnds län som E.ON har elnät. Vi väntar oss en liten tillväxt av småskalig produktion och konsumtion i lokalnäten som inte påverkar det överliggande regionnätet. Det kan dock uppstå utmaningar vid anslutning till regionnätet, beroende på var tillväxten sker. Stora delar av E.ONs elnät i länet är byggt och dimensionerat för att hantera den installerade vattenkraftsproduktionen och behöver i viss mån förnyas för att bibehålla kapaciteten när den tekniska livslängden snart löper ut.



Jönköpings län

Om inga åtgärder vidtas i Jönköpings län kommer det att uppstå kapacitetsbegränsningar vid anslutning av både ny produktion och ny konsumtion. I de östra delarna av Jönköpings län är våra möjligheter mycket begränsade att ansluta både konsumtion och produktion till följd av flaskhalsar i såväl stationer som ledningar i regionnätet. I de västra delarna av länet väntas begränsningar uppstå i regionnätet vid anslutning av konsumtion.



Kalmar län

Det är inte möjligt att möta det förväntade behovet från tillkommande produktion och konsumtion i Kalmar län med befintligt elnät utan planerade åtgärder. Det kommer uppstå kapacitetsbegränsningar i det maskade regionnätet, vilket innebär att det framför allt blir utmanande att ansluta konsumtion i de sydvästra och nordöstra delarna av länet. För tillkommande produktion uppstår kapacitetsbegränsningar i de nordvästra, nordöstra och sydöstra delarna av länet.



Kronobergs län

Kapacitetsläget i Kronobergs län påverkas i hög grad av de starka kopplingarna till angränsande län. I dagsläget finns kapacitetsbegränsningar i regionnätet som gör det svårt att möta prognosen för både produktion och konsumtion utan planerade reinvesteringar. Begränsningarna ligger främst i regionnätet i Hallands län, där flera äldre ledningar skapar flaskhalsar. Det finns även begränsningar inom det egna länet samt i Kalmar och Jönköpings län.



Skåne län

Det finns ett behov av nätförstärkningar och andra åtgärder i flera områden i Skåne län för att kunna möta det växande effektbehovet. I stora delar av södra Skåne uppstår begränsningar i regionnätet vid anslutning av ny konsumtion. Det finns även begränsningar i området kring Hässleholm och Kristianstad samt begränsningar specifikt kopplade till utvecklingen i Malmö. Det pågår stora reinvesteringsprojekt i områdena runt Helsingborg, Malmö, Kristianstad och Hässleholm. Utan dessa insatser bedöms kapacitetsläget bli betydligt mer ansträngt i hela länet på kort sikt.



Stockholms län

De delar av Stockholms län där E.ON har elnät präglas av flera kapacitetsutmaningar. Redan i dag är kapacitetsmarginalerna i flera stationer begränsade, såväl i vårt nät som i det överliggande elnätet. Därför är det inte möjligt att ansluta tillkommande konsumtion enligt prognosen om inte åtgärder vidtas i vårt nät. För småskalig produktion är förutsättningarna att ansluta däremot generellt sett goda, medan större solcellsparker är mer utmanande att ansluta till det befintliga elnätet.



Uppsala län

I de delar av Uppsala län där vi har elnät har effektbehovet för konsumtion ökat snabbt till följd av befolkningstillväxt och nya verksamheter. Detta har lett till att möjligheterna att ansluta ytterligare konsumtion är begränsade i E.ONs elnät om inte de åtgärder vi har planerat vidtas. Däremot ser förutsättningarna att ansluta ytterligare produktion i det befintliga nätet goda ut.



Västerbottens län

E.ON har få anläggningar i Västerbottens län, och här har inga begränsningar identifierats. Därför kan det förväntade behovet av produktion och konsumtion mötas i det befintliga nätet.



Västernorrlands län

I Västernorrlands län pågår utveckling av flera större anslutningsprojekt. För att ansluta stora effekter från enskilda kunder byggs nya ledningar och stationer specifikt för dessa anslutningar. När vi gör denna utbyggnad förstärker vi även nätet för framtida behov. Det uppstår tillfälliga begränsningar under perioden 2027–2030 i vårt regionnät till följd av att Svenska kraftnät bygger om stamnätet för att möjliggöra bättre förutsättningar på lång sikt. I övrigt finns det goda förutsättningar att möta prognosen i Västernorrlands län, men beroende på var i lokalnätet tillväxt sker kan det uppstå anslutningsutmaningar i vårt regionnät.



Västra Götalands län

I Västra Götalands län äger E.ON endast ett fåtal anläggningar. Om inga åtgärder vidtas kommer kapacitetsbegränsningar att uppstå i regionnätet vid anslutning av produktion, medan det är möjligt att ansluta tillkommande konsumtion enligt prognosen.



Örebro län

Örebro stad och kringliggande kommuner växer, och för att möta det växande effektbehovet behöver regionnätet förstärkas. Utan sådana åtgärder väntas kapacitetsbegränsningar uppstå, främst för konsumtion.



Östergötlands län

Till följd av en växande stadskärna i Norrköping kommer kapacitetsbegränsningar att uppstå i E.ONs regionnät vid anslutning av tillkommande konsumtion om inte åtgärder vidtas.



Kapacitetsläget i lokalnät generellt

Generellt behöver E.ON genomföra förstärkningar av lokalnät. I takt med att fler skaffar solceller och elbilar går vi från att leverera el i en riktning till dubbelriktade leveranser och förändrade användningsmönster. Detta ställer allt högre krav på vårt elnät, och områden som tidigare klarat leveransen blir nu föremål för förstärkningar. I samband med att vi byter ut och förstärker anläggningsdelar väljer vi ofta att gräva ner kablar i marken för att minska väderpåverkan och öka leveranssäkerheten.

Förfrågningar om storskalig konsumtion och produktion, såsom laddinfrastruktur, industri, större verksamheter och solcellsparker, kräver i princip alltid nybyggnation av lokalnätet samt förstärkningar i både lokalnät och regionnät. Detta innebär att anslutning ofta måste vänta tills elnätet har förstärkts.

Den största utmaningen för nya anslutningar i lokalnät gäller anslutningar i områden långt från fördelningsstationer med anslutning till regionnät. Detta gäller oavsett om det rör sig om produktion eller konsumtion. Exempelvis är kusten och skärgården i östra Skåne, Blekinge, Stockholm och Västernorrland särskilt utmanande, vilket kan leda till att det tar tid att ansluta och ibland även till större kostnader för enskilda aktörer. Enligt vår prognos kommer efterfrågan på effekt att fortsätta öka, vilket gör att vi även fortsättningsvis kommer att förstärka ledningsnät och fördelningsstationer.

Nuvarande användning av flexibilitetstjänster och andra resurser

På E.ON arbetar vi för att vårt elnät ska kunna användas mer effektivt. Det gör det möjligt för fler kunder att ansluta till det befintliga nätet samtidigt som samhällskostnaden för elektrifieringen hålls nere.

Flexibilitetslösningar i samarbete med våra kunder är ett viktigt verktyg för att öka nätutnyttjandet. Vi arbetar med lösningar där våra elnätskunder kan anpassa sin elkonsumtion eller elproduktion, antingen mot ersättning på en flexibilitetsmarknad eller via avtal. Arbetet med flexibilitet ingår i ett bredare program där vi bygger en verktygslåda för att hantera varje situation så effektivt som möjligt.

En förutsättning för detta arbete är att vi ökar observerbarheten och styrbarheten i elnätet, något som vi på E.ON satsar stort på. Med ny teknik och mer data kan vi övervaka nätet med större precision och göra mer träffsäkra riskbedömningar. Detta bidrar till ett ökat nätutnyttjande, där marginaler kan minskas till förmån för en mer aktiv riskhantering med operativa och planeringsmässiga verktyg som hanterar risker.

I nuläget består verktygslådan främst av:
1. Nättekniska kapacitetshöjande åtgärder
2. Flexibilitetsmarknader
3. Flexibla avtalsformer

I varje enskilt fall bedömer vi vilken lösning eller kombination av lösningar som bäst kan bidra till ökad kapacitet och möjliggöra fortsatt anslutning av nya kunder. Vi gör bedömningen utifrån teknisk lämplighet, kundens behov och ekonomisk rimlighet. Med dessa åtgärder kan vi fortsätta ansluta kunder i väntan på en nätförstärkning. Vi kan även i vissa fall skjuta fram nätförstärkningar eller ompröva behovet av en förstärkning. På detta sätt säkerställer vi att elnätet utvecklas i takt med samhällets behov. Vi beskriver nätförstärkningar och hur vi identifierar att en investering behövs i avsnitt 2.4 och 2.5.

Nättekniska lösningar

På E.ON arbetar vi intensivt med att implementera och undersöka nya tekniska lösningar för att öka nyttjandet av vårt befintliga nät. Vi arbetar med flera olika verktyg som kan öka den tillgängliga kapaciteten lokalt utan att påverka kunden. Dessa verktyg går i allmänhet snabbare att implementera än traditionell nätförstärkning och kan genomföras till en lägre kostnad. De är dock inte alltid tekniskt lämpliga och kan inte alltid tillämpas som permanenta lösningar. Nedan beskriver vi ett urval av de viktigaste verktygen.

Uppmallning av ledning: Fysisk höjning av befintliga luftledningar, exempelvis genom ändrad infästning av isolatorer, för att öka ledningens överföringsförmåga genom att minska nedhängningen vid hög belastning. Kapaciteten som tillgängliggörs vid en uppmallning beror på lokala förutsättningar och varierar från fall till fall.

Omledning av effektflöden: Genom att göra omkopplingar i elnätet påverkar vi flöden i elnätet och kan därmed frigöra nätkapacitet, till exempel för att minska stamnätsflöden via regionnätet vid hög belastning. Omkopplingar kan göras tillfälligt eller permanent beroende på vilken utmaning som ska hanteras. Eftersom omkopplingar kan medföra andra risker i elnätet behöver varje sådan åtgärd analyseras noga och användas endast när det är nödvändigt.

Det finns även andra tekniska lösningar i verktygslådan som kan möjliggöra för oss att styra flödet i ledningar momentant och på så vis uppnå motsvarande resultat som vid en omkoppling men utan att potentiellt introducera nya risker.

Dynamisk ledningskapacitet: Ett annat verktyg för ökat nätutnyttjande är dynamisk beräkning av en lednings faktiska aktuella kapacitet. E.ON har sedan föregående nätutvecklingsplan implementerat dynamisk beräkning för att simulera temperaturen i ledningar i regionnätet. Genom att ta hänsyn till aktuella väderförhållanden kan driftcentralen med större precision avgöra när det är nödvändigt att styra kunder, till exempel kunder med villkorade avtal. Detta möjliggör ett högre nätnyttjande. Vi testar även ny teknik för att ytterligare öka precisionen genom ökad observerbarhet i nätet. Bland annat använder vi realtidsmätning av ledningstemperatur på Öland där kapacitetsbegränsningar kan uppstå vid hög produktion sommartid.

Övriga nättekniska åtgärder: Det finns även andra nättekniska åtgärder för att hantera kapacitetsbegränsningar, exempelvis tillfälliga förändringar av anläggningsdelar. Dessutom kan mobila reservdelar i vissa lägen sättas in i väntan på permanenta åtgärder. Vi undersöker även nya tekniker för att styra flödet i nätet.

Flexibilitetsmarknader

En flexibilitetsmarknad är en marknadsbaserad lösning för kapacitetsutmaningar i elnätet. Marknaden innebär att vi betalar ersättning till flexibilitetsleverantörer som erbjuder flexibilitet som en tjänst till E.ON. I detta sammanhang innebär

flexibilitet att flexibilitetsleverantörer åtar sig att förändra sin planerade produktion eller konsumtion av el. Vi använder flexibilitetsmarknader främst för att hantera risken för överbelastning vid hög konsumtion, men utvecklar även ett marknadskoncept för hantering av risker som uppstår vid hög produktion i relation till konsumtion lokalt.

Under de senaste åren har vi drivit flexibilitetsmarknader under vintersäsongen på flera platser. Behovet av tillgänglig effekt växer i takt med att samhällets behov ökar, medan behovet av att aktivera energi på marknaderna kan variera kraftigt från år till år beroende på väderförhållanden. Under vintersäsongen är det främst utomhustemperaturen som avgör hur mycket flexibilitet som behöver aktiveras, till följd av hög konsumtion vid kalla temperaturer vilket leder till risk för överbelastning. I tabell 7 visar vi vilka volymer som handlats på våra flexibilitetsmarknader under de senaste tre vintersäsongerna.

Som marknadsplats använder E.ON den egenutvecklade plattformen SWITCH. Detta verktyg är ett stöd för vår egen och flexibilitetsleverantörernas planering, handel och uppföljning. SWITCH används både vid avisering av tillgänglighetsbehov och vid avrop och aktivering av flexibilitet. Utgångspunkten för avisering och avrop är en korttidsprognos som visar när behov av flexibilitet väntas uppstå.

I nuläget handlar vi flexibilitet med fyra olika produkter på våra flexibilitetsmarknader: två kapacitetsprodukter samt två energiaktiveringsprodukter. Kapacitetsprodukterna innebär ett åtagande om att hålla kapacitet tillgänglig för energiaktivering vissa timmar under vissa dagar. En sammanställning av produkterna finns i tabell 8. För samtliga produkter måste medverkande flexibilitetsleverantörer och deras flexibilitetsresurser ha godkänts i en förkvalificeringsprocess innan de kan börja delta på marknaden.

Tabell 7. Avropad volym för uppreglering på E.ONs flexibilitetsmarknader under de tre senaste vintersäsongerna

Säsong	Avropad volym för uppreglering [MWh]	Antal marknader [stycken]
2023/2024	140	4
2024/2025	466	9
2025/2026	1 400	11



Tabell 8. Sammanställning av de fyra flexibilitetsprodukterna som E.ON använder

	Säsongs-tillgänglighet	Tillgänglighets-ordrar	Direktordrar (DayAhead)	Direktordrar (IntraDay)
Uthållighetskrav	1 timme	1 timme	1 timme	1 timme
Minimieffekt	0,1 MW	0,1 MW	0,1 MW	0,1 MW
Aktiveringsersättning	Budprissättning	Budprissättning	Budprissättning	Budprissättning
Tillgänglighetsersättning	Ja	Ja	Nej	Nej
Behov annonseras på marknaden	Inför marknads-periodens start	D-7 till D-2 10.30	D-2 18.30 till D-1 09.00	D-1 15.00 till H-4
Period då anbud kan lämnas	Inför marknads-periodens start	När behov lagts ut till D-2 10.00	När behov lagts ut till D-1 09.30	När behov lagts ut till H-2
Tid för tilldelning	D-1 09.30 till H-2	D-2 10.00 till 10.30	D-1 09.00 till 09.30	H-3 till H-2
Tid för aktivering	D-1 09.30 till H-2	D-1 09.30 till 10.30	D-1 09.30 till 10.30	H-3 till H-2

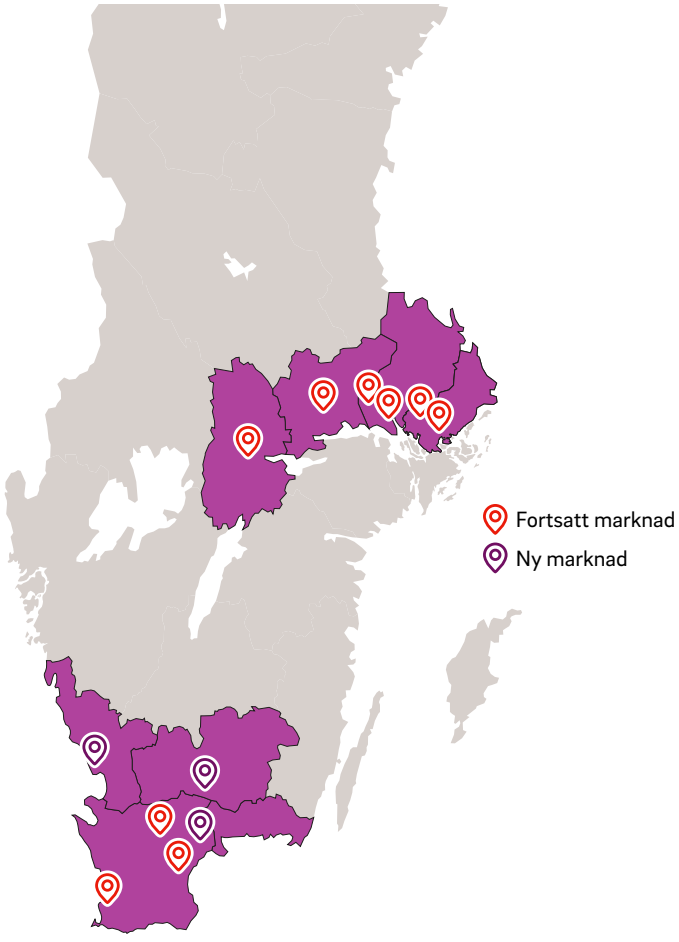
I tabellen avser D leveransdygn och H leveranstimme. Exempelvis betyder D-1 dagen före leveransdygnet och H-2 betyder två timmar före leveranstimmen.

Under vintersäsongen 2025/2026 har vi bedrivit flexibilitetsmarknader på elva platser, se figur 22. På lokalnätsmarknader är det endast aktörer i det berörda lokalnätet som kan leverera flexibilitet, i kontrast till regionnätsmarknader där aktörer i ett större område från flera olika lokalnät har möjlighet att delta. Marknaderna har varit öppna från november till mars, eftersom flexibilitets-behov i regel uppstår under denna period.

De flexibilitetsresurser som varit aktiva på marknaderna under vintersäsongen 2025/2026 har främst varit värmepumpar, både större anläggningar var för sig och mindre anläggningar via aggregatorer, samt reservgeneratorer och batterier.

E.ON har även under somrarna 2025 och 2026 bedrivit en pilotmarknad i Halland. Här har syftet varit att hantera risken för överbelastning till följd av hög produktion, och det är främst elproducenter och batterilager som har bidragit som leverantörer.

I tabell 9 summeras aktiviteten på marknaderna som drivits under vintersäsongen 2025/2026 samt på sommarmarknaden i Halland under 2025. På vissa marknader har vi inte gjort några avrop för aktiverad energi under säsongen. Detta beror på att behovet i vissa fall varit lägre än vad som initialt förväntades till följd av väderförhål-landen och det faktiska flödet i nätet. Det har även funnits fall där utbudet av flexibla resurser har varit begränsat, vilket har påverkat förutsätt-ningarna för marknadsbaserad anskaffning av flexibilitetstjänster.



Figur 22. E.ONs flexibilitetsmarknader säsongen 2026/2027.

Tabell 9. Aktivitet på flexibilitetsmarknader under vintersäsongen 2025/2026 samt på sommarmarknaden i Halland under 2025

Län	Marknad	Avropad volym [MWh]	Avropad flexibilitet [timmar]	Avropad flexibilitet snitteffekt [MWh]	Avropad flexibilitet maxeffekt [MWh]
Blekinge/Skåne län	Bromölla-Sölvesborg	0	0	0	0
Hallands län	Halland (nedreglering)	540	120	4,60	9,50
Kronobergs/Skåne län	Älmhult-Osby	3,4	69	0,05	0,05
Skåne län	Södra Skåne	408	99	4,10	13,00
	Nordöstra Skåne	331	69	4,80	9,40
	Hässleholm	196	250	0,80	1,20
Stockholms län	Kallhäll	0	0	0	0
	Kungsängen	1,2	23	0,05	0,05
	Vaxholm	0	0	0	0
Uppsala län	Enköping	0	0	0	0
	Bålsta	458	380	1,20	2,00
Örebro län	Norra Örebro	2,2	13	0,17	0,17
Totalt		**1 938**	**1 014**	**16**	**35**

För information om E.ONs aktuella flexibilitetsmarknader och produkter, se Flexibilitet i elnätet[2] på eon.se. Där finns även information om hur det går till att bli flexibilitetsleverantör.

För ytterligare detaljer om historiska marknadsdata för volymer och priser, se webbplatsen SWITCH[3].

Flexibla avtalsformer

På E.ON utvecklar vi nya flexibilitetslösningar för att möta våra kunders behov på ett kostnadseffektivt sätt. I dag arbetar vi aktivt med villkorade avtal för att möjliggöra kundanslutningar i områden med begränsningar, och vi undersöker även nya former av flexibla anslutningsavtal.

I områden med kapacitetsbrist där marknadsbaserade lösningar inte räcker, kan vi ändå ofta möjliggöra anslutning genom villkorade avtal. Avtalet innebär att kunden vid behov tillfälligt begränsar sin inmatning eller sitt uttag. Begränsningar sker endast när det krävs för att undvika överbelastning och efter att marknadsresurserna är uttömda. Kunden kan då anslutas snabbare samtidigt som vi utreder behovet av en långsiktig lösning, exempelvis nätförstärkning.

Flexibla avtal kan, till skillnad från villkorade avtal, fungera som en permanent lösning. Detta är särskilt lämpligt för större batterilager, vars huvudsakliga funktion är att stötta elsystemet. Vi har en pågående dialog med Ei kring utformningen av flexibla avtal.

Genom nya tekniska lösningar som ger bättre observerbarhet och signalutbyte har vi i dag bättre förmåga till automatisk begränsning av kunder med flexibla avtalsformer. Vi aktiverar flexibiliteten utifrån föridentifierade kriterier för att hantera till exempel fel som inträffar eller en ovanlig situation där en överbelastning uppstår. Detta innebär att vi i större utsträckning kan erbjuda olika typer av kunder möjlighet att ansluta med flexibla avtalsformer.

[2] eon.se/flexibilitet
[3] info.switchmarket.se/#market-data

Batterier i elnätet – nya flexibla möjligheter

Batterier är en relativt ny typ av resurs med stor potential att göra nytta för vårt energisystem och stötta energiomställningen. För elnätet kan batterier utgöra en viktig resurs för att hantera risken för överbelastning, exempelvis genom deltagande på våra flexibilitetsmarknader. De kan även göra nytta för systemet i sin helhet genom att delta på Svenska kraftnäts balansmarknader eller genom att jämna ut energitillförseln från förnybara energikällor.

Men batteriernas förmåga att snabbt aktivera stora effekter kan även vara en utmaning för elnätet vid lokala begränsningar. Genom att utforma anslutnings- och elnätsavtal på rätt sätt, exempelvis i form av flexibla avtal kan vi påverka stora batteriers användning av elnätet när det är som hårdast belastat. Detta innebär att batterier får bättre möjligheter att ansluta snabbare och till en lägre kostnad, samtidigt som det säkerställs att de bidrar till elsystemet på bästa sätt.



2.4 Planerade investeringar och alternativa lösningar

I det här avsnittet redogör vi för E.ONs mest betydande planerade investeringar samt det förväntade behovet av flexibilitet och andra lösningar.

2.4.1 Planerade investeringar

Våra investeringar är möjliggörare för energiomställningen och Sveriges långsiktiga tillväxt, samtidigt som vi bygger ett robust och resilient elsystem. Vi utvärderar behoven i elnätet kontinuerligt. Ett intensivt arbete pågår med att förstärka elnätet för att möta de växande effektbehoven och samtidigt förnya anläggningar som nått sin tekniska livslängd.

Sedan vår föregående nätutvecklingsplan som vi tog fram 2024, har vi driftsatt över 50 betydande kapacitetshöjande projekt i vårt regionnät. Vi redovisar ytterligare 216 planerade projekt i olika stadier samt 73 projekt som är under övervägande.

E.ON investerar totalt 27 miljarder kronor under perioden 2024–2027. Sedan 2024 har vi realiserat stora investeringar för att möjliggöra energiomställningen och bygga bort flaskhalsar i elsystemet. Inför kommande reglerperioder, 2028–2031 och 2032–2035, blir den nya utformningen av intäktsregleringen avgörande. Den påverkar våra förutsättningar att realisera planerade investeringar, inklusive dem i denna nätutvecklingsplan.

Under 2021–2026, en period präglad av hög inflation, har kostnadsutvecklingen för elnätsprojekt varit stor, särskilt under 2022 och 2023. Branschens kostnadskatalog visar att kostnaderna har ökat med 50 till 75 procent, beroende på typ av projekt. Detta kan jämföras med inflationen där KPI har ökat med cirka 20 procent under motsvarande period. De stora kostnadsökningarna för elnätsprojekt beror främst på höjda materialkostnader, särskilt för transformatorer. Dessutom råder det hög efterfrågan nationellt på entreprenörer som kan utföra projekt i regionnät och stamnät. Det leder ibland till bristande konkurrens på entreprenörsmarknaden, vilket i sin tur kan driva upp priserna för enskilda projekt.

Urval av planerade projekt som E.ON presenterar

I nätutvecklingsplanen presenterar vi kapacitetshöjande investeringsprojekt som är planerade eller under övervägande. Projekten innebär betydande åtgärder i E.ONs regionnät. Den kapacitetsbedömning som vi redovisar i avsnitt 2.6 bygger på att prognosen och de redovisade investeringarna realiseras. De projekt som är under övervägande kan prioriteras för genomförande förutsatt att prognosen faller ut så som väntat, eller justeras vid förändrade prognoser.

Utöver de regionnätsprojekt som vi redovisar genomför vi även ett stort antal projekt i lokalnätet för att hantera de ökande effektbehoven och möjliggöra kundanslutningar för både konsumtion och produktion. De redovisade investeringsprojekten i regionnätet möjliggör i flera fall utbyggnad av lokalnätet. Vi gör även omfattande investeringar i anläggningsdelar i både region- och lokalnät för att hantera risker för miljö, leveranssäkerhet och personsäkerhet.

Vi samordnar vanligen investeringsåtgärder så att hela anläggningen (fördelningsstationen eller ledningen) åtgärdas inom ramen för ett och samma projekt. Detta gör vi för att eftersträva en homogen åldersstruktur i anläggningens delar och för att kunna paketera attraktiva projekt för entreprenadmarknaden, vilket håller nere kost-

Så höjer vi kapaciteten i elnätet genom investeringar

Elnätet är ett nätverk av anläggningsdelar som ledningar och stationer. Dess kapacitet bestäms av samspelet mellan dessa delar och hur elen flödar i nätet vid olika driftfall. Detta innebär att vi ofta behöver förstärka flera delar av nätet för att uppnå en större kapacitetsökning. Att enbart förstärka en station eller en ledning ger inte alltid ökad kapacitet – det är kombinationen av åtgärder som ger betydande kapacitetsökningar.

Utbyggnad i en del av nätet kan också innebära att det blir högre belastning i en annan del av nätet, när flödena ändras. Detta kan i vissa fall innebära mer begränsad kapacitet lokalt. Därför är det svårt att kvantifiera exakt hur mycket en eller flera kapacitetshöjande projekt påverkar elnätets kapacitet.

Vår förmåga att styra flöden i nätet är också ett viktigt verktyg för att kunna använda nätet så effektivt sätt som möjligt, och därmed frigöra mer kapacitet. Genom att investera i den utrustning och de förmågor som krävs för att styra flöden i nätet kan vi höja kapaciteten.

naderna. Tidsspannet för nybyggnation av en regionnätsstation är 3–5 år, och nybyggnation av en regionnätsledning tar 5–10 år med dagens förutsättningar.

Ett kunddrivet projekt som enbart kommer en enskild kund till del redovisar vi inte. Om projektet innebär en kapacitetshöjning i elnätet inkluderar vi det i listan och projektet har då ett eget projekt-ID för reinvesteringsdelen. Kunddrivna projekt koordinerar vi med våra investeringsprojekt för en smart och kostnadseffektiv utbyggnad av elnätet.

För att kunna möta det förväntade behovet av överföringseffekt behöver E.ON bygga om och modernisera elnätet. Vi behöver bygga nya ledningar och fördelningsstationer och bygga om flera befintliga ledningar och stationer för att bibehålla eller förbättra överföringskapaciteten.

Projekten redovisas per län i tabeller med följande information:

Projektbeskrivning: "Station" avser fördelningsstation med anslutning till regionnätet (30–130 kV) eller fördelningsstation med omvandling från 20 till 10 kV. "Ledning" avser ledning i regionnätet (30–130 kV). Reinvestering innebär åtgärder i en befintlig anläggning och nyinvestering innebär investering i en ny anläggning.

Kommun: Projektet presenteras i den kommun där fördelningsstationen är placerad samt där den största delen av ledningssträckan ligger. Investeringsprojekt som innebär ny- eller reinvestering av regionledningar sträcker sig ofta över kommungränser. Investeringar i en kommun eller i ett län kan medföra förbättrade förutsättningar i angränsande kommuner och län.

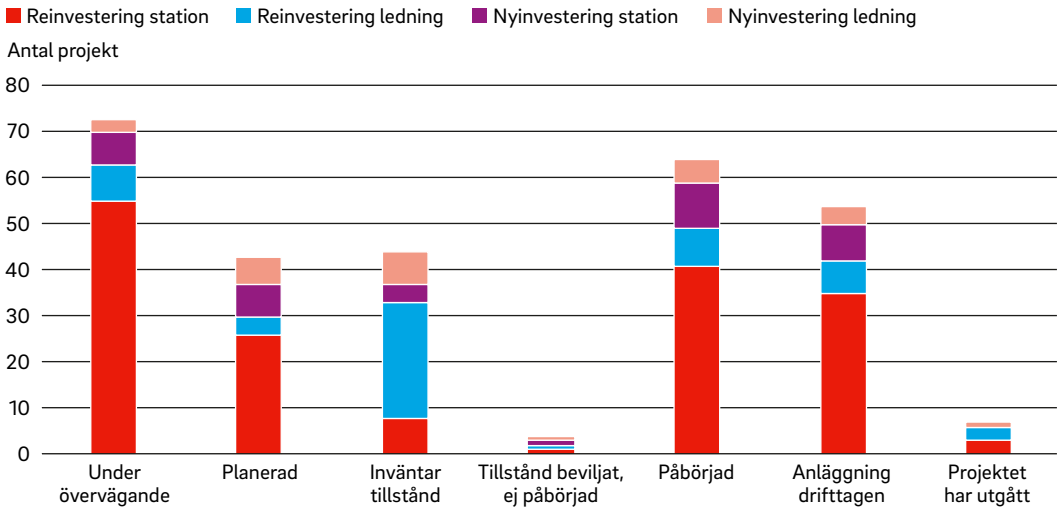
Projektstatus: Projektets status anger vilket steg projektet befinner sig i, från "Under övervägande" till "Anläggning driftsatt". Vi anger även projekt som redovisades i E.ONs föregående nätutvecklingsplan men som av olika skäl utgått.

Planerad driftsättning: Projektets planerade driftsättning anges som ett spann enligt den senaste uppskattningen. Större osäkerhet råder för projekt som är under övervägande.

Uppföljning från föregående nätutvecklingsplan

Sedan publiceringen av E.ONs nätutvecklingsplan 2024 har 52 av de redovisade projekten färdigställts och tagits i drift. Det finns fortsatt ett stort antal projekt som är påbörjade och många projekt har gått från status under övervägande till status planerade. Vi redovisar 28 nytillkomna projekt. Förändringar i projekt markeras med en asterisk (*) i den kolumn där förändringar har skett. Nytillkomna projekt har en asterisk vid projekt-ID. Flera projekt som hade status "Under övervägande" i föregående nätutvecklingsplan redovisar en senarelagd planerad driftsättning. Datumen för projekt under övervägande bygger på uppskattningar. I figur 23 visas en sammanställning av investeringarna som presenteras per län nedan.

Status för planerade investeringar



Figur 23. Kapacitetshöjande investeringar i regionnätet.

På Projektkollen[4] på eon.se finns information om pågående lokalnätsprojekt på kommunnivå. Det går även att följa vissa regionnätsprojekt utifrån projekt-ID när de får statusen Påbörjad. Där redovisas även andra pågående projekt som inte ingår i denna nätutvecklingsplan, exempelvis lokalnätsprojekt, mindre regionnätsprojekt och projekt som inte innebär en ökning av elnätskapaciteten.

Blekinge län

Arbetet med att förstärka ledningar och stationer i Blekinge för att hantera kända kapacitetsbegränsningar pågår. Vi har driftsatt ett par kapacitetshöjande projekt sedan föregående nätutvecklingsplan och fler är på gång. Förstärkningarna i Skåne bidrar också till att förbättra kapacitetsläget i Blekinge, eftersom länen är starkt sammankopplade.



Tabell 10. Investeringar i Blekinge län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
308594	Reinvestering station	Karlskrona	Anläggning drifttagen*	2025–2026
326727	Reinvestering ledning	Ronneby	Anläggning drifttagen*	2025–2026
337792	Reinvestering station	Olofström	Påbörjad*	2027–2028
334377	Reinvestering ledning	Olofström	Tillstånd beviljat, ej påbörjad*	2028–2029*
339701	Reinvestering ledning	Ronneby	Inväntar tillstånd*	2028–2029*
314677	Reinvestering station	Karlskrona	Under övervägande	2033–2034*

Gävleborgs län

I Gävleborgs län genomför vi en totalombyggnad av en regionnätstation för att säkerställa en långsiktigt säker och robust elförsörjning i området.



Tabell 11. Investeringar i Gävleborgs län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
321153	Nyinvestering station	Nordanstig	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
335998	Reinvestering station	Nordanstig	Under övervägande	2031–2032*

[4] eon.se/projektkollen

Hallands län



I Hallands län pågår arbete med att förstärka stationer och ledningar för att åtgärda kända kapacitetsbegränsningar. Sedan föregående nätutvecklingsplan har vi genomfört kapacitetshöjande reinvesteringar i tre stationer, och fler projekt förbereds.

Åtgärder i 130 kV-nätet i södra Halland
Ett antal ledningsprojekt som är tätt sammankopplade kommer, när de är färdigställda, att ge en betydande förstärkning av 130 kV-nätet söder om Halmstad. Ett projekt har utgått under perioden då projektens omfattning har omdisponerats.

Tabell 12. Investeringar i 130 kV-nätet i södra Halland

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
338574	Reinvestering ledning	Halmstad	Inväntar tillstånd*	2031–2032*
338573	Reinvestering ledning	Halmstad	Under övervägande	2031–2032*
338600	Reinvestering ledning	Halmstad	Under övervägande	2032–2033*
338572	Reinvestering ledning	Halmstad	Projektet har utgått*	-

Ytterligare investeringar i Hallands län
Ytterligare projekt finns med i planen eller är under övervägande för att förstärka Hallands län. Utöver dessa projekt förstärker vi nätet mellan Halland och Skåne som också bidrar till förbättrad överföringskapacitet till och från länet. Ett projekt har utgått som hade kopplingar till en kundanslutning som inte realiserades.

Tabell 13. Ytterligare investeringar i Hallands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
321723	Reinvestering station	Falkenberg	Anläggning drifttagen*	2024–2025
307868	Reinvestering station	Halmstad	Anläggning drifttagen*	2025–2026
335522	Reinvestering station	Halmstad	Anläggning drifttagen*	2025–2026
334811	Reinvestering station	Laholm	Påbörjad*	2026–2027
320850	Reinvestering station	Falkenberg	Planerad	2029–2030*
335975	Reinvestering station	Hylte	Under övervägande	2030–2031
336033	Reinvestering station	Hylte	Under övervägande	2030–2031
341702*	Reinvestering ledning	Halmstad	Under övervägande	2035–2036
336063	Reinvestering station	Falkenberg	Under övervägande*	2032–2033*
337165	Reinvestering ledning	Halmstad	Projektet har utgått*	–

Jämtlands län



I Jämtlands län planerar vi reinvesteringar i både stationer och ledningar i regionnätet för att bibehålla och ytterligare förstärka kapaciteten när delar av nätet behöver förnyas.

Edenforsen–Hoting
Samtidigt som vi förnyar ledningen mellan Edenforsen och Hoting, som närmar sig slutet av sin tekniska livslängd, ser vi över och anpassar systemstrukturen i området för ett mer robust och tillgängligt nät.

Tabell 14. Investeringar i ledningen Edenforsen–Hoting i Jämtlands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
307924	Reinvestering ledning	Strömsund	Inväntar tillstånd	2029–2030*
339639	Reinvestering ledning	Strömsund	Inväntar tillstånd	2031–2032*
339640	Reinvestering ledning	Strömsund	Inväntar tillstånd	2030–2031*

Hammarstrandsklustret
Hammarstrandklustret drivs av att två regionledningar i området som saknar förutsättningar för förlängd koncession. Projektklustret omfattar därför flera åtgärder, inklusive nya stationer, ombyggnad av underliggande nät och anpassningar för att säkerställa långsiktig driftsäkerhet, elförsörjning och produktionsanslutning.

Tabell 15. Investeringar i Hammarstrandsklustret i Jämtlands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
334537*	Nyinvestering ledning	Ragunda	Påbörjad	2027–2028
315896	Reinvestering station	Ragunda	Påbörjad*	2027–2028
323016	Reinvestering ledning	Ragunda	Påbörjad*	2027–2028*
324541	Reinvestering ledning	Ragunda	Påbörjad*	2026–2027
334521	Nyinvestering station	Ragunda	Påbörjad*	2028–2029*
316966	Reinvestering ledning	Bräcke	Tillstånd beviljat, ej påbörjad*	2027–2028

→

Jämtlands län (fortsättning)

Ytterligare investeringar i Jämtlands län
Regionnätsprojekten i Jämtlands län omfattar reinvestering och ombyggnad av ledningar och stationer, stärkt reservmatning samt anpassningar för vattenkraft, vindkraft och framtida kundanslutningar.

Tabell 16. Ytterligare investeringar i Jämtlands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
323019	Reinvestering station	Ragunda	Påbörjad*	2027–2028
328750	Reinvestering station	Strömsund	Påbörjad*	2028–2029
318306	Reinvestering station	Strömsund	Inväntar tillstånd	2030–2031*
319031	Reinvestering ledning	Strömsund	Planerad*	2034–2035*
339033	Reinvestering station	Strömsund	Planerad*	2032–2033*
328759	Reinvestering station	Strömsund	Under övervägande	2030–2031*
318335*	Nyinvestering ledning	Strömsund	Tillstånd beviljat, ej påbörjad	2028–2029



Jönköpings län



För att möta det växande effektbehovet i Jönköpings län genomför vi ett större antal kapacitetshöjande investeringar. Regionnätet i Jönköpings län är tätt sammankopplat med regionnäten i Kalmar och Kronobergs län. Förstärkningar i dessa län ökar kapaciteten i Jönköpings län.

Redundans i Malmbäck–Hok
I detta paket förstärker vi redundansen till stationerna Malmbäck och Hok, samtidigt som de förnyas och deras kapacitet ökar.

Tabell 17. Investeringar i paketet runt Malmbäck och Hok i Jönköpings län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
316425	Reinvestering station	Vaggeryd	Planerad	2033–2034*
350359*	Nyinvestering ledning	Nässjö	Planerad	2034–2035
318563	Nyinvestering station	Nässjö	Planerad*	2032–2033*
327588	Reinvestering ledning	Nässjö	Planerad*	2032–2033*

Ytterligare investeringar i Jönköpings län
I Jönköpings län arbetar vi med flera regionnätsprojekt för att förnya ledningar och stationer som börjar bli gamla. Vi förstärker elnätet för att möta ökande effektbehov i samhället och industrin. Arbetet ökar driftsäkerheten, förbättrar reservmatningen och skapar utrymme för både nya kunder och ny elproduktion.

Tabell 18. Ytterligare investeringar i Jönköpings län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
318586	Reinvestering station	Nässjö	Anläggning drifttagen*	2024–2025
326350	Reinvestering station	Vetlanda	Anläggning drifttagen*	2025–2026
333711	Reinvestering station	Gislaved	Anläggning drifttagen*	2024–2025
335192	Nyinvestering station	Värnamo	Påbörjad	2026–2027
338378*	Nyinvestering ledning	Värnamo	Påbörjad	2026–2027
318561	Reinvestering station	Eksjö*	Påbörjad	2026–2027*
316407	Reinvestering station	Vetlanda	Påbörjad*	2027–2028
318203	Reinvestering station	Nässjö	Påbörjad*	2027–2028
321330	Reinvestering station	Gnosjö	Påbörjad*	2026–2027*
321724	Nyinvestering station	Gnosjö	Påbörjad*	2026–2027
325968	Reinvestering station	Jönköping	Påbörjad*	2027–2028*
316428	Reinvestering station	Nässjö	Tillstånd beviljat, ej påbörjad*	2028–2029
340743*	Reinvestering ledning	Nässjö	Inväntar tillstånd	2026–2027
338819	Reinvestering ledning	Nässjö	Inväntar tillstånd*	2031–2032*
315077	Reinvestering station	Gislaved	Under övervägande	2031–2032*

Jönköpings län (fortsättning)

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
316411	Reinvestering station	Vetlanda	Under övervägande	2034–2035*
318914	Reinvestering station	Värnamo	Under övervägande	2032–2033*
325964	Reinvestering station	Sävsjö	Under övervägande	2034–2035*
325972	Reinvestering station	Vetlanda	Under övervägande	2031–2032*
335194	Reinvestering station	Gnosjö	Under övervägande	2032–2033*
335968	Reinvestering station	Jönköping	Under övervägande	2032–2033*
335996	Reinvestering station	Sävsjö	Under övervägande	2031–2032*
338621	Reinvestering station	Värnamo	Under övervägande	2030–2031
338849	Reinvestering station	Aneby	Under övervägande	2031–2032*
339032	Reinvestering station	Vetlanda	Under övervägande	2032–2033*
341696*	Reinvestering ledning	Gislaved	Under övervägande	2033–2034
341818*	Reinvestering station	Gislaved	Under övervägande	2033–2034
341819*	Nyinvestering ledning	Gnosjö	Under övervägande	2036–2037
341820*	Nyinvestering station	Gnosjö	Under övervägande	2036–2037
318228	Reinvestering station	Tranås	Under övervägande*	2031–2032*
319786	Reinvestering station	Vetlanda	Under övervägande*	2030–2031*
319847	Reinvestering station	Vetlanda	Under övervägande*	2027–2028
335779	Reinvestering ledning	Nässjö	Under övervägande*	2034–2035*
338467	Reinvestering station	Vetlanda	Projektet har utgått*	–

Kalmar län



E.ON gör stora investeringar i Kalmar län för att möta det ökande effektbehovet. Under perioden har vi driftsatt fyra ledningsprojekt och sju stationsprojekt. Fler projekt för att ytterligare förstärka elnätet i länet är planerade. Arbetet med att förstärka kapaciteten i länet pågår kontinuerligt. Den täta kopplingen mellan regionnäten i Kalmar och Jönköpings län gör att kapacitetsförstärkningar behöver genomföras även utanför Kalmar län. På samma sätt ger åtgärder i Kalmar län positiva kapacitetseffekter i angränsande län som Blekinge och Kronoberg.

Tabell 19. Investeringar i Kalmar län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
305188	Reinvestering station	Vimmerby	Anläggning drifttagen*	2024–2025
316412	Reinvestering station	Vimmerby	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
316429	Nyinvestering station	Högsby	Anläggning drifttagen*	2025–2026
316798	Nyinvestering ledning	Borgholm	Anläggning drifttagen*	2024–2025
324835	Nyinvestering ledning	Högsby	Anläggning drifttagen*	2024–2025
325975	Reinvestering station	Hultsfred	Anläggning drifttagen*	2026–2027
326105	Reinvestering ledning	Högsby	Anläggning drifttagen*	2025–2026
329588	Reinvestering ledning	Högsby	Anläggning drifttagen*	2024–2025
332701	Reinvestering station	Hultsfred	Anläggning drifttagen*	2025–2026
334198	Reinvestering station	Oskarshamn	Anläggning drifttagen*	2025–2026
338493	Reinvestering station	Mönsterås	Anläggning drifttagen*	2025–2026
324178	Reinvestering station	Oskarshamn	Påbörjad	2026–2027*
329348	Nyinvestering ledning	Högsby	Påbörjad	2025–2026
314976	Reinvestering station	Mönsterås	Påbörjad*	2026–2027
325729	Nyinvestering station	Oskarshamn	Påbörjad*	2027–2028*
334684	Nyinvestering station	Kalmar	Påbörjad*	2028–2029*
316413	Reinvestering station	Vimmerby	Tillstånd beviljat, ej påbörjad*	2028–2029*
329589	Reinvestering ledning	Hultsfred	Inväntar tillstånd	2029–2030*
333637	Reinvestering ledning	Nybro	Inväntar tillstånd	2028–2029*
334516	Reinvestering ledning	Vimmerby	Inväntar tillstånd	2028–2029*
334517	Nyinvestering ledning	Vimmerby	Inväntar tillstånd	2026–2027
307969	Reinvestering station	Kalmar*	Inväntar tillstånd*	2030–2031*
341390	Reinvestering ledning	Kalmar	Inväntar tillstånd*	2028–2029*
327732	Reinvestering station	Mörbylånga	Planerad	2033–2034*
341299	Reinvestering station	Mönsterås	Planerad	2030–2031*
342318*	Nyinvestering ledning	Kalmar	Planerad	2031–2032

→

Kalmar län (fortsättning)

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
339335	Nyinvestering station	Kalmar	Planerad*	2032–2033*
308002	Reinvestering station	Högsby	Under övervägande	2031–2032*
320285	Reinvestering station	Hultsfred	Under övervägande	2031–2032*
325976	Reinvestering station	Hultsfred	Under övervägande	2031–2032*
338225	Nyinvestering station	Mörbylånga	Under övervägande	2031–2032*
340732	Reinvestering station	Oskarshamn	Under övervägande	2034–2035*
341695*	Reinvestering ledning	Nybro	Under övervägande	2033–2034
342040*	Reinvestering station	Nybro	Under övervägande	2034–2035
342368*	Reinvestering station	Kalmar	Under övervägande	2035–2036
316419	Reinvestering station	Hultsfred	Under övervägande*	2031–2032*



Kronobergs län



Det ökande effektbehovet i Kronobergs län möts genom omfattande kapacitetshöjande åtgärder i det befintliga nätet, samtidigt som vi planerar för utbyggnad med nya stationer och ledningar. Eftersom regionnätet i Kronobergs län är tätt sammankopplat med regionnäten i Jönköpings och Kalmar län, förutsätter kapacitetsökningar i Kronoberg också förstärkningar i dessa län.

Nylanda – ny station och ledning
För att industriområdet väster om Växjö ska kunna utvecklas behöver vi förstärka elnätet i området. En pågående utredning avgör vilken lösning som är bäst anpassad för området, vilket kan komma att påverka de tre projekten nedan.

Tabell 20. Investeringar vid Nylanda i Kronobergs län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
334685	Nyinvestering station	Växjö	Under övervägande	2032–2033*
338512	Nyinvestering ledning	Växjö	Under övervägande	2033–2034*
339149	Nyinvestering station	Växjö	Under övervägande	2032–2033*

Timsforspaketet
Vi förnyar elnätet kring Markaryd, Knäred och Traryd för att ersätta åldrande stationer och ledningar samt möta ett kraftigt växande elbehov till följd av samhällsutveckling och ökad elektrifiering. Åtgärderna stärker kapaciteten, driftsäkerheten och robustheten i elnätet och minskar risken för störningar. Satsningen skapar också bättre förutsättningar för framtida elanvändning och lokal elproduktion i området.

Tabell 21. Investeringar i Timsforspaketet utanför Markaryd i Kronobergs län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
340529	Reinvestering ledning	Markaryd	Inväntar tillstånd*	2033–2034*
325893	Reinvestering station	Markaryd	Under övervägande	2034–2035*
340530	Reinvestering station	Markaryd	Under övervägande	2035–2036*

Kronobergs län (fortsättning)

Ytterligare investeringar i Kronobergs län
Under perioden har vi driftsatt tre stationsprojekt. I området kring Markaryd pågår förberedande arbeten med att förstärka och bygga ut 130 kV-nätet.

Tabell 22. Ytterligare investeringar i Kronobergs län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
329841	Reinvestering station	Alvesta	Anläggning drifttagen*	2024–2025
307968	Reinvestering station	Växjö	Anläggning drifttagen*	2024–2025
328550	Nyinvestering station	Uppvidinge	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
325870	Reinvestering station	Älmhult	Påbörjad	2026–2027
335030	Reinvestering station	Markaryd	Påbörjad	2026–2027
340378	Reinvestering station	Ljungby	Påbörjad*	2027–2028*
338821	Reinvestering ledning	Alvesta	Inväntar tillstånd*	2033–2034*
320250	Reinvestering station	Uppvidinge	Under övervägande	2031–2032*
320972	Reinvestering station	Tingsryd	Under övervägande	2035–2036*
325894	Reinvestering station	Lessebo	Under övervägande	2031–2032*
335972	Reinvestering station	Ljungby	Under övervägande	2034–2035*
341698*	Reinvestering ledning	Älmhult	Under övervägande	2036–2037



Skåne län



För att möta det ökande effektbehovet i Skåne län och hantera identifierade kapacitetsbegränsningar planerar vi flera omfattande investeringar i både nya och befintliga stationer och ledningar. Vissa är grupperade i kluster och ger tillsammans en kapacitetsökning. Det går att läsa mer utförligt om de större nätförstärkningarna och hur det hänger ihop med förstärkningarna av stamnätet i rapporten Skåne rustar för framtiden[5] som har tagits fram inom ramen för Skånes Effektkommission. De planerade nätförstärkningarna bidrar inte enbart till att stärka kapaciteten i Skåne län, utan förbättrar även överföringsförmågan och driftsäkerheten i angränsande regioner.

Malmö 130 kV-kablar – reinvestering
I Malmö genomför vi tre reinvesteringsprojekt som kommer att ersätta och förstärka äldre kablar som närmar sig sin tekniska livslängd.

Tabell 23. Investeringar i 130 kv-nätet runt Malmö i Skåne län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
323615	Reinvestering ledning	Malmö	Inväntar tillstånd	2030–2031*
323620	Reinvestering ledning	Malmö	Planerad*	2030–2031*
323619	Reinvestering ledning	Malmö	Planerad*	2030–2031*

Regionnätsförstärkningar i Hässleholm
I Hässleholm utökas kapaciteten i regionnätet. Vi kommer att bygga två nya regionnätsstationer, ett utökat ställverk och nödvändiga ledningar för att förbinda stationerna. När allt är klart kommer Hässleholm att ha bättre förutsättningar för framtida utveckling.

Tabell 24. Investeringar i regionnätet runt Hässleholm i Skåne län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
336704	Nyinvestering ledning	Hässleholm	Inväntar tillstånd*	2030–2031*
336705	Nyinvestering ledning	Hässleholm	Inväntar tillstånd*	2030–2031*
336703	Nyinvestering ledning	Hässleholm	Inväntar tillstånd*	2030–2031*
324231	Reinvestering station	Hässleholm	Inväntar tillstånd*	2028–2029*
336701	Nyinvestering station	Hässleholm	Planerad*	2030–2031
336702	Nyinvestering station	Hässleholm	Planerad*	2030–2031

[5] utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/skane-rustar-for-framtiden/

Skåne län (fortsättning)

Malmö hamnområde 130 kV

I Malmö hamn finns ett ökande effektbehov från både större aktörer, befintliga och nya, och från bostäder och service till följd av stadsutveckling. Omfattande regionnätsförstärkningar i Malmö hamn möjliggör att nya verksamheter kan etableras och att befintliga verksamheter kan växa.

Tabell 25. Investeringar i Malmö hamnområde i Skåne län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
336441	Reinvestering station	Malmö	Tillstånd beviljat, ej påbörjad*	2029–2030
338851	Reinvestering ledning	Malmö	Inväntar tillstånd*	2031–2032*
338850	Reinvestering ledning	Malmö	Inväntar tillstånd*	2036–2037*
308772	Reinvestering station	Malmö	Inväntar tillstånd*	2028–2029*
334116	Reinvestering station	Malmö	Planerad*	2033–2034*
338852	Reinvestering station	Malmö	Planerad*	2028–2029*
334115	Nyinvestering station	Malmö	Under övervägande	2036–2037*

Kristianstadpaketet

Kristianstad med omnejd har behov av ökad kapacitet. Den förväntade utvecklingen och effektbehoven innebär att 130 kV-nätet i området behöver byggas ut. Kristianstadpaketet innehåller ett antal ledningsprojekt och stationsprojekt för att möta behoven och säkerställa tillgänglig kapacitet i området. I tabellen nedan redovisar vi de största projekten i paketet, som även omfattar ett antal mindre åtgärder.

Tabell 26. Investeringar i Kristianstadspaketet i Skåne län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
340072	Nyinvestering ledning	Kristianstad	Inväntar tillstånd*	2034–2035*
340405	Reinvestering ledning	Hässleholm	Inväntar tillstånd*	2035–2036*
341621	Nyinvestering station	Kristianstad	Under övervägande	2032–2033*
341632	Nyinvestering station	Kristianstad	Planerad*	2030–2031
341635	Nyinvestering station	Kristianstad	Planerad*	2030–2031

Skåne län (fortsättning)

Ytterligare investeringar i Skåne län

Utöver ovan beskrivna paket i Hässleholm, Malmö hamnområde och Kristianstad genomför vi ett stort antal projekt i Skåne som tillsammans innebär omfattande förstärkningar av regionnätet i Skåne. Vi möjliggör växande städer och samhällen, elektrifiering av verksamheter och transporter med mera. Sedan nätutvecklingsplanen 2024 har nio projekt tagits i drift i Skåne, vilket har förbättrat kapaciteten i olika delar av länet. De projekt som utgått har senarelagts och fått ett annat projekt-ID, eftersom behovet inte bedömts som akut.

Tabell 27. Ytterligare investeringar i Skåne län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
321176	Reinvestering station	Tomelilla	Anläggning drifttagen*	2024–2025
323418	Reinvestering station	Simrishamn	Anläggning drifttagen*	2024–2025
326571	Reinvestering station	Malmö	Anläggning drifttagen*	2024–2025
332925	Reinvestering station	Simrishamn	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
336318	Reinvestering station	Malmö	Anläggning drifttagen*	2024–2025
308710	Reinvestering station	Malmö	Anläggning drifttagen*	2025–2026
323104	Reinvestering station	Landskrona	Anläggning drifttagen*	2024–2025
334813	Reinvestering station	Landskrona	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
331111	Reinvestering station	Skurup	Anläggning drifttagen*	2025–2026
315388	Nyinvestering ledning	Kristianstad	Påbörjad*	2026–2027
321496	Reinvestering station	Kristianstad	Påbörjad*	2026–2027
332992	Reinvestering station	Bjuv	Påbörjad	2026–2027*
327227	Nyinvestering station	Kristianstad	Påbörjad	2026–2027
331144	Reinvestering ledning	Hässleholm	Påbörjad	2026–2027*
335604	Nyinvestering station	Malmö	Påbörjad	2027–2028
334682	Reinvestering station	Vellinge	Påbörjad	2027–2028*
336440	Reinvestering station	Malmö	Påbörjad	2027–2028*
334812	Reinvestering station	Helsingborg	Påbörjad	2026–2027*
342135*	Reinvestering station	Höör	Påbörjad	2027–2028
338518*	Reinvestering station	Kristianstad	Påbörjad	2027–2028
316993	Reinvestering station	Burlöv	Påbörjad*	2029–2030
328795	Reinvestering station	Tomelilla	Påbörjad*	2027–2028
338517	Nyinvestering station	Landskrona	Påbörjad*	2027–2028
335239	Reinvestering station	Trelleborg	Påbörjad*	2030–2031*
315858	Reinvestering station	Kävlinge	Påbörjad*	2028–2029*
332700	Reinvestering station	Lomma	Tillstånd beviljat, ej påbörjad*	2028–2029*

→

Skåne län (fortsättning)

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
334379	Reinvestering ledning	Höör	Inväntar tillstånd	2031–2032*
316802	Nyinvestering ledning	Skurup	Inväntar tillstånd	2029–2030*
316794	Nyinvestering station	Skurup	Inväntar tillstånd	2029–2030*
340108	Reinvestering ledning	Burlöv	Inväntar tillstånd*	2029–2030
317010	Reinvestering station	Malmö	Planerad	2031–2032*
339703	Reinvestering station	Kristianstad	Planerad	2033–2034*
308741	Nyinvestering station	Malmö	Planerad	2032–2033*
334798	Reinvestering ledning	Burlöv	Planerad	2032–2033*
341430	Reinvestering station	Hässleholm	Planerad*	2031–2032*
339702	Reinvestering station	Kristianstad	Planerad*	2032–2033*
317014	Reinvestering station	Malmö	Planerad*	2032–2033*
325938	Reinvestering station	Malmö	Planerad*	2030–2031*
334114	Nyinvestering station	Malmö	Planerad*	2033–2034*
337187	Reinvestering station	Osby	Under övervägande	2036–2037*
320419	Reinvestering station	Hässleholm	Under övervägande	2032–2033*
307869	Reinvestering station	Kristianstad	Under övervägande	2033–2034*
341697*	Nyinvestering ledning	Östra Göinge	Under övervägande	2036–2037
317009	Reinvestering station	Malmö	Under övervägande	2030–2031
327229	Reinvestering station	Perstorp	Under övervägande	2029–2030
336001	Reinvestering station	Klippan	Under övervägande	2030–2031
341431	Reinvestering station	Hässleholm	Under övervägande	2031–2032*
341694*	Reinvestering ledning	Hässleholm	Under övervägande	2033–2034
342337*	Reinvestering ledning	Ängelholm	Under övervägande	2034–2035
323206	Reinvestering station	Malmö	Under övervägande*	2029–2030*
333269	Reinvestering station	Malmö	Projektet har utgått*	–

Stockholms län

För att hantera ett allt större effektbehov i Stockholms län behövs omfattande förstärkningar i nätet. Därför bygger vi om och utvecklar stationer och ledningar, ökar kapaciteten och förbättrar driftsäkerheten. Flera projekt syftar till att möjliggöra nya bostäder, samhällsservice och företagsetableringar. Arbetet sker ofta i samverkan med andra nätägare och påverkas av långa tillståndsprocesser. Sammantaget utvecklar vi nätet stegvis för att skapa ett robust och framtidssäkert regionnät i Stockholmsområdet.



Tabell 28. Investeringar i Stockholms län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
325843	Nyinvestering station	Österåker	Påbörjad	2026–2027*
314089	Reinvestering station	Vaxholm	Påbörjad*	2029–2030*
317973	Nyinvestering ledning	Vaxholm	Påbörjad*	2028–2029*
338516	Reinvestering station	Upplands-Bro	Påbörjad*	2026–2027*
318489	Nyinvestering station	Upplands-Bro	Planerad	2029–2030
316839	Reinvestering station	Upplands-Bro	Planerad*	2029–2030
325842	Nyinvestering station	Österåker	Planerad*	2034–2035*
335236	Reinvestering station	Järfälla	Planerad*	2031–2032*
328913	Reinvestering station	Österåker	Under övervägande	2030–2031
315515	Reinvestering station	Österåker	Projektet har utgått*	–

Uppsala län

I Håbo bygger vi nytt för att avlasta ett område där elnätet är hårt belastat och utvecklingen gått snabbare än vad dagens nätstruktur klarar. Projektet skapar en ny och starkare koppling till det överliggande nätet som förbättrar driftsäkerheten, minskar sårbarheter i närliggande stationer och möjliggör fortsatt bostads- och verksamhetsutveckling. Samtidigt förbereds nätet för framtida förstärkningar och ökade behov.

I Enköping genomför vi åtgärder för att möta ett växande effektbehov i och runt Enköping, där både befolkning och verksamheter ökar. Genom en ny station stärks överföringskapaciteten, möjligheterna till reservmatning förbättras och förutsättningarna skapas för nya kundanslutningar.



Tabell 29. Investeringar i Uppsala län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
335237	Reinvestering station	Håbo	Planerad*	2034–2035*
340181	Reinvestering station	Enköping	Planerad*	2031–2032*

Västerbottens län

I nuläget har vi inga projekt med betydande kapacitetshöjningar i våra nät i Västerbottens län.



Västernorrlands län

För att möta det ökande effektbehovet i Västernorrlands län har vi beslutat om stora investeringar i både ledningar och stationer i regionnätet. Det handlar både om förstärkningar av befintliga anläggningar och nyinvesteringar. Regionnätet i Västernorrlands län är tätt sammankopplat med regionnätet i Gävleborgs och Jämtlands län, vilket innebär att investeringar i Västernorrland även förbättrar kapaciteten i angränsande län.



Bollsta – reinvesteringar

Projekten handlar om att förnya och förbättra regionnätet i Bollstaområdet. Anläggningarna är gamla och det finns brister som påverkar både personsäkerhet och driftsäkerhet. Därför bygger vi om stationerna och byter ut utrustning för att minska risker och skapa en tryggare arbetsmiljö. Dessutom ökar kapaciteten både i området som helhet och specifikt för närliggande industri.

Tabell 30. Investeringar i vid Bollsta i Västernorrlands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
328752	Reinvestering station	Kramfors	Inväntar tillstånd*	2029–2030
329459*	Nyinvestering ledning	Kramfors	Planerad	2030–2031
328749	Reinvestering station	Kramfors	Planerad*	2029–2030

Edenforsen–Hoting

Samtidigt som vi förnyar ledningen mellan Edenforsen och Hoting som närmar sig slutet av sin tekniska livslängd, ser vi över och anpassar nätets struktur i området för att få ett mer robust och tillgängligt nät.

Tabell 31. Investeringar i området Edenforsen–Hoting i Västernorrlands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
339641	Reinvestering ledning	Sollefteå	Inväntar tillstånd	2035–2036*
339642	Reinvestering ledning	Sollefteå	Inväntar tillstånd	2035–2036*
307923	Reinvestering ledning	Sollefteå	Inväntar tillstånd*	2029–2030
332096	Reinvestering station	Sollefteå	Planerad	2030–2031*
309517	Nyinvestering station	Sollefteå	Planerad*	2029–2030*
332094	Reinvestering station	Sollefteå	Tillstånd beviljat, ej påbörjad*	2028–2029*
332087	Reinvestering station	Sollefteå	Under övervägande	2034–2035*

Västernorrlands län (fortsättning)

Sundsvall – ombyggnad vid avslag på förnyad koncession
Projekten genomförs för att hantera avslag på förlängningen av koncession för vissa ledningar runt Sundsvall.

Tabell 32. Investeringar i regionnätsledningar runt Sundsvall i Västernorrlands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
322046	Reinvestering ledning	Sundsvall	Anläggning drifttagen*	2024–2025
334445	Reinvestering ledning	Sundsvall	Anläggning drifttagen*	2024–2025
334505	Reinvestering ledning	Sundsvall	Anläggning drifttagen*	2024–2025
322048	Nyinvestering ledning	Sundsvall	Påbörjad*	2026–2027*
335849	Reinvestering station	Sundsvall	Påbörjad*	2027–2028*

Ytterligare investeringar i Västernorrlands län
I Västernorrlands län har vi flera större pågående regionnätsprojekt för att möta ökande effektbehov från industri, energiproduktion och samhällsutveckling. Särskilt i områden som Sundsvall, Timrå och Sollefteå är efterfrågan kopplad till större planerade och potentiella etableringar. Investeringarna omfattar både förnyelse av äldre ledningar och stationer samt riktade nätförstärkningar som möjliggör ökad kapacitet, nya kundanslutningar och fortsatt regional utveckling. Vi har driftsatt flera anläggningar sedan föregående nätutvecklingsplan, vilket redan skapat möjligheter i länet.

Tabell 33. Ytterligare investeringar i Västernorrlands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
335346	Reinvestering station	Örnsköldsvik	Anläggning drifttagen*	2024–2025
336073*	Nyinvestering station	Sollefteå	Anläggning drifttagen	2025–2026
309519	Reinvestering station	Sollefteå	Anläggning drifttagen*	2024–2025
315319	Reinvestering station	Sollefteå	Anläggning drifttagen*	2025–2026
323014	Reinvestering station	Sundsvall	Anläggning drifttagen*	2024–2025
324557	Reinvestering station	Örnsköldsvik	Anläggning drifttagen*	2024–2025
324883	Reinvestering ledning	Sollefteå	Anläggning drifttagen*	2025–2026
329730	Nyinvestering station	Sundsvall	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
334670	Reinvestering ledning	Sollefteå	Anläggning drifttagen*	2025–2026
329724*	Nyinvestering ledning	Sundsvall	Påbörjad	2026–2027
334664	Reinvestering station	Sollefteå	Påbörjad	2025–2026
321163	Nyinvestering station	Härnösand	Påbörjad*	2027–2028
324888	Reinvestering station	Sollefteå	Påbörjad*	2026–2027
338114	Reinvestering station	Sundsvall	Påbörjad*	2027–2028
323018	Reinvestering ledning	Sundsvall	Inväntar tillstånd	2030–2031*

→

Västernorrlands län (fortsättning)

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
328755	Reinvestering station	Kramfors	Planerad*	2031–2032*
328757	Reinvestering station	Kramfors	Planerad*	2029–2030
313159	Reinvestering station	Sundsvall	Under övervägande	2031–2032*
335969	Reinvestering station	Sollefteå	Under övervägande	2033–2034*
335973	Reinvestering station	Sollefteå	Under övervägande	2030–2031
335974	Reinvestering station	Kramfors	Under övervägande	2032–2033*
335976	Reinvestering station	Örnsköldsvik	Under övervägande	2030–2031
335988	Reinvestering station	Örnsköldsvik	Under övervägande	2034–2035*
335994	Reinvestering station	Kramfors	Under övervägande	2031–2032
335997	Reinvestering station	Örnsköldsvik	Under övervägande	2034–2035*
336037	Reinvestering station	Sundsvall	Under övervägande	2030–2031*

Västra Götalands län

I Västra Götalands län planerar vi reinvesteringar vid två regionnätsstationer för att säkerställa och ytterligare stärka kapaciteten i samband med nödvändiga förnyelser. Projektens tidsplaner har reviderats för att bättre harmonisera med andra nätägares planerade åtgärder i regionen.



Tabell 34. Investeringar i Västra Götalands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
320379	Reinvestering station	Svenljunga	Planerad	2032–2033*
321497	Reinvestering station	Tranemo	Under övervägande*	2035–2036*

Örebro län

I Örebro län genomför vi flera regionnätsprojekt med fokus på att förnya stationer. Åtgärderna ska förbättra personsäkerheten och driftsäkerheten samt möta ett ökande effektbehov från lokalnätet. Arbetet sker både i och runt större tätorter och i områden där regionnätet är en viktig länk till andra nätägare. Vi bygger även nytt för att möta behoven i ett växande Örebro.



Tabell 35: Investeringar i Örebro län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
331073	Reinvestering station	Örebro	Anläggning drifttagen*	2024–2025
332043	Reinvestering station	Örebro	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
311891	Nyinvestering station	Örebro	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
322771	Reinvestering station	Örebro	Anläggning drifttagen*	2025–2026*
323271	Nyinvestering station	Hallsberg	Anläggning drifttagen*	2025–2026
316847	Reinvestering station	Örebro	Påbörjad*	2027–2028
328975	Reinvestering station	Örebro	Påbörjad*	2027–2028
329807	Reinvestering ledning	Hallsberg	Påbörjad*	2026–2027
308012	Reinvestering station	Kumla	Inväntar tillstånd	2029–2030*
328976	Reinvestering station	Örebro	Inväntar tillstånd	2029–2030
318683	Nyinvestering station	Örebro	Planerad*	2033–2034*
340838	Nyinvestering ledning	Örebro	Planerad*	2033–2034*
335995	Reinvestering station	Hallsberg	Under övervägande	2032–2033*
341703*	Reinvestering ledning	Örebro	Under övervägande	2036–2037

Östergötlands län

Fokus i Östergötlands län är att stärka och bygga ut viktiga delar av 40 kV- och 130 kV-näten, både ledningar och stationer, samt skapa bättre redundans i centrala Norrköping. Behovet av att utveckla regionnätet drivs av ett ökande kapacitetsbehov och anpassningar kopplat till stadsutveckling, industriell verksamhet och utbyggnad av infrastruktur.



Tabell 36. Investeringar i Östergötlands län

Projekt-ID	Projektbeskrivning	Kommun	Projektstatus	Planerad driftsättning
316335	Reinvestering station	Norrköping	Anläggning drifttagen*	2025–2026
331295	Nyinvestering ledning	Kinda	Anläggning drifttagen*	2024–2025
333082	Reinvestering station	Norrköping	Anläggning drifttagen*	2024–2025
307694	Reinvestering station	Söderköping	Påbörjad	2027–2028
336550*	Reinvestering ledning	Norrköping	Påbörjad	2026–2027
307692	Nyinvestering station	Norrköping	Påbörjad*	2028–2029*
320446	Reinvestering station	Norrköping	Påbörjad*	2028–2029*
321427	Reinvestering station	Kinda	Påbörjad*	2027–2028
336649	Reinvestering ledning	Åtvidaberg	Inväntar tillstånd*	2034–2035*
336743	Nyinvestering station	Norrköping	Planerad	2032–2033*
342442*	Nyinvestering ledning	Norrköping	Planerad	2030–2031
336747	Nyinvestering ledning	Norrköping	Planerad*	2033–2034*
316453*	Nyinvestering ledning	Norrköping	Under övervägande	2035–2036
321429	Reinvestering station	Norrköping	Under övervägande	2035–2036*
325967	Reinvestering station	Ydre	Under övervägande	2034–2035*
336709	Reinvestering station	Norrköping	Under övervägande	2035–2036*
336710	Reinvestering station	Norrköping	Under övervägande	2038–2039*
336744	Reinvestering station	Norrköping	Under övervägande	2036–2037*
336746	Nyinvestering station	Norrköping	Under övervägande	2036–2037*
339217	Reinvestering station	Norrköping	Under övervägande	2035–2036*

2.4.2 Behov av flexibilitetstjänster och andra resurser

På E.ON ser vi flexibilitetslösningar som en nyckel till att bygga ett kostnadseffektivt och smart elnät. Eftersom efterfrågan på nyanslutningar är stor och nätutbyggnaden tar tid är flexibilitetslösningar avgörande för att vi ska kunna hålla takten i energiomställningen. Nedan redovisar vi det förväntade flexibilitetsbehovet i E.ONs nät samt hur vi tillsammans med våra kunder arbetar med olika lösningar för att hantera behoven.

Ett flexibilitetsbehov innebär att det finns ett behov av att vidta åtgärder för att möjliggöra fler kundanslutningar. Dessa åtgärder kan vara flexibilitetsmarknader, flexibla avtalsformer, nättekniska åtgärder eller förstärkning av nätet.

Sedan E.ONs förra nätutvecklingsplan har arbetet med flexibilitet utvecklats vidare. Vi har framför allt förbättrat metoderna för att uppskatta flexibilitetsbehovet i nätet med större säkerhet. Även prognosen och bakomliggande metoder för kapacitetsbedömning har utvecklats, vilket påverkar bedömningen av det framtida flexibilitetsbehovet.

Inför denna nätutvecklingsplan har vi även vidareutvecklat metoderna för att använda flexibilitet kopplat till förnybar produktion. Därmed kan vi nu redovisa flexibilitetsbehovet både för upp- och nedreglering, det vill säga för att hantera risk för överbelastning till följd av såväl hög konsumtion som hög produktion.

Nedan presenterar vi flexibilitetsbehovet i lokalnätet och anger det som ett spann. Detta beror på att behovet är mycket känsligt för temperaturförhållanden och väder. En annan förklaring är att små avvikelser från det förväntade effektbehovet får stort genomslag i flexibilitetsbehovet.

I nuläget kan vi inte kvantifiera flexibilitetsbehovet i det maskade regionnätet på samma precisa sätt som för lokalnätet. Det beror på att flödena där är betydligt mer komplexa. Därför anges behovet kvalitativt i den samlade bedömningen för respektive län.

Det förväntade behovet

Behovet av flexibilitetstjänster och andra nättekniska lösningar är stort och väntas uppgå till cirka 340 MW uppreglering och 45 MW nedreglering år 2036 i lokalnätet. I regionnätet är behovet inte kvantifierat i MW, men även här är behovet av flexibilitetstjänster och andra nättekniska lösningar stort.

När flexibilitetsbehovet hanteras via flexibilitetsmarknader eller flexibla avtalsformer växer behovet av tillgänglig effekt i takt med att behoven i samhället ökar. Behovet av att aktivera energi via marknader eller avtal svänger dock kraftigt från år till år beroende på väderförhållanden.

Ett flexibilitetsbehov uppstår när E.ON får en ny kundförfrågan eller bedömer en ökning av effektbehovet som medför risk för överbelastning i någon anläggningsdel. Då initierar vi en utredning för att bedöma flexibilitetsbehovet. Ett behov kan även uppstå om en abonnemangsgräns mot överliggande nät riskerar att överskridas och ansökan om att utöka abonnemanget har avslagits.

Risk för överbelastning på grund av hög konsumtion i nätet uppstår oftast under vinterhalvåret när kalla utomhustemperaturer medför ett stort uppvärmningsbehov. För att åtgärda detta behövs uppregleringsflexibilitet i form av minskad konsumtion eller ökad produktion. Överbelastning på grund av stor inmatning i nätet uppstår främst under sommarhalvåret då mycket förnybar sol- eller vindel produceras samtidigt som konsumtionen av el lokalt är låg. För att åtgärda detta behövs nedregleringsflexibilitet i form av minskad produktion eller ökad konsumtion.

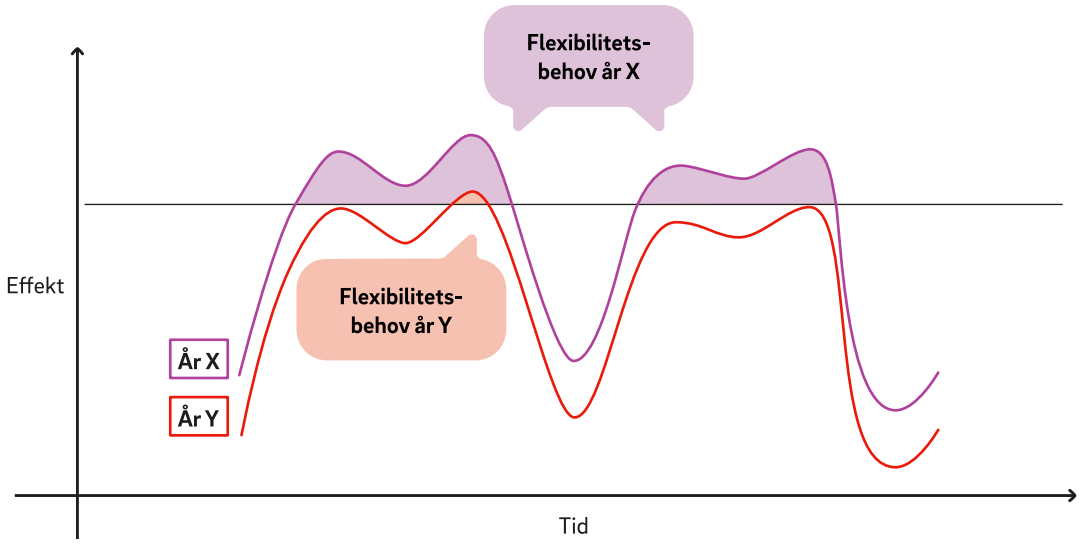
I bedömningen av flexibilitetsbehovet utgår vi från att planerade investeringar realiseras. Det innebär att kapaciteten i befintligt och planerat nät för respektive år beaktas. När det gäller investeringar som är under övervägande ingår de inte i bedömningen. Detta beror på att en del av

Varför kan kapacitetsläge A förekomma samtidigt som det finns ett flexibilitetsbehov?
I avsnitt 2.6 redovisar vi kapacitetsläget för alla kommuner där E.ON har elnät. Kapacitetsläge A innebär att vi har goda möjligheter att ansluta prognosen. Detta är en samlad bedömning på kommunnivå. Om det finns mycket god kapacitet i flera stationer i kommunen, men begränsningar i en enskild station kan den generella bedömningen vara att vi har kapacitetsläge A.
Ett flexibilitetsbehov är specifikt för att hantera risk för lokal överbelastning i en enskild station. Det kan därför finnas ett flexibilitetsbehov i en enskild station, trots att kommunen som helhet har kapacitetsläge A i kapacitetsbedömningen.

övervägandet inkluderar att utreda om kapacitetsbehovet ska täckas genom en flexibilitetslösning eller en traditionell nätförstärkning.

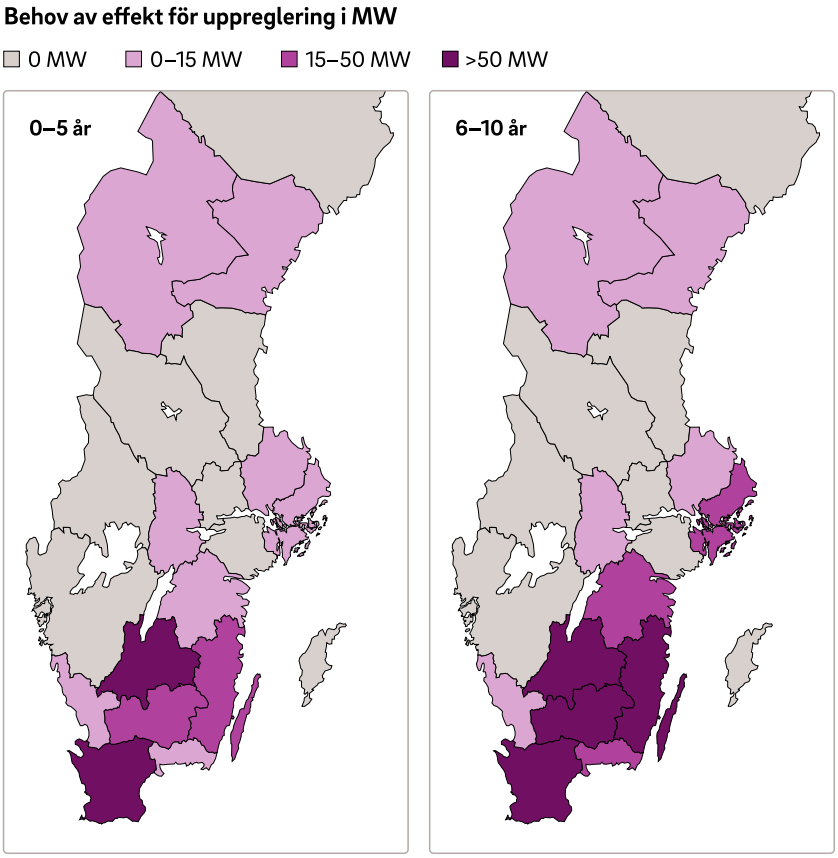
Eftersom flexibilitetsbehovet utgör den del av elnätsbelastningen som överskrider en given kapacitetsgräns är utfallet känsligt för förändringar nära denna kapacitetsgräns, se figur 24. Små ökningar i förväntad belastning kan därför resultera i stora ökningar av flexibilitetsbehovet, både genom att antalet timmar över gränsen ökar och genom att varje timme överskrids med större effekt. Detta bidrar till att förklara de ibland stora intervallen i tabellerna 37–48 nedan, särskilt vad gäller behovet av flexibel energi.

Flexibilitetsbehovet i lokalnätet för upprespektive nedreglering redovisas i figur 25 och figur 26. I det maskade regionnätet anges behovet genom en kvalitativ bedömning per län nedan.

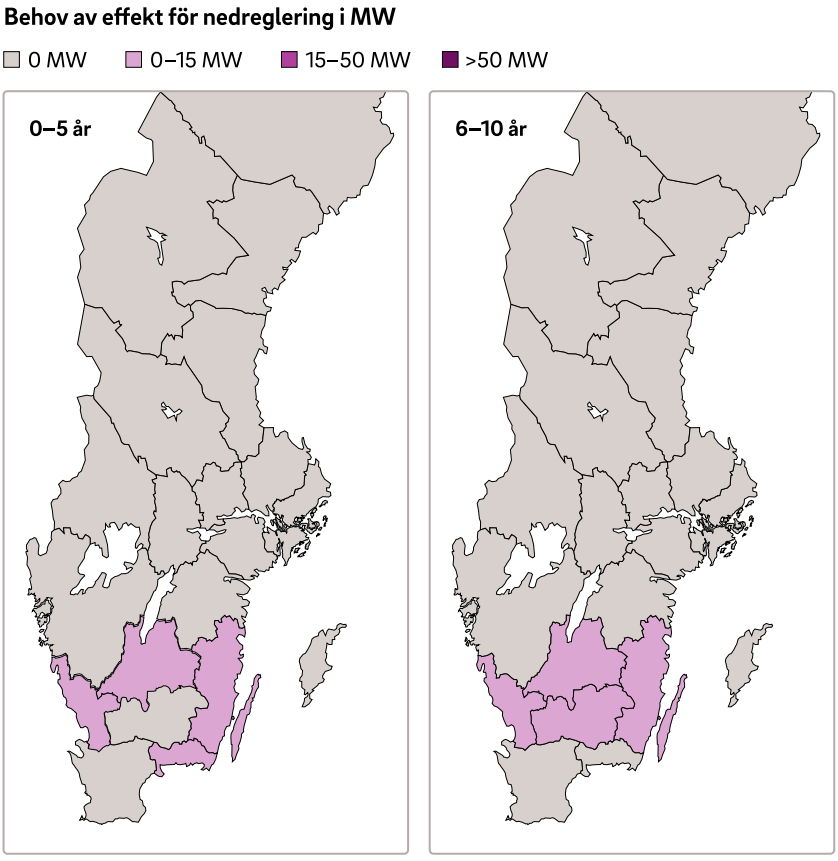


Figur 24. Illustration av när ett flexibilitetsbehov uppstår och kan variera mellan två år beroende på temperatur.





Figur 25. Förväntat behov av flexibel uppregleringseffekt under kommande tioårsperiod.



Figur 26. Behov av flexibel nedregleringseffekt under kommande tioårsperiod.

Blekinge län



I Blekinge län väntar vi oss ett växande flexibilitetsbehov för uppreglering vintertid. Behovet gäller främst i lokalnätet, se tabell 37. Det kan även uppstå ytterligare behov i regionnätet, vilket kan möjliggöra att fler kunder bidrar till att hantera begränsningen. Vi väntar oss även ett mindre behov av nedreglering sommartid, främst i lokalnätet.

Vi driver i dagsläget en flexibilitetsmarknad i Sölvesborgs kommun. Parallellt erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. På sex till tio års sikt förväntar vi en ökning i behovet och övervakar och utvärderar löpande om fler flexibilitetsmarknader eller andra flexibilitetslösningar behöver implementeras.

Tabell 37. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Blekinge län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–10	0–30
Energi uppreglering [MWh]	0–150	0–25 000
Effekt nedreglering [MW]	0–5	0–10
Energi nedreglering [MWh]	0–150	0–450

Gävleborgs län



I Gävleborgs län bedömer vi att ett flexibilitetsbehov kommer att uppstå för att hantera vissa begränsningar i regionnätet. Det gäller ett medelstort behov av både upp- och nedreglering för tidshorisonten 0–5 år. På 6–10 års sikt bedömer vi att ett litet behov av uppreglering kommer kvarstå. I lokalnätet bedömer vi i nuläget att det inte kommer att finnas ett flexibilitetsbehov i de delar av Gävleborgs län där E.ON har elnät under de kommande tio åren.

I dagsläget driver vi inga flexibilitetsmarknader i Gävleborgs län men vi erbjuder villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. Vi övervakar och utvärderar löpande om flexibilitetsmarknader eller andra flexibilitetslösningar behöver implementeras.

Hallands län



I Hallands län väntas det största flexibilitetsbehovet uppstå i regionnätet. Det avser nedreglering för att hantera höga flöden till följd av stor produktion sommartid. Vi bedömer även att det kommer att finnas ett visst behov av såväl upp- som nedreglering i lokalnätet, se tabell 38.

Vi driver i dagsläget ett pilotprojekt med en flexibilitetsmarknad för nedreglering i regionnätet i Halland. Resurser i området kring Falkenberg kan bidra till marknaden. Vi erbjuder även villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. Vi följer och utvärderar löpande om fler flexibilitetsmarknader eller flexibilitetslösningar behöver implementeras.

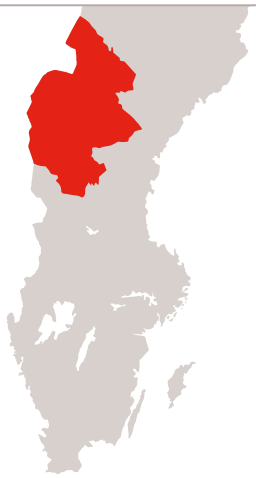
Tabell 38. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Hallands län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–5	0–5
Energi uppreglering [MWh]	0–150	0–2 000
Effekt nedreglering [MW]	5–10	0–10
Energi nedreglering [MWh]	50–400	0–400

Jämtlands län

I Jämtlands län väntar vi oss ett begränsat behov av uppreglering vintertid i de delar av länet där E.ON har elnät. Behovet gäller främst i lokalnätet, se tabell 39. Utöver detta väntar vi oss även ett mindre behov av flexibilitet i regionnätet, vilket innebär att det totala flexibilitetsbehovet kan vara större än vad som framgår av tabellen nedan.

Vi driver i dagsläget ingen flexibilitetsmarknad i Jämtland men vi erbjuder villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt.



Tabell 39. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Jämtlands län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–5	0–5
Energi uppreglering [MWh]	0–150	0–200
Effekt nedreglering [MW]	0	0
Energi nedreglering [MWh]	0	0

Jönköpings län

I Jönköpings län väntar vi oss ett växande behov av flexibilitet för uppreglering i lokalnätet vintertid. Det väntas även uppstå ett visst behov av nedreglering sommartid, se tabell 40. Utöver behoven i tabellen bedömer vi att ett större behov av nedreglering kan uppstå i regionnätet sommartid.

Vi utreder löpande förutsättningarna för att starta flexibilitetsmarknader och i nuläget erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt.



Tabell 40. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Jönköpings län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	10–55	5–65
Energi uppreglering [MWh]	9 000–14 000	9 000–20 000
Effekt nedreglering [MW]	0–10	0–10
Energi nedreglering [MWh]	0–350	0–750

Kalmar län

I Kalmar län väntar vi oss ett växande flexibilitetsbehov för uppreglering vintertid och även för nedreglering sommartid. I tabell 41 anger vi det behov som väntas i lokalnätet. Utöver det bedömer vi att det finns ett växande behov i regionnätet för både upp- och nedreglering.

För att kunna fortsätta ansluta kunder i de områden som har begränsningar erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. Vi följer och utvärderar löpande förutsättningarna för att etablera lokala flexibilitetsmarknader eller andra flexibilitetslösningar.



Tabell 41. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Kalmar län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–30	5–50
Energi uppreglering [MWh]	0–8 500	100–25 000
Effekt nedreglering [MW]	0–5	5–10
Energi nedreglering [MWh]	0–200	200–500

Kronobergs län

I Kronobergs län väntar vi oss ett ökande behov av uppreglering i lokalnätet, vilket framgår av tabell 42. Utöver det bedömer vi att det finns ett medelstort behov av flexibilitet i regionnätet på lång sikt som kan uppstå sommartid, vilket innebär att det totala behovet av flexibilitet i Kronobergs län kan bli större än vad som redovisas i tabellen nedan.

Vi driver i dagsläget en flexibilitetsmarknad vintertid i Älmhults kommun och planerar att öppna en ny marknad i Alvesta kommun inför vintersäsongen 2026/2027. Samtidigt erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. Vi följer och utvärderar löpande om fler flexibilitetsmarknader eller flexibilitetslösningar behöver implementeras.



Tabell 42. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Kronobergs län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–40	0–60
Energi uppreglering [MWh]	0–7 000	0–11 000
Effekt nedreglering [MW]	0	0
Energi nedreglering [MWh]	0	0

Skåne län



I Skåne län bedömer vi att behovet av uppreglering vintertid i lokalnäten kvarstår och ökar något över tid, se tabell 43. Utöver detta väntar vi oss ett stort behov av flexibilitet i regionnätet på både kort och lång sikt under såväl sommar- som vintertid. Det innebär att det totala behovet av flexibilitet i Skåne län kan bli större än vad som redovisas i tabellen nedan.

Vi driver i dag en flexibilitetsmarknad i Hässleholm, en i Södra Skåne och en i nordöstra Skåne. Till dessa marknader kan resurser i stora delar av Skåne bidra. Parallellt erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. Vi följer och utvärderar löpande om fler flexibilitetsmarknader eller andra flexibilitetslösningar behöver implementeras.

Tabell 43. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Skåne län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	5–70	10–70
Energi uppreglering [MWh]	700–5 000	1 000–7 000
Effekt nedreglering [MW]	0	0
Energi nedreglering [MWh]	0	0

Stockholms län



I Stockholms län förväntas behovet av flexibilitet öka över tid när vi ansluter fler kunder. Det handlar främst om uppreglering vintertid. Det förväntade behovet i lokalnätet redovisas i tabell 44. Utöver det bedömer vi att det finns ett litet behov av flexibilitet i regionnätet vintertid, på både kort och lång sikt.

E.ON driver i dagsläget flexibilitetsmarknader i lokalnätet i kommunerna Järfälla, Upplands-Bro och Vaxholm. Parallellt erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. Vi följer och utvärderar löpande om fler flexibilitetsmarknader eller andra flexibilitetslösningar behöver implementeras.

Tabell 44. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Stockholms län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–10	5–15
Energi uppreglering [MWh]	0–1 000	500–2 000
Effekt nedreglering [MW]	0	0
Energi nedreglering [MWh]	0	0

Uppsala län

I de delar av Uppsala län där E.ON har lokalnät bedömer vi att flexibilitetsbehov kan uppstå vintertid. Behovet minskar när våra planerade investeringar i området har genomförts, se tabell 45. Utöver det bedömer vi att det finns ett litet behov av flexibilitet i regionnätet vintertid, på kort sikt. Det innebär att det totala behovet av flexibilitet i Uppsala län kan bli större än vad som redovisas i tabellen nedan.

För att hantera de lokala begränsningarna driver vi i dagsläget två flexibilitetsmarknader i lokalnätet i Enköping och Håbo kommuner. Parallellt erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt.



Tabell 45: Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Uppsala län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–10	0–5
Energi uppreglering [MWh]	0–2 000	0–200
Effekt nedreglering [MW]	0	0
Energi nedreglering [MWh]	0	0

Västerbottens län

I de delar av Västerbottens län där E.ON har elnät bedömer vi att det inte finns något flexibilitetsbehov de kommande tio åren. Denna bedömning kan komma att ändras i takt med att våra metoder och prognoser utvecklas.



Västernorrlands län

I Västernorrlands län kan ett visst behov av uppreglering uppstå i lokalnäten vintertid, se tabell 46. Det väntas även uppstå ett medelstort behov av flexibilitet i regionnätet på både kort och lång sikt. Detta behov kan uppstå sommartid, vilket innebär att det totala behovet av flexibilitet i Västernorrlands län kan bli större än vad som redovisas i tabellen nedan.

I dagsläget har vi ingen aktiv flexibilitetsmarknad i Västernorrlands län. E.ON erbjuder villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. Vi följer och utvärderar löpande om flexibilitetsmarknader eller andra flexibilitetslösningar behöver implementeras.



Tabell 46. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Västernorrlands län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–5	0–5
Energi uppreglering [MWh]	0–1 500	0–1 500
Effekt nedreglering [MW]	0	0
Energi nedreglering [MWh]	0	0

Västra Götalands län

I Västra Götalands län gör vi bedömningen att det kommer uppstå ett medelstort flexibilitetsbehov av nedreglering i regionnätet på både kort och lång sikt. Behovet av nedreglering väntas bli störst dagtid under sommarhalvåret. I E.ONs lokalnät i Västra Götalands län bedömer vi att det inte finns något flexibilitetsbehov de kommande tio åren.

I nuläget erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt, samtidigt som vi löpande utvärderar förutsättningarna för att starta flexibilitetsmarknader.



Örebro län

Vi bedömer att det finns ett ökande behov av flexibilitet i de delar av Örebro län där E.ON har elnät i takt med att fler kunder ansluter. Behovet gäller både lokalnätet och regionnätet. För lokalnätet behövs främst uppreglering vintertid, tabell 47. Även i regionnätet väntas behoven uppstå främst vintertid och behovet bedöms vara medelstort på både kort och lång sikt.

Vi driver i nuläget en flexibilitetsmarknad i lokalnätet i Örebro kommun. Parallellt erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt.



Tabell 47. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Örebro län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–5	0–10
Energi uppreglering [MWh]	150–1 000	350–3 000
Effekt nedreglering [MW]	0	0
Energi nedreglering [MWh]	0	0

Östergötlands län

Behovet av flexibilitet i Östergötlands län väntas öka under de kommande åren i takt med att fler kunder ansluter. I lokalnätet väntas ett behov av uppreglering vintertid, se tabell 48. Utöver detta kan det uppstå ett medelstort behov av flexibilitet i regionnätet vinter- och sommartid, på både kort och lång sikt.

I nuläget erbjuder vi villkorade anslutningsavtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt. Vi utvärderar löpande förutsättningarna för att starta flexibilitetsmarknader.



Tabell 48. Förväntat behov av flexibel effekt och energi i Östergötlands län

	0–5 år	6–10 år
Effekt uppreglering [MW]	0–15	5–25
Energi uppreglering [MWh]	0–30 000	500–69 000
Effekt nedreglering [MW]	0	0
Energi nedreglering [MWh]	0	0

2.4.2.1 Redogörelse för olika typer av åtgärder inklusive omfattning av behovet av åtgärderna

Det förväntade behovet av flexibilitet som vi redovisar ovan kan också ses som ett behov av åtgärder för att möjliggöra anslutning av kunder och hålla takten i elektrifieringen. Flexibilitetslösningar är verktyg som är avsedda att ändra hur resurser nyttjar nätet baserat på pris eller annan signal. Det är inte säkert att hela behovet kommer att hanteras med flexibilitetslösningar. Andra åtgärder kan också bli aktuella, såsom kapacitetshöjande nättekniska åtgärder eller nätförstärkningar på längre sikt. Det avgörs av vilken lösning som bedöms mest effektiv i respektive situation.

Vi ser att arbetet med lokala flexibilitetsmarknader kommer att fortsätta. På platser med ett stort behov och rätt förutsättningar kan det bli aktuellt att etablera nya marknader framöver. Där förutsättningarna för en marknadsbaserad flexibilitetslösning saknas ser vi möjligheter att ansluta kunder med villkorade avtal. E.ON bedriver för närvarande också, i dialog med Ei, utveckling av flexibla avtal. Flexibla avtal är en form av styrbar anslutning som ger oss möjlighet att vid behov begränsa kundens uttag eller inmatning. Till skillnad från villkorade avtal kan flexibla avtal fungera som en permanent lösning. Denna anslutningsform kan erbjudas till kundgrupper med specifika egenskaper, såsom batterilager, och möjliggör lägre kostnad för kunden och ett ökat nätutnyttjande. Med framtida effektavgifter och ökad tillämpning av smart styrning hos hushåll och verksamheter kan effekttoppar ytterligare jämnas ut genom att fler får möjlighet att svara på aktuella prissignaler.

Behovet av flexibilitet bedöms för varje unikt geografiskt område, både avseende volym och tid. Fördelning per delområde finns i avsnitt 2.4.2 ovan. Generellt har vi konstaterat att behovet av uppreglering hittills är som störst på vardagar klockan 06.00–11.00 och 16.00–20.00 under vinterhalvåret, framför allt december–februari. Behovet av nedreglering är som störst dagtid klockan 10.00–15.00 under sommarhalvåret när nettoproduktionen är hög, framför allt maj–september. Behov kan dock uppstå vid alla tidpunkter under året beroende på lokala omständigheter och förutsättningar.

Vi kan i nuläget inte avgöra hur vi kommer att hantera det framtida flexibilitetsbehovet i respektive län. Det mest kostnadseffektiva sättet att säkerställa att kunder kan ansluta till elnätet är att tillämpa en kombination av olika verktyg som anpassas efter varje unik situation. Vi avgör löpande vilken lösning som ska tillämpas för att möta flexibilitetsbehovet i olika punkter i nätet. De lösningar vi främst arbetar med är flexibilitetsmarknader, villkorade avtal och andra nättekniska lösningar, se avsnitt 2.3.3 för vidare beskrivning. Detta sker parallellt med förstärkningar av vårt elnät där det är lämpligt.



2.5 Redogörelse för valet av det mest kostnadseffektiva alternativet

Vi arbetar ständigt med att identifiera, utvärdera och prioritera behov av åtgärder i elnätet. Grunden för prioriteringen av åtgärder är kundbehov och vår risk- och sårbarhetsanalys. Vi analyserar risker ur olika perspektiv bland annat personsäkerhetsrisk, miljörisk, tillgänglighetsrisk, kapacitetsrisk, anläggningsrisk. Vi tar även hänsyn till förändringar i samhällets behov, regulatoriska riktlinjer och angränsande nät.

När E.ON prioriterar åtgärder är huvudsyftet att minimera risken för brister i elnätet, där begränsad elnätskapacitet innebär förhöjda risker. För att hantera risker kopplade till begränsad elnätskapacitet arbetar vi med att förstärka nätet genom investeringar, tillämpa flexibilitetslösningar och andra tekniska kapacitetshöjande åtgärder.

När en risk för begränsad elnätskapacitet identifieras, initieras ett utredningsarbete. I utredningen utvärderar vi hur kundernas behov bäst kan mötas på kort och lång sikt. Vi utvärderar nättekniska lösningar som inte påverkar kunden samt flexibilitetslösningar. I utredningen gör vi en helhetsbedömning för att hitta den mest lämpliga åtgärden. Valet att tillämpa flexibilitetslösningar görs med utgångspunkt i teknisk tillämplighet i relation till ekonomisk rimlighet i varje enskilt fall.

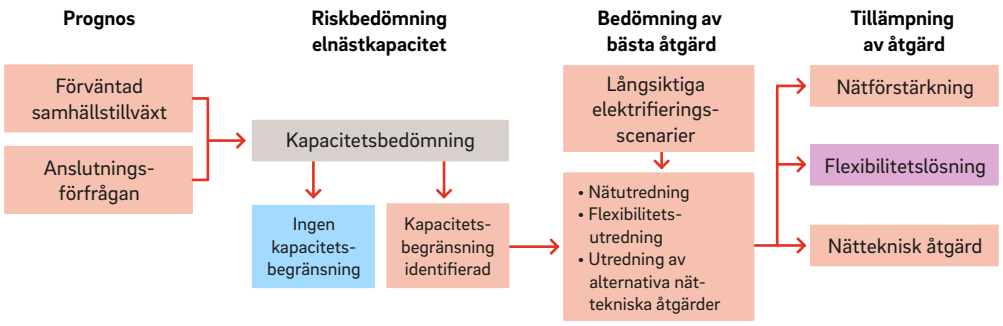
Om utredningen visar att det förväntade behovet kan hanteras med hjälp av flexibilitetslösningar kommer vi att implementera dessa för att kunna fortsätta ansluta kunder fram till att en nätförstärkning blir nödvändig. Om utredningen pekar på att flexibilitetslösningar inte går att tillämpa eller inte är tillräckliga för att möta kundernas behov planerar och genomför vi nätförstärkningar. I vissa fall kan även alternativa nättekniska lösningar såsom omkopplingar i nätet möjliggöra att vi kan möta behoven.

Eftersom vi förväntar oss ökande konsumtion och produktion i större delen av nätet under en lång tid framöver, behöver vi nu fokusera på att både förstärka nätet och använda flexibilitetslösningar parallellt. Flexibilitetslösningar blir också ett verktyg för att prioritera mellan projekt, eftersom vi kan skjuta upp vissa förstärkningar till förmån för andra, beroende på var det finns potential för flexibilitet. Genom att ha upparbetade arbetsmetoder för flexibilitetslösningar får vi även möjligheten att bättre hantera olika scenarier. Till exempel bygger vi ut nätet utifrån det mest troliga scenariot, men kan ändå hantera ett scenario med högre tillväxt genom att tillämpa flexibilitetslösningar.

I vår modell tar vi hänsyn till både befintlig anläggning och planerad ny eller ombyggd anläggning. För den befintliga anläggningen beaktar vi värdet av att utnyttja anläggningen under hela dess tekniska livslängd. När det gäller den planerade nya eller ombyggda anläggningen beräknar vi värdet av de ökade avskrivningskostnaderna till följd av investeringen. Dessa kalkyler jämförs med vad en flexibel lösning för att lösa kapacitetsutmaningen skulle kosta. Dessa beräkningar kan leda till att vi skjuter fram en investering eller undviker den helt om den flexibla lösningen bedöms vara mer kostnadseffektiv.

Vi tar även hänsyn till förväntningar på framtida större kundanslutningar genom våra långsiktiga elektrifieringsscenarier. Detta är särskilt relevant när projekt innebär åtgärder i det maskade regionnätet och påverkar kapaciteten över stora geografiska områden. Se figur 27.

När ett reinvesteringsprojekt initieras för att hantera andra risker än kapacitet görs även en genomlysning av anläggningens förväntade effektbehov. Detta leder oftast till att vi höjer kapaciteten för anläggningen efter ett genomfört reinvesteringsprojekt.



Figur 27. Schematisk bild över processen för att utvärdera lämpliga åtgärder vid en identifierad kapacitetsbegränsning.

2.6 Om planerade åtgärder möter behovet av överföringskapacitet

Det är E.ONs uppgift att erbjuda ett tillgängligt och stabilt elnät som möjliggör samhällsutveckling och nya kundanslutningar. Vi ska bidra till ett konkurrenskraftigt och resilient energisystem så att vi tillsammans kan nå uppsatta klimatmål.

För att möta de nya behoven av överföringskapacitet som energiomställningen och samhällsutvecklingen medför arbetar vi med en bred verktygslåda. Vi förstärker elnätet och tillämpar flexibilitetslösningar och andra tekniska lösningar för att möta samhällets behov.

Vår bedömning är att vi har goda förutsättningar att möta samhällets behov på sikt. Våra planerade elnätsinvesteringar minskar i stor utsträckning risken för kapacitetsbegränsningar, men de täcker inte hela behovet. Det innebär att vissa begränsningar kvarstår under den kommande tioårsperioden. Därför behöver vi fortsätta planera för ytterligare nätförstärkningar, flexibilitetslösningar och andra tekniska lösningar i flera områden. Dialog och samplanering med kommuner, regioner, kunder och andra elnätsföretag är avgörande för att nätutbyggnaden ska ske i takt med samhällsutvecklingen.

Utöver de planerade kapacitetshöjande projekt och åtgärder vi redovisar pågår även flera systemutredningar. I dessa planerar vi den framtida elnätsstrukturen för större geografiska områden och tar fram kommande investeringsplaner. Målet är att ta fram lösningar som hanterar alla förväntade kapacitetsbegränsningar och samtidigt hålla nere kostnaderna genom att bygga ut elnätet i den takt som behoven uppstår.

E.ONs fortsatta arbete med flexibilitetslösningar gör det möjligt för oss att hantera flera av de områden där kapacitetsläget är ansträngt. Vi ser också ökade möjligheter att använda flexibilitetslösningar som ett alternativ till vissa nätförstärkningsåtgärder för att undvika ansträngda kapacitetssituationer.

I detta avsnitt presenterar vi en generell bild av kapacitetsläget i E.ONs elnät. I specifika fall behöver förutsättningar att ansluta större produktions- eller konsumtionsanläggningar alltid utredas. För att öka möjligheterna att realisera nya stora anslutningar är dialog med oss i god tid avgörande.

Sammanfattningsvis bedömer vi att E.ON kommer kunna möta det växande effektbehovet genom planerade elnätsförstärkningar i kombination med en fortsatt användning och utveckling av flexibilitetslösningar och andra nättekniska åtgärder. En viktig förutsättning är att vi har tät dialog med alla intressenter för att förstå behoven men även för att hitta lösningar där kapacitetsbrist finns. Vissa delar av elnätet behöver vi studera närmare för att avgöra hur vi kan möjliggöra anslutning av nya kunder på bästa sätt. Flexibilitetslösningar är fortsatt ett viktigt verktyg för att vi ska kunna ansluta kunder i områden med begränsad kapacitet. På kort sikt är flexibilitetslösningar tillsammans med andra nättekniska åtgärder avgörande för att vi ska kunna hålla takten i energiomställningen. På E.ON vidareutvecklar vi lösningar tillsammans med våra kunder för att kunna möta nya typer av behov som uppstår.



Bedömning per län

Kapacitetsläget skiljer sig i olika delar av nätet och vi har gjort en samlad bedömning för varje län där E.ON har elnät. Bedömningen bygger på dagens förutsättningar i nätet, prognosen för tillkommande behov och våra planerade investeringar. Vi tar även hänsyn till förutsättningarna att tillämpa flexibilitetslösningar i vår samlade bedömning per län.

Kapacitetsläget

För att bedöma kapacitetsläget har vi gjort simuleringar av effektflödena i regionnätet i enlighet med analysmetoden som beskrivs i avsnitt 2.3. Vi har även tagit hänsyn till begränsningar i lokalnätsstrukturen samt begränsningar mot överliggande nät. På detta sätt har vi bedömt hur allvarliga begränsningar olika anläggningsdelar i region- och lokalnät utgör under den kommande tioårsperioden.

I kartorna (se figur 28 och figur 29) visar vi kapacitetsläget per kommun där E.ON bedriver nätverksamhet och i tabell 49 förklarar vi vad kapacitetslägena innebär. Kapacitetsläget representerar en nulägesbild utifrån dagens förutsättningar. Efter kartorna beskriver vi det sammanfattande läget per län. Sammanfattningen är en helhetsbedömning per län som beskriver elnätets förmåga att möta den nuvarande effektprognosen.

Under tidsperioden kommer både det förväntade behovet av överföringskapacitet att variera och kapaciteten i nätet att förändras eftersom planerade ombyggnationer påbörjas och slutförs. För att få den mest aktuella bilden av situationen hänvisar vi till dialog med oss på E.ON.

Våra planerade investeringar kommer att minska antalet kritiska kapacitetsbegränsningar i nätet. Återstående kapacitetsbegränsningar kommer att hanteras med ytterligare nätförstärkningar, flexibilitetslösningar eller andra nättekniska åtgärder. I vissa fall handlar det även om att invänta förstärkningar i överliggande elnät innan en kapacitetsbegränsning kan åtgärdas.

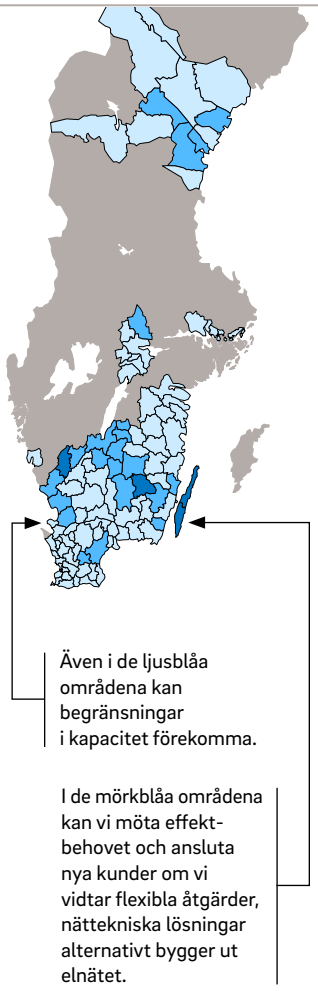


Kapacitetsläget i elnätet

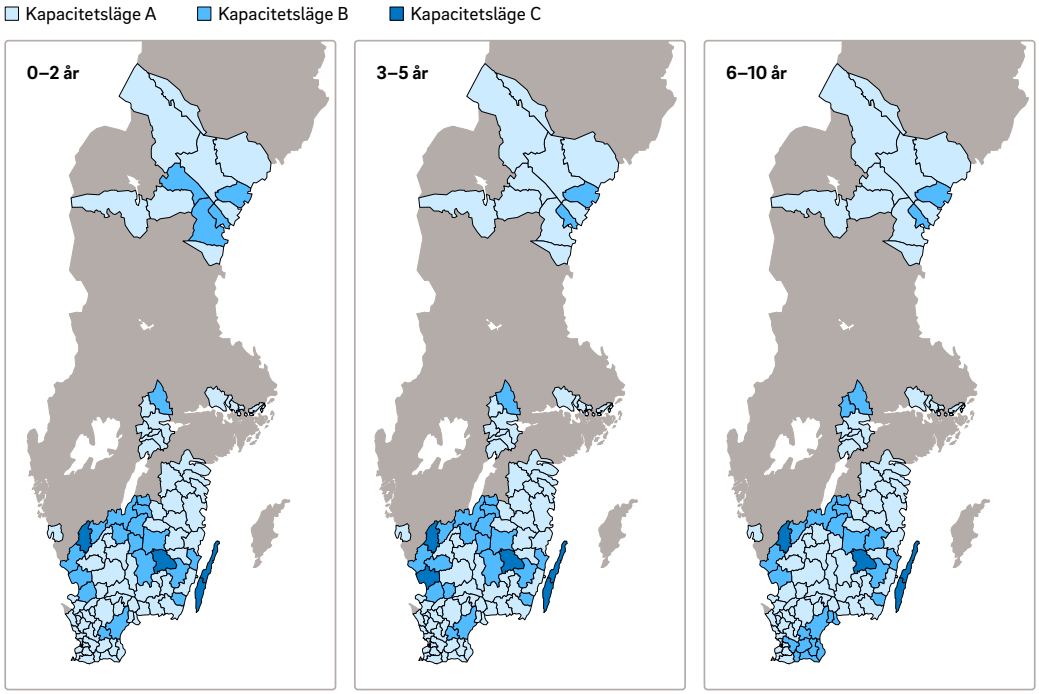
E.ONs bedömning är en indikation på kapacitetsläget. Kapacitetslägena A, B och C visar vårt elnäts förmåga att möta prognosen för behovet av överföringskapacitet givet planerade investeringar. Notera att kapacitetsläge C inte innebär att det är omöjligt att ansluta nya kunder, utan att vi behöver vidta åtgärder för att möjliggöra nya anslutningar, till exempel flexibilitetslösningar tillsammans med kunden, nättekniska åtgärder eller nätförstärkning. Samtidigt kan kapacitetsbegränsningar förekomma lokalt även där vi har kapacitetsläge A, beroende på vilken anslutning som är aktuell. Hela kommunens yta är färgad även i de fall där E.ON endast har elnät i en del av kommunen. I det enskilda fallet krävs alltid detaljstudier. För anslutningar med påverkan på regionnätet behöver vi göra en nätutredning.

Tabell 49. Beskrivning av vad de olika kapacitetslägena innebär och hur de ska tolkas

Kapacitetsläge A	Kapacitetsläge B	Kapacitetsläge C
• **Vi kan möta prognosen** för behovet av överförings-kapacitet utan risk för kapacitetsbegränsningar. • **Det finns goda förutsätt-ningar att ansluta** kon-sumtion och produktion utöver prognosen. • **Generellt finns en låg risk** för att kapacitetsbegräns-ningar uppstår vid stora anslutningar.	• **Vi kan möta prognosen** för behovet av överförings-kapacitet utan risk för kapacitetsbegränsningar. • **Anslutning av ytterligare konsumtion och produktion** utöver prognosen ökar risken för att kapacitets-begränsningar uppstår och att åtgärder behöver vidtas. • **Generellt finns en risk** för att kapacitetsbegräns-ningar uppstår vid stora anslutningar.	• **Ytterligare kapacitets-höjande åtgärder krävs** för att vi ska kunna möta prognosen för behovet av överförings-kapacitet. • **Anslutning av ytterligare konsumtion och produktion** utöver prognosen innebär att kapacitetsbegräns-ningar uppstår och att åtgärder behöver vidtas. • **Generellt finns en hög risk** för att kapacitetsbegräns-ningar uppstår vid stora anslutningar.

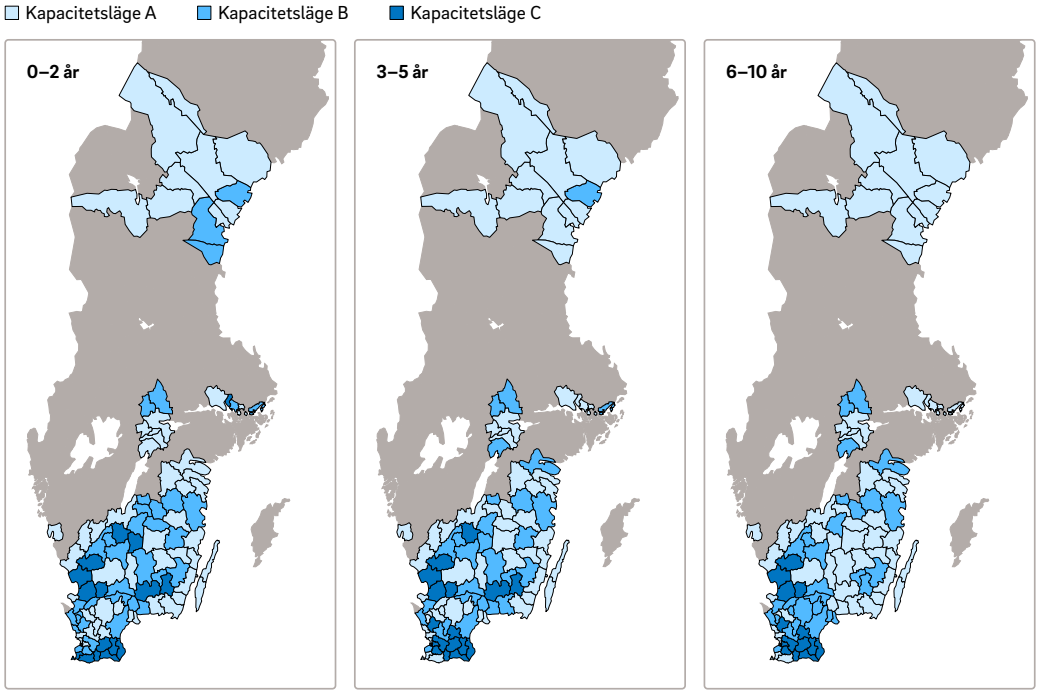


Kapacitetsläge produktion



Figur 28. Kapacitetsläget för produktion i E.ONs elnät under perioden 2027–2036.

Kapacitetsläge konsumtion



Figur 29. Kapacitetsläget för konsumtion i E.ONs elnät under perioden 2027–2036.

Blekinge län



Det finns goda förutsättningar att ansluta såväl ny produktion som ny konsumtion i Blekinge län. Detta beror på att E.ON arbetar aktivt med att förstärka ledningar och stationer i Blekinge för att hantera kända kapacitetsbegränsningar. De projekt som planeras i Blekinge län kommer att öka kapaciteten för såväl produktion som konsumtion.

Den framtida kapaciteten i Blekinge län är starkt beroende av att E.ONs förstärkningsprojekt i både Kalmar och Skåne genomförs för att öka överföringsförmågan mellan länen.

Eftersom tillväxten främst sker vid kusten kan avståndet från nya anslutningar till det överliggande regionnätet i vissa fall innebära utmaningar.

Lokalt finns vissa begränsningar i Sölvesborgs kommun. Vi hanterar detta genom att bedriva en flexibilitetsmarknad för uppreglering under vintertid. Kunder erbjuds även möjlighet att ansluta med villkorade avtal där det är möjligt och bedöms nödvändigt.

Tabell 50. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Blekinge län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Karlshamn	A	A	A
Karlskrona	A	A	A
Olofström	A	A	A
Ronneby	A	A	A
Sölvesborg	A	A	B

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Karlshamn	B	B	A
Karlskrona	A	A	A
Olofström	B	B	A
Ronneby	A	B	A
Sölvesborg	A	A	B

Gävleborgs län



I de delar av Gävleborgs län där E.ON har elnät väntas det fortsatt finnas goda förutsättningar att ansluta ny produktion. Det finns dock vissa begränsningar för att ansluta ny konsumtion. Under 2027–2030 sker stora förändringar i stamnätet genom att Svenska kraftnät genomför projekten i NordSyd-paketet. Gävleborgs framtida kapacitet är starkt beroende av Svenska kraftnäts NordSyd-paket. De kapacitetshöjande projekten i NordSyd-paketet planeras att färdigställas 2032–2035, och då förväntas kapaciteten vara god även för ytterligare konsumtion i E.ONs elnät.

NordSyd-paketet innebär att E.ONs regionnät kommer att belastas mer under en begränsad tid. När delar av Svenska kraftnäts projekt är genomförda kommer E.ONs nät åter att ha samma tillgängliga kapacitet som tidigare. Dock kommer kapaciteten i E.ONs nät fortsatt att vara begränsad av överliggande nät tills dess att hela NordSyd-paketet är genomfört 2032–2035. Beroende på var i lokalnätet tillväxten sker kan det därför uppstå utmaningar med anslutning till vårt regionnät.

För att kunna fortsätta ansluta kunder under perioden med begränsningar kan flexibilitetslösningar såsom villkorade avtal vara ett alternativ, beroende på kundens behov och nätets förutsättningar i den specifika punkten.

Tabell 51. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Gävleborgs län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Nordanstig	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Nordanstig	B	A	B

Hallands län



Förutsättningarna för att ansluta ny konsumtion är begränsade på vissa ställen i Hallands län, främst i de södra delarna. För att åtgärda kapacitetsbegränsningen i Halmstad, Hylte och Laholm pågår fördjupade analyser för att fastställa lämpliga åtgärder. Vi räknar med att kunna genomföra lämpliga förstärkningsåtgärder inom en tioårsperiod.

Det finns även vissa begränsningar för ny produktion. Den stora efterfrågan på anslutning av produktion har lett till att E.ON genomför flera kapacitetshöjande projekt i Halland. De största utmaningarna för att ansluta ny produktion är kopplade till regionnätsledningarna som förbinder Halland och Skåne. Dessa ledningar har beslutats att förstärkas i början av 2030-talet och då kommer det finnas goda förutsättningar att ansluta ny produktion.

Lokalt finns också vissa begränsningar att ansluta ytterligare produktion i området runt Falkenberg. För att hantera detta testar E.ON en pilotmarknad för nedreglering under sommarhalvåret 2026.

Tabell 52. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Hallands län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Falkenberg	B	B	B
Halmstad	B	C	B
Hylte	A	B	A
Kungsbacka	A	A	A
Laholm	B	B	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Falkenberg	A	A	A
Halmstad	C	C	C
Hylte	C	C	C
Kungsbacka	A	A	A
Laholm	C	C	C

Jämtlands län



I Jämtlands län finns det goda förutsättningar att ansluta både konsumtion och produktion i de områden E.ON har elnät. Lokalt kan det emellertid uppstå ett visst behov av att använda flexibilitetslösningar för att möjliggöra kundanslutningar. Vi planerar ett antal projekt för att förnya föråldrade anläggningsdelar. Vidare förnyas nätstrukturen runt Hammarstrand i Ragunda kommun genom en ny stamnätsstation. Detta bidrar till att öka kapaciteten för både konsumtion och produktion.

Tabell 53. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Jämtlands län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Berg	A	A	A
Bräcke	A	A	A
Ragunda	B	A	A
Strömsund	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Berg	A	A	A
Bräcke	A	A	A
Ragunda	A	A	A
Strömsund	A	A	A

Jönköpings län



I Jönköpings län finns det förutsättningar att möta prognosen för konsumtion och produktion i de flesta kommuner, men i vissa områden kommer situationen att bli ansträngd på kort sikt. E.ON planerar ett större antal kapacitetshöjande investeringar i länet för att möta det växande behovet. I och med de begränsningar som finns ser vi ett växande behov av flexibilitet under den kommande tioårsperioden för att kunna fortsätta ansluta kunder.

Kapaciteten i Jönköpings län kommer att öka för både produktion och konsumtion i takt med att de planerade projekten realiseras. Nätet i Jönköpings län är även tätt sammankopplat med regionnätet i både Kalmar och Kronobergs län, vilket medför att kapaciteten i Jönköping påverkas positivt av förstärkningar i de angränsande länen. Vi genomför även en omkoppling i nätet som förbinder Jönköpings och Kalmar län vilket medför förbättrad kapacitet för produktion i Eksjö.

Tabell 54. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Jönköpings län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Aneby	B	B	B
Eksjö	A	A	A
Gislaved	A	A	A
Gnosjö	A	A	A
Jönköping	B	B	B
Nässjö	B	B	B
Sävsjö	B	B	A
Tranås	B	B	B
Vaggeryd	B	B	A
Vetlanda	B	B	B
Värnamo	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Aneby	B	A	A
Eksjö	B	A	A
Gislaved	B	B	B
Gnosjö	B	B	B
Jönköping	A	A	A
Nässjö	B	B	B
Sävsjö	C	B	A
Tranås	B	B	B
Vaggeryd	C	C	A
Vetlanda	A	A	A
Värnamo	B	B	B

Kalmar län



I Kalmar län finns begränsningar främst vid anslutning av ny produktion på Öland. Vi har identifierat åtgärder för att möjliggöra ytterligare anslutning av produktion i Borgholm och Mörbylångas kommuner, men det är på längre sikt än tio år.

För konsumtion ser kapacitetsläget bättre ut, även om det i Emmaboda är ansträngt de närmaste åren. Utöver denna begränsning finns det förutsättningar att möta prognosen tack vare våra planerade investeringar. För att hantera ytterligare anslutningar kommer flexibilitetslösningar att öka i betydelse i Kalmar län.

Arbetet med att förstärka kapaciteten i länet pågår kontinuerligt. Den täta kopplingen mellan regionnäten i Kalmar och Jönköpings län gör att nätförstärkningar även utanför Kalmar län påverkar kapaciteten. På samma sätt ger åtgärder i Kalmar län positiva kapacitetseffekter i de angränsande länen Blekinge och Kronoberg. Vi genomför även en omkoppling i nätet som förbinder Jönköpings och Kalmar län vilket medför förbättrad kapacitet för konsumtion i Vimmerby och produktion i Hultsfred.

Tabell 55. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Kalmar län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Borgholm	C	C	C
Emmaboda	A	A	A
Hultsfred	A	A	B
Högsby	A	A	A
Kalmar	A	A	A
Mönsterås	B	B	B
Mörbylånga	C	C	C
Nybro	B	B	B
Oskarshamn	A	A	A
Torsås	B	B	B
Vimmerby	A	A	A
Västervik	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Borgholm	A	A	A
Emmaboda	C	C	B
Hultsfred	B	B	A
Högsby	A	A	A
Kalmar	A	A	A
Mönsterås	B	B	B
Mörbylånga	A	A	A
Nybro	B	B	B
Oskarshamn	B	B	B
Torsås	A	A	A
Vimmerby	A	A	A
Västervik	B	B	B

Kronobergs län



Genom en kombination av nätförstärkningar, flexibilitetslösningar och alternativa tekniska lösningar har vi förutsättningar att på sikt möta prognosen i stora delar av Kronobergs län, men vissa kapacitetsbegränsningar kvarstår.

Vi planerar att bygga ut och åtgärda många av de ledningar som annars skulle bli begränsande. Eftersom regionnätet i Kronobergs län är tätt sammankopplat med angränsande län är kapacitetsläget beroende av att vi även genomför investeringar där. Bland annat kommer vi att åtgärda flera flaskhalsar i Hallands län i början av 2030-talet, vilket skapar ökad kapacitet i Kronobergs län. Det kvarstår begränsningar för konsumtion som påverkar Markaryds kommun, dessa kommer att utredas för att identifiera lämplig åtgärd.

För att åtgärda kapacitetsbegränsningen för produktion i Uppvidinge kommun pågår en systemutredning där lämpliga åtgärder identifieras för att möjliggöra anslutning av produktion.

Tabell 56. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Kronobergs län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Alvesta	A	A	A
Lessebo	A	A	A
Ljungby	A	A	A
Markaryd	A	B	A
Tingsryd	A	A	A
Uppvidinge	C	C	C
Växjö	B	B	A
Älmhult	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Alvesta	A	A	A
Lessebo	B	B	B
Ljungby	A	A	A
Markaryd	C	C	C
Tingsryd	C	C	A
Uppvidinge	A	A	A
Växjö	B	B	A
Älmhult	B	B	B



Skåne län



Skåne bedöms generellt ha goda förutsättningar att ansluta ny produktion tack vare planerade nätförstärkningar. Bland annat medför stora investeringar i norra Skåne ett förbättrat kapacitetsläge på sikt i dessa områden. Det är mer utmanande att möta prognosen för behovet av konsumtion i mellersta och södra Skåne.

Huvuddelen av de identifierade kapacitetsbegränsningarna kommer långsiktigt hanteras i ett större samarbetsprojekt mellan E.ON och Svenska kraftnät, där flera åtgärder ingår och ett nytt stam- och regionnät samplaneras. Detta kommer att lösa kapacitetsbegränsningarna i södra Skåne, och vi arbetar tillsammans med Svenska kraftnät för att se till att åtgärderna kommer på plats i tid för att möta behoven. Parallellt arbetar vi med att planera nya projekt utifrån de systemutredningar som gjorts för Skåne län. Vi arbetar också med att identifiera och implementera andra nättekniska lösningar och flexibilitetslösningar för att frigöra mer kapacitet i området på kortare sikt. I dag har vi en aktiv flexibilitetsmarknad i södra Skåne och även en omkoppling planerad som förbättrar kapacitetsläget i Vellinge och Trelleborg.

Tabell 57. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Skåne län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Bjuv	A	A	A
Bromölla	A	A	B
Burlöv	A	A	A
Båstad	A	A	A
Eslöv	A	A	A
Helsingborg	A	A	A
Hässleholm	A	A	A
Hörby	B	B	B
Höör	A	A	A
Klippan	A	A	A
Kristianstad	B	B	B
Kävlinge	A	A	A
Landskrona	A	A	A
Lomma	A	A	A
Lund	A	A	B
Malmö	A	A	A
Osby	A	A	A
Perstorp	A	A	A
Simrishamn	A	A	B
Sjöbo	A	A	B
Skurup	A	A	B
Staffanstorp	A	A	A
Svalöv	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Bjuv	B	B	B
Bromölla	A	A	B
Burlöv	A	A	A
Båstad	A	A	A
Eslöv	A	B	B
Helsingborg	B	B	B
Hässleholm	A	A	B
Hörby	A	C	C
Höör	A	B	B
Klippan	A	A	A
Kristianstad	B	B	B
Kävlinge	A	A	A
Landskrona	B	A	A
Lomma	A	A	A
Lund	B	C	C
Malmö	B	B	B
Osby	B	B	B
Perstorp	A	A	B
Simrishamn	C	C	C
Sjöbo	C	C	C
Skurup	C	C	C
Staffanstorp	A	C	C
Svalöv	B	C	C

Tabell 57. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Skåne län (fortsättning)

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Svedala	A	A	A
Tomelilla	A	A	B
Trelleborg	A	A	A
Vellinge	A	A	A
Ystad	A	A	B
Åstorp	A	A	A
Ängelholm	A	A	A
Örkelljunga	A	A	A
Östra Göinge	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Svedala	B	C	C
Tomelilla	C	C	C
Trelleborg	C	A	A
Vellinge	C	A	A
Ystad	C	C	C
Åstorp	B	B	A
Ängelholm	B	B	B
Örkelljunga	B	B	B
Östra Göinge	A	A	B



Stockholms län

Vårt elnät i Stockholms län präglas av flera olika kapacitetsutmaningar och redan i dag är kapacitetsmarginalerna i flera stationer begränsade i såväl vårt nät som i det överliggande elnätet. Vi investerar därför i flera nya stationer och ledningar för att förbättra kapacitetssituationen. För att våra investeringar ska bidra med en kapacitetshöjande effekt är vi beroende av att Vattenfall Eldistribution genomför sina planerade investeringar i det överliggande elnätet enligt tidsplan. De första åtgärderna ska vara på plats 2029. När investeringarna har genomförts har vi förutsättningar att möta prognosen för konsumtion och produktion i Stockholms län.



Tabell 58. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Stockholms län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Danderyd	A	A	A
Järfälla	A	A	A
Upplands Väsby	A	A	A
Upplands-Bro	A	A	A
Vaxholm	A	A	A
Österåker	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Danderyd	A	A	A
Järfälla	A	A	A
Upplands Väsby	A	A	A
Upplands-Bro	B	A	A
Vaxholm	B	A	A
Österåker	B	B	A

Uppsala län

I de delar av Uppsala län där E.ON har elnät finns det goda förutsättningar att hantera ytterligare produktion och inom kort även konsumtion. I Håbo bygger vi nytt för att avlasta ett område där elnätet är hårt belastat och där utvecklingen har gått snabbare än vad dagens struktur klarar. Begränsningarna hanteras i nuläget med flexibilitetsmarknader eller villkorade avtal där det är aktuellt.



Tabell 59. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Uppsala län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Enköping	A	A	A
Håbo	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Enköping	A	A	A
Håbo	C	A	A

Västerbottens län

Vi äger få anläggningar i Västerbottens län och har goda förutsättningar att möta den aktuella prognosen.



Tabell 60. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Västerbottens län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Dorotea	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Dorotea	A	A	A

Västernorrlands län

E.ONs planerade investeringar i Västernorrlands län bedöms möta prognosen för konsumtion och produktion och samtidigt säkra kapaciteten långsiktigt. Vidare planeras större investeringar för att kunna ansluta nya stora anläggningar med konsumtion. Dock kvarstår begränsningar i det överliggande stamnätet tills dess att Svenska kraftnät har genomfört sina förstärknings-projekt i NordSyd-paketet, vilket kan göra det svårt att ansluta mer effekt utöver prognosen. De kapacitetshöjande projekten i NordSyd-paketet planeras färdigställas 2032–2035.



Tabell 61. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Västernorrlands län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Härnösand	A	A	A
Kramfors	B	B	B
Sollefteå	A	A	A
Sundsvall	B	A	A
Timrå	B	B	B
Örnsköldsvik	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Härnösand	A	A	A
Kramfors	B	B	B
Sollefteå	A	A	A
Sundsvall	B	A	A
Timrå	A	A	A
Örnsköldsvik	A	A	A

Västra Götalands län

E.ON har endast tre fördelningsstationer i Västra Götalands län. Det finns vattenkraft i området, och landsbygdsnätet i Svenljunga har stora begränsningar att ta emot ytterligare produktion. För att kunna fortsätta ansluta kunder finns möjligheter att tillämpa villkorade anslutningsavtal.



Tabell 62. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Västra Götalands län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Svenljunga	C	C	C
Tranemo	B	B	B

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Svenljunga	A	A	A
Tranemo	A	A	A

Örebro län

I Örebro län har vi inte identifierat några begränsningar för att ansluta förväntad ny produktion eller konsumtion generellt, men vissa begränsningar kan förekomma lokalt. Vi arbetar kontinuerligt med att bygga ut och förstärka regionnätet och lokalnätet för att möta behoven när Örebro kommun växer. Lokalt hanterar vi begränsningar med flexibilitetslösningar genom flexibilitetsmarknader och villkorade avtal när det behövs.



Tabell 63. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Örebro län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Askersund	A	A	A
Hallsberg	A	A	A
Kumla	A	A	A
Lekeberg	A	A	A
Lindesberg	B	B	B
Nora	A	A	B
Örebro	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Askersund	A	B	B
Hallsberg	A	A	A
Kumla	A	A	A
Lekeberg	A	A	A
Lindesberg	B	B	B
Nora	B	B	B
Örebro	A	A	A

Östergötlands län

I Östergötlands län finns det generellt goda förutsättningar att ansluta ny produktion och konsumtion. Planerade projekt och en planerad omkoppling gör att kapaciteten ökar i området. Vissa delar av det ökande effektbehovet vintertid kan även komma att hanteras med flexibilitetslösningar där det är möjligt och lämpligt.



Tabell 64. Kapacitetsläget i E.ONs elnät i Östergötlands län

Produktion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Kinda	A	A	A
Linköping	A	A	A
Norrköping	A	A	A
Söderköping	A	A	A
Valdemarsvik	A	A	A
Ydre	A	A	A
Åtvidaberg	A	A	A

Konsumtion	0–2 år	3–5 år	6–10 år
Kinda	B	B	B
Linköping	A	A	A
Norrköping	A	B	B
Söderköping	A	A	A
Valdemarsvik	A	A	A
Ydre	B	A	B
Åtvidaberg	A	A	A

3 Samråd

I detta avsnitt finns information om samrådet för E.ONs preliminära nätutvecklingsplan 2027–2036, som pågår från den 15 september till och med den 15 november 2026. Efter samrådsperioden uppdaterar vi avsnittet med resultatet från samrådet.

Det är många intressenter som berörs av elnätets utveckling. E.ON publicerade denna preliminära nätutvecklingsplan för perioden 2027–2036 på eon.se den 15 september 2026 och bjuder nu in till samråd. Syftet med samrådet är att informera och ta del av intressenternas kunskap och synpunkter. Samrådet sker digitalt och alla som berörs har möjlighet att lämna synpunkter till och med den 15 november 2026. Mer information finns på eon.se/natutvecklingsplan[6]. Efter samrådet går vi igenom synpunkterna och gör eventuella justeringar i nätutvecklingsplanen. Vi redovisar och bemöter inkomna synpunkter i en sammanfattande samrådsredogörelse som publiceras tillsammans med den slutgiltiga nätutvecklingsplanen senast den 31 december 2026. Båda dokumenten kommer finnas på eon.se/natutvecklingsplan[7].



[6, 7] eon.se/foeretag/elnaet/naetutvecklingsplan

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
HR-AVDELNINGEN

DATUM 4 november 2026
ÄRENDENUMMER 2026/321

HANDLÄGGARE
Dan Sivnert
dan.sivnert@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Anställning av förvaltningschef på samhällsbyggnadsförvaltningen

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

1. Att anställa Tommy Danielsson som förvaltningschef för Samhällsbyggnadsförvaltningen
2. Att delegera till kommundirektör Karina Hansson att teckna anställningsavtal med Tommy Danielsson

Sammanfattning

Tjänsten som ordinarie förvaltningschef för Samhällsbyggnadsförvaltningen har varit vakant sedan 2025-09-05 då den tidigare förvaltningschefen avslutade sin anställning i Sjöbo kommun.
Tommy Danielsson har tjänstgjort som tillförordnad förvaltningschef på Samhällsbyggnadsförvaltningen sedan 3 november 2025 och föreslås nu anställas tillsvidare som ordinarie förvaltningschef.

Ärendets tidigare behandling

Frågan om tillsättning av förvaltningschef har samverkats med fackliga organisationer vid C-sams sammanträde den 2 november 2026.

Om ärendet

Tidigare förvaltningschef, Louise Andersson, avslutade sin anställning i Sjöbo kommun den 5 september 2025. I avvaktan på den parlamentariska processen avseende kommunens politiska nämndsorganisation beslutades att förvaltningen tills vidare skulle ledas av en tillförordnad förvaltningschef.

Tommy Danielsson anställdes som vikarierande förvaltningschef den 3 november 2025 och har därefter verkat som tillförordnad förvaltningschef. I uppdraget har även ingått att genomföra en översyn av förvaltningsorganisationen.

Då Samhällsbyggnadsförvaltningen kommer att kvarstå i den framtida organisationen finns ett långsiktigt behov av en förvaltningschef. Efter dialog med den politiska ledningen och genomförd samverkan med de fackliga organisationerna föreslås därför att Tommy Danielsson erbjuds anställning som ordinarie förvaltningschef för Samhällsbyggnadsförvaltningen.

EKONOMISKA ÖVERVÄGANDEN

Förvaltningen har inte funnit några särskilda ekonomiska aspekter av frågan.

MILJÖ- OCH KLIMATKONSEKVENSER

Förvaltningen har inte funnit några särskilda konsekvenser av beslutet ur miljö- och klimathänsyn.

KONSEKVENSER FÖR BARN

Kommunledningsförvaltningen bedömer att frågan inte särskilt påverkar barns rättigheter.

Underlag för beslutet

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 4 november 2026

Beslutet ska skickas till

Kommundirektören
Tommy Danielsson

Dan Sivnert
HR-chef

§ 153

Beredning av ärende 2026/117
till kommunstyrelsen

Budget 2027 och flerårsplan 2028–2029

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till budget 2027 och flerårsplan 2028–2029 för Sjöbo kommun enligt Moderaternas, Centerpartiets och Liberalernas förslag.

Sammanfattning av ärendet

Budget 2027 och flerårsplan 2028–2029 ska antas på kommunfullmäktige den 25 november. Till arbetsutskottet har Moderaterna, Centerpartiet och Liberalerna lämnat in sitt budgetförslag.

Yrkanden

Ordföranden yrkar med instämmande av Cecilia Olsson Carlsson (S) att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anta förslag till budget 2027 och flerårsplan 2028–2029 för Sjöbo kommun enligt Moderaternas, Centerpartiets och Liberalernas förslag.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det bara finns ett förslag till beslut och finner bifall till detta.

Deltar inte i beredningen

André af Geijerstam (SD) och Lars Lundberg (KD) deltar inte i beslutet.

Beslutsunderlag

Budgetförslag från M, C och L

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

Samtliga nämnder för genomförande

SJÖBO KOMMUN

§ 154

Beredning av ärende 2026/297
till kommunstyrelsen

Avveckling av Sjöbo Elnät Service AB

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta:

1. att verksamheten i Sjöbo Elnät Service AB överförs till Sjöbo Elnät AB från och med den 1 januari 2027,

2. att verksamheten därefter ska bedrivas samlat inom Sjöbo Elnät AB,

3. att uppdra åt kommunstyrelsen att samordna genomförandet av verksamhetsöverföringen samt återkomma med förslag till erforderliga beslut om den fortsatta hanteringen och avvecklingen av Sjöbo Elnät Service AB.

Sammanfattning av ärendet

Styrelserna för Sjöbo Elnät AB och Sjöbo Elnät Service AB har föreslagit att verksamheten i Sjöbo Elnät Service AB överförs till Sjöbo Elnät AB och att servicebolaget därefter avvecklas.

Sjöbo Elnät Service AB bildades 2023 med anledning av förändringar i ellagen som innebar nya krav på åtskillnad mellan elnätsverksamhet och annan verksamhet. I samband med bildandet överfördes samtliga anställda från Sjöbo Elnät AB till det nya servicebolaget. Avsikten var att servicebolaget, utöver att tillhandahålla tjänster till Sjöbo Elnät AB, även skulle kunna utveckla sin verksamhet.

Utvecklingen har emellertid visat att verksamheten i allt väsentligt fortsatt är inriktad på att tillhandahålla tjänster till Sjöbo Elnät AB. Mer än 98 procent av servicebolagets fakturering avser tjänster till systerbolaget Sjöbo Elnät AB, och resterande fakturering avser i allt väsentligt kommunens egen verksamhet.

Den nuvarande bolagsstrukturen innebär samtidigt administrativa och organisatoriska utmaningar, bland annat avseende ansvarsfördelning, intern styrning och kontroll samt ekonomisk uppföljning. Mot denna bakgrund bedöms det inte längre vara ändamålsenligt att bedriva verksamheten i två separata bolag.

Förslaget innebär att verksamheten samlas i Sjöbo Elnät AB från och med den 1 januari 2027 och att Sjöbo Elnät Service AB därefter avvecklas. Förändringen bedöms skapa förutsättningar för en tydligare organisation, stärkt intern kontroll och en mer effektiv administration.

Förvaltningens förslag

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta:

1. att verksamheten i Sjöbo Elnät Service AB överförs till Sjöbo Elnät AB från och med den 1 januari 2027,

2. att verksamheten därefter ska bedrivas samlat inom Sjöbo Elnät AB,

3. att uppdra åt kommunstyrelsen att samordna genomförandet av verksamhetsöverföringen samt återkomma med förslag till erforderliga beslut om den fortsatta hanteringen och avvecklingen av Sjöbo Elnät Service AB.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2026-10-26

Protokoll från styrelsen för Sjöbo Elnät AB, 2026-09-22, § 42

Protokoll från styrelsen för Sjöbo Elnät Service AB, 2026-09-22, § 34

Skrivelse från Sjöbo Elnät AB / Sjöbo Elnät Service AB, inkommen 2026-10-05

Utredning: Ett eller två bolag? Sjöbo Elnät AB / Sjöbo Elnät Service AB

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

Ekonomichef

Sjöbo Elnät AB

Sjöbo Elnät Service AB

Kommunstyrelsen

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
EKONOMIAVDELNINGEN

DATUM 21 oktober 2026
ÄRENDENUMMER 2026/297

HANDLÄGGARE
Alexander Carlsson
alexander.carlsson@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Avveckling av Sjöbo Elnät Service AB

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta:

1. att verksamheten i Sjöbo Elnät Service AB överförs till Sjöbo Elnät AB från och med den 1 januari 2027,

2. att verksamheten därefter ska bedrivas samlat inom Sjöbo Elnät AB,

3. att uppdra åt kommunstyrelsen att samordna genomförandet av verksamhetsöverföringen samt återkomma med förslag till erforderliga beslut om den fortsatta hanteringen och avvecklingen av Sjöbo Elnät Service AB.

Sammanfattning

Styrelserna för Sjöbo Elnät AB och Sjöbo Elnät Service AB har föreslagit att verksamheten i Sjöbo Elnät Service AB överförs till Sjöbo Elnät AB och att servicebolaget därefter avvecklas.

Sjöbo Elnät Service AB bildades 2023 med anledning av förändringar i ellagen som innebar nya krav på åtskillnad mellan elnätsverksamhet och annan verksamhet. I samband med bildandet överfördes samtliga anställda från Sjöbo Elnät AB till det nya servicebolaget. Avsikten var att servicebolaget, utöver att

tillhandahålla tjänster till Sjöbo Elnät AB, även skulle kunna utveckla sin verksamhet.

Utvecklingen har emellertid visat att verksamheten i allt väsentligt fortsatt är inriktad på att tillhandahålla tjänster till Sjöbo Elnät AB. Mer än 98 procent av servicebolagets fakturering avser tjänster till systerbolaget Sjöbo Elnät AB, och resterande fakturering avser i allt väsentligt kommunens egen verksamhet.

Den nuvarande bolagsstrukturen innebär samtidigt administrativa och organisatoriska utmaningar, bland annat avseende ansvarsfördelning, intern styrning och kontroll samt ekonomisk uppföljning. Mot denna bakgrund bedöms det inte längre vara ändamålsenligt att bedriva verksamheten i två separata bolag.

Förslaget innebär att verksamheten samlas i Sjöbo Elnät AB från och med den 1 januari 2027 och att Sjöbo Elnät Service AB därefter avvecklas. Förändringen bedöms skapa förutsättningar för en tydligare organisation, stärkt intern kontroll och en mer effektiv administration.

Beskrivning av ärendet

Under 2023 beslutades att bilda Sjöbo Elnät Service AB som ett separat servicebolag inom den kommunala bolagskoncernen. Bakgrunden var förändringar i ellagen (1997:857) som påverkade förutsättningarna för elnätsföretag att bedriva annan verksamhet än nätverksamhet.

I samband med bildandet överfördes samtliga anställda från Sjöbo Elnät AB till Sjöbo Elnät Service AB. Verksamheten i Sjöbo Elnät AB har därefter bedrivits genom ett tjänsteavtal med servicebolaget, som tillhandahållit de personalresurser och tjänster som krävs för elnätsverksamheten.

En utgångspunkt vid bildandet var att servicebolaget även skulle kunna utveckla sin verksamhet genom att tillhandahålla tjänster till andra kunder. Denna utveckling har dock inte realiserats i någon större omfattning. Mer än 98 procent av bolagets fakturering avser tjänster till Sjöbo Elnät AB och ytterligare drygt en procent avser tjänster till kommunens egen verksamhet.

Trots uppdelningen i två juridiska personer har verksamheterna i praktiken fortsatt att bedrivas som en sammanhållen organisation med gemensam ledning, lokaler och arbetsprocesser.

Den nuvarande bolagsstrukturen har medfört en ökad administrativ komplexitet och försvårat arbetet med att skapa tydliga ansvarsförhållanden och en ändamålsenlig intern styrning och kontroll. Att Sjöbo Elnät AB saknar egen personal innebär särskilda utmaningar när det gäller ansvarsfördelning, kontrollfunktioner och hantering av potentiella intressekonflikter mellan bolagen.

Uppdelningen innebär även att den ekonomiska redovisningen och uppföljningen behöver hanteras i två separata juridiska personer, vilket försvårar möjligheterna till en samlad ekonomisk styrning och effektiv resursanvändning.

Mot denna bakgrund har styrelserna för Sjöbo Elnät AB och Sjöbo Elnät Service AB föreslagit att verksamheten åter samlas i Sjöbo Elnät AB och att servicebolaget avvecklas.

Kommunledningsförvaltningen delar bedömningen att den nuvarande bolagsstrukturen inte längre är ändamålsenlig. En samlad verksamhet bedöms skapa bättre förutsättningar för tydlig styrning, ansvarsfördelning och intern kontroll samt bidra till en mer effektiv organisation.

Förändringen föreslås genomföras från och med den 1 januari 2027. Avvecklingen av Sjöbo Elnät Service AB som juridisk person genomförs därefter i enlighet med tillämpliga bolagsrättsliga bestämmelser. Kommunstyrelsen föreslås få i uppdrag att samordna genomförandet och bereda de ytterligare beslut som krävs.

EKONOMISKA ÖVERVÄGANDEN

Förslaget bedöms inte medföra något behov av ytterligare ekonomiska resurser.

Förändringen innebär bland annat minskad bolagsadministration och förenklad ekonomisk redovisning och uppföljning, vilket förväntas ge bättre struktur, uppföljning och kontroll.

Genomförandet kan medföra vissa engångskostnader i samband med verksamhetsöverföring och avveckling. Dessa bedöms kunna hanteras inom berörda bolags befintliga ekonomiska ramar.

MILJÖ- OCH KLIMATKONSEKVENSER

Kommunledningsförvaltningen bedömer att förslaget inte medför några särskilda miljö- eller klimatkonsekvenser.

KONSEKVENSER FÖR BARN

Kommunledningsförvaltningen bedömer att frågan inte särskilt påverkar barns rättigheter.

Underlag för beslutet

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2026-10-26

Protokoll från styrelsen för Sjöbo Elnät AB, 2026-09-22, § 42

Protokoll från styrelsen för Sjöbo Elnät Service AB, 2026-09-22, § 34
Skrivelse från Sjöbo Elnät AB / Sjöbo Elnät Service AB, inkommen 2026-10-05
Utredning: Ett eller två bolag? Sjöbo Elnät AB / Sjöbo Elnät Service AB

Beslutet ska skickas till

Ekonomichef
Sjöbo Elnät AB
Sjöbo Elnät Service AB
Kommunstyrelsen

Alexander Carlsson
Ekonomichef

SJÖBO ELNÄT AB

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen
2026 -10- 05
Dnr

PROTOKOLL
från styrelsemöte i Sjöbo Elnät AB,
organisationsnummer 556011-5510

Plats och tid	Sjöbo Elnät AB:s lokaler, Tisdagen den 22:a september 2026 kl. 13.00-18.30
Beslutande	Roland Wiking, ordförande Mattias Wallin Mats Pålsson Madelene Skog
Övriga	Roger Quist, VD Lars-Peter Jönsson, ekonom Alexander Carlsson, ekonomichef Bo-Anders Antonsson, adjungerad sakkunnig Patrik Malmros, enhetschef, §39-40
Justeringsperson	***Styrelsen utser*** Mats Pålsson till justeringsperson.

Dagordning

§37
Dagordningens godkännande.

Styrelsens beslut
Godkänner dagordningen.

Föregående mötesprotokoll

§38
Protokoll från 260525 lades fram.

Styrelsens beslut
Godkänner protokollet.

Sealed by Invono (ID: a26efd9)

Rapporter

§38
1. Månadsrapport augusti. *Bilaga till protokollet*

2. Delårsrapport 2, 2026-08-31, till kommunen. *Bilaga till protokollet*

Föredrogs av Lars-Peter Jönsson. Resultatet för åtta månader är enligt budget men i prognosen reduceras resultatet pga utebliven anslutningsintäkt.

Styrelsens beslut
Godkänner rapporterna.

Regionnätstaxa

§39
Patrik Malmros redogjorde för Eons förslag till ny taxa för regionnätet. Idag abonnerar vi på en effekt på 37 MW rakt av hela året. Nästa år kommer vi att bestämma en abonnerad effekt per månad. Det betyder att vintermånaderna kommer att bli dyrare och sommarmånaderna billigare än tidigare. Priset per enhet kommer att höjas och med dagens förbrukningsmönster stiger vår kostnad med 842 tkr per år för konsumtion och med 479 tkr per år avseende produktion. Bolaget kan välja att spegla debiteringen och ha fluktuerande avgift till kunden eller hålla en fast avgift som motsvarar den genomsnittliga kostnaden.

Styrelsens beslut
Beslut kring vilken debiteringsmodell som ska användas till kunderna kommer att fattas på kommande möte.

Investeringar

§40
Patrik Malmros informerade på fördjupad nivå om årets investeringsprojekt.

Styrelsens beslut
Godkänner rapporten.

Sealed by Invono (ID: a26efd9)

Beslut KS 2026/173 §41

Kommunstyrelsen har tagit beslut att inte gå vidare med frågan om att utkräva skadestånd av tidigare VD Kenneth Lindholm. Frågan har ställts till bolagets styrelse ifall bolaget vill driva ärendet vidare på egen bekostnad.

Styrelsens beslut

Styrelsen ser inga ekonomiska vinster i att driva ärendet vidare. Styrelsen beslutar enhälligt att inte driva frågan vidare.

Bolagsstruktur §42

Roger Quist redogjorde för sin syn på framtida bolagsstruktur. Det finns för få personer i tjänst idag för att bland annat kunna uppnå dualitet i fakturor och attester, dokumentstruktur och IT-säkerhet. Alternativet är därför att anställa fler personer eller förlägga båda verksamheterna i ett bolag, lämpligen Sjöbo Elnät AB.

Styrelsens beslut

Beslutar enhälligt att ställa sig bakom förslaget att förlägga all verksamhet i Sjöbo Elnät AB, förslagsvis från 270101. Skrivelse om detta ska skyndsamt lämnas in till kommunen.

Attestinstruktion §43

I samband med internkontrollen fann man att det inte råder full överensstämmelse mellan attestinstruktionen och hur vi praktiskt arbetar. Förslag till styrelsen om justeringar dels i arbetsmetod och dels i attestinstruktionen. Bolaget lägger så mycket av utbetalningshanteringen som möjligt inom ramen för Raindance och lägger till Roland Wiking som användare så att han kan attestera i programmet istället för manuellt vid sidan av. I attestdokumentet förtydligas att utanordning gäller för betalningar utanför ekonomisystemet. Inom ekonomisystemet är utanordningen integrerad i flödet. *Bilaga till protokollet*

Styrelsens beslut

Godkänner förslaget och antar den föreslagna attestinstruktionen att gälla för bolaget.

Sealed by Invono (ID: a26efd9)

Entreprenadavtal

§44
Förberedelser för upphandling av nytt entreprenadavtal pågår i bolaget. Det kommer att ges möjlighet att lägga anbud på hela entreprenaden eller på någon av de enskilda delarna borrning, transport och grävning. Uppdelningen har gjorts för att även mindre, lokala aktörer ska kunna delta i upphandlingen även om de inte har möjlighet att ge anbud på hela entreprenaden.

Styrelsens beslut
Godkänner rapporten.

Avskrivning kund-förluster

§45
Genomgång av kundreskontran har gjorts med syfte att skriva av kundfordringar där vi inte kan förvänta oss att få betalt.
Avskrivning har gjorts med 131 tkr netto. *Bilaga till protokollet*

Styrelsens beslut
Godkänner rapporten.

Klagomålsrutin

§46
Klagomålsrutinen upprätthålls av bolaget enligt givna instruktioner. Det senaste året har det inkommit 3 ärenden men inte funnits några ärenden som föranleder att de behöver behandlas av styrelsen.

Styrelsens beslut
Godkänner rapporten.

Kundundersökning

§47
I rapporten konstateras att bolaget i en turbulent tid har sin högsta poäng avseende kundnöjdhet sedan mätningens början. *Bilaga till protokollet*

Styrelsens beslut
Godkänner rapporten.

Sealed by Invono (ID: a26efd9)

Dokumenthantering

§48
Dokumenthanteringen försvåras i den bolagsstruktur som används, där det inte finns en tydlig gräns mellan bolagen. Handlingsplan presenteras av Roger Quist. *Bilaga till protokollet*

Styrelsens beslut
Godkänner handlingsplanen och ger VD i uppdrag att uppdatera arkivplan.

Erinran Pwc

§49
Roger Quist redogjorde utifrån Pwc:s tidigare rapport vilka åtgärder som vidtagits och vilka aktiviteter som är pågående.

Styrelsens beslut
Godkänner rapporten.

Mötesdatum

§50
Förslag till datum presenterades.

Styrelsens beslut
Möte: 2026-11-10 klockan 13:00 i Sjöbo Elnäts lokaler.
Möte: 2026-12-08 klockan 12:00 i Sjöbo Elnäts lokaler.

Sealed by Invono (ID: a26efd9)

Övrigt

§51
Roger presenterade en rutin för visselblåsning, som är utarbetad tillsammans med kommunen och som implementeras inom kort.
Bilaga till protokollet

Bolaget har analyserat verksamheten utifrån Lag 2026/578, Lag om Offentlig Säljverksamhet, men inte funnit något som pekar på att lagen inte uppfylls.

Styrelsens beslut
Godkänner rapporterna.

Vid protokollet Lars-Peter Jönsson

Justeras Roland Wiking Mats Pålsson

Sealed by Invono (ID: a26efd9)

Verification

File Transaction ID - a26efd9

File Name	Senab protokoll styrelsemöte 260922-merged.pdf
Hash Value	a26efd996c4c62d8346a0d421eeffe951f86a0253bfe34b772b96514ab5f7512
Finalised	2026-10-01 10:30 CEST +02:00

Initiated By	Lars-Peter Jönsson
Company	Sjöbo Elnät Aktiebolag, 556011-5510
Email	lars-peter.jonsson@sjoboelnat.se
Dated	2026-09-29 09:20 CEST +02:00

Signed by	MATS PÅLSSON via BankID (Personnummer: 19620422-XXXX) den 2026-10-01 kl. 10:30 CEST +02:00 på uppdrag av Mats Pålsson
	Roland George Wiking via BankID (Personnummer: 19771029-XXXX) den 2026-09-29 kl. 10:16 CEST +02:00 på uppdrag av Roland George Wiking
	Lars-Peter Jörgen Jönsson via BankID (Personnummer: 19681231-XXXX) den 2026-09-29 kl. 09:24 CEST +02:00 på uppdrag av Lars-Peter Jönsson

Notice

This PDF document is sealed by Invono AB. The original document and evidence ledger for verifying all signatures are attached as hidden appendices to the sealed document. To view attachments and signatures we recommend using PDF Reader from Adobe.

In order to simplify the verification process, Invono has created a free online service whereby you can upload the sealed document to check proof of-existence against a trusted blockchain and confirm that Invono AB is the certified issuer.

To verify sealed documents go to https://invono.se/verify to upload the file.

Invono AB follows appropriate standards so that the sealed document can be verified by third parties. Support and information on e-signing can be found at https://support.invono.se. Note that the evidence appendices will disappear if the document is printed or the document is manipulated.



SJÖBO ELNÄT AB

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen
2026 -10- 05
Dnr

Avsändare
Sjöbo Elnät AB / Sjöbo Elnät Service AB
Ommavägen 26
275 39 SJÖBO

Mottagare
Sjöbo Kommun
Kommunhuset, Gamla Torg
275 80 SJÖBO

SKRIVELSE TILL ÄGAREN AV BOLAGEN SENAB OCH SESAB

År 2023 togs ett beslut om att bilda ett nytt servicebolag som skulle kunna utföra externa tjänster utan att komma i konflikt med de förändringar som genomfördes i Ellagen 1997:857. Sjöbo Elnät Service AB bildades, och samtliga anställda flyttade till det nya bolaget.

Då Sjöbo Elnät AB tömdes på personal, är företaget sedan dess bara ett skal där all verksamhet täcks via ett tjänsteavtal av SESABs personal. De båda företagen har dock i praktiken fortsatt att hanteras och skötas som ett bolag med gemensam styrning, delning av lokaler, processer etcetera.

Nu efter två år har det visat sig att mer än 98 procent av SESABs fakturering täcks av intern fakturering till SENAB. Av övrig fakturering är drygt en procent intern fakturering till kommunens egen verksamhet. Det finns alltså inget incitament att driva två bolag.

Det är även oerhört komplicerat att bygga strukturer avseende säkerhet och ansvar i ett bolag utan egen personal. Allt för ofta utsätts den interna styrningen av jävsituationer som inte går att hantera annorlunda med en relativt liten personalstyrka.

Att dela den ekonomiska redovisningen i två bolag är också försvårande för all uppföljning och optimering.

Förslag till beslut
Med anledning av de brister som finns i nuvarande setup, där det inte finns någon ekonomisk vinning i att fortsätta, föreslår vi därför att ägarna tar ett beslut om att överföra verksamheten i Sjöbo Elnät Service AB till Sjöbo Elnät AB. Av praktiska skäl föreslår vi den 1:e januari 2027 som ett lämpligt datum.

Avslutning
Vi hoppas på en snabb hantering av vårt ärende, och står till förfogande om det behövs förtydligande eller ytterligare presentation.

Med vänlig hälsning,

Roger Quist
VD SESAB/SENAB
Sjöbo 2026-10-01

Roland Wiking
Styrelseordförande SESAB/SENAB
Sjöbo 2026-10-01

Bilagor
Signerat Styrelseprotokoll 2026-09-22
Ett eller två bolag

SJÖBO ELNÄT AB

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen
2026 -10- 05
Dnr

2026-09-01

Sjöbo Elnät AB och Sjöbo Elnät Service AB

Ett eller två bolag?

Inledning

År 2023 beslutade kommunfullmäktige att Sjöbo Elnät AB (SENAB) skulle omorganiseras genom bildandet av Sjöbo Elnät Service AB (SESAB). Bakgrunden var de förändringar i ellagen som infördes genom proposition 2021/22:153, vilken genomförde EU elmarknadsdirektiv 2019/944. Dåvarande ledningen bedömde att den befintliga verksamheten inte längre kunde bedrivas i sin dåvarande form efter den 31 december 2023.

I den tjänsteskrivelse som låg till grund för beslutet konstaterades att den nya lagstiftningen skulle begränsa vilka tjänster ett elnätsföretag får bedriva utanför den reglerade nätverksamheten. Samtidigt betonades att Sjöbo Elnät AB hade en viktig roll i kommunens arbete med kommunkoncernnytta genom olika tjänster till kommunens förvaltningar, kommunala bolag och externa aktörer.

Utredningen redovisade tre möjliga handlingsvägar:

- bilda eller förvärva ett separat tjänstebolag och utveckla verksamheten,
- renodla Sjöbo Elnät AB till enbart nätverksamhet,
- avyttra verksamheten.

Utredningen förordade i praktiken det första alternativet. Bedömningen var att en expansion genom ett nytt tjänstebolag bäst motsvarade kommunens ägardirektiv och ambitionen att skapa största möjliga kommunkoncernnytta.

Vid tidpunkten präglades energibranschen av hög elektrifieringstakt, omfattande investeringar i energiinfrastruktur och en växande efterfrågan på energirelaterade tjänster. Sjöbo Elnät AB hade samtidigt ett starkt anseende inom branschen, hög leveranssäkerhet och god ekonomi, vilket bedömdes ge goda förutsättningar för att utveckla ett konkurrenskraftigt tjänstebolag.

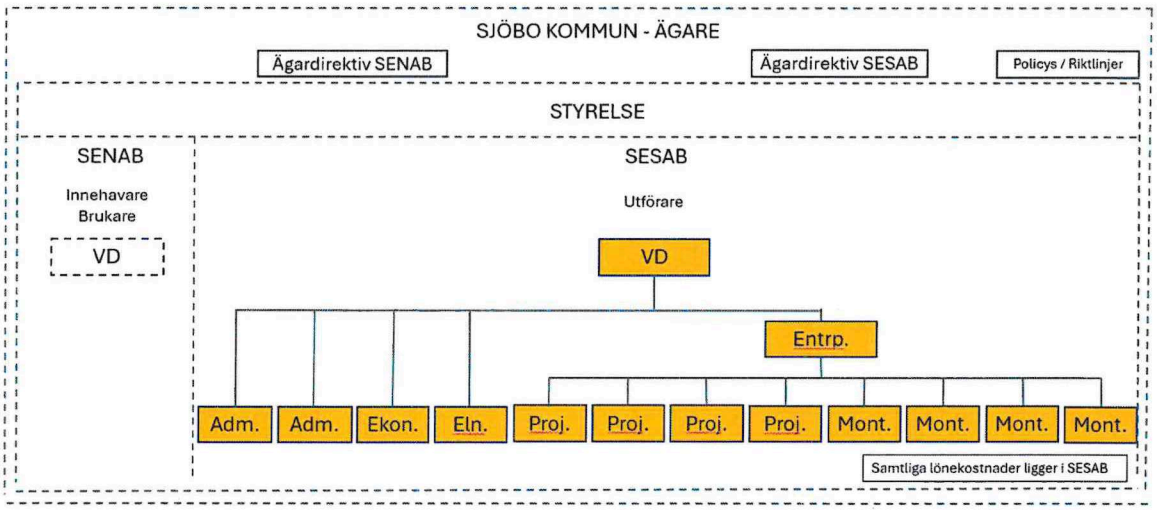
Genomförandet

SESAB bildades 2024 som ett systerbolag till SENAB med samma ägare men utan koncernförhållande.

Den modell som etablerades skiljer sig dock från de övergripande ambitioner som beskrivs i tjänsteskrivelsen. Tjänsteskrivelsen beskriver ett nytt bolag vars syfte är att utveckla

verksamheten genom nya produkter och tjänster, stärka kommunnyttan och skapa nya affärsmöjligheter.

I verkligheten överfördes samtliga anställda till SESAB medan endast den verkställande direktören behöll en roll i SENAB. SESAB blev på så vis ett tjänsteföretag men med 98% internfakturering till sitt forna bolag. Ett arbetssätt som bara driver administrativa kostnader mot Sjöbo Elnät AB.



Verksamheten fortsatte att uppfattas både internt och externt som en gemensam organisation. SESAB etablerades inte med en tydlig egen identitet, och verksamheterna fortsatte att dela lokaler, ledning, arbetsprocesser och även beslutsfattande.

Utifrån ett verksamhetsperspektiv har detta sannolikt underlättat det dagliga arbetet. Ur ett bolagsstyrningsperspektiv innebär det däremot att de två aktiebolagen som skall vara juridiskt självständiga i verkligheten agerat som en gemensam organisation.

Utifrån dagens verksamhet kan man även konstatera att den utveckling av tjänstesidan och expansion av verksamheten som beskrevs i beslutsunderlaget, inte har realiserats.

Fakturering SESAB år 2025:

	Fakturering	Procent
Sjöbo Elnät AB	- 23 845 155,20 kr	98,22%
Sjöbo Kommun / Tekniska	- 296 225,60 kr	1,22%
Sjöbohem	- 106 460,40 kr	0,44%
Staffanstorps energi	- 29 831,20 kr	0,12%
Österlenkraft	- 16 860,80 kr	0,07%
EML	- 2 200,00 kr	0,01%
SD	- 650,40 kr	0,00%
Summa	**- 24 277 672,40 kr**	**100,0%**

Om man plockar bort kostnaden för att hantera Sjöbo Marknad, så understiger intäkterna för externa tjänster en procent av den totala omsättningen.

Intern styrning och kontroll av bolagen

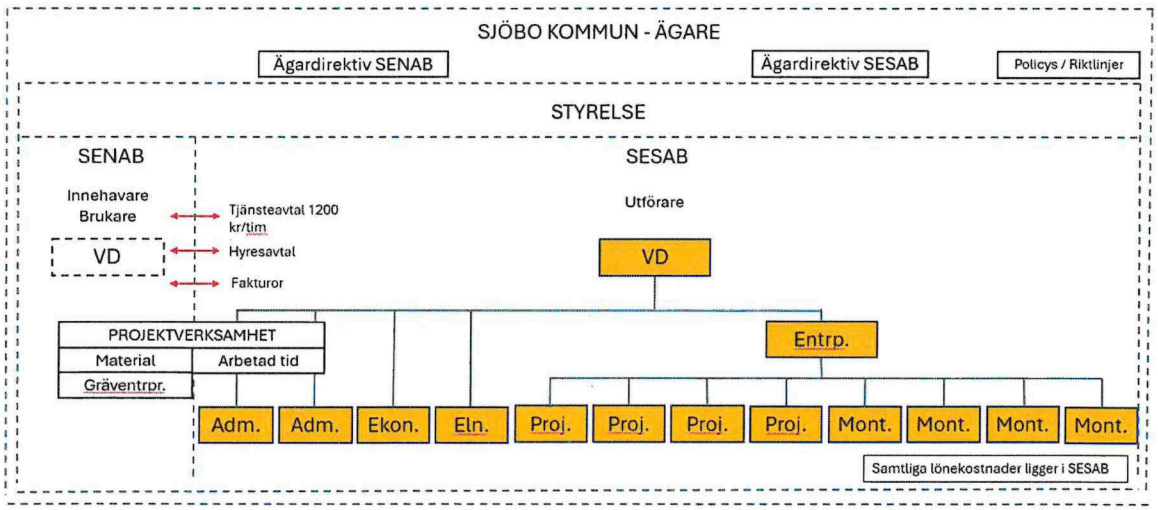
När samma personer arbetar för båda bolagen uppstår behov av tydliga processer för ansvarsfördelning, attest, uppföljning och intern kontroll. Särskilt viktigt blir detta när bolagen saknar koncernförhållande och alla transaktioner mellan bolagen utgör affärer mellan två fristående juridiska personer.

Arbetet med att bygga denna struktur har påbörjats men aldrig fullföljts. Troligen har uppgiften blivit övermäktig. När sedan personalen har lämnat i rask takt så har korthuset fallit samman.

Detta har fått till följd att bolagen har stora brister i uppföljning av rutiner, policys och riktlinjer.

De ekonomiska riskerna är bland annat att personalen kan:

- representera både SENAB och SESAB vid planering och projektering
- upphandla externt och internt av varandra
- fakturera och attestera sitt eget arbete



Detta behöver inte innebära att beslut har fattats på felaktiga grunder, men modellen innebär att flera kontrollmoment koncentreras till en och samma funktion. Det är dessutom tveksamt om det driver effektiviseringar i den mån man önskar. Då externa kostnaderna fördelas mellan bolagen, och interna kostnader internfaktureras mellan bolagen, så försvårar det en ekonomisk uppföljning av verksamheten.

Resurs- och kompetensfrågor

En annan konsekvens av den nuvarande modellen är att samma personal ska tillgodose båda bolagens behov. Att utveckla tjänster och sälja produkter kräver normalt en annan typ av kompetens och personlighet, jämfört med de som arbetar med underhåll och förvaltning. Det kan också skapa förvirring om vilken arbetsgivare man egentligen företräder vid varje tillfälle.

Det är stor risk att den långsiktighet och trygghet som det innebär att driva elnät, smittar av sig på den del som egentligen skall ta snabba beslut, vara proaktiva och driva tillväxt.

Ett vägval framåt.

Det finns två vägar att välja mellan för den fortsatta utvecklingen:

Alternativ 1 – Utveckla två självständiga bolag

Om båda bolagen ska behållas bör de utvecklas i riktning mot den modell som beskrevs i beslutsunderlaget.

Det innebär bland annat:

- separera bolagen organisatoriskt
- självständiga beslutsprocesser,
- tydligare bolagsidentitet
- aktivera extern försäljning,

En översyn av styrelseorganisationen är också motiverad. Det kommer att behöva tillsättas mer resurser i form av personal för att hantera de ekonomiska transaktionerna korrekt, och därmed även utöka lokalerna.

Alternativ 2 – Samla verksamheten till ett bolag

Om förutsättningarna för en självständig tjänsteverksamhet inte längre finns bör en sammanslagning göras. Att driva två bolag om det inte finns någon realistisk tillväxt driver bara onödiga kostnader. Dock finns det i realiteten ingen kostnadsbesparing att göra med en sammanslagning av bolagen, då det inte tillsattes extra resurser från början. Vinsten ligger i en förbättrad internkontroll, och en bolagsstruktur som alla kan förstå.

Rekommendation

Hur vi än resonerar och räknar, så om det skall finnas en vettig bas för att driva SESAB som tjänsteföretag som ett fristående kommunalt bolag, så är det rimligt att tro att omsättningen på externa tjänster skall upp till mellan 5-10 M. SEK. Utifrån den marknad vi ser idag, så är det inte möjligt att nå dit.

SJÖBO ELNÄT AB

2026-09-01

Ikraftträdandet av LOS (Lagen om Offentlig Säljverksamhet) den 1:e augusti 2026 förenklar dessutom inte för en kommunal verksamhet som vill sälja till den privata marknaden.

Det finns tydliga brister och risker i att fortsätta driva bolagen parallellt på det sätt man gör idag. Att komma till rätta med dessa, kräver utökning av personalstyrkan och större lokaler men kommer inte att vara värdeskapande för vare sig kunder eller ägare. Det driver bara kostnader.

Dock är SENAB intresserad av att ha egna montörer i beredskapssyfte, samt för att bibehålla kompetensen i bolaget. Med den verksamhet som företaget bedriver, underhåll och förvaltning av elnät, så ger det den stabila ekonomiska situationen att detta är möjligt. SENAB har också en ekonomisk grund till att göra större upphandlingar och inköp av material, utan att ta för stora risker. Att samla de båda bolagens verksamhet i SENAB bidrar till ett positivt mervärde för alla intressenter.

Därför rekommenderar vi att man förbereder och genomför en sammanslagning av bolagen, och med tanke på de brister som finns, att det sker senast före årsskiftet 2026/2027.

Roger Quist

VD, SESAB & SENAB

§ 155

Beredning av ärende 2024/84
till kommunstyrelsen

Återrapportering Plan-fri från våld

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

1. Återrapportering av Plan Fri från våld 2024–2027 godkänns och läggs till handlingarna.
2. Familjenämnden får i uppdrag att upprätta en ny Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2027–2031 under våren 2027 med utgångspunkt från uppföljningen och nya styrdokument.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige gav den 27 novemeber 2024 § 153 Familjenämnden i uppdrag att följa upp Plan Fri från våld och avge återrapport till kommunstyrelsen senast november 2026.

Planen innehåller fyra fokusområden med tillhörande inriktningsmål: nolltolerans mot våld, åskådarperspektiv, genus-/jämställdhetsperspektiv och demokratiperspektiv. Samtliga förvaltningar och bolag har tagit fram handlingsplaner och aktiviteter utifrån planens inriktning.

Förvaltningens förslag

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

1. Återrapportering av Plan Fri från våld 2024–2027 godkänns och läggs till handlingarna.
2. Familjenämnden får i uppdrag att upprätta en ny Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2027–2031 under våren 2027 med utgångspunkt från uppföljningen och nya styrdokument.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 19 oktober 2026
Uppföljning plan fri från våld 2024-2027
Familjeförvaltningens tjänsteskrivelse den 6 oktober 2026
Familjenämndens beslut den 22 oktober 2026 § 100

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

Familjenämnden

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
AVDELNINGEN FÖR DEMOKRATI OCH SERVICE

DATUM 19 oktober 2026
ÄRENDENUMMER 2024/84

HANDLÄGGARE
Patrik Lindelöf
patrik.lindelof@sjobo.se

TILL
Kommunstyrelsen

Plan-fri från våld

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

1. Återrapportering av Plan Fri från våld 2024–2027 godkänns och läggs till handlingarna.
2. Familjenämnden får i uppdrag att upprätta en ny Plan fri från våld – en gemensam angelägenhet 2027–2031 under våren 2027 med utgångspunkt från uppföljningen och nya styrdokument.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav den 27 novemeber 2024 § 153 Familjenämnden i uppdrag att följa upp Plan Fri från våld och avge återrapport till kommunstyrelsen senast november 2026.

Planen innehåller fyra fokusområden med tillhörande inriktningsmål: nolltolerans mot våld, åskådarperspektiv, genus-/jämställdhetsperspektiv och demokratiperspektiv. Samtliga förvaltningar och bolag har tagit fram handlingsplaner och aktiviteter utifrån planens inriktning.

Underlag för beslutet

Kommunledningsfövaltningens tjänsteskrivelse den 19 oktober 2026
Uppföljning plan fri från våld 2024-2027

Familjeförvaltningens tjänsteskrivelse den 6 oktober 2026
Familjenämndens beslut den 22 oktober 2026 § 100

Beslutet ska skickas till

Familjenämnden

Patrik Lindelöf	Fredrik Rosenkvist
Nämndsekreterare	Avdelningschef

SJÖBO KOMMUN

Uppföljning av Plan – Fri från våld
Sjöbo kommun – *en gemensam angelägenhet*
2024–2027

Familjeförvaltningen
Handläggare:
Johanna Sandell

Plan Fri från våld

År 2024 beslutade kommunfullmäktige att anta *Plan – Fri från våld – en gemensam angelägenhet*. Syftet med planen är att:

- ***alla i Sjöbo kommun ska leva ett liv fritt från våld och alla barn ska växa upp under trygga förhållande.***

Plan Fri från våld är den första av Sjöbo kommuns planer mot våld i nära relationer som omfattar samtliga förvaltningar och bolag. Genom planen fick alla förvaltningar och bolag i uppdrag att ta fram egna handlingsplaner med aktiviteter för att utveckla arbetet utifrån planens fokusområden och inriktningsmål.

Fokusområden	Inriktningsmål
Nolltolerans mot våld	Våldspyramiden alla delar är välkända för alla medarbetare i förvaltningar och bolag
Åskådarperspektiv	En ökad andel medarbetare och medborgare agerar med civilkurage vid åsyn av våld
Genus-/ jämställdhetsperspektiv	Kommunens förvaltningar och bolag synliggör och utmanar normer kring hur flickor och kvinnor respektive pojkar och män förväntas vara och inte vara
Demokratiperspektiv	All verksamhet i förvaltningar och bolag utgår från att frihet från våld är en demokratisk rättighet

Föreliggande skrivelse är en uppföljning av arbetet med planen under dess två första år samt innehåller förslag på fortsatt arbete.

Genomförandet av uppföljning

Genomförandet av uppföljning har skett genom enkät samt löpande dialog. Enkäten omfattade frågor om kunskapsförflyttning samt arbetet med respektive inriktningsmål. Svarsfrekvensen var 85 procent.

Resultat av uppföljningen

Uppföljningen visar att arbetet med Plan Fri från våld har bidragit till ökad kunskap om våld i nära relationer inom kommunen. Att stärka kunskapen är avgörande för den fortsatta utvecklingen av arbetet. Med ökad kunskap skapas bättre förutsättningar att upptäcka,

uppmärksamma och förebygga våld. Utan tillräcklig kunskap finns en risk att våld inte uppmärksammas eller identifieras.

Att inledningsvis fokusera på kunskap har därför varit ett naturligt och viktigt första steg i arbetet. Samtidigt visar uppföljningen att graden av kunskapsförflyttning varierar mellan kommunens förvaltningar och bolag.

När det gäller kunskap om våld i nära relationer uppger 67 procent av de svarande att planen har lett till en viss eller stor ökning av kunskapen. När det gäller kunskap om våldspyramiden uppger 67 procent att kunskapen har ökat något.

Samtliga svarande bedömer att handlingsplanen har varit ett stöd i planeringen och genomförandet av arbetet. Detta tyder på att planen har haft en stödjande funktion, även om genomförandet och kunskapsförflyttningen har sett olika ut i kommunens verksamheter.

Ett av de kommunala bolagen har inte haft förutsättningar att arbeta med planen. Någon kunskapsförflyttning har därför inte skett inom bolaget.

Exempel på genomfört arbete

Arbetet med att systematiskt ställa frågor till medarbetare vid medarbetarsamtal om våldsutsatthet och våldsutövande har bidragit till en ökad kunskap om våld i kommunen. Genom etablerade strukturer har arbetet även bidragit till ett ökat fokus på åskådarperspektivet och tydliggjort rätten till ett liv fritt från våld. Barnperspektivet har varit särskilt framträdande genom att strukturer för att uppmärksamma barn som lever i hem där våld förekommer har beslutats.

Vård och omsorg har utbildat personal och implementerat den våldsförebyggande och hälsofrämjande kursen VIP. VIP riktar sig till kunder inom LSS och socialpsykiatrin. Kursen tydliggör rätten till ett liv fritt från våld och är ett konkret exempel på hur Plan Fri från våld har omsatts i förebyggande arbete.

Sedan 2024 har familjeförvaltningen bedrivit ett projekt inom skola och förskola i Vollsjöområdet. I arbetet har omställningen till den nya socialtjänstlagen kombinerats med principerna i Plan Fri från våld. Arbetet har bidragit till en ökad kunskap bland både elever och personal, bland annat genom insatser som Snacka tryggt och Barnafrid.

Inom socialtjänsten och elevhälsan genomfördes under 2025 en ”Våga fråga”-månad. Syftet var att ge kommuninvånare möjlighet att reflektera över sitt eget agerande i olika situationer och skapa förutsättningar för att uppmärksamma våldsutövande. Ett särskilt framtaget frågebatteri användes.

Att aktivt uppmärksamma personer som utövar våld eller som riskerar att utöva våld är en viktig del av det våldsförebyggande arbetet. När våldsutövande upptäcks kan personen erbjudas stöd och insatser för att förändra sitt beteende, vilket kan bidra till att förebygga fortsatt våld och minska risken för att fler personer utsätts.

Under 2024 registrerades tre personer som våldsutövare inom socialtjänsten, jämfört med 13 personer under 2025. Med ”registrerade” avses personer som har aktualiserats som våldsutövare inom socialtjänstens verksamhetssystem. Ökningen innebär därför inte nödvändigtvis att våldsutövandet har ökat, utan kan även spegla att fler personer har uppmärksammats och kommit till socialtjänstens kännedom. Det aktiva arbetet med att våga fråga kan vara en bidragande förklaring till ökningen.

Under perioden har interna föreläsningar och workshops genomförts, och inspelat stödmaterial har publicerats på kommunens intranät. Insatserna bedöms ha bidragit till en

viss kunskapshöjning och har skapat möjligheter för medarbetare att ta del av kunskap och stödmaterial på ett lättillgängligt sätt.

Kommunens arbete med att uppmärksamma En vecka fri från våld har intensifierats utifrån Plan Fri från våld. Det finns en utveckling mot ett mer gemensamt ägande av veckan, vilket har skapat förutsättningar för att uppmärksamma våld som en gemensam angelägenhet i kommunen. Under perioden har kommunen bland annat uppmärksammat våld i ungas relationer och allas rätt till ett liv fritt från våld samt höjt kunskapen i möten med kommuninvånare och medarbetare.

Sammanfattande slutsatser

Uppföljningen visar att Plan Fri från våld under de första två åren har bidragit till ökad kunskap och till att frågor om våld har blivit mer synliga i kommunens verksamheter. Ökad kunskap är en viktig grund för att kunna upptäcka, uppmärksamma och förebygga våld i nära relationer.

Samtidigt visar uppföljningen att arbetet har kommit olika långt i kommunens förvaltningar och bolag. För flera verksamheter har området varit relativt nytt, vilket har inneburit att handlingsplanerna har fått olika omfattning och innehåll. Verksamheternas olika utgångslägen och förutsättningar har också påverkat hur arbetet har kunnat bedrivas. Detta gör det svårare att följa kommunens samlade utveckling på ett enhetligt sätt.

Inom exempelvis familjeförvaltningen och vård och omsorg finns omfattande lagkrav och ett sedan tidigare etablerat arbete inom området. En utmaning har därför varit att tydliggöra hur Plan Fri från våld kan bidra med ytterligare perspektiv och utveckling utöver det arbete som redan bedrivs. För andra verksamheter har fokus i högre grad behövt ligga på att bygga grundläggande kunskap och skapa förståelse för hur frågor om våld är relevanta inom den egna verksamheten.

Sammantaget visar uppföljningen en förflyttning mot att göra frågor om våld och delar av planens fokusområden till en gemensam angelägenhet för kommunen.

Framåt

Nuvarande Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet gäller för perioden 2024–2027. Uppföljningen visar att planen har bidragit till att synliggöra frågorna och lagt en grund för ett mer strukturerat arbete inom kommunen.

Inför nästa planperiod finns behov av att bygga vidare på denna grund. Arbetet bör i högre grad präglas av gemensam styrning, tydliga mål och en struktur som gör det möjligt att följa utvecklingen över tid. Fokus behöver i större utsträckning riktas mot hur kunskapen omsätts konkret i kommunens verksamheter.

Sedan den kommunala planen antogs har regeringen beslutat om två nya strategier:
Nationell jämställdhetspolitisk strategi för perioden 2026–2035 som omfattar bland annat våldsförebyggande arbete, upptäckt av våld, stöd och skydd till våldsutsatta, brottsbekämpning samt återfallsförebyggande arbete.
En uppväxt fri från våld, nationell strategi för att förebygga och bekämpa våld mot barn, med utgångspunkt i barns rätt till en uppväxt fri från kränkningar och övergrepp. Det innebär att en nollvision som ska genomsyra arbetet mot våld mot barn för första gången finns på plats. Därutöver har ett sjunde jämställdhetspolitiskt delmål införts med inriktning på att hedersrelaterat våld och förtryck ska upphöra.

Mot denna bakgrund finns det skäl att inför nästa planperiod utveckla kommunens inriktningsmål så att de tydligare knyter an till den nationella inriktningen för arbetet mot våld mot både barn och vuxna. En tydligare koppling mellan nationella mål och kommunens styrning kan skapa bättre förutsättningar för prioritering, genomförande och uppföljning.

Uppföljningen visar också behov av att utveckla stödet till kommunens förvaltningar och bolag. Det kan bland annat ske genom:

- tydligare och kommungemensamma inriktningsmål,
- en tydligare och mer enhetlig uppföljningsstruktur,
- bättre möjligheter till erfarenhetsutbyte mellan verksamheter, samt
- tydligare styrning, ansvar för det kommunövergripande arbetet.

SJÖBO KOMMUN

Datum
2026-10-06

Ärendenr.
FAM 2023/146
FAM 2026.2787
2023/146
2026-10-26

Tjänsteskrivelse

Handläggare:
Johanna Sandell
johanna.sandell@sjobo.se

Familjenämnden

Tjänsteskrivelse - Uppföljning och återrapport av Plan - "Fri från våld"

Förslag till beslut

1. Uppföljningen av Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2024-2027 godkänns och översänds till kommunstyrelsen enligt tidigare beslut.

2. Familjenämnden får i uppdrag att upprätta en ny Plan fri från våld – en gemensam angelägenhet 2027-2031 med utgångspunkt från uppföljningen och nya styrdokument under våren 2027.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2024 att anta Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2024–2027. Planen är kommunövergripande och omfattar samtliga förvaltningar och bolag. Syftet är att alla i Sjöbo kommun ska leva ett liv fritt från våld och
att alla barn ska växa upp under trygga förhållanden.

Planen innehåller fyra fokusområden med tillhörande inriktningsmål: nolltolerans mot våld, åskådarperspektiv, genus-/jämställdhetsperspektiv och demokratiperspektiv. Samtliga förvaltningar och bolag har tagit fram handlingsplaner och aktiviteter utifrån planens inriktning.

Föreliggande ärende avser uppföljning av planens första två år. Uppföljningen har genomförts genom enkät och löpande dialog.

Uppföljningen visar att arbetet med Plan Fri från våld har bidragit till ökad kunskap om våld i nära relationer och till att frågor om våld har blivit mer synliga i kommunens verksamheter. Samtidigt visar uppföljningen att arbetet har kommit olika långt i kommunens förvaltningar och bolag och att det finns behov av fortsatt utveckling av arbetet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2026-10-06
Uppföljning av Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet.
Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2024–2027 - beslutad KF 2024-04-24 § 52

SJÖBO KOMMUN

Datum
2026-10-06

Ärendenr.
2023/146

Tjänsteskrivelse

Beslut skickas till

Kommunstyrelsen

Ekonomi

Arbetet inom Plan fri från våld förväntas på sikt bidra till minskade samhällsekonomiska kostnader genom att förebygga våld, stärka tidig upptäckt och möjliggöra tidigare stöd och insatser. Genom ökad kunskap, tydligare arbetssätt och stärkt samverkan kan behovet av mer omfattande och kostsamma insatser längre fram minska.

Barn

Plan Fri från våld har ett tydligt barnperspektiv och ligger i linje med barnkonventionens krav på att barnets bästa och rättigheter ska beaktas i kommunens arbete. Planens övergripande syfte är bland annat att alla barn ska växa upp under trygga förhållanden. Uppföljningen visar att barnperspektivet har varit framträdande i flera av kommunens insatser, bland annat genom strukturer för att uppmärksamma barn som lever i hem där våld förekommer. Arbetet ligger även i linje med regeringens nationella strategi En uppväxt fri från våld, som beslutades 2026 och har som övergripande mål att varje barn ska ha en uppväxt fri från våld

Jämställdhet

Jämställdhet är ett av planens fyra fokusområden. Våldsförebyggande arbete är ett aktivt arbeta för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Handlingsplanerna utgår särskilt från delmål 6, mäns våld mot kvinnor ska upphöra men berör även andra delmål då planen har ett förebyggande perspektiv.

Folkhälsa

Arbetet med Plan Fri från våld är en del av kommunens folkhälsoarbete och har betydelse för kommuninvånarnas trygghet, hälsa och livsvillkor. Ett förebyggande arbete mot våld kan bidra till att förebygga ohälsa och andra negativa konsekvenser av våld

Familjeförvaltningen
Johanna Sandell
Samordnare våld i nära relation

Uppföljning och återrapport av Plan- "Fri från våld"

Familjenämnden beslutar

1. Uppföljningen av Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2024-2027 godkänns och översänds till kommunstyrelsen enligt tidigare beslut.

2. Familjenämnden får i uppdrag att upprätta en ny Plan fri från våld – en gemensam angelägenhet 2027-2031 med utgångspunkt från uppföljningen och nya styrdokument under våren 2027.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2024 att anta Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2024–2027. Planen är kommunövergripande och omfattar samtliga förvaltningar och bolag. Syftet är att alla i Sjöbo kommun ska leva ett liv fritt från våld och
att alla barn ska växa upp under trygga förhållanden.

Planen innehåller fyra fokusområden med tillhörande inriktningsmål: nolltolerans mot våld, åskådarperspektiv, genus-/jämställdhetsperspektiv och demokratiperspektiv. Samtliga förvaltningar och bolag har tagit fram handlingsplaner och aktiviteter utifrån planens inriktning.

Föreliggande ärende avser uppföljning av planens första två år. Uppföljningen har genomförts genom enkät och löpande dialog.

Uppföljningen visar att arbetet med Plan Fri från våld har bidragit till ökad kunskap om våld i nära relationer och till att frågor om våld har blivit mer synliga i kommunens verksamheter. Samtidigt visar uppföljningen att arbetet har kommit olika långt i kommunens förvaltningar och bolag och att det finns behov av fortsatt utveckling av arbetet.

Arbetsutskottets förslag till familjenämnden

1. Uppföljningen av Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2024-2027 godkänns och översänds till kommunstyrelsen enligt tidigare beslut.

2. Familjenämnden får i uppdrag att upprätta en ny Plan fri från våld – en gemensam angelägenhet 2027-2031 med utgångspunkt från uppföljningen och nya styrdokument under våren 2027.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2026-10-06
Uppföljning av Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet.
Plan Fri från våld – en gemensam angelägenhet 2024–2027 - beslutad KF 2024-04-24 § 52
Arbetsutskottets beslutsförslag 2026-10-13 § 67

Beslut skickas till:

Kommunstyrelsen

§ 156

Beredning av ärende 2026/314
till kommunstyrelsen

Datum för årsstämmor 2027

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

Årsstämmor med AB Sjöbohem, Sjöbo Elnät AB och Sjöbo Elnät service AB ska hållas den 14 april 2027 med början klockan 17.00.

Ordningen för årsstämmorna är:

- AB Sjöbohem

- Sjöbo Elnät AB

- Sjöbo Elnät service AB

Sammanfattning av ärendet

Enligt aktiebolagslagen ska bolagsägarna hålla ordinarie bolagsstämma inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår. Årsstämma i de helägda kommunala bolagen ska enligt kommunens ägarpolicy hållas före april månads utgång. Stämmorna hålls i Sessionssalen, kommunhuset i Sjöbo.

Förvaltningens förslag

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

Årsstämmor med AB Sjöbohem, Sjöbo Elnät AB och Sjöbo Elnät service AB ska hållas den 14 april 2027 med början klockan 17.00.

SJÖBO KOMMUN

Ordningen för årsstämmorna är:

- AB Sjöbohem

- Sjöbo Elnät AB

- Sjöbo Elnät service AB

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 26 oktober 2026

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

AB Sjöbohem
Sjöbo Elnät AB
Sjöbo Elnät service AB

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
AVDELNINGEN FÖR DEMOKRATI OCH SERVICE

DATUM 26 oktober 2026
ÄRENDENUMMER 2026/314

HANDLÄGGARE
Patrik Lindelöf
patrik.lindelof@sjobo.se

TILL
Kommunfullmäktige

Datum för årsstämmor 2027

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

Årsstämmor med AB Sjöbohem, Sjöbo Elnät AB och Sjöbo Elnät service AB ska hållas den 14 april 2027 med början klockan 17.00.

Ordningen för årsstämmorna är:

- AB Sjöbohem

- Sjöbo Elnät AB

- Sjöbo Elnät service AB

Sammanfattning

Enligt aktiebolagslagen ska bolagsägarna hålla ordinarie bolagsstämma inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår. Årsstämma i de helägda kommunala bolagen ska enligt kommunens ägarpolicy hållas före april månads utgång. Stämmorna hålls i Sessionssalen, kommunhuset i Sjöbo.

EKONOMISKA ÖVERVÄGANDEN

Förvaltningen har inte funnit några särskilda ekonomiska aspekter av frågan.

MILJÖ- OCH KLIMATKONSEKVENSER

Förvaltningen har inte funnit några särskilda konsekvenser av beslutet ur miljö- och klimathänsyn.

KONSEKVENSER FÖR BARN

Kommunledningsförvaltningen bedömer att frågan inte särskilt påverkar barns rättigheter.

Underlag för beslutet

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 26 oktober 2026

Beslutet ska skickas till

AB Sjöbohem
Sjöbo Elnät AB
Sjöbo Elnät service AB

Patrik Lindelöf	Fredrik Rosenkvist
Nämndsekreterare	Avdelningschef

§ 157

Beredning av ärende 2026/283
till kommunstyrelsen

Reviderat reglemente för gemensam Överförmyndarnämnd

Arbetsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar

Kommunfullmäktige beslutar att anta reglemente för sydöstra Skånes överförmyndarnämnd för mandatperioden 2026–2030 enligt bifogat förslag.

Sammanfattning av ärendet

Det nuvarande reglementet för sydöstra Skånes gemensamma överförmyndarnämnd gäller för den nuvarande mandatperioden och behöver således avlösas av ett nytt från och med årsskiftet. Bifogat förslag överensstämmer i huvudsak med det nuvarande. Skillnaderna är primärt av administrativ karaktär och förtydligar Tomelilla kommuns interna processer. Det är en anpassning till övriga av Tomelilla kommuns reglementen och ingenting som på ett direkt sätt påverkar den myndighetsutövning som nämnden anförtrotts.

Förvaltningens förslag

Kommunfullmäktige beslutar att anta reglemente för sydöstra Skånes överförmyndarnämnd för mandatperioden 2026–2030 enligt bifogat förslag.

Beslutsunderlag

Förslag till reglemente för Sydöstra Skånes Överförmyndarnämnden 2026–2030

Reglemente för Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd 2023–2026

SJÖBO KOMMUN

Slutligt beslut i ärendet ska skickas till

Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd

Tomelilla kommun

Ystads kommun

Simrishamns kommun

SJÖBO KOMMUN
Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Kommunledningsförvaltningen
AVDELNINGEN FÖR DEMOKRATI OCH SERVICE

DATUM 29 oktober 2026
ÄRENDENUMMER 2026/283

HANDLÄGGARE
Fredrik Rosenkvist
fredrik.rosenkvist@sjobo.se

TILL
Kommunfullmäktige

Reviderat reglemente för gemensam Överförmyndarnämnd

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta reglemente för sydöstra Skånes överförmyndarnämnd för mandatperioden 2026–2030 enligt bifogat förslag.

Sammanfattning

Det nuvarande reglementet för sydöstra Skånes gemensamma överförmyndarnämnd gäller för den nuvarande mandatperioden och behöver således avlösas av ett nytt från och med årsskiftet. Bifogat förslag överensstämmer i huvudsak med det nuvarande. Skillnaderna är primärt av administrativ karaktär och förtydligar Tomelilla kommuns interna processer. Det är en anpassning till övriga av Tomelilla kommuns reglementen och ingenting som på ett direkt sätt påverkar den myndighetsutövning som nämnden anförtrotts.

Ärendets tidigare behandling

Tomelilla kommun har inom ramen för sitt uppdrag som värdkommun för den gemensamma överförmyndarnämnden tagit fram ett förslag på reglemente för den kommande mandatperioden. Reglementet antogs av kommunfullmäktige i

Tomelilla den 15 juni 2026 och behöver nu också antas av övriga kommuner i samarbetet för att kunna börja gälla från och med den 1 januari 2027.

EKONOMISKA ÖVERVÄGANDEN

Förvaltningen har inte funnit några särskilda ekonomiska aspekter av frågan.

KONSEKVENSER FÖR BARN

Kommunledningsförvaltningen bedömer att frågan inte särskilt påverkar barns rättigheter.

Underlag för beslutet

Förslag till reglemente för Sydöstra Skånes Överförmyndarnämnden 2026–2030

Reglemente för Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd 2023–2026

Beslutet ska skickas till

Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd

Tomelilla kommun

Ystads kommun

Simrishamns kommun

Fredrik Rosenkvist

Kanslichef

Beslutad av: Kommunfullmäktige
Datum: 2026xx
Beslutsparagraf: Kf § xx/2026
Börjar gälla: 2027-01-01
Dokumentansvarig politisk instans: Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig tjänsteperson: Kommundirektör
Följs upp: Vid behov

Diarienummer: Ks xx/xx

Kommunal författningssamling
Nr Nr C 27:04

REGELDOKUMENT | REGLEMENTE

Reglemente för Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd mandatperioden 2026-2030

Tomelilla kommun

Tomelilla kommuns styrdokument

Regeldokument
Regeldokument är dokument som talar om hur kommunen ska arbeta.
Regeldokument kan också vara lokala föreskrifter om olika bestämmelser
som kan påverka kommuninvånare eller företag.
REGLEMENTEN RIKTLINJER RUTINER

Målinriktade dokument
Målinriktade dokument visar vad kommunen vill uppnå, strävar efter eller har som mål.
VISION PROGRAM OCH STRATEGIER PLANER HANDLINGSPLANER

Innehållsförteckning

1 Inledning 4
2 Verksamhet 4
3 Beslutsbefogenheter vid en extraordinär händelse 5
4 Sammansättning och mandattid 5
5 Ersättarnas tjänstgöring i nämnden 5
6 Växeltjänstgöring 5
7 Ersättare för ordförande 6
8 Närvarorätt för kommunalråd 6
9 Sammanträden 6
10 Handläggning 7
11 Ordförandebeslut 7
12 Delegation 7
13 Justering av protokoll 8
14 Reservation 8
15 Delgivning 8
16 Undertecknande av handlingar 8
17 Personuppgifter 9
18 Revision 9
19 Distansdeltagande 9
20 Övriga uppgifter 9

1 Inledning

Utöver det som föreskrivs om nämnder i kommunallagen (2017:725) och övriga författningar gäller bestämmelser i detta reglemente samt avtal mellan Tomelilla, Ystads, Sjöbo och Simrishamns kommuner rörande verksamheten.

Tomelilla, Ystads, Sjöbo och Simrishamns kommuner har kommit överens om att från och med 2023-01-01 inrätta en gemensam nämnd, kallad Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd, för samverkan angående överförmyndarverksamheten.

Tomelilla kommun är värdkommun och den gemensamma nämnden ingår i Tomelilla kommuns organisation. Nämnden följer Tomelilla kommuns reglementen, riktlinjer och rutiner, dock inte vad avser frågan om arvoden som regleras av respektive kommun.

Tomelilla kommun ansvarar för att tillhandahålla den handläggning och det administrativa stöd som överförmyndarnämnden behöver för att fullgöra sina uppgifter.

Gäller från och med den 1 januari 2027.

2 Verksamhet

Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd utgör enligt kommunallagen 3 kap 9 § styrelse för verksamheten och har ansvar för överförmyndarverksamheten. Utöver vad som följer av lag ska nämnden tillse att verksamheten bedrivs i enlighet med detta reglemente och samverkansavtalet.

Nämnden ska till kommunfullmäktige i Tomelilla, Ystad, Sjöbo och Simrishamn rapportera hur verksamheten utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under året. Nämnden ska vidare lämna de underlag till kommunernas årsredovisningar som efterfrågas av de samverkande kommunerna.

Nämnden ansvarar för att verksamheten inom nämndens område bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som Tomelilla kommunfullmäktige bestämt.

Nämnden fattar beslut i Tomelilla kommun och ingår avtal för Tomelilla kommuns räkning. Tomelilla kommun har därför att hantera och svara för civilrättsliga krav som en utomstående part kan komma att ställa på grund av avtal som nämnden ingått.

Tomelilla kommun har regressrätt mot Ystads, Sjöbo och Simrishamns kommun i anledning av eventuella rättsliga krav som har riktats mot Tomelilla kommun enligt första stycket.

Nämnden får själv eller genom ombud föra kommunens talan i alla ärenden inom sitt verksamhetsområde. Nämnden äger i sådana mål och ärenden rätt att på kommunens vägnar träffa överenskommelse om betalning och fordran, anta ackord, ingå förlikning och sluta avtal.

Den gemensamma nämnden är part vid laglighetsprövning och den enskildes motpart vid förvaltningsbesvär.

Nämnden ansvarar för att gode män och förvaltare erbjuds den utbildning som behövs.

Nämnden ska till länsstyrelsen lämna de uppgifter som är nödvändiga för att länsstyrelsen ska kunna föra statistik över överförmyndarnämndernas verksamhet.

3 Beslutsbefogenheter vid en extraordinär händelse

Då en extraordinär händelse inträffar får krisledningsnämnden i Tomelilla kommun överta hela eller delar av nämndens verksamhetsområde.

4 Sammansättning och mandattid

Överförmyndarnämnden består av fyra ledamöter och fyra ersättare. Förutom ordförande ska det finnas en vice ordförande. Varje kommun utser en ledamot och en ersättare till nämnden. Vilken kommun som ska utse ordförande respektive vice ordförande följer av samverkansavtalet mellan kommunerna.

Ledamöter och ersättare i nämnden väljs för fyra år, räknat från den första januari året efter det år då val av fullmäktige har ägt rum i hela landet.

Då val av överförmyndarnämnd förrättats, ska det genast anmälas till länsstyrelsen. Ledamot och ersättare i nämnden får inte vara i konkurs eller ha förvaltare.

Lagfaren tjänsteperson vid tingsrätt får inte vara ledamot eller ersättare i nämnden om inte regeringen i särskilt fall meddelat tillstånd till det.

5 Ersättarnas tjänstgöring i nämnden

Om en ledamot är förhindrad att inställa sig till ett sammanträde eller att vidare delta i ett sammanträde ska en ersättare tjänstgöra i ledamotens ställe.

En ledamot som inställer sig under ett pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe.

Ersättare som inte tjänstgör i nämnden har rätt att yttra sig under sammanträdet och få sin mening antecknad till protokollet.

6 Växeltjänstgöring

En ledamot eller en ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring på grund av jäv i ett ärende får åter tjänstgöra, sedan ärendet handlagts.

En ledamot som har avbrutit tjänstgöringen en gång under ett sammanträde på grund av annat hinder än jäv, får åter tjänstgöra om ersättarens inträde har påverkat styrkebalansen mellan partierna.

En ledamot som är förhindrad att delta i ett sammanträde eller i en del av sammanträdet, ska snarast anmäla detta till nämndens sekreterare som kallar ersättare.

7 Ersättare för ordförande

Om varken ordföranden eller vice ordföranden kan delta i ett helt sammanträde eller i en del av ett sammanträde, utser nämnden en annan ledamot eller tjänstgörande ersättare att vara ordförande tillfälligt. Den till åldern äldste ledamoten eller tjänstgörande ersättaren tjänstgör som ordförande tills den tillfällige ordföranden har utsetts.

Om ordföranden på grund av sjukdom eller av annat skäl är hindrad att fullgöra uppdraget för en längre tid får nämnden utse en annan ledamot av nämnden att vara ersättare för ordföranden. Ersättaren fullgör ordförandens samtliga uppgifter.

8 Närvarorätt för kommunalråd

Kommunstyrelsens ordförande från Tomelilla, Ystads, Sjöbo och Simrishamns kommuner får närvara och delta i överläggningar, men inte delta i besluten, vid sammanträden i nämnden.

Undantag från första stycket gäller vid behandling av ärenden som innebär myndighetsutövning mot enskild eller i vilka det förekommer uppgifter som hos nämnden omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Kommunstyrelsens ordförande har även rätt att få sin mening antecknad till protokollet.

9 Sammanträden

Nämnden sammanträder på dag, tid och plats som nämnden bestämmer. Sammanträden ska också hållas när ordföranden anser att det behövs eller när minst 1/3 av ledamöterna begär att ett sammanträde ska hållas i enlighet 6 kap 23 § kommunallagen.

Nämnden får besluta att dess sammanträden ska vara offentliga. Nämndens sammanträden ska dock alltid hållas inom stängda dörrar i ärenden som avser myndighetsutövning eller i vilka det förekommer uppgifter som hos nämnden omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen.

Om särskilda skäl föreligger får ordförande i nämnden, efter samråd med vice ordförande, ställa in ett sammanträde eller ändra dagen eller tiden för ett sammanträde.

Ordföranden ansvarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena. Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet. Kallelsen ska skickas (i första hand digitalt) till varje ledamot och ersättare senast sex dagar före sammanträdesdag. Kallelsen ska innehålla en föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen. I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

När varken ordföranden eller vice ordföranden kan kalla till sammanträde ska den till åldern äldste ledamoten göra detta.

Om det framkommer skiljaktiga meningar i nämnden i ett ärende enligt föräldrabalken, tillämpas föreskrifterna i 16 kap. rättegångsbalken om omröstning i tvistemål.

För varje beslut av nämnden i ett ärende enligt föräldrabalken ska det finnas en handling av vilken framgår vem som har fattat beslutet, vem som har varit föredragande samt beslutets dag och dess innehåll.

10 Handläggning

Från kommunernas övriga nämnder, beredningar, utskott och anställda får nämnden infordra de yttranden och upplysningar som behövs för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter.

Vid beredning av ärenden, som också berör annan nämnds eller annat utskotts verksamhetsområde, får nämnden adjungera representanter från berörd nämnd eller utskott. De adjungerade ledamöterna får yttra sig men inte delta i beslut eller få sin mening antecknad till protokollet.

11 Ordförandebeslut

Om ordförande fattar ordförandebeslut enligt kommunlagen kap 6 § 39 ska beslutet enligt kap 6 § 40 anmälas på nästa sammanträde. Om nästa sammanträde äger rum mer än en månad efter beslutet åligger det ordförande att även på annat sätt (exempelvis mejl eller via den digitala möteshanteringen) delge nämnden beslutet.

12 Delegation

Överförmyndarnämnden får uppdra åt en ledamot, en ersättare som har kallats till tjänstgöring eller en tjänsteperson vid överförmyndarnämndens kansli med den kompetens som behövs att på nämndens vägnar avgöra vissa grupper av ärenden. Nämnden ska i sitt beslut ange vilka slag av ärenden som uppdraget omfattar.

En framställning eller ett yttrande till kommunfullmäktige får dock inte beslutas på något annat sätt än av nämnden samfällt. Detsamma gäller beslut enligt FB 11 kap.

om att entlediga eller skilja en god man eller förvaltare från uppdraget och beslut om att häva avtal om sammanlevnad i oskiftat bo eller att förelägga vite.

Finner den som fått ett uppdrag som avses i första stycket att samtycke, tillstånd, förordnande, upphörande eller entledigande i ett visst fall inte bör meddelas eller beslutas, eller anser han eller hon frågan tveksam, ska ärendet hänskjutas till nämnden.

13 Justering av protokoll

Protokollet justeras av ordföranden och en ledamot. Protokollet justeras i första hand digitalt.

Nämnden kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen bör redovisas skriftligt innan den justeras.

Nämndens protokoll ska anslås på Tomelilla, Ystads, Sjöbo och Simrishamns kommuns digitala anslagstavlor. Anslagstiden räknas från dagen för det sist anslagna protokollet. Nämndens kansli har ansvar för att kontrollera när nämndens protokoll har anslagits på respektive kommuns anslagstavla.

14 Reservation

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas minst tre dagar före den tidpunkt som har fastställts för justeringen av protokollet. Har inte tidpunkt för justering fastställts ska motiveringen lämnas senast tre dagar efter sammanträdet. Ledamoten ansvarar för att reservationen kommer in till nämndens kansli.

15 Delgivning

Delgivning med nämnden sker med ordföranden, förste vice ordföranden eller tjänsteperson som nämnden bestämmer.

16 Undertecknande av handlingar

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden ska undertecknas av ordföranden eller vid förfall för denne av förste vice ordföranden. I övrigt bestämmer nämnden vem som ska underteckna handlingar.

17 Personuppgifter

Nämnden är personuppgiftsansvarig enligt dataskyddsförordningen (förordning EU/2016/679) för behandling av personuppgifter inom nämndens verksamhetsområde.

18 Revision

Nämnden ska granskas av revisorerna i var och en av de samverkande kommunerna Tomelilla, Ystad, Sjöbo och Simrishamn. Frågan om ansvarsfrihet för nämnden ska prövas av fullmäktige i var och en av de samverkande kommunerna.

Det är enbart fullmäktige i den kommun som valt personen i fråga som vid vägrad ansvarsfrihet kan besluta om ansökan till förvaltningsrätten om entledigande från uppdraget.

Upphandling av externa sakkunniga biträden för granskning av nämndens verksamhet och räkenskaper sker av revisorerna i Tomelilla.

19 Distansdeltagande

Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor. Lokalen ska vara så beskaffad att inte obehöriga kan ta del av sammanträdeshandlingar, bild eller ljud. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans.

20 Övriga uppgifter

Sydöstra Skånes överförmyndarnämnd ansvarar för att ansöka om statsbidrag, EU-bidrag, regionbidrag eller motsvarande som inte innebär kommunal medfinansiering eller tillsättande av nya tjänster.